



2022-12-14

Ert dnr: M2022/01828

[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)

Handläggare: Lars Sandberg

## **Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Trafikanalys rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning**

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el.*

### **Sammanfattning av utredningens förslag**

I rapporten lägger Trafikanalys följande förslag som kommer att påverka kollektivtrafiken om de genomförs:

#### **Trafikslagsövergripande förslag**

- En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem
- Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip

#### **Förslag som rör vägtrafiken**

- Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till ett transporteffektivt samhälle
- Sänkt hastighet i tätbebyggt område
- Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder

#### **Resonemang om järnvägen**

- Tankar om övergångsregler vid en eventuell inkludering av drivmedel för järnvägen i reduktionsplikten
- Tankar om offentlig upphandling med klimatkrav
- Tankar om ett investeringsstöd för elektrifiering av det kapillära nätet



## Svensk Kollektivtrafiks yttrande

### Generella och övergripande synpunkter

#### *Ökade klimatutsläpp kräver ytterligare och starkare styrmedel*

Förutsättningarna har ändrats radikalt sedan Trafikanalys redovisade den remitterade rapporten den 15 september. Sedan dess har den nya regeringen lagt och aviserat flera förslag som avsevärt kommer att försvåra möjligheterna att uppnå transportsektorns klimatmål. Reformeringen av reseavdraget ska inte genomföras. Istället ska reseavdraget behållas och höjas för bilpendlare, men hållas på oförändrad låg nivå för kollektivtrafikresenärer. Skatten på bensin och diesel ska sänkas tillfälligt. Till detta kommer att regeringen aviserat att reduktionsplikten ska sänkas till EU:s lägstanivå för inblandning av biodrivmedel under 2024 till 2026. Istället för en årlig minskning av klimatutsläppen med 1 miljon ton koldioxidekvivalenter per år som behövs för att transportsektorns klimatmål ska uppnås till 2030 kommer utsläppen öka med över 5 miljoner ton per år (5 miljoner ton genom sänkningen av reduktionsplikten<sup>1</sup> och i storleksordningen 200 000 ton koldioxid per år (en minskning av den totala personbilstrafikens utsläpp med cirka 2 procent) på grund av den uteblivna reformeringen av reseavdraget<sup>2</sup>).

Nu när möjligheterna att uppnå transportsektorns klimatmål kraftigt försämrats behövs det ytterligare och skärpta styrmedel än de som Trafikanalys föreslog i rapporten. Detta har även Klimatpolitiska rådet pekat på. De skriver i sitt remissvar att "Det underlag som regeringen har beställt och som levererats av de tre myndigheterna [<sup>3</sup>] är otillräckligt för att fylla det gap som för närvarande finns vad gäller Sveriges möjligheter att uppnå klimatmålen för år 2030...Regeringen behöver således snarast ta fram ytterligare underlag med förslag till nya styrmedel – eller förändringar i det som hittills presenterats - som sammantaget har förutsättningar att nå 2030- målen."<sup>4</sup>

Även om Svensk Kollektivtrafik är positiv till stora delar av de förslag om transporteffektivt samhälle som Trafikanalys lägger fram, anser vi att de i flera fall är och även var svaga och försiktiga redan när de presenterades i mitten av september.

Vi saknar bland annat förslag som leder överflyttning från bil till kollektivtrafik och tågtrafik. Det behövs en aktiv nationell kollektivtrafikpolitik med strukturella reformer som ökar kollektivtrafikandelen. Svensk Kollektivtrafik saknar bl.a. följande förslag i rapporten:

- *Ersätt reseavdraget med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion* så att klimatutsläppen sjunker, fusket och felen minskar och subventioneringen blir lika mycket värd, oavsett inkomst och om man tar bilen,

<sup>1</sup> [SVT "Naturvårdsverkets kritik: Missar troligen klimatmålen", 16 och 26 oktober 2022](#) och [Dagens Industri Klimatpolitiska rådet: Sänkt pris på drivmedel kan bli kostsamt, 22 oktober 2022](#)

<sup>2</sup> S.21, [Skattelättnad för arbetsresor En avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)

<sup>3</sup> Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning, Näringslivets klimatomställning, och Lokal och regional klimatomställning

<sup>4</sup> [Klimatpolitiska rådet \(2022\) Remissvar Underlag till regeringens klimathandlingsplan](#)



2022-12-14

bussen, tåget eller cykeln till jobbet. Utsläppen av växthusgaser kommer att minska med i storleksordningen 200 000 ton per år.<sup>5</sup>

- *Ta bort förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken.* I dag skattesubventionerar staten förmånsbilister med miljöbil och personer som fått cykel som löneförmån, men vill arbetsgivaren uppmuntra resande med fossilfri kollektivtrafik så förmånsbeskattas den anställda fullt ut. Enligt WSP:s beräkningar kommer reformen minska antalet bilresor med 0,3 procent och öka antalet kollektivtrafikresor med 2,8 procent samt minska antalet personkilometer med bil med 0,4 procent och öka antalet personkilometer med kollektivtrafik med 5,5 procent samtidigt som klimatutsläppen minskar med 28 000 ton/år.<sup>6</sup>
- *Öka efterlevnaden av förmånsbeskattningen av gratis parkeringsplats vid arbetet och förmånsbeskatta gratis parkeringsplats för personer med förmånsbil.* Anställda som har fri parkering vid arbetet ska enligt skattelagstiftningen förmånsbeskattas, men uppskattningar visar att färre än en av fem av dem som är skyldiga att betala skatten verkligen beskattas.<sup>7</sup> De som har förmånsbil är dessutom undantagna från regeln och förmånsbeskattas inte för gratis eller subventionerad parkerings- eller garageplats vid arbetet.

Att många inte följer lagen i kombination med att Skatteverket inte kontrollerar att reglerna följs och att de som har förmånsbil inte behöver betala förmånsskatt för gratis arbetsplatsparkering leder till att de kostnadsfria parkeringarna beräknas skattesubventioneras med 1,5 miljard varje år, vilket ökar antalet personkilometer med bil med 3,1 procent och minskar antalet personkilometer med kollektivtrafik med 3,7 procent. Räknat i antal resor blir ökningen för bilresor 3,6 procent och minskningen för kollektivtrafik 3,8 procent. Den dåliga efterlevnaden ökar klimatutsläppen med 154 000 ton per år enligt WSP:s beräkningar.<sup>8</sup> Vi anser att efterlevnaden ska öka genom följande åtgärder:

- Att kravet om att arbetsgivare ska redovisa förmån av fri parkering särskilt i kontrolluppgifterna som lämnas till Skatteverket ska återinföras
  - Att Skatteverket ska genomföra riktade kontroller av förmånsparkeringar
  - Att det tas fram särskilda instruktioner och informationsmaterial om hur arbetsgivare ska bedöma marknadsvärdet för arbetsplatsparkeringen
  - Att fritt garage och fri parkeringsplats för förmånsbil vid arbetsplatsen förmånsbeskattas
- *Genomför framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.* Genom att signalprioritera busstrafiken på vägar och gator och anlägga kollektivtrafikkörfält etc. kommer restiden minska och kollektivtrafikandelen öka samtidigt som kollektivtrafikens kostnader minskar och biljettintäkterna ökar.

## Kapitel 2.2 Styrmedel och åtgärder behövs inom tre områden

Som Trafikanalys skriver behövs det åtgärder inom tre områden: Transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon, farkoster och fartyg samt hållbara förnybara drivmedel.

---

<sup>5</sup> S.21, [Skattelättnad för arbetsresor En avståndsbaserad och färdmedelsneutral skattereduktion för längre arbetsresor \(SOU 2019:36\)](#)

<sup>6</sup> [WSP \(2021\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)

<sup>7</sup> [IVL \(2017\) Småreformer för miljöanpassat resande](#) och [CTS \(2013\) Parkering som styrmedel för en fossilfri fordonstrafik, underlagsrapport till Fossilfrihet på väg SOU 2013:84](#)

<sup>8</sup> [WSP \(2021\) Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort](#)



2022-12-14

I likhet med Klimatpolitiska rådet<sup>9</sup> anser Svensk Kollektivtrafik att styrningen mot transporteffektivt samhälle är för svag och behöver stärkas. Genom åtgärder och styrmedel för ett transporteffektivt samhälle ökar styrkan och robustheten i klimatpolitiken.

Svensk Kollektivtrafik håller inte med Trafikanalys om att det skulle vara kontraproduktivt att lägga fast en definition av "transporteffektivt samhälle"<sup>10</sup>. För att kunna arbeta för att förverkliga ett transporteffektivt samhälle är det nödvändigt att ha en konkret definition av vad som ska uppnås. Detta är nödvändigt för att skapa politiskt, tekniskt och forskningsmässigt tryck i frågan.

Vi anser att första stycket i regeringens definition av transporteffektivt samhälle: "I det transporteffektiva samhället är de transporter som utförs så effektiva som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga" är allt för okonkret om vad som ska uppnås. Vi håller istället med Klimaträttsutredningen om att det måste bli tydligt vad ett transporteffektivt samhälle innebär på en konkret och mätbar nivå för att styrningen ska kunna öka.

Däremot ställer vi oss positiva till andra och tredje stycket av regeringens definition: "I ett mer transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som mängden trafik som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Detta åstadkoms bland annat genom transporteffektiv samhällsplanering, tillgång till effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, samordnade godstransporter, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon, ökad fyllnadsgrad, ruttoptimering och innovativa lokala samt regionala transport- och mobilitetslösningar.

På så sätt möjliggörs överflyttning till mer energieffektiva färdmedel och transportsätt. I vissa fall kan transporter kortas eller ersättas helt."

Men vi anser i likhet med Klimaträttsutredningen att ett minskande trafikarbete i absoluta tal krävs, och inte i förhållande till ett referensscenario eller liknande, för att transportsektorn ska bidra till klimatomställningen i linje med klimatmålen samt på ett miljömässigt och socialt hållbart sätt och för att den ska vara robust mot förändrade omvärldsförutsättningar. Det är därför nödvändigt att peka ut de fordonsslag vars trafikarbete på grund av att de är energi- och resursintensiva behöver minska. Ett skäl till detta är att det måste vara tydligt definierat vilka fordonsslag som avses för att begreppet transporteffektivt samhälle ska bli tillräckligt konkret för att få en styrande verkan. De energi- och resursintensiva fordonsslag som bör omfattas är personbil, lastbil och flyg.

### ***Rangordning av förslagen***

Svensk Kollektivtrafik är i likhet med Energimyndigheten<sup>11</sup> kritisk till hur Trafikanalys rangordnat förslagen i rapporten. Istället för att rangordna förslagen utifrån hur mycket respektive förslag beräknas minska utsläppen har Trafikanalys valt att rangordna förslagen inom respektive åtgärdsområde och aktuellt trafikslag. Detta medför att ett förslag som har högst rang inom ett trafikslag och åtgärdsområde inte är jämförbart ett med högst rang inom ett annat trafikslag och åtgärdsområde. Detta gör att det inte finns något helhetsperspektiv.

Andra sätt att rangordna som hade varit bättre än det som Trafikanalys valde är att rangordna de förslag som berör vägtrafik högst eftersom vägtrafiken står för 94 procent av växthusgasutsläppen eller rangordna förslagen utifrån de fordonsslag som har högst

---

<sup>9</sup> S. 24

<sup>10</sup> S. 23

<sup>11</sup> S. 131



2022-12-14

utsläpp eftersom personbilstrafiken står för 63 procent av utsläppen, lastbilar för 20 procent, medan bussar står för 1 procent och tågtrafiken för 0,27 procent<sup>12</sup>

Dessutom saknar Trafikanalys rangordning tidsperspektiv, vilket gör att det inte framgår vad som bör göras i närtid, vad som bör göras senare, vad som kan komma igång snabbt och när i tid olika förslag kan få effekt. Med tanke på detta är det dessvärre svårt att se hur rangordningen ska kunna användas som underlag i den kommande klimatpolitiska handlingsplanen.

Svensk Kollektivtrafik håller med Energimyndigheten om att Trafikanalys inte gjort tillräckligt djupa analyser i enlighet med regeringens direktiv till uppdraget. Detta medför att analyserna i många fall är grunda och av varierande kvalitet och att förslagen i många fall behöver utredas vidare. Det är därför svårt att bedöma effekterna av både enskilda förslag och förslaget som helhet.<sup>13</sup>

Som Trafikanalys skriver så finns det fortsatt behov att analysera statens roll och styrmedel, t.ex. när det gäller vilken roll staten bör ha för att säkerställa en god tillgänglighet med kollektivtrafiken, och vilken skattepolitik som bör bedrivas för att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle.<sup>14</sup>

Vi anser i likhet med Trafikanalys att skatter generellt sett är ett effektivt sätt att styra mot klimatomställning och att det därför är viktigt att utformning av skatter också ingår i kommande klimatpolitiska handlingsplan.<sup>15</sup>

## Kapitel 4 Trafikslagsövergripande förslag

### En bred utredning om reduktionsplikt och/eller utsläppshandelssystem

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att ge Energimyndigheten i uppdrag att göra en bred utredning om reduktionsplikten. Som Trafikanalys skriver så är reduktionsplikten ett komplext system och varje förändring som görs riskerar att påverka resten av systemet och drivmedelsmarknaden i stort. De långsiktiga förutsättningarna är viktiga och dessa säkerställs bäst genom att ha en fastställd plan för vad som ska fasas in i systemet och när.<sup>16</sup>

Vi vill i likhet med Trafikanalys betona vikten av att besluten om att pausa höjningen av reduktionsplikten av bensin och diesel 2023 och den tillfälligt sänkta energiskatten på bensin och diesel inte permanentas. Om så skulle ske behöver andra styrmedel införas för att etappmålet 2030 och det långsiktiga målet 2045 ska nås.<sup>17</sup> I och med att den nya regeringen har aviserat att reduktionsplikten ska sänkas till EU:s lägstanivå för inblandning av biodrivmedel mellan 2024 och 2026 har regeringen gått ännu längre än vad Trafikanalys beskrev. Därför är det extra viktigt att lägga fast en plan för utvecklingen av reduktionsplikten som innebär att det skapas politisk stabilitet kring att inblandningsnivåerna återgår till de tidigare planerade så snart som möjligt för att ökningen av klimatutsläppen med i storleksordningen 5-6 miljoner ton/år<sup>18</sup> inte ska bli

---

<sup>12</sup> S. 19

<sup>13</sup> S. 131

<sup>14</sup> S. 113

<sup>15</sup> S. 114

<sup>16</sup> S. 40

<sup>17</sup> S. 113

<sup>18</sup> [SVT "Naturvårdsverkets kritik: Missar troligen klimatmålen", 16 och 26 oktober 2022](#) och [Dagens Industri Klimatpolitiska rådet: Sänkt pris på drivmedel kan bli kostsamt, 22 oktober 2022](#)



2022-12-14

bestående och för att drivmedelsförestagen ska våga investera i nya produktionsanläggningar för biodrivmedel.

Vi ställer oss positiva till Trafikanalys förslag om att Energimyndigheten bör utreda vilka ytterligare bränslen och trafikslag som kan ingå i reduktionsplikten fram till år 2030, införande av en gemensam reduktionsplikt för bensen och diesel, hur reduktionsplikten bör utformas efter 2030 eller om det är lämpligt att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt utsläppshandelssystem samt att utredningen bör utmyнна i konkreta förslag som bland annat inkluderar vad som ska föras in i systemet och när.

Svensk Kollektivtrafik avvisar däremot bestämt att rena och höginblandade biodrivmedel ska inkluderas i reduktionsplikten. Svensk Kollektivtrafik anser att dessa drivmedel ska fortsätta att vara skattebefriade. Om rena och höginblandade flytande biodrivmedel inkluderas i reduktionsplikten kommer de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader stiga med 800 miljoner kronor per år från årsskiftet 2022/23.

Utfasningsutredningen, som föreslog att flytande rena och höginblandade biodrivmedel ska ingå i reduktionsplikten sammanfattar effekterna med orden "För de drivmedelsköpare som kunnat använda ren HVO till en låg kostnad för att därigenom kunna uppfylla egna målsättningar om fossilfrihet innebär dock inkluderandet i reduktionsplikten att de endera behöver ompröva sina egna mål eller ta till andra åtgärder för att minska sina utsläpp."<sup>19</sup>

Svensk Kollektivtrafik delar Energimyndighetens analys i rapporten [Utvärdering av skattereduktion för rena och höginblandade flytande biodrivmedel](#). Så länge regioner och kommuner inte blir direkt kompenserade för de ökade priserna på rena och höginblandade biodrivmedel kommer det antingen innebära ökade behov av tillskott från regioner och kommuner, minskat utbud av kollektivtrafik, ökade biljettpriser eller återgång till fossil diesel. Att minska utbudet eller höja biljettpriserna leder i förlängningen till minskat kollektivtrafikresande och överflyttning till bil med ökade klimatutsläpp som följd. Ökad skattefinansiering från regioner och kommuner innebär i praktiken att skattepengar som kunde använts till satsningar i vården eller för klimatinvesteringar i kollektivtrafiken i stället måste användas för att öka statens skatteintäkter. Om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i stället återgår till att köra bussarna på reduktionspliktig diesel kommer klimatutsläppen att öka med 250 000 ton för 2023, en ökning av utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med nästan 1,7 procent.

I detta sammanhang kan det även vara värt att påminna om att Energimyndigheten, Trafikanalys, Trafikverket, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Boverket i [samordningsuppdraget för omställning av transportsektorn av transportsektorn till fossilfrihet \(ER 2020:17\)](#) föreslog att det bör utredas hur höginblandade och rena biodrivmedel ska främjas.

### **Inför ett transporteffektivt samhälle som en transportpolitisk princip**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget om att införa transporteffektivt samhälle som en grundläggande transportpolitisk princip med formuleringen "Transportpolitiken ska bidra till att det svenska samhället blir mer transporteffektivt" för att tydliggöra inriktningen på transportpolitiken. Transporteffektivt samhälle som transportpolitisk princip gör det dessutom tydligt att det även behövs åtgärder inom angränsande politikområden. Inte minst samhällsplanering, bostadsförsörjning, byggande och energianvändning.

---

<sup>19</sup> s.692, I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040 (SOU 2021:48)



2022-12-14

Vi ställer oss även positiva till förslaget om att presentera transporteffektivitet först i listan av transportpolitiska principer eftersom den föreslagna principen har en sådan central och övergripande karaktär.

Däremot är Svensk Kollektivtrafik negativ till Trafikanalys förslag om att riksdagen inte ska fatta beslut om en definition av "transporteffektivt samhälle" eftersom vi anser att det behövs en konkret definition för att skapa politiskt, tekniskt och forskningsmässigt tryck för att göra Sverige till ett transportpolitiskt samhälle. Vi håller istället med Klimaträtsutredningen om att det måste bli tydligt vad ett transporteffektivt samhälle innebär på en konkret och mätbar nivå för att styrningen ska kunna öka. Se vidare Kapitel 2.2 Styrmedel och åtgärder behövs inom tre områden ovan

### **Kapitel 5 Förslag som rör vägtrafiken**

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till den låga ambitionsnivån när det gäller förslag inom transporteffektivt samhälle. Istället för att föreslå direkt styrande styrmedel och styrmedelsskärpningar föreslår myndigheten framförallt "föresättningsskapande insatser för kommuners och regioners arbete mot ett mer transporteffektivt samhälle"<sup>20</sup>

### **Paket för effektivitet – Förhandlingsöverenskommelser där kommuner, regioner och staten gemensamt vidtar åtgärder för att bidra till et transporteffektivt samhälle**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig positiv till förslaget om att staten på regioners och kommuners initiativ bör tillsätta en förhandlingsperson för att ta fram lokala eller regionala trafikpaket för ett transporteffektivt samhälle. Även Klimaträtsutredningen föreslog en form av förhandlingslösning, men med koppling till stadsmiljöavtalen och med Trafikverket som en ledande roll. Vi anser att förhandlingarna ska vara fristående från Trafikverket för att öka effektiviteten i förhandlingarna.

Vi ställer oss även bakom att sådana paket ska omfatta åtgärder för att påverka transportmönster och optimera användningen av befintlig infrastruktur (steg 1- och steg 2-åtgärder). Beträffande infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik kan också reinvesteringar (steg 3-åtgärder) och investeringar (steg 4-åtgärder) komma i fråga.

Vi är positiva till förslaget om att det bör bli möjligt för berörda kommuner att ta ut för ändamålet utformade parkeringsavgifter samt att staten, på lokala och regionala myndigheters initiativ, bör kunna överväga att bidra med finansiering via lokala trängselskatter samt till förslaget om att intäkterna från dessa lokala trängselskatter också bör kunna användas för drift av regional kollektivtrafik.<sup>21</sup>

Svensk Kollektivtrafik avvisar däremot förslaget om att införa krav på att den kollektivtrafik som omfattas av denna finansiering ska vara samhällsekonomiskt lönsam genom att kollektivtrafiken, tillsammans med andra insatser inom avtalet och andra styrmedel, har förutsättningar att bli välbelagd och att antalet resor med bil minskar till förmån för kollektivtrafiken som det är formulerat i rapporten. Vi anser att förslaget behöver utvecklas och utredas vidare eftersom Trafikanalys inte har utrett hur det ska vara utformat och inte analyserat vilka konsekvenser som kraven och utformningen kan få.

Kravet på att antalet resor med bil minskar till förmån för kollektivtrafiken är bra, men krav på att kollektivtrafiken ska vara samhällsekonomiskt lönsam genom att den ska ha förutsättningar att bli välbelagd har inte definierats och förslaget kan dessutom få oönskade effekter. När det gäller avsaknaden av definition så är samhällsekonomisk lönsamhet något annat än att det ska finnas förutsättningar för att kollektivtrafiken blir

---

<sup>20</sup> S. 48

<sup>21</sup> S. 49, 106



2022-12-14

välbelagd och att antalet resor med bil minskar till förmån för kollektivtrafiken. Dessutom finns det ingen definition av "förutsättningar att bli välbelagd". När i framtiden ska denna förutsättning vara uppfylld? Inom några månader, inom ett år, inom några år eller kanske inom tio år? Vad menas med välbelagd kollektivtrafik? Hur mycket av exempelvis dagens kollektivtrafik är välbelagd? För att få perspektiv på frågorna är det bra att känna till att när Trafikanalys tar fram statistik om persontransportarbetet med buss så multiplicerar myndigheten trafikarbetet på svenska vägar med buss med en schabloniserad beläggningsgrad på 10 personer per buss<sup>22</sup> samtidigt som antalet platser (sitt- och ståplatser) i bussar som används i kollektivtrafik varierar mellan 70 och 165 personer.<sup>23</sup>

En önskad effekt av förslaget är att exempelvis drift av kollektivtrafik i nybyggda bostadsområden inte skulle kunna finansieras på detta sätt såvida tidsutsträckningen för "förutsättningar att bli välbelagd" inte sträcker sig flera år fram i tiden. Som Klimatråtsutredningen pekat på färdigställda bostäder och verksamheter i nya områden ofta successivt. Därmed sker också inflyttningen av boende och företag successivt. För att kunna etablera hållbara resvanor behöver attraktiv kollektivtrafik finnas på plats redan när de första inflyttningarna sker. Det innebär att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver ha ett högt kollektivtrafikutbud även om beläggningen är låg, vilket kommer att leda till att biljettintäkterna till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att vara betydligt lägre under de första åren än de kommer att bli när området är färdigbyggt. Inte heller drift av kollektivtrafik i gles- och landsbygder kommer att kunna finansieras om detta stöd införs.

### **Sänkt hastighet i tätbebyggt område**

Klimatråtsutredningen pekade på att den direkta klimatpotentialen av sänkta hastigheter stor. Både i form av bättre efterlevnad av gällande hastighetsgränser och för sänkta hastighetsgränser. Potentialen kan också realiseras relativt snabbt och med begränsade insatser. Sänkta hastighetsgränser har beräknats kunna minska vägtrafikens utsläpp av koldioxid med 3 procent. En del av utsläppsminskningen beror på direkt minskade utsläpp från fordonstrafiken vid lägre hastigheter, medan andra effekter är kopplade till att biltrafiken minskar sin relativa attraktivitet i förhållande till andra transportslag. Enligt en analys av IVL har lägre skyltad hastighet potential att minska bilresandet med 2 procent genom flytt till cykel, kollektivtrafik och långväga tågresa.<sup>24</sup>

Minskad restidskvot mellan kollektivtrafik och bil är en viktig faktor för att överflyttning av resande till kollektivtrafiken. En ökning av restiden med bil med 10 procent ger 2,5 procent fler kollektivtrafikresenärer. Om restiden för en kollektivtrafikresa är mer än 2,5 ggr så stor som för motsvarande bilresa, är inte kollektivtrafiken ett konkurrenskraftigt alternativ för dem som har möjlighet att välja<sup>25</sup>.

Ett sätt att minska restidskvoten är att sänka bashastigheten för biltrafiken i tätort. Överflyttningen av resor från bil till kollektivtrafik, cykel och gång kommer att minska klimatutsläppen och öka trafiksäkerheten och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken.

I [Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle. Underlag till Trafikanalys uppdrag att föreslå styrmedel inför kommande klimatpolitiska handlingsplan \(2022\)](#) skriver WSP att Trafikanalys analyser med Sampers visar att styrmedlet kommer minska trafikarbetet med personbil med 1,4 procent, vilket framför allt berodde på en överflyttning av resor

<sup>22</sup> [Trafikanalys \(2021\) Transportarbete 2020 Metod PM](#)

<sup>23</sup> [Sandberg \(2017\) Mer Kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna](#)

<sup>24</sup> IVL (2019) Transportstudien 2019 Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor

<sup>25</sup> [K2 \(2015\) Att styra mot en ökad kollektivtrafikandel. En kunskapsöversikt](#)





2022-12-14

från bil till kollektivtrafik samt gång och cykel, men att hastighetssänkningen i analysen även påverkar busstrafiken, vilket kan minska kollektivtrafikens attraktivitet. Vid genomförande bör man därför samtidigt se till att det för kollektivtrafiken finns snabbgående bussfiler. Svensk Kollektivtrafik är mycket kritisk till att Trafikanalys i den remitterade rapporten endast har fokuserat på konsekvenserna för biltrafiken, gång och cykel och helt undvikit att ta upp behovet av snabbgående bussfiler och förslagets effekter för kollektivtrafiken.

Under förutsättning att man vid genomförandet av styrmedlet ser till att det genomförs framkomlighetsåtgärder som ökar busstrafikens medelhastighet och minskar restidskvoten mellan bil och kollektivtrafik ställer vi oss positiva till en generell hastighetssänkning. Detta kan ske genom exempelvis kollektivtrafikkörfält (snabbgående bussfiler), signalprioritering, effektivare hållplatslägen och bytespunkter. Det är viktigt att gaturummet struktureras så att busstrafikens restider och restider blir mer konkurrenskraftiga och attraktiva mot bilen och att den sänkta hastigheten kommer gång och cykel till gagn i form av ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Först då kan man dra full nytta av sänkt generell tätortshastighet.

Vår bedömning är att den analys som Trafikanalys och WSP refererar till<sup>26</sup> bara kan ge en indikativ uppfattning av styrmedlets effekter eftersom beräkningarna gjordes med en modell som inte har som syfte att utvärdera utsläppseffekter vid olika hastigheter och att antagandena vid beräkningarna var felaktiga genom att man antog att hastigheten för busstrafiken skulle minska lika mycket som för biltrafiken. Styrmedlets effekter på överflyttningen och därmed på minskningen av klimatutsläppen underskattades i den refererade rapporten.

### **Utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder**

Som bland annat Klimatråtsutredningen pekat på så tillämpar Trafikverket inte fyrstegsprincipen som det var avsett. Trafikverket anser sig dessutom bara ha ett starkt begränsat mandat att arbeta med de två första stegen i fyrstegsprincipen. Resultatet blir, som Klimatråtsutredningen skriver, i många fall en bakvänd tillämpning av fyrstegsprincipen där identifierade brister i transportsystemet i första hand åtgärdas med infrastrukturinvesteringar. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till Trafikanalys förslag om att förstärka förutsättningarna och förtydliga villkoren för statlig medfinansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder i infrastrukturplaneringen och följ systematiskt upp effekterna av sådana insatser. Vi är även positiva till förslagen till förändringar av följande förordningar:

- Förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. ändras i syfte att ge förutsättningar för stöd till en bredare palett av steg 1- och steg 2-åtgärder till kommuner, regioner och regionala kollektivtrafikmyndigheter för att därigenom även bidra till minskat behov av statliga steg 3- och steg 4-åtgärder.
- Förordningen om en nationell plan för transportinfrastruktur ändras för att klargöra att medel från planen också kan användas för steg 1- och steg 2-insatser som ger effektivare användning också av regional och kommunal infrastruktur.
- Förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur ändras för att tydligt tillåta ett bredare tillämpningsområde som även omfattar steg 1- och steg 2-åtgärder med direkt koppling till befintlig regional och kommunal infrastruktur.

---

<sup>26</sup> Trafikanalys (2017) Sänkt bashastighet i tätort, Rapport 2017:16



2022-12-14

- Förordningen med instruktion för Trafikverket ändras för att säkerställa uppföljning av i vilken utsträckning verkets insatser för steg 1- och steg 2-åtgärder leder till minskat behov av större infrastrukturinvesteringar.

Vi är däremot negativa till att förslaget rangordnats som 3. Vår bedömning är att åtgärden kommer att få stor effekt om man genomför Klimatråtsutredningens förslag angående steg 1- och steg 2-åtgärder. Vår bedömning är, i likhet med Naturvårdsverket<sup>27</sup>, därför att förslaget ska rangordnas som 1. Som Naturvårdsverket pekar på är detta en åtgärd som har efterfrågats under många år och där det finns rikligt med underlag och evidens som pekar på att det är ett viktigt styrmedel.

Vid en beredning i Regeringskansliet kommer Trafikanalys förslag om steg 1- och steg 2-åtgärder att beredas tillsammans med Klimatråtsutredningens förslag om Fyrstegsprincipen i transportplaneringen. Svensk Kollektivtrafik förordar i detta sammanhang Klimatråtsutredningens förslag, bl.a. när det gäller att Trafikverkets instruktion ändras så att det tydliggörs att myndighetens uppdrag är bredare än infrastrukturplanering och att Trafikverkets mandat även ska inkludera att planera, föreslå, finansiera och genomföra åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller ge effektivare användning av befintlig infrastruktur samt att Trafikverket även ska få i uppgift att stödja andra aktörer, exempelvis mindre kommuner, i deras arbete med åtgärder som kan påverka transportefterfrågan, val av transportsätt eller som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

## **Kapitel 8 Resonemang om järnvägen**

Svensk Kollektivtrafik saknar i likhet med Trafikverket förslag som ökar järnvägens attraktionskraft för att stimulera överflyttning från väg<sup>28</sup> och i likhet med Transportstyrelsen saknar vi även resonemang kring de kapacitetsutmaningar som järnvägen har när ambitionen är att flytta transporter från bil, lastbil och flyg till järnväg.<sup>29</sup>

### **Tankar om övergångsregler vid en eventuell inkludering av drivmedel för järnvägen i reduktionsplikten**

Omställningen till fossilfria bränslen är viktig för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I dag körs 95 procent av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas busstrafik på förnybara drivmedel eller el. Även för kollektivtrafik med fartyg, särskilda persontransporter i personbils- och specialfordon och icke elektrifierade tåg pågår en övergång till flytande biodrivmedel.

För befintliga tåg med dieselmotorer är el för det mesta inte ett alternativ. För dessa fordon är HVO det enda fossilfria alternativet i nuläget och detta innebär en ökad bränslekostnad jämfört med fossil diesel.

Bränslen för järnväg är generellt skattebefriande i Sverige i dag oavsett bränsletyp. Förutsättningarna för detta kan dock förändras i det kommande Energiskattedirektivet. Skattebefrielsen gör det möjligt att välja HVO, vilket skulle försvåras eller omöjliggöras om skatt införs på dessa drivmedel. Därför ställer sig Svensk Kollektivtrafik negativ till tanken på att eventuellt inkludera drivmedel för järnväg i reduktionsplikten.

Om regering och riksdag ändå bestämmer sig för att inkludera bränslen för järnväg i reduktionsplikten behöver de regionala kollektivtrafikmyndigheterna statligt stöd för utfasning av det fossila drivmedel som används till lok och motorvagnar i form av bidrag för omställningskostnader av fordon och bränsledistribution till de regionala

---

<sup>27</sup> S. 137

<sup>28</sup> S. 146

<sup>29</sup> S. 148



2022-12-14

kollektivtrafikmyndigheterna annars kommer tågtrafikens konkurrenskraft att minska, vilket skulle vara mycket olyckligt eftersom tågtrafiken är det minst klimatpåverkande transportsättet. Se vidare i Svensk Kollektivtrafiks synpunkter nedan angående Tankar om offentlig upphandling med klimatkrav.

### **Tankar om offentlig upphandling med klimatkrav**

Det gäller Trafikanalys tanke om att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna skulle kunna ställa krav på enbart biobränsle eller nollutsläpp på medellång sikt (före 2030) vid upphandling av regional tågtrafik så har Trafikanalys inte tagit redan på fakta om den faktiska situationen. Det är de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som äger fordonen som används i den upphandlade regional tågtrafiken. Däremot kan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vidta åtgärder för att det ska användas exempelvis biodrivmedel, vätgas eller batteridrift i järnvägsfordonen som de äger och som trafikerar banor som staten inte elektrifierat.

Krav på att enbart använda biobränsle eller nollutsläpp kommer att medföra merkostnader. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till tanken om att införa incitament i form av bidrag för omställningskostnader av fordon och bränsledistribution till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är viktigt att stödet medger bidrag till olika lösningar såsom biodrivmedel, vätgas, batterier etc. Stödet behöver dessutom vara ett långsiktigt åtagande från staten om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska bära ansvar och kostnader för omställning på statliga banor även på lång sikt. Att elektrifiera statliga banor är den långsiktigt mest hållbara vägen att gå.

### **Tankar om ett investeringsstöd för elektrifiering av det kapillära nätet**

Vi vill se en ökad ambitionsnivå när det gäller att elektrifiera ännu inte elektrifierade statliga banor. I rapporten för Trafikanalys fram tankar på ett ekonomiskt stöd till andra infrastrukturägare än Trafikverket för att elektrifiera det kapillära nätet, det vill säga industrispår, godsterminaler och hamnar. Men det finns även flera banor som inte är elektrifierade där det bedrivs persontrafik som är viktiga för resenärerna som reser med den regionala kollektivtrafiken. Detta investeringsstöd måste därför även omfatta icke elektrifierade banor med persontrafik. Elektrifiering skulle bidra till bättre energieffektivitet och möjligheter att bedriva mer driftsäker trafik. Det ger en enhetlig struktur i systemet som medger sammanlänkning av system och bättre trafikeringsmöjligheter.

Trafikanalys skriver att ett stöd för utbyggnad med kontaktledningar vore relevant att ställa i relation till ett stöd för inköp av fordon med batteri- eller vätgasdrift. Vi ställer oss positiva till att även detta utreds vidare.

## **Kapitel 11 Betydelsen av generella styrmedel och skatter**

### **En bredare översyn?**

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom tankarna på att göra en bredare översyn av beskattningen på vägtrafikområdet<sup>30</sup>. I likhet med Trafikanalys anser vi att det kan finnas anledning att genomföra en bredare, framtidsinriktad översyn av vägtrafikbeskattningen med fokus på persontrafiken för att på längre sikt få ett helhetsperspektiv på styrning och finansiering inom vägtrafiken.

Men i detta sammanhang räcker det inte med att bara belysa vägsplitagebeskattning, trängselskatter, koldioxid- och energiskatter, fordonsbeskattning och beskattning av bilförmån samt hur de samspelar med reduktionsplikten. Svensk Kollektivtrafik anser att

---

<sup>30</sup> S. 105



## SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2022-12-14

denna utredning även bör lägga förslag om att ersätta reseavdraget med en avståndsberoende och färdmedelsneutral skattereduktion, ta bort förmånsskatten på månadskort och årskort i kollektivtrafiken, ta bort subventionen av förmånsbil som inte är miljöbilar, öka efterlevnaden av förmånsbeskattningen av gratis och subventionerad parkeringsplats vid arbetet, förmånsbeskatta de som har förmånsbil som har gratis eller subventionerad parkerings- eller garageplats vid arbetet samt sänkt moms på kollektivtrafik från 6 till 0 procent, men med bibehållen avdragsrätt för ingående moms.

Dessutom anser vi i likhet med Naturvårdsverket<sup>31</sup> och Trafikanalys<sup>32</sup> att kollektivtrafikens finansiering behöver ses över. Naturvårdsverket konstaterar att finansiering av kollektivtrafik konkurrerar med andra offentliga utgifter, exempelvis sjukvård, vilket medför att investeringar riskerar att skjutas på framtiden. Finansiering av driften kan inte heller alltid garanteras över en längre tidsperiod när beslutet om en investering tas. För att åstadkomma en mer attraktiv och effektiv kollektivtrafik kommer det inte att räcka med de statliga medfinansieringsåtgärder som finns i dag till kollektivtrafik. Det kommer sannolikt att behövas nya organisatoriska och finansiella angreppssätt som kan stärka och säkerställa kollektivtrafikens utbyggnad och utbud.

### **Överväg att ge kommuner möjlighet att prissätta parkering på ett sätt som bidrar till ett transporteffektivt samhälle<sup>33</sup>**

Klimatråtsutredningen pekar på att en aktiv och progressiv parkeringspolitik är en viktig del i kommuners arbete för att kunna realisera den potential till ett mer transporteffektivt samhälle som finns i städer. Utbud och pris på bilparkering är ett mycket starkt styrmedel för människors färdmedelsval. Parkeringsutbud och parkeringsprissättning är enligt internationella översikter av forskning och utvärderingar ett av de viktigaste styrmedlen för att påverka färdmedelsval i och mellan städer och tätorter.<sup>34</sup> Även enligt en studie av IVL har parkeringsutbud och parkeringsavgifter stor påverkan på färdmedelsval och potentialen uppges vara upp till 8 procent av biltrafikarbetet som kan flyttas till andra färdmedel.<sup>35</sup>

I dag kan kommuner bara sätta parkeringsavgifter i syfte att "ordna trafiken". Svensk Kollektivtrafik anser att lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. ska ändras så att kommuner ska kunna använda parkeringsavgifter i klimatstyrande klimat- och trafikstyrande syfte. Vi anser att en ny lag även ska tydliggöra att prissättning på parkering kan och får stödja kommunens arbete med att öka andelen gång-, cykel- och kollektivtrafik samt vid behov minska både bilinnehav och biltrafikarbete. Med tanke på styrmedlets stora potential anser vi att förslaget ska rangordnas som 1.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman  
VD

<sup>31</sup> [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

<sup>32</sup> [Trafikanalys \(2018\) Skatter, avgifter och stöd inom transportområdet – slutredovisning. Rapport 2018:15](#)

<sup>33</sup> S. 107

<sup>34</sup> [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett transporteffektivt samhälle](#)

<sup>35</sup> [IVL \(2019\) Transportstudien 2019 Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor](#)