Kommittémotion V443

SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2021/22:3198

av Jens Holm m.fl. (V)

Ökad och förbättrad kollektivtrafik

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	2
2	Ökad andel kollektivtrafik krävs för en fossilfri transportsektor	3
3	Kollektivtrafiken behöver en hållbar återstart efter coronapandemin	3
4	Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem med resenären i fokus	5
5	Staten måste bidra till en tillgänglig, säker och attraktiv kollektivtrafik	5
6	Nationell handlingsplan för fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken	6
7	Systematiskt arbete för sänkta taxor för att främja klimatsmarta resesätt	7
8	Kollektivtrafik och ökad jämlikhet	8
9	Skattebefria elbussar	10
10	Avskaffa förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort	11
11	Subventionerna för förmånsbilar	12
12	Stärk efterlevnaden av förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering	12
13	Inför nationellt biljettsystem för kollektivtrafik 2022	13
14	Utred klimatbiljett	13
15	En färdtjänst för alla som behöver	14

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en handlingsplan för hur kollektivtrafik och transportplanering ska öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt transportsystem och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik ska främjas och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på avskaffad förmånsbeskattning för kollektivtrafikkort och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdra åt berörda myndigheter att tillse att efterlevnaden av förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering stärks och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda införandet av klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet och tillkännager detta för regeringen.

2 Ökad andel kollektivtrafik krävs för en fossilfri transportsektor

Inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Vägtrafiken står i sin tur för mer än 90 procent av transportsektorns utsläpp. Sverige har etappmål om att senast till 2030 minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter exklusive luftfart med minst 70 procent jämfört med 2010. Enligt Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen 2021 kommer transportsektorn inte att nå 2030-målet med nuvarande förutsättningar och beslut.

För att nå våra klimatmål behöver vårt samhälle bli mer transporteffektivt och en ökad andel av persontransporterna behöver ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har goda förutsättningar att skapa tillgänglighet för stora grupper i samhället – i synnerhet för dem med låga inkomster – för att ta sig till arbetsplatser, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafikens nytta för samhället beräknas uppgå till över 14 miljarder kronor netto varje år. Enligt Svensk Kollektivtrafik släpper en person som tar bilen till jobbet ut 45 000 gånger mer koldioxid än den som tar tunnelbana, spårvagn eller tåg (eldrivet). Mer än 90 procent av bussresorna i kollektivtrafiken sker med förnybara drivmedel eller el.

3 Kollektivtrafiken behöver en hållbar återstart efter coronapandemin

Coronapandemin har slagit hårt mot kollektivtrafiken. Resandet med kollektivtrafiken har sjunkit drastiskt under pandemin eftersom allmänheten har uppmanats att arbeta hemma och att undvika kollektivtrafiken för att minska smittorisken. Företag och organisationer har upptäckt digitaliseringens möjligheter och hittat metoder för att genomföra möten och andra arbetsuppgifter på distans. Många har även insett att

cykling är ett fungerande alternativ för att ta sig till jobbet, studier och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken har även förlorat andelar till biltrafiken under pandemin. Samtidigt som många med tjänstemannayrken har fått sin vardag ändrad har endast en av tio i LO-yrken kunnat arbeta hemifrån. Detta har lett till att resandemönstren i kollektivtrafiksystemet har förändrats. Resandet på linjer i områden med en stor andel personer med arbetaryrken har inte gått ner på samma sätt. Hur bestående de strukturella förändringarna i resandet kommer att bli är svårt att förutsäga, samtidigt som just detta är avgörande för kollektivtrafikens framtida utveckling.

Det minskade resandet har inneburit stora intäktsförluster för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik har sammanställt förlusterna och konstaterar att intäktstappet för 2020 uppgick till 7,2 miljarder kronor. Prognosen för 2021 är att biljettintäkterna kommer att bli 8,4 miljarder kronor mindre än 2019. Även om pandemin ebbar ut 2022 prognostiserar Svensk Kollektivtrafik en intäktsminskning även under 2022, på 10 procent, ca 2 miljarder kronor jämfört med 2019. Där är både osäkerheten och de regionala skillnaderna stora – t.ex. Region Stockholm räknar med att intäkterna för 2022 kommer att bli endast 80 procent jämfört med 2019 års nivåer. Det statliga coronastödet till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna täcker inte dessa förluster, och många regioner har redan dragit ner på trafikeringen, samtidigt som flera regioner har redovisat budgetöverskott för 2020. Detta är en kortsiktig åtgärd som riskerar att ytterligare försämra kollektivtrafikens attraktivitet jämtemot anda trafikslag, framför allt privatbilismen, även på längre sikt. Detta är oroväckande i en situation där kollektivtrafikens andelar behöver öka för att klara transportsektorns klimatmål.

Pandemin kan ses som en möjlighet till eftertanke och en omstart för samhället, kollektivtrafiken inkluderad. Allmänhetens förtroende för kollektivtrafiken behöver återställas för att öka dess andelar. Detta kräver satsningar på trafikutbud, tillgänglighet, kringservice, mobilitetstjänster, trygghet och översyn av biljettsortimentet så att det blir mer flexibelt och motsvarar de ändrade resbehoven på ett bättre sätt. Åtgärderna är i första hand de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar, men det kommer att behövas statligt stöd för att komma över krisen och återstarta verksamheten och jämka ut de regionala skillnaderna kommer att behövas.

4 Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem med resenären i fokus

Vänsterpartiets utgångspunkt är att kollektivtrafikresenären måste få tillgång till ett sammanhållet och tillgängligt system med god överblickbarhet där det är lätt och smidigt att byta mellan linjer och trafikslag och få information från en och samma källa. Järnväg och regional kollektivtrafik är klimatsmarta gemensamma nyttigheter som kräver stabilitet och pålitlighet för att vara effektiva och resenärstillvända. Vi motsätter oss den marknadsanpassning som länge varit rådande inom transportpolitiken och som lett till en bristande helhet.

Vänsterpartiet anser därför att det är den enskilda resenären som ska vara i fokus när ett transportbehov ska lösas inom persontrafiken. Till exempel är tillgängligheten till stationer, bytespunkter och hållplatser av stor betydelse för att öka intresset för att resa kollektivt. Tillgängligheten för personer med funktionshinder måste också stärkas. Tillgång till cykelparkeringar och möjlighet att ta med cykel när man reser kollektivt är viktiga åtgärder för att stärka det hållbara resandet. För att nå transporteffektivitet och få människor att välja miljövänliga transportsätt måste det vara smidigt och tidseffektivt att ta sig från punkt A till B. Om det krävs olika transportslag eller resor med olika bolag ska det vara enkelt att som resenär att boka och anslutningarna bör vara tidsmässigt korta.

Vänsterpartiet anser att det är nödvändigt att fördubbla andelen resande med kollektivtrafik. En förbättrad kollektivtrafik stärker jämlikheten och jämställdheten inom transportsektorn. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel leder satsningar inom denna sektor till att kvinnor i sin vardag får en bättre transportsituation. Mäns högre inkomster är en av förklaringarna till att de oftare färdas i bil. Med en stärkt kollektivtrafik ges incitament till att även män ska använda sig av ett hållbart transportsystem i högre grad. Därtill behövs även styrmedel som minskar bilens attraktivitet.

5 Staten måste bidra till en tillgänglig, säker och attraktiv kollektivtrafik

Vänsterpartiet har i decennier genom budgetförslag föreslagit en kraftig höjning av det statliga stödet för den regionala kollektivtrafiken för att öka kapaciteten och stärka tillgängligheten för ekonomiskt svaga grupper samt för glesbygder och landsbygder.

Behoven av dessa satsningar har för varje år blivit allt mer angelägna då kostnaderna inom den regionala kollektivtrafiken varit stegrande. Priset för att resa kollektivt har ökat 3-4 gånger så mycket som den allmänna prisökningen (KPI) de senaste 15-20 åren. Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. Skenande priser drabbar också dem med låga inkomster som inte har råd att äga en bil och som helt förlitar sig på kollektivtrafiken som transportmedel. Har man heller inte råd att använda kollektivtrafik försvåras tillgängligheten till vårt samhälle och från grundläggande samhällsfunktioner.

Effekterna av coronapandemin riskerar att förstärka den redan ansträngda ekonomiska situationen då halverat resande minskat biljettintäkterna. I ett läge där vi skyndsamt måste möta klimatkrisen genom hållbart resande och öka andelen kollektivtrafikresande är det än mer nödvändigt att staten tar ansvar för ett robust och hållbart transportsystem. Ett stort antal människor, utan tillgång till bil, är helt beroende av den regionala kollektivtrafiken för att ta sig till och från arbete och studier. För att minska trängseln behövs ökad turtäthet på många linjer. För att kollektivtrafiken efter coronapandemin ska vara rustad för att förbättra och öka andelen kollektivtrafikresenärer i enlighet med klimatambitioner krävs enligt Vänsterpartiet kraftigt ekonomiskt statligt stöd. Våra budgetsatsningar på dessa områden presenteras i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

Vi bedömer att ytterligare statligt stöd även kan komma att behövas under 2022 beroende på utvecklingen av coronapandemin och de effekter det har på kollektivtrafiken.

I motionen föreslår Vänsterpartiet åtgärder för en förbättrad regional kollektivtrafik med ökad andel kollektivtrafikresenärer samt stärkt tillgänglighet genom färdtjänst. I vår motion Transporteffektivt samhälle efter coronapandemin (2021/22:V441) finns ytterligare förslag för att minska biltrafiken och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Våra budgetanslag på dessa områden redovisas i vår motion på Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2021/22:V452).

6 Nationell handlingsplan för fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken

En mängd utredningar och rapporter har presenterat möjliga åtgärder för att minska klimatpåverkan från våra transporter och öka andelen persontransporter med

kollektivtrafik. Dit hör t.ex. betänkandet Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), regeringsuppdraget Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017) och Trafikverkets inriktningsunderlag inför antagandet av den nationella planen 2022-2033. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik tog 2016 genom uppdrag fram en rapport som redogör för möjligheterna till fördubblad marknadsandel för kollektivtrafik till 2030. Rapporten konstaterar att det kommer att krävas betydande insatser för att nå en marknadsandel på 36 procent, som är branschens målsättning för det motoriserade resandet. Detta skulle innebära en fördubbling om man utgår från 2006 års basnivå, vilket branschen gör, och då marknadsandelen var 18 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel var 31 procent 2019, men under coronapandemin har dessvärre kollektivtrafikresandet rasat. Därför behövs det kraftfulla åtgärder för att stödja de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att så snart pandemin är över återställa förtroendet för kollektivtrafiken och få upp resandevolymerna igen. Enligt riksdagsbeslut ska staten bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås. För att strukturerat arbeta med de åtgärder som presenterats i dessa underlag gällande att öka kollektivtrafikens marknadsandel bör en handlingsplan tas fram med lämpliga statliga åtgärder för att möjliggöra branschens målsättning till 2030.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på handlingsplan för hur mål om fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken ska realiseras. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Systematiskt arbete för sänkta taxor för att främja klimatsmarta resesätt

Vänsterpartiet anser att det ska vara enkelt och ekonomiskt lönsamt att välja de klimatsmarta alternativen. En stadsplanering med ett tillgängligt och sammanhållet kollektivtrafiksystem i kombination med lägre pris har visat sig vara ett framgångsrikt sätt att minska bilismen och uppnå hållbara städer. Det har visat sig att effektiva helhetssatsningar som innehåller stadsplanering för minskat utrymme för bilar samt en ökad täckningsgrad för kollektivtrafik med sänkt taxa ger ett större antal resenärer till kollektivtrafiken. Genom att resandet med kollektivtrafik i hög grad ökar med en sådan kombinerad satsning har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan satsning kräver mer resurser inledningsvis men har, om den planeras rätt, sedan möjlighet att bli självbärande. Freiburg i Tyskland är ett exempel där denna modell använts och varit framgångsrik.

För att få fler människor att välja t.ex. bussen framför bilen måste kollektivtrafikresorna bli det ekonomiskt lönsamma alternativet i högre utsträckning. Detta skulle också stärka jämlikheten i transportsystemet då tillgängligheten till transporter skulle öka även för dem med låga inkomster. Därför krävs politiska insatser som innebär att det miljövänliga alternativet också är det billigaste. De senaste årens prisutveckling inom kollektivtrafiken är i det avseendet oroväckande. Vänsterpartiet anser att detta är mycket bekymmersamt då prisbilden för resenärer är ett viktigt styrmedel för att minska klimatpåverkan från våra transporter. De samlade transporterna i samhället behöver effektiviseras och minska i omfattning genom resurssnål samhällsplanering. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med satsningar på lägre priser inom kollektivtrafiken når vi ett rättvisare och mer jämlikt transportsystem.

Regeringen bör tillse att en översyn genomförs över möjliga åtgärder som sänker taxorna i kollektivtrafiken och stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande resekostnaden för motsvarande resor med personbil. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Kollektivtrafik och ökad jämlikhet

Den drastiska ökning av ojämlikheten i Sverige som pågått sedan mitten av 1980-talet ger återverkningar även i transportsystemet och på människors möjligheter att förflytta sig. Det finns en orättvisa och ojämlikhet i tillgången till kollektivtrafik, och internationella studier visar att fattiga och socioekonomiskt utsatta människors tillgång till transporter ofta är väsentligt sämre än den övriga befolkningens.

Kollektivtrafikens tillgänglighet är grundläggande för många människors sociala inkludering och tillgång till deltagande i samhället, främst i ekonomiskt utsatta områden där majoriteten inte har råd att äga en bil och där många inte har körkort. Samtidigt är detta grupper som ofta ignoreras i kollektivtrafikplanering och i diskussioner kring kollektivtrafik. Tranportfattigdom innebär att människor inte har full tillgång till de transporter som de skulle behöva i sin vardag. Det kan handla om en fysisk brist på tillgång, att man inte förstår systemet eller känner sig otrygg när man använder kollektivtrafiken. För många handlar det helt enkelt om att de inte har råd. Det kan också handla om att alla inte känner sig välkomna i kollektivtrafiken. Den grupp som

har störst risk att hamna i tranportfattigdom är kvinnor med låg inkomst. De fattigaste grupperna har både låg tillgång till kollektivtrafik och till egna transportmedel.

Planeringen av kollektivtrafiken utgår oftast från en norm av dagpendlare och från något som kallas starka stråk, vilket gynnar arbetande medelklass. Mindre hänsyn tas till dem som arbetar kvällar, nätter och helger och till dem som arbetar på avsides belägna arbetsplatser. Arbetsplatsområden som vanligtvis befolkas av personer med låg utbildning och lågt bil- och körkortsinnehav är ofta dåligt försedda med kollektivtrafik. Detta kan ge helt orimliga pendlingstider för människor som är helt beroende av kollektivtrafiken för sina transporter. Hänsyn tas heller inte till hur nyttan av satsningar på kollektivtrafiken fördelas mellan olika befolkningsgrupper. Socioekonomisk hållbarhet och social inkludering nedprioriteras, och det ger orättvisor som riskerar att öka klyftorna mellan svaga och starka ekonomiska grupper.

Ett annat problem är priserna för att resa kollektivt. Priserna för kollektivtrafiken har sedan 1995 höjts fyra gånger så mycket som priserna för andra varor och tjänster. Det är orimligt att det har blivit så dyrt att resa kollektivt. Det handlar naturligtvis om jämlikhet. Att göra kollektivtrafiken orimligt dyr är ytterligare ett sätt att låsa in dem som inte har råd att ha bil och begränsa deras rörelsefrihet. De rabattsystem som finns tillgängliga är oftast inte tillgängliga för dem med låga inkomster, vilka ofta reser med dyrare biljetter än övriga. Månadskort är ofta inte möjliga att köpa för dem med låga inkomster eftersom de inte har möjlighet att betala så mycket pengar på en gång. Fattiga personer avstår ofta från att resa för att de inte har råd, vilket är ytterligare ett exempel på hur social utsatthet också innebär sämre transportmöjligheter och risk för exkludering från samhället. Det är dyrt att vara fattig.

Vi behöver ha mer kunskap om hur transportsystemet fungerar för olika grupper av resenärer för att kunna få ett transportsystem som är inkluderande, rättvist fördelat och som kan bidra till att minska de socioekonomiska klyftorna, men vi har tillräcklig kunskap för att veta att det finns stora grupper som är beroende av kollektivtrafiken för sina transporter och som missgynnas både i planering och p.g.a. de höga priserna.

Kollektivtrafiken anses vara en fråga för det regionala självbestämmandet och något som regering och riksdag inte egentligen kan lägga sig i. Samtidigt motverkar många av de regionala kollektivtrafikbesluten nationellt beslutade transportpolitiska mål både gällande klimat, jämlikhet och jämställdhet. Dessutom drabbar sättet planeringen genomförs på i många regioner människor som är helt beroende av kollektivtrafik. Därför anser Vänsterpartiet att regeringen bör ta ett helhetsgrepp kring transportfattigdom och rätten till tillgängliga transporter.

Regeringen bör ta fram en handlingsplan för hur kollektivtrafik och transportplanering ska öka tillgängligheten för socioekonomiskt svaga grupper och bidra till ett socialt transportsystem. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vid infrastrukturplanering och trafikplanering tas sällan hänsyn till hälsoeffekter för de boende i närheten och inte heller till vilka sociala konsekvenser planerna får. Det händer att bedömningar görs, men det är inte obligatoriskt och förbises alldeles för ofta. Detta drabbar främst ekonomiskt svaga områden.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur användandet av sociala konsekvensbedömningar och hälsokonsekvensbedömningar vid planering av infrastruktur och kollektivtrafik ska främjas. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Skattebefria elbussar

I dag undantas i Sverige eldrivna kollektivfordon såsom tåg, tunnelbana och spårvagn från energiskatt. Elektrifierade bussar omfattas däremot inte av denna skattebefrielse. Möjligheterna för regeringen att låta elbussar omfattas av samma befrielse från energiskatt som elfordon på räls finns redan i energiskattedirektivet (2003/96/EG). EU-kommissionen har bekräftat detta och godkänner att medlemsstater inför skattebefrielse för elbussar. Regeringen bör med hänsyn till elbussars bidrag till bättre klimat, mindre luftföroreningar och minskat buller skyndsamt utnyttja den här möjligheten.

Regeringen hävdar att elbussar redan stöds genom den s.k. elbusspremien. Det är en välkommen satsning, men Vänsterpartiet vill påminna om att den dels är tidsbegränsad (till 2023), dels är ett stöd endast för inköp av bussar, inte för driften.

På samma sätt som annan eldriven kollektivtrafik på räls är undantagen energibeskattning anser vi att även elbussarna ska vara det. I Vänsterpartiets budgetförslag för 2021 infördes en sådan ordning.

Vidare har EU inlett en översyn och revidering av energiskattedirektivet som förväntas vara klar under 2021. Artikel 15.1 e i direktivet stipulerar att medlemsstaterna får tillämpa skattebefrielse för energiprodukter och elektricitet som används för person- och godstrafik på järnväg, med tunnelbana, med spårvagn eller trådbuss. Regeringen bör i den pågående processen agera för att formuleringarna ändras.

Regeringen bör utreda hur elbussar och eldrivna kollektivtrafikfartyg kan undantas från energiskatt och verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag i EU-regelverket och tillkännager detta för regeringen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Avskaffa förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort

I dag är bilen norm för beskattning och planering av resor och transporter. Om de ekonomiska styrmedlen förändras så att de blir färdmedelsneutrala, kan bättre möjligheter skapas för personer att välja kollektivtrafiken som färdsätt. Det skulle då kunna minska biltrafikens negativa påverkan på miljö och klimat. Vänsterpartiet har länge velat stärka incitamentet för kollektivtrafikkort som löneförmån. Sänkt kostnad för att resa kollektivt skulle stärka jämlikheten och jämställdheten. Kollektivtrafiken skapar tillgänglighet till resor för stora grupper med låga inkomster. Eftersom kvinnor för närvarande i större utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel kan en sådan reform i högre utsträckning gynna kvinnor, som generellt har lägre inkomster än män.

Konsultföretaget WSP har 2020 på uppdrag av Svensk Kollektivtrafik analyserat avskaffad förmånsbeskattning av kollektivtrafikkort i rapporten Förmånsbeskattning av förmånsbil, arbetsplatsparkering och kollektivtrafikkort. Åtgärden har analyserats eftersom det inom ramen för förmånsbilsystemet finns en styrning mot miljövänliga bilar, i form av ett nedsatt förmånsvärde om den anställde väljer en mer miljövänlig bil. Motsvarande styrning saknas för den som väljer andra miljövänliga sätt att resa till arbetet, såsom kollektivtrafik. Det är alltså möjligt för en arbetsgivare att stimulera miljövänliga resor med bil men inte med kollektivtrafik.

Enligt rapporten skulle effekten av avskaffad beskattning av kollektivtrafikkort medföra att kostnaden för kollektivtrafikkort för arbetstagare skulle sjunka med ca 50-65 procent. Resultaten visar att åtgärden skulle medföra att resandet med kollektivtrafik skulle öka med drygt 934 000 personkilometer per år, eller 5,5 procent.

Bilresandet skulle samtidigt minska och detta skulle i sin tur innebära en minskning av utsläppen. Vidare skulle det minskade trafikarbetet med bil leda till en årlig minskning av trafikolyckor. Kostnaden för åtgärden (det totala skattebortfallet) bedöms, enligt WSP:s rapport, bli ca 920 miljoner kronor per år. Vänsterpartiet anser att det därför är angeläget att vidta åtgärder som sänker kostnaden för kollektivtrafikkort för arbetstagare som har denna förmånsbeskattning.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag på avskaffad förmånsbeskattning för kollektivtrafikkort. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Subventionerna för förmånsbilar

Vänsterpartiet anser att de miljö- och klimatskadliga subventionerna ska fasas ut, och subventionerna för förmånsbilar är en av dem. En förmånsbil är en bil som ett företag äger eller leasar men som man låter en anställd använda för privat bruk, som en förmån som följer med anställningen.

Vänsterpartiet anser att regelverket ska ändras så att förmånsvärdet kontinuerligt motsvarar det verkliga värdet av förmånen och att den klimatskadliga subventioneringen bör tas bort. Subventionen vid förmånsbeskattning av bilar gynnar också i högre utsträckning dem med högre inkomster än dem med lägre. Enligt Naturskyddsföreningens rapport Avskaffa klimatskadliga subventioner (2018) fanns 0,3 procent med bilförmån i det lägsta inkomstskiktet 2015, och i det översta inkomstskiktet var 44 procent förmånstagare. Hela 82 procent av alla bilförmåner går till män. Flest bilförmåner finns i Stockholm och andra storstäder. Åtgärden skulle därmed ha ett tydligt klimaträttviseperspektiv och skulle gynna ökande reseandel med kollektivtrafik. Internationella energimyndigheten (IEA) har nyligen konstaterat att åtgärder som ska lindra pandemins ekonomiska effekter är ett unikt tillfälle att främja hållbara klimatlösningar och att avskaffa fossila subventioner. Vi noterar regeländringarna för förmånsbeskattning som infördes sommaren 2021 men anser fortfarande att åtgärden är otillräcklig. Vi menar att det finns ett behov av att utreda ett avskaffande av skattesubventionen av förmånsbilar helt och hållet.

12 Stärk efterlevnaden av förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering

Ett stort hinder för att kollektivtrafiken ska kunna öka sin andel av resandet är att bilen fortfarande i stor utsträckning är normen och att befintliga styrmedel gynnar fortsatt bilpendling. Grundregeln är att arbetsplatsparkering ska förmånsbeskattas enligt sitt marknadsvärde. Problemet är en mycket låg regelefterlevnad. Enligt tidigare skattningar förmånsbeskattas färre än en femtedel av dem som borde beskattas för

arbetsplatsparkering. Dessutom är förmånsbilar idag undantagna från förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering. Detta leder till att det i praktiken sker en betydande subvention för många av dem som har arbetsplatsparkering, vilket i sin tur ökar incitamenten att arbetspendla med bil. En fullständig beskattning skulle medföra stärkt konkurrenskraft för kollektivtrafiken, minskade utsläpp av växthusgaser, förbättrad trafiksäkerhet samt stärkta inkomster för staten.

Samtidigt bör systemet ses över så att den som måste använda bil för att ta sig till arbetet p.g.a. bristande kollektivtrafik inte beskattas enligt marknadsvärde för en förmånsparkering då detta kan innebära en orättvist tung beskattning för vissa yrkesgrupper.

Regeringen bör uppdra åt berörda myndigheter att tillse att efterlevnaden av förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering stärks. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Vi menar också att det behövs utredas hur förmånsbilar inte längre ska undantas förmånsbeskattning av arbetsplatsparkering.

13 Inför nationellt biljettsystem för kollektivtrafik 2022

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringens utredning (SOU 2020:25) presenterade ett förslag och remissrundan avslutades i oktober 2020, men regeringen har inte gått vidare med en proposition om ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. Regeringen har dock aviserat att reformen skulle vara aktuell någon gång mellan 2022-2023. Vänsterpartiet anser att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Regeringen bör skyndsamt återkomma med förslag på ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

14 Utred klimatbiljett

Österrike har nyligen lanserat en ny klimatsatsning, Klimaticket, som kombinerar ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken med reducerade biljettpriser för att gynna kollektivt resande. En nationell biljett som ger tillgång till kollektivtrafiken i hela landet

kostar 3 euro per dag och en biljett som gäller i en förbundsstat kostar 1 euro per dag. Biljetten gäller på lokal, regional och interregional transport, Österrikes statliga järnväg ÖBB, inkluderad. Syftet är att göra det enkelt, billigare och bekvämare att resa kollektivt. Vänsterpartiet vill ha liknande system som verkligen kan göra skillnad i resandet även i Sverige. När det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken introduceras är det lägligt att kombinera det med klimatsubventionerad resande.

Regeringen bör utreda införandet av klimatbiljett som en del av det nationella biljettsystemet för kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

15 En färdtjänst för alla som behöver

Vänsterpartiet anser att det finns ett stort och brådskande behov av att stärka samordningen och kvaliteten för både resenärer och utförare när det gäller särskilda persontransporter, dvs. färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Dagens regelverk har betydande brister, och för den enskilde resenären är dagens system med många aktörer och splittrat ansvar svår att överblicka. Därutöver leder den bristande samordningen till att samhällseffektiva transporter och miljövinster inte uppnås.

Färdtjänst är till för personer som har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationer. Tillstånd för färdtjänst prövas av kommunen där man bor, eller den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kommunen har överlåtit hanteringen.

En individuell behovsprövning ligger till grund för ett beslut om färdtjänsttillstånd. Sedan 1998 gäller lag (1997:736) om färdtjänst. I och med den nya lagen blev regelverket kring vem som är berättigad till färdtjänst betydligt mycket striktare. Uttalanden i förarbeten har också inneburit att rätten till färdtjänst gått från en insats för personer med en funktionsnedsättning i syfte att ge skäliga levnadsvillkor till en trafikpolitisk lösning. Endast en del av de personer med funktionsnedsättning som faktiskt behöver färdtjänst får rätt till färdtjänst som en konsekvens av lagstiftningen. Bedömningen görs endast efter individens förmågor, främst förmåga att förflytta sig även vid gynnsamma förhållanden. Synskadades Riksförbund rapporterar att detta bl.a. har inneburit att även blinda personer nu nekas färdtjänst.

Det finns en aktuell dom gällande rätten till färdtjänst för blinda. Målsäganden har allvarliga svårigheter att resa med den allmänna kollektivtrafiken och hans syncentral

har sagt att det i vissa fall är förenat med livsfara. Ändå har domstolarna ansett att Region Stockholm har laglig möjlighet att neka honom färdtjänsttillstånd. Domen får förödande konsekvenser för landets blinda och synskadade som nu riskerar att bli av med sina färdtjänsttillstånd och därmed få sina liv kringskurna och inte ha möjlighet att ta sig till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Detta går tvärt emot nationella funktionshinderspolitiska mål och mänskliga rättigheter och är enligt Vänsterpartiet helt oacceptabelt.

Antalet färdtjänsttillstånd har minskat med 25 procent sedan den nya lagen 1998, enligt Trafikanalys. I personer räknat handlar det om 100 000 personer färre som i dag beviljas färdtjänst. Detta har skett trots att befolkningen, inte minst den äldre delen, har ökat sedan dess. Detta torde tala för att fler, inte färre, bör beviljas färdtjänst. Det är uppenbart att vi i dag har hamnat på en miniminivå för vem som beviljas färdtjänst. Det är dock inte bara vem det är som beviljas färdtjänst som blivit problematiskt. De som trots allt erhåller tillståndet får inte sällan se den förmånen beskuren av lokala restriktioner avseende förutsättningar att resa vissa tider, krav på förbokning, begränsade möjligheter att ta med sig ledsagare, förbud mot att göra stopp på vägen samt begränsningar i antalet arbetsresor individen får göra. Detta utan att det behöver göras en analys över om detta är förenligt med regeringens funktionshinderspolitiska mål och trots att det innebär omfattande risk för att syftet med färdtjänsten helt förfelas. Det anstår inte ett välfärdssamhälle som Sverige.

Dessutom är färdtjänsten i många regioner oproportionerligt dyr och priserna höjs kontinuerligt, vilket ytterligare utesluter stora grupper från att kunna röra sig i samhället även om de lyckats ta sig igenom nålsögat för att beviljas färdtjänst. Eftersom regionerna tydligt inte löser uppgiften på ett tillfredsställande sätt bör regeringen se till att få ett bra, tydligt regelverk inklusive för prissättning på plats för att färdtjänsten ska uppfylla sitt syfte och vara tillgänglig för alla som behöver den.

Målet att uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning uppnås inte i dag. Det måste vara styrande på många områden, inte minst när det gäller regelverk och prissättning för färdtjänst.

I juni 2018 presenterades betänkandet Särskilda persontransporter – moderniserad lagstiftning för ökad samordning (SOU 2018:58). Utredningen hade till uppgift att analysera reglerna för särskilda persontransporter i syfte att föreslå förbättringar för effektiv samordning med ökad hållbarhet gällande kostnader och kvalitet. Vänsterpartiet hade stora förhoppningar på utredningen, men kan konstatera att utredningens förslag inte kommer att leda till de förbättringar vi hoppats på.

Regeringen bör ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de funktionshinderspolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning, tillgänglighet, prissättning och kvalitet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Yasmine Posio (V)

Elin Segerlind (V)

Håkan Svenneling (V)

Jessica Thunander (V)