



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2026-02-20

fi.remissvar@regeringskansliet.se

alice.hallman@regeringskansliet.se

Ert dnr: FI2025/01857

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) och Fler möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2025:96)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. 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. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Svensk Kollektivtrafik

- är mycket förvånad över att Finansdepartementet inte har skickat Produktivitetskommissionens betänkanden på remiss till Svensk Kollektivtrafik eftersom ett stort antal av förslagen och bedömningarna kommer att få stor påverkan på våra såväl våra medlemmars kollektivtrafik, som på kollektivtrafikresenärerna om de genomförs.
- är kritiska till att förslag och bedömningar inte har analyserats och utretts ordentligt i de två betänkandena. Vi är även kritiska till att det som kallas bedömningar i betänkandena ofta är formulerade som förslag.
- är kritisk till att Produktivitetskommissionen har missat kollektivtrafikens roll för att öka produktiviteten.

Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29)

Kap. 8 Transportinfrastruktur

8.7.1 Stärk samhällsekonomisk effektivitet och kostnadskontroll i planprocessen

- delar inte bedömningen att den samhällsekonomiska effektiviteten bör stärkas i planprocessen. Istället anser vi att de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna måste reformeras.



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

- anser i likhet med Produktivitetskommissionen att kostnadskontrollen i planprocessen måste stärkas och att olönsamma och kraftigt fördyrade åtgärder bör undvikas och lönsamma åtgärder, reinvestering och underhåll bör få mer resurser.
- vill understryka att när det gäller lönsamma respektive olönsamma åtgärder och åtgärder som fördyras kraftigt behöver Trafikverket tidigt i processen göra mer gedigna och genomarbetade utredningar som med större precision analyserar nyttor och kostnader. Det gäller att göra rätt från början innan åtgärden tas in i planen.
- ställer sig positiv till förslaget att integrera Trafikverkets investeringsplan med beslutet om att fastställa nationell plan och med det ekonomiska planeringssystemet för transportinfrastruktur, så att dessa överensstämmer i innehåll och objektindelning samt att koppla beslut om byggstart till att objekt tas in i investeringsplanen.
- är kritisk till att det helt saknas analys av och argument för förslaget att investeringsplanen ska omfatta 6 år i betänkandet. Det går därför inte att ta ställning till detta förslag.
- är kritisk till att förslag som läggs fram i kapitel 8.7.1 saknas i sammanfattningen av förslagen.
- ställer sig positiv till förslaget (som bara finns i kapitel 8.7.1) att i direktivet till Trafikverket klargöra att myndigheten ska ta fram förslag på nationell plan och investeringsplan och att det ska göras en åtskillnad mellan förslag som befinner sig i ett tidigt utredningsskede och förslag som ska förberedas för byggstart. I det första fallet ska det tydligt framgå att dessa förslag är under utredning och att ingen garanti för genomförande finns. Dessa förslag ska enbart redovisas i nationell plan. Förslag som, i det andra fallet, ska förberedas för byggstart ska vara gediget utredda, ha en realistisk genomförandeplan. Förslag som ska inkluderas i investeringsplanen ska, enligt ovan, vara beslutade för byggstart och investeringsplanen innehåller således enbart förslag som beslutats för genomförande.
- anser inte att det behöver införas krav på motiveringar i de fall samhällsekonomiskt olönsamma projekt föreslås ingå i nationell plan/investeringsplan som utredningen föreslår. Vi anser istället att det ska införas krav på att redovisa vilka antaganden som de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognoserna bygger på samt att redovisa de effekter som helt eller delvis inte går att beräkna samhällsekonomiskt.
- anser inte att Trafikverket ska få bredare möjligheter att lägga förslag till exempel rekommendationer om styrmedel, prissättning eller reglering, istället anser vi att detta bredare ansvar ska placeras hos Trafikanalys, och hos Trafikanalys tillsammans med Naturvårdsverket när det gäller måluppfyllelsen av klimat- och miljömål.

8.7.2 Förändra kalkylräntan för infrastrukturinvesteringar

- ställer sig negativ till förslagen att ansvaret för att sätta kalkylräntan för statens investeringar i infrastruktur bör flyttas från Trafikverket till Riksgäldskontoret och baseras på statens upplåningskostnad samt en riskkomponent.

8.7.3 Prioritera underhåll av väg och järnväg

- ställer sig positiv till bedömningen att det är nödvändigt med stärkt fokus på underhåll i kommande nationella planer för att förbättra driftssäkerheten och

säkra kapaciteten i transportsystemet och att det bör ske en omorientering för att finansiera reinvestering och underhåll av väg och järnväg. En omorientering i betydelsen omfördelning inom planens ram.

- vill understryka att det även är viktigt att Trafikverket använder de medel som Riksdagen och regeringen avsatt till underhåll.
- ställer sig negativ till att värdera, prioritera och genomföra även underhåll på samhällsekonomisk grund i högre utsträckning än i dag.
- ställer sig positiv till förslaget att effektivisera användandet av servicefönster, använd totalavstängningar där detta är mest effektivt och analysera om dygnet-runt-arbete kan vara effektivt.
- anser att planeringen av banunderhållet måste samordnas med berörda aktörer och att Trafikverket ska vara skyldiga att samordna planeringen av banunderhållet med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter, tågföretag och underhållsentreprenörer.
- är positiv till förslaget att överväga att förändra redovisningen av tillgångar inom transportsektorn så att dessa speglar anläggningarnas verkliga tillstånd.
- ställer sig negativ till förslaget att ge viktiga transportlänkar större tyngd än lågtrafikerade genom att vikta värderingen samhällsekonomiskt.

8.7.4 Utred organisationen av transportsektorn

- ställer sig positiv till förslaget att tillsätta en utredning i syfte att se över om Trafikverkets och transportsektorns organisation är ändamålsenlig, utvärdera om bildandet av Trafikverket uppnått de målsättningar som sattes upp vid bildandet. Vi håller även med om att Trafikverkets interna produktivitet är ett område som särskilt bör analysera.
- När det gäller förslaget om att överväga införande av institutionell konkurrens enligt den norska modellen Nye Veier, så finns det två vägar att gå. Det ena alternativet är att reformera Trafikverkets organisation när det gäller bland annat nyinvestering och underhåll. Här ingår även möjligheten att dela upp Trafikverket i t.ex. planering, produktion och drift om den föreslagna utredningen finner att det är den bästa lösningen. Det andra alternativet är att behålla de nuvarande processerna inom Trafikverket och samtidigt skapa ytterligare processer för vissa projekt i ett bolag, i linje med det norska exemplet Nye Veier. Svensk Kollektivtrafik förespråkar det första alternativet.

8.7.5 Se över mål- och anslagsstrukturen för Trafikverket

- anser i likhet med Produktivitetskommissionen att målstyrningen behöver stärkas i Trafikverket.
- ställer sig negativ till att Trafikverkets mål bör vara avgränsade. Detta skulle i praktiken innebära att statens viktigaste myndighet på trafikområdet, Trafikverket, skulle överge de transportpolitiska målen som styrande mål. Istället för att se över målstrukturen för Trafikverket anser Svensk Kollektivtrafik att de transportpolitiska målen behöver ses över, konkretiseras och kvantifieras samt en avvägning mellan olika målkonflikter göras.
- är kritisk till att Produktivitetskommissionen i sitt förslag hänvisar till förslagen i ESV 2020:57 och ESV 2021:21, utan att redovisa vilka förslag som Ekonomistyrningsverket lägger fram i de två rapporterna eller gör någon analys av förslagen.

8.7.6 Bygg en struktur för att följa upp verksamheten på projektnivå



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

- ställer sig positiv till förslaget att VTI, Trafikanalys och Trafikverket gemensamt ska ta fram en struktur för vilken data som ska samlas in och göras tillgänglig för att möjliggöra uppföljning och utvärdering av upphandlingar inom transportområdet.

8.7.7 Kontrollen på anläggningen måste stärkas

- ställer sig bakom förslaget att Trafikverket bör bygga upp ett digitalt underhållssystem för väg och järnväg som ger en realtidsbild av dess tillstånd, kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver ske för att förbättra underhållet och att förbättra upphandlingarna av underhåll.

8.7.8 Fortsätt utveckla arbete med upphandlingar

- delar bedömningen att arbetet med upphandlingar på infrastrukturiområdet behöver fortsättas att utveckla och att upphandlingarna behöver driva produktiviteten i högre utsträckning.
- håller med om att Trafikverkets och andra relevanta myndigheters upphandlingskompetens behöver stärkas, att det behöver övervägas tydligare vilka upphandlingar som drar nytta av stordriftsfördelar och vilka som kan göras i mindre kontrakt för att stärka konkurrensen och att en ökad andel av upphandlingar bör ske i kvalitetskonkurrens istället för priskonkurrens. Självklart ska enbart rimliga och mätbara krav ställas i upphandlingar och enbart krav som följs upp. Däremot saknas det en analys av vilka upphandlingskrav som kan anses vara rimliga i betänkandet. Det är en brist.
- ställer sig positiv till förslaget att låta Trafikanalys göra återkommande undersökningar av både större och mindre företags synpunkter på Trafikverkets upphandlingar för att skapa grund för kontinuerliga förbättringar. Uppdraget till Trafikanalys bör däremot breddas så att det görs en bredare analys av hur Trafikverkets upphandlingar kan förbättras. Vi är dessutom tveksamma till att undersökningen behöver göras varje år som utredningen föreslår.
- har inga invändningar mot bedömningen att arbetet med total- och funktionsentreprenader behöver fortsätta att utvecklas, däremot behöver utvecklingsarbetet inriktas på mer forskning samt användning i begränsad omfattning med tanke på de problem och svårigheter som Produktivitetskommissionen tar upp.

13.5.9 Se över mervärdesskatten

- avvisar bedömningen att det bör utredas hur skattebasen för mervärdesskatten kan breddas och skattesatserna harmoniseras. Svensk Kollektivtrafik anser att regering och riksdag istället ska öka kollektivtrafikresandet genom att sänka momsen på kollektivtrafik till noll procent med bibehållen avdragsrätt för ingående moms.

Fler möjligheter till ökat välstånd (SOU 2025:96)

Fusk och fel med reseavdrag

- ställer sig negativ till att använda de ökade skatteintäkterna från ett nedtrappat eller avskaffat reseavdrag för att finansiera de förslag och bedömningar som lämnas i slutbetänkandet. Detsamma gäller om reseavdraget reformeras och ersätts med en avståndsberoende skattereduktion för arbetsresor som minskar fusk och fel. Vi anser att de pengar som frigörs istället ska användas till att göra skattereduktionen för arbetsresor mer generös i gles- och landsbygd, där subventionen verkligen behövs.

4.4.3 Minska osäkerheten kring datahantering

- delar bedömningen att osäkerheten kring hur existerande regelverk rörande data och integritetsskydd ska tolkas bör minskas.
- ställer sig bakom förslagen att se över tillämpningen av dataskyddsförordningen (GDPR) i Sverige för att säkerställa att den inte blir striktare än i andra EU-länder samt att verka för en gemensam översyn inom EU för att säkerställa en harmoniserad tillämpning som inte hindrar innovation.

Kap. 8 Klimat- och industripolitik

8.3.1 Statens roll och vikten av goda ramvillkor

- bedömer i likhet med Produktivitetskommissionen att det är viktigt att mål rörande utsläppsnivåer i olika tidsperspektiv, både på EU- och nationell nivå, sätts så att de inte blir föremål för återkommande revideringar.
- delar bedömningen att politisk enighet kring klimatpolitikens långsiktiga inriktning och grundläggande förutsättningar bör eftersträvas.

8.3.2 Kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip

- anser att kostnadseffektivitet är en viktig och eftersträvarsvärd princip vid val och utformning av klimatpolitiska åtgärder, men denna princip kräver en enhetlig värdering av utsläppsminskningar tillämpas. Det görs inte i dag. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till bedömningen att kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip vid val och utformning av klimatpolitiska åtgärder.

8.3.3 Prissättning av utsläpp av växthusgaser

- delar bedömningen att prissättning av koldioxid och andra växthusgaser är det mest effektiva sättet att minska de klimatskadliga utsläppen och att klimatpolitiken bör ta sin utgångspunkt i prissättning av utsläppen växthusgaser, samtidigt vill vi understryka att denna utgångspunkt inte ska vara den enda utgångspunkten i klimatpolitiken.
- anser i likhet med Produktivitetskommissionen att statliga intervention krävs, dels för att möjliggöra en hållbar klimatomställning genom fungerande energiförsörjning och samhällsplanering med mera, dels för att säkerställa att de negativa effekterna av klimatpåverkande utsläpp återspeglas i priset på de varor och tjänster som företagen säljer. Vi ställer oss därför bakom förslaget att bensin- och dieselskatten bör höjas.
- är öppet för att höjningen bensin- och dieselskatten ska gälla åtminstone till dess att transportsektorn ingår i systemet med utsläppshandel om ETS-systemet leder till samma effektiva minskning av de klimatskadliga utsläppen.

8.3.4 De svenska nationella klimatmålen skapar otydlighet och försvårar kostnadseffektivitet

- delar inte bedömningen att de svenska nationella klimatmålen skapar otydlighet och försvårar kostnadseffektivitet.
- ställer sig negativ till förslaget att samtliga svenska nationella klimatmålen bör ses över av Miljömålsberedningen med inriktningen att harmonisera dem fullt ut med de EU-beslutade målen.
- anser att det fortfarande finns behov av nationella etappmål för att skapa långsiktighet och stabilitet i klimatpolitiken över mandatperioder och för att styra mot Sveriges långsiktiga mål om nettonollutsläpp senast 2045.



- håller inte heller med Produktivitetskommissionen om att särskilt Sveriges klimatmål för inrikes transporter skulle försvåra kostnadseffektiva åtgärder, istället delar Svensk Kollektivtrafik Miljömålsberedningens bedömning att det nationella målet för inrikes transporter till 2030 har bidragit med en tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn och att det fortsatt finns behov av tydliga politiska signaler efter 2030 om att fasa ut fossila utsläpp i transportsektorn och att det därför behövs mål och indikatorer efter 2030.

8.3.5 Hantera fördelningseffekter med ordinarie system

- håller med om bedömningen att fördelningseffekter av klimatpolitiska åtgärder bör hanteras genom de ordinarie fördelningspolitiska verktygen, såsom de generella transfererings- och skattesystemen och att kompensationer som minskar den avsedda effekten av klimatstyrmedel bör undvikas, t.ex. lägre bränsleskatt.

8.3.6 Offentlig upphandling är sällan ett effektivt verktyg för grön omställning

- delar inte bedömningen att särskilda krav i offentlig upphandling sällan är en kostnadseffektiv åtgärd för minskade klimatutsläpp och inte bör göras obligatoriskt.

Kap. 15 Offentlig upphandling

15.3.1 Systematisk användning av erfarenheter

- delar bedömningen att den offentliga sektorn i högre grad bör utnyttja erfarenheter av tidigare leverantörsrelationer vid tilldelning av nya kontrakt eftersom möjligheten att använda erfarenheter av leverantörer vid tilldelning av kontrakt är ett centralt verktyg för att säkra kvalitet i det som levereras.
- ställer sig därför bakom förslaget att införa ett system där upphandlande organisationers erfarenhet av olika leverantörer kan registreras i syfte att kunna använda dessa erfarenheter som grund för tilldelning av kontrakt i andra upphandlingar.

15.3.5 Färre överprövningar och effektivare handläggning

- ställer sig bakom förslaget att det bör bli svårare för leverantörer att få upphandlingar överprövade, bl.a. genom införandet av en avgift för den som ansöker om överprövning.
- är positiv till förslaget att koncentrera upphandlingsmål till färre förvaltningsrätter och kammarrätter.

15.3.6 Förändrade europeiska upphandlingsregler

- håller med om bedömningen att upphandlingsreglerna bör förändras så att upphandlande organisationer får större frihet kring hur upphandlingen genomförs, bättre möjligheter för förhandling med potentiella leverantörer och större utrymme för bedömningar baserade på erfarenheter.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Generella synpunkter

Svensk Kollektivtrafik är mycket förvånad över att Finansdepartementet inte har skickat Produktivitetskommissionens betänkanden på remiss till Svensk Kollektivtrafik eftersom ett stort antal av förslagen och bedömningarna kommer att få stor påverkan på våra

såväl våra medlemmars kollektivtrafik, som på kollektivtrafikresenärerna om de genomförs. Som redan nämns görs 99 procent av bussresandet i Sverige med våra medlemmars busstrafik och 90 procent av resandet med persontågstrafik med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regional- och pendeltågstrafik.

En generell kritik som Svensk Kollektivtrafik vill rikta mot de två betänkandena är att förslag och bedömningar inte har analyserats och utretts ordentligt. Vi är även kritiska till att det som kallas bedömningar i betänkandena ofta är formulerade som förslag. Om detta innebär att bedömningen bara är en bedömning eller om den egentligen är ett förslag framgår inte. Och om bedömningen egentligen ska tolkas som ett förslag, vilken dignitet har det i så fall i jämförelse med det som kallas för förslag. Detta framgår inte heller.

Svensk Kollektivtrafik är även kritisk till att Produktivitetskommissionen har missat kollektivtrafikens roll för att öka produktiviteten. En utbyggd tåg- och busstrafik gör det möjligt för människor att förflytta sig längre och snabbare. På det sättet vidgar kollektivtrafiken människors arbetsmarknader så att de kan nå fler arbetsplatser och underlättar för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Det ökar produktiviteten, sysselsättningen och tillväxten samtidigt som arbetslösheten och utsläppen av växthusgaser minskar. Inom forskningen pekar man på att det uppstår en "matchningseffekt" som gör arbetsplatser mer produktiva och genomsnittslönen högre än om människor hade fått hålla till godo med färre arbetsplatser att välja mellan. När kollektivtrafiken ökar genomsnittslönen stiger dessutom kommunernas, regionernas och statens skatteintäkter. Med kollektivtrafiksatsningar går det att skapa en hållbar tillväxt och produktivetsökning.

Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29)

Kap. 8 Transportinfrastruktur

Svensk Kollektivtrafik delar inte Produktivitetskommissionens starka tro på samhällsekonomiska beräkningar på bland annat transportområdet. Det finns det en mycket stark och spridd kritik mot de trafikprognoser och samhällsekonomiska modeller och kalkyler som Trafikverket använder.¹

Ett av problemen är att trafikprognoserna som görs som en del av de samhällsekonomiska beräkningarna beskrivs ge en verklighetsbild, men som från början är färgad och utformad utifrån ett bilfokus och därför har begränsningar i att fånga utvecklingen för gång, cykel och kollektivtrafik. Prognoserna anses också behandlas som en sanning trots att de bygger på antaganden och förenklingar av verkligheten.² Antaganden och förenklingar som dessutom skiljer sig åt mellan myndigheter och över tid. Se t.ex. värderingen av klimatutsläpp i avsnitt 8.3.2 Kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip nedan.

¹ Se t.ex. s.435-438 [Rätt för klimatet, slutbetänkande från Klimatråtsutredningen \(SOU 2022:21\)](#), [Svensk Kollektivtrafik \(2023\) Kollektivtrafikens bidrag till klimatsektorns klimatmål. Med Svensk Kollektivtrafiks 40-punktsprogram](#), [Vetenskapliga rådet för Hållbar utveckling \(2018\) Möjligheter och begränsningar med samhällsekonomiska analyser](#) och s.16-17, [Naturvårdsverket \(2018\) Styrmedel för ett tranporteffektivt samhälle](#)

² [Dickinson och Wretstrand \(2016\): Plats, pengar och prioritet: Intervjustudie om hinder och möjligheter för styrning mot ökad kollektivtrafikandel. K2 Working papers 2016:7](#)

I prognoserna som ligger till grund för Trafikverkets förslag till den kommande nationella planen har Trafikverket utgått från scenarier där klimatmålet 2045 uppnås³ när sanningen är att det långsiktiga nettonollmålet till år 2045 inte kommer att uppnås utan ytterligare styrmedel, vilket bland annat Trafikverket pekar på i en underlagsrapport⁴, liksom regeringen i den senaste budgetpropositionen. I förslaget till nationell plan skriver Trafikverket att i den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse.⁵ När Trafikverket gör antagandet att klimatmålet 2045 kommer att uppnås går det inte att identifiera åtgärder som ger bättre måluppfyllelse av klimatmålet eller att utvärdera olika åtgärder. Verket kortsluter helt enkelt syftet med prognoserna.

8.7.1 Stärk samhällsekonomisk effektivitet och kostnadskontroll i planprocessen

Samhällsekonomiska beräkningar och samhällsekonomisk effektivitet har redan i dag en mycket stark ställning i planprocessen för infrastrukturen. Svensk Kollektivtrafik delar därför inte bedömningen att den samhällsekonomiska effektiviteten bör stärkas i planprocessen.⁶ Istället anser vi att de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna måste reformeras. Ett första steg är att som Klimaträtsutredningen föreslår ge Trafikverket, Naturvårdsverket, Energimyndigheten med flera statliga myndigheter göra en översyn av de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna för att tydliggöra de samhällsekonomiska kalkylernas och kalkylvärdenas begränsningar och under vilka förutsättningar de ska utgöra ett beslutsunderlag i transportplaneringen. Översynen bör göras utifrån internationellt och nationellt använda metoder och modeller som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel och åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Dessutom anser Svensk Kollektivtrafik att myndigheterna ska föreslå hur de samhällsekonomiska kalkylerna och kalkylvärdena ska utvecklas.

Däremot anser Svensk Kollektivtrafik i likhet med Produktivitetskommissionen att kostnadskontroll i planprocessen måste stärkas och att olönsamma och kraftigt fördyrade åtgärder bör undvikas och lönsamma åtgärder, reinvestering och underhåll bör få mer resurser.⁷ När det gäller lönsamma respektive olönsamma åtgärder och åtgärder som fördyras kraftigt så vill Svensk Kollektivtrafik understryka att Trafikverket tidigt i processen behöver göra mer gedigna och genomarbetade utredningar som med större precision analyserar nyttor och kostnader. Det gäller att göra rätt från början innan åtgärden tas in i planen. När det väl har gjorts så ligger det även till grund för andra aktörers planering och processer, inklusive företagets planer för eventuella satsningar. Då blir ett återtagande ur planen ett stort bakslag och förgäveskostnad för de inblandade. Risken är att många kommer att avvakta med sin planering tills man är säker på att projektet/åtgärden faktiskt blir genomfört. Det förlänger sannolikt genomförandetiden som redan är för lång.

I syfte att snabba upp planprocessen ställer sig Svensk Kollektivtrafik positiv till förslaget att integrera Trafikverkets investeringsplan med beslutet om att fastställa nationell plan och med det ekonomiska planeringssystemet för transportinfrastruktur, så att dessa överensstämmer i innehåll och objektindelning samt att koppla beslut om byggstart till att objekt tas in i investeringsplanen.⁸ Vi är dock kritiska till att det i betänkandet helt

³ S. 16

⁴ S. 10, [Trafikverket \(2025\) Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, Publikationsnummer: 2025:116](#)

⁵ S. 43

⁶ S. 372

⁷ S. 372

⁸ S. 372

saknas analys av och argument för förslaget att investeringsplanen ska omfatta 6 år.⁹ Det går därför inte att ta ställning till detta förslag.

Svensk Kollektivtrafik är även kritisk till att förslag som läggs fram i kapitel 8.7.1 saknas i sammanfattningen av förslagen i detta kapitel¹⁰. Vi ställer oss positiva till förslaget (som bara finns i kapitel 8.7.1¹¹) att i direktivet till Trafikverket klargöra att myndigheten ska ta fram förslag på nationell plan och investeringsplan och att det ska göras en åtskillnad mellan förslag som befinner sig i ett tidigt utredningsskede och förslag som ska förberedas för byggstart. I det första fallet ska det tydligt framgå att dessa förslag är under utredning och att ingen garanti för genomförande finns. Dessa förslag ska enbart redovisas i nationell plan. Förslag som, i det andra fallet, ska förberedas för byggstart ska vara gediget utredda, ha en realistisk genomförandeplan. Förslag som ska inkluderas i investeringsplanen ska, enligt ovan, vara beslutade för byggstart och investeringsplanen innehåller således enbart förslag som beslutats för genomförande.

Svensk Kollektivtrafik anser inte att det behöver införas krav på motiveringar i de fall samhällsekonomiskt olönsamma projekt föreslås ingå i nationell plan/investeringsplan som utredningen föreslår.¹² De samhällsekonomiska beräkningarna är en av flera analyser som i dag görs inför förslag om att projekt ska ingå i nationell plan/investeringsplan. Vi anser istället, som redan nämnts att de samhällsekonomiska beräkningarna behöver reformeras med tanke på de brister som finns med dem samt, att det ska införas krav på att redovisa vilka antaganden som de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognoserna bygger på samt att redovisa de effekter som helt eller delvis inte går att beräkna samhällsekonomiskt.

Svensk Kollektivtrafik anser inte heller att Trafikverket, enligt utredningens förslag, ska få bredare möjligheter att lägga förslag till exempel rekommendationer om styrmedel, prissättning eller reglering, istället anser vi att detta ansvar ska placeras hos Trafikanalys, och hos Trafikanalys tillsammans med Naturvårdsverket när det gäller måluppfyllelsen av klimat- och miljömål eftersom det är hos dessa myndighet som den breda och djupa kunskapen och kompetensen som krävs för att göra dessa analyser finns. Detta bör formuleras som ett regelbundet återkommande uppdrag till Trafikanalys och Naturvårdsverket som ska avrapporteras direkt till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

8.7.2 Förändra kalkylräntan för infrastrukturinvesteringar

Förslagen att ansvaret för att sätta kalkylräntan för statens investeringar i infrastruktur bör flyttas från Trafikverket till Riksgäldskontoret och baseras på statens upplåningskostnad samt en riskkomponent inte har inte analyserat i betänkandet. Vi ställer oss därför negativa till förslagen.¹³

8.7.3 Prioritera underhåll av väg och järnväg

Kostnaderna för att återta det eftersatta underhållet på järnvägen uppgår enligt Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037 till 91,4 miljarder kronor (2023 års prisnivå). Att återställa det eftersatta underhållet innebär att all järnvägsanläggning som nått sin tekniska livslängd fram till ingången av planperioden 2026 byts ut.¹⁴ Detta är dubbelt så mycket

⁹ S. 372

¹⁰ S. 46

¹¹ S. 372

¹² S. 373

¹³ S. 374-375, 359-360

¹⁴ S. 168-169, [154 Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037](#)

som de 46 miljarder som Produktivitetskommissionen anger för 2021.¹⁵ Samtidigt anslås bara 14,6 miljarder kr (i prisnivå 2025) för att arbeta av det eftersatta underhållet under planperioden i verkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen¹⁶, vilket enligt verket gör det möjligt att arbeta av ca 10 procent av det eftersatta underhållet.¹⁷ Med den ambitionsnivån kommer järnvägens eftersatta underhåll år 2026 inte att kunna arbetas av förrän långt in på 2100-talet. Det eftersatta underhållet är ett av de viktigaste skälen till den mycket dåliga punktligheten på järnvägen. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till Produktivitetskommissionens bedömning att det är nödvändigt med stärkt fokus på underhåll i kommande nationella planer för att förbättra driftssäkerheten och säkra kapaciteten i transportsystemet och att det bör ske en omorientering för att finansiera reinvestering och underhåll av väg och järnväg. En omorientering i betydelsen omfördelning inom planens ram. Men Svensk Kollektivtrafik vill samtidigt understryka att det även är viktigt att Trafikverket använder de medel som Riksdagen och regeringen avsatt till underhåll. Samtidigt som järnvägen har ett mycket stort behov av ökat underhåll använder Trafikverket inte hela underhållsanslaget. Sedan år 2020 har Trafikverket anslagssparat över 10,6 miljarder kronor på järnvägs- och vägunderhållet.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till att värdera, prioritera och genomföra även underhåll på samhällsekonomisk grund i högre utsträckning än i dag eftersom det kommer att leda till att underhållsåtgärder i ännu högre utsträckning än i dag kommer att anslås till väginfrastruktur och till järnvägsstråk med hög andel tjänsteresenärer eftersom dessa i hög utsträckning är höginkomsttagare. Det är en generell brist i de samhällsekonomiska kalkyler som används i Sverige att personer med hög inkomst antas ha ett högre värde. I flera andra länder ges låg- och höginkomsttagare samma värde i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig däremot positiv till förslaget att effektivisera användandet av servicefönster, använd totalavstängningar där detta är mest effektivt och analysera om dygnet-runt-arbete kan vara effektivt,¹⁸ samtidigt som planeringen av banunderhållet måste samordnas med berörda aktörer, vilket Produktivitetskommissionen skriver i brödtexten.¹⁹

För att minimera stora inskränkningar i tågtrafiken vid underhållsarbeten och för att öka punktligheten och järnvägens kapacitet måste planeringen och samordningen av banunderhållet förbättras. Varje år görs det fler än 2 000 planerade banarbeten²⁰ i varierande storlek på järnvägen. För att minimera antalet infrastrukturfel och omfattningen av felen och den påverkan som banarbetena har på tågtrafiken anser Svensk Kollektivtrafik att Trafikverket ska vara skyldiga att samordna planeringen av banunderhållet med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter, tåg företag och underhålls entreprenörer. Genom samverkan kan olika typer av kunskap samlas och möjligheterna till att skapa effektivt förebyggande underhållsarbete och snabb felavhjälpning på de mest kritiska platserna ökar. Ett exempel på framgångsrik samverkan genomfördes mellan Trafikverket, Region Stockholm och pendeltågsoperatören MTR. Genom samarbetet kunde växelfelen i Stockholms

¹⁵ S. 360

¹⁶ S. 93

¹⁷ S. 96

¹⁸ S. 375

¹⁹ S. 361

²⁰ [WSP \(2018\) Tid är pengar! En Samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken](#)

pendeltågssystem minskas med 85 procent 2018.²¹ Andra exempel är Västra stambanerådet och den samverkan som finns på Värmlandsbanan.

I Järnvägsorganisationsutredningens delbetänkande *Koll på anläggningen* konstaterade utredaren att underhållsarbetet av järnvägen behöver tydligare styrning, bättre planering och kommunikation mellan aktörerna och bättre uppföljning kring hur pengarna nyttjas. Dessutom behövs en bättre bild på hur den tekniska statusen på järnvägen ser ut.²² Det viktigaste är att skapa förutsättningar så att rätt underhåll sker på rätt plats och vid rätt tid i samråd med de aktörer som är inblandade så att resenärerna påverkas i så liten utsträckning som möjligt.²³ Det är även mycket viktigt att den tid som Trafikverket reserverar för banarbeten ute i banorna verkligen används för banarbeten.

Svensk Kollektivtrafik är positiv till förslaget att överväga att förändra redovisningen av tillgångar inom transportsektorn så att dessa speglar anläggningarnas verkliga tillstånd. Det bokförda värdet på balansräkningen speglar då i praktiken anläggningen och underinvestering i underhåll åskådliggörs genom fallande värde på anläggningen. Detta kräver dock att Trafikverket skaffar sig en tydligare bild av anläggningens status och redovisar detta.²⁴ Däremot ställer vi oss negativa till förslaget att ge viktiga transportlänkar större tyngd än lågtrafikerade genom att vikta värderingen samhällsekonomiskt²⁵ eftersom det skulle minska många människors tillgänglighet till samhället genom bland annat tåg- och kollektivtrafik. Vi är dessutom kritiska till att detta förslag inte analyseras i utredningen.

8.7.4 Utred organiseringen av transportsektorn

Som Produktivitetskommissionen skriver så var förhoppningen att sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket 2010 skulle leda till effektiviseringar inom planering, upphandling och drift. När dagens låga produktivitet, digitaliseringsgrad och innovationstakt i sektorn diskuteras lyfts istället ofta Trafikverkets storlek och dominerande roll fram. Riksrevisionen har under de senaste fem åren gjort flera granskningar där Trafikverkets arbete kritiserats. Trots att fyrstegsprincipen ska pröva alternativa åtgärder till om- och nybyggnationer så görs detta bara i hälften av fallen (RiR 2018:30) och har inte gjorts i fallet med höghastighetsjärnvägen (RiR 2019:31). Kontrollen av forskningsmedel har inte varit tillräcklig (RiR 2018:16), slutkostnaden för drift och basunderhåll av det statliga vägnätet blir i genomsnitt mer än 40 procent högre än vad som ursprungligen upphandlades (RiR 2019:24) och järnvägsunderhållet är inte så effektivt hanterat som det borde vara (RiR 2020:17). Svensk Kollektivtrafik ställer därför sig positiv till kommissionens förslag att tillsätta en utredning i syfte att se över om Trafikverkets och transportsektorns organisation är ändamålsenlig, utvärdera om bildandet av Trafikverket uppnått de målsättningar som sattes upp vid bildandet.

Vi håller även med om att Trafikverkets interna produktivitet är ett område som särskilt bör analysera bl.a. mot bakgrund att antalet anställda har ökat med från cirka 4 000 till 10 000 anställda under perioden 2013–2023. Under samma period har de ekonomiska ramarna för transportinfrastruktur ökat, vilket rimligen kräver en större personalstyrka. Ökningen är dock hög och bör provas.²⁶

²¹ [SVT Nyheter, 2018-12-05, Förseningar orsakade av växelfel har minskat med 85 procent](#)

²² [Koll på anläggningen \(SOU 2015:42\)](#)

²³ [WSP \(2018\) Tid är pengar! En Samhällsekonomisk analys av kostnaderna för förseningar inom kollektivtrafiken](#)

²⁴ S. 375-376

²⁵ S. 375-376

²⁶ S.376-377, 363-365



När det gäller förslaget om att överväga införande av institutionell konkurrens enligt den norska modellen Nye Veier²⁷, så finns det två vägar att gå. Det ena alternativet är att reformera Trafikverkets organisation när det gäller bland annat nyinvestering och underhåll. Här ingår även möjligheten att dela upp Trafikverket i t.ex. planering, produktion och drift om den föreslagna utredningen finner att det är den bästa lösningen. Det andra alternativet är att behålla de nuvarande processerna inom Trafikverket och samtidigt skapa ytterligare processer för vissa projekt i ett bolag, i linje med det norska exemplet Nye Veier. Svensk Kollektivtrafik förespråkar det första alternativet.

8.7.5 Se över mål- och anslagsstrukturen för Trafikverket

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Produktivitetskommissionen att målstyrningen behöver stärkas i Trafikverket. Självklart bör målen, som kommissionen föreslår, vara konkreta och kvantifierbara och ligga inom myndighetens kontroll.²⁸ Det är grundläggande krav på fungerande mål.

Enligt Produktivitetskommissionen är den finansiella styrningen av Trafikverket mycket detaljerad, vilket skapar begränsningar i myndighetens möjligheter att på egen hand utforma prioriteringar och verksamhet. Samtidigt som det finns en asymmetri mellan transportpolitiska målen som är på en hög abstraktionsnivå och de befogenheter som Trafikverket har. Kommissionen skriver i brödtexten²⁹ att de målsättningar som regeringen sätter upp för myndigheten i stället bör vara avgränsade och möjliga att följa upp. Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till att Trafikverkets mål bör vara avgränsade. Detta skulle i praktiken innebära att statens viktigaste myndighet på trafikområdet, Trafikverket, skulle överge de transportpolitiska målen som styrande mål. Istället för att se över målstrukturen för Trafikverket anser Svensk Kollektivtrafik att de transportpolitiska målen behöver ses över, konkretiseras och kvantifieras samt en avvägning mellan olika målkonflikter göras.

Svensk Kollektivtrafik är kritisk till att Produktivitetskommissionen i sitt förslag hänvisar till förslagen i ESV 2020:57 och ESV 2021:21³⁰, utan att redovisa vilka förslag som Ekonomistyrningsverket lägger fram i de två rapporterna eller gör någon analys av förslagen. Eller för den delen analyserar förslagen som läggs fram i rapporterna. När man läser vidare i rapporterna ser man att det är en ganska omfattande katalog av förslag som läggs fram.³¹

8.7.6 Bygg en struktur för att följa upp verksamheten på projektnivå

Trafikverket brister i uppföljning och utvärdering av sina projekt enligt Produktivitetskommissionen. Många diskussioner kring att höja produktiviteten i upphandling och verksamhet faller i dag på att det saknas tillförlitliga data för att dra tydliga. Detta har varit ett känt problem under lång tid och påtalats av forskare och granskande myndigheter vid upprepade tillfällen.³² Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför positiv till förslaget att VTI, Trafikanalys och Trafikverket gemensamt ska ta fram en struktur för vilken data som ska samlas in och göras tillgänglig för att möjliggöra uppföljning och utvärdering av upphandlingar inom transportområdet.

8.7.7 Kontrollen på anläggningen måste stärkas

Svensk Kollektivtrafik ställer sig bakom förslaget att Trafikverket bör bygga upp ett digitalt underhållssystem för väg och järnväg som ger en realtidsbild av dess tillstånd,

²⁷ S. 376

²⁸ S. 377-378

²⁹ S. 378

³⁰ S. 377

³¹ Se t.ex. [ESV \(2020\) Delrapport Finansiell styrning av Trafikverket, ESV 2020:57](#)

³² S. 379

kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver ske för att förbättra underhållet och att förbättra upphandlingarna av underhåll. Detta föreslogs redan 2015 i betänkandet Koll på anläggningen (SOU 2015:42), men tyvärr har detta inte kommit på plats ännu. Ett motsvarande system används sedan flera år i Nederländerna.³³

8.7.8 Fortsätt utveckla arbete med upphandlingar

Svensk Kollektivtrafik delar Produktivitetskommissionens bedömning att arbetet med upphandlingar på infrastrukturuområdet behöver fortsättas att utveckla och att upphandlingarna behöver driva produktiviteten i högre utsträckning³⁴. Vi håller även med om att Trafikverkets och andra relevanta myndigheters upphandlingskompetens behöver stärkas, att det behöver övervägas tydligare vilka upphandlingar som drar nytta av stordriftsfördelar och vilka som kan göras i mindre kontrakt för att stärka konkurrensen och att en ökad andel av upphandlingar bör ske i kvalitetskonkurrens istället för priskonkurrens.

Självklart ska enbart rimliga och mätbara krav ställas i upphandlingar och enbart krav som följs upp. Däremot saknas det en analys av vilka upphandlingskrav som kan anses vara rimliga i betänkandet. Det är en brist. Vi anser inte att rimliga krav ska tolkas som låga krav, utan att rimliga upphandlingskrav ska kunna medföra högt ställda krav på innovation och teknisk utveckling. Ett exempel. Vid upphandling av busstrafik ställer de regionala kollektivtrafikmyndigheterna krav på bussarnas och drivmedlens miljöegenskaper. Härigenom skapas en marknad för ny miljöteknik för tunga fordon. En marknad som gör det möjligt för fordonstillverkarna att introducera ny teknik på bussmarknaden som de sedan kan använda för att minska utsläppen från lastbilstrafiken.³⁵

Vi ställer oss positiva till förslaget att låta Trafikanalys göra återkommande undersökningar av både större och mindre företags synpunkter på Trafikverkets upphandlingar för att skapa grund för kontinuerliga förbättringar. Uppdraget till Trafikanalys bör däremot breddas så att det görs en bredare analys av hur Trafikverkets upphandlingar kan förbättras. Vi är dessutom tveksamma till att undersökningen behöver göras varje år som utredningen föreslår.

Vi har inga invändningar mot bedömningen att arbetet med total- och funktionsentreprenader behöver fortsätta att utvecklas, däremot behöver utvecklingsarbetet inriktas på mer forskning samt användning i begränsad omfattning med tanke på de problem och svårigheter som Produktivitetskommissionen tar upp. Som att det inte finns något stöd för att Trafikverkets användning av totalentreprenader har sänkt kostnaderna. Detta beror dels på bristande beställarkompetens hos Trafikverket, dels på att det finns stor risk att entreprenörer med totalentreprenader får ett alltför stort informationsövertag gentemot beställaren eftersom kunskapen om anläggningen i ökande grad hamnar utanför beställarens organisation och att beställaren därför hamnar i beroendeställning gentemot entreprenören. En svårighet med användning av funktionsupphandlingar i infrastruktursektorn gäller kostnadseffektivitet i byggfasen kontra livscykeln. Innovationer i byggfasen som minskar kostnaderna och byggtiden kan t.ex. leda till högre underhållskostnader.³⁶

³³ S. 379

³⁴ S. 380

³⁵ [Magnusson och Berggren \(2018\) Competing innovation systems and the need for redeployment in sustainability transitions, Technological Forecasting and Social Change Volume 126, January 2018, pp. 217-230 och WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)

³⁶ S. 366

13.5.9 Se över mervärdesskatten

Svensk Kollektivtrafik avvisar Produktivitetskommissionens bedömning att det bör utredas hur skattebasen för mervärdesskatten kan breddas och skattesatserna harmoniseras.³⁷ För kollektivtrafikresenärerna skulle en harmonisering av dagens tre momssatser (6, 12 och 25 procent) till en enhetlig moms nivå innebära att skatten på resor med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och skärgårdsbåt höjs från 6 till cirka 25 procent.

Konsekvensanalyserna som gjordes förra gången frågan var aktuell visar att förlorarna skulle bli många. Mervärdesskatteutredningen bedömde att priserna på buss-, tåg- och taxiresor kan stiga med 15 procent. Men när priserna höjs sjunker efterfrågan, vilket gör att priserna kan behöva höjas ännu mer. Utredningen pekade på att låginkomsttagare blir förlorare och höginkomsttagare vinnare. Oavsett om biljettpriserna höjs eller kollektivtrafik läggs ned är det låginkomsttagare, kvinnor, ungdomar, studenter och pensionärer som drabbas.³⁸

Statskontoret konstaterade att det i första hand är kollektivtrafik i glesbygd som kommer försvinna och att "vissa regioner kan bli helt utan fungerande kollektivtrafik". Statskontoret framhöll att "en uppenbar konsekvens av höjda taxor och minskat utbud är att kollektivtrafiken kommer att bli mindre konkurrenskraftig vis-a-vis bilen, vilket kan innebära att bilåkandet ökar". Enligt utredningen kommer kollektivtrafikresandet sjunka med 20 procent, medan biltrafiken kommer öka med drygt 5 procent. Med ökade klimatutsläpp som följd.³⁹

I stället för att minska resandet med buss, tåg, spårvagn, tunnelbana och skärgårdstrafik anser Svensk Kollektivtrafik att regering och riksdag ska öka kollektivtrafikresandet genom att sänka momsen på kollektivtrafik till noll procent med bibehållen avdragsrätt för ingående moms. Om alla regionala kollektivtrafikmyndigheter sänker sina biljettpriser med 6 procent kommer antalet resor med kollektivtrafik öka med 1,7 procent och resorna med personbil minska med 0,4 procent.⁴⁰

Fler möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2025:96)

Fusk och fel med reseavdrag

Som Produktivitetskommissionen pekar på så förstärktes reseavdraget kraftigt 2023⁴¹, med nästan 3 miljarder kronor/år, från 4,91 miljarder kr 2022⁴² till 7,84 miljarder kronor 2023⁴³. Det stämmer även att avdraget präglas av relativt stora skattefel, även om det är en underdrift att beskriva skattefelen som relativt stora. Fusk och felen med reseavdrag är mycket stort. År 2025 kostade reseavdraget 7,53 miljarder kronor i uteblivna skatteintäkter, varav 44 procent berodde på fusk och fel enligt statistik från Skatteverket⁴⁴, dvs. 3,3 miljarder kronor per år. 56 procent av de personer som gör

³⁷ S. 596

³⁸ [Enhetlig eller differentierad mervärdesskatt? SOU 2005:57](#)

³⁹ [Statskontoret \(2004\) Reducerad mervärdesskatt i subventionerade verksamheter, Bilaga 8 i SOU 2005:57](#)

⁴⁰ [WSP \(2023\) Nystartsmålet. Effekter på transportsektorns klimatutsläpp](#)

⁴¹ S. 46

⁴² [Regeringens skrivelse 2022/23:98 Redovisning av skatteutgifter 2023](#)

⁴³ [Regeringens skrivelse 2023/24:98 Redovisning av skatteutgifter 2024](#)

⁴⁴ [Skatteverket \(2021\) Skattefelsrapport 2020 Underlagsrapport till årsredovisningen avseende skattefelets storlek och utveckling](#)

reseavdrag gör felaktiga avdrag och av de felaktiga avdragen gör 98 procent fel till sin egen fördel och 2 procent till sin nackdel.⁴⁵

Svensk Kollektivtrafik ställer sig negativ till att använda de ökade skatteintäkterna från ett nedtrappat eller avskaffat reseavdrag för att finansiera de förslag och bedömningar som lämnas i Produktivitetskommissionens slutbetänkande⁴⁶. Detsamma gäller om reseavdraget reformeras och ersätts med en avståndsberoende skattereduktion för arbetsresor som minskar fusket och felen. Vi anser att de pengar som frigörs istället ska användas till att göra skattereduktionen för arbetsresor mer generös i gles- och landsbygd, där subventionen verkligen behövs.

4.4.3 Minska osäkerheten kring datahantering

Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) rapporterar att företag, myndigheter och kommuner återkommande lyfter att tillämpningen av GDPR är hårdare i Sverige än på andra håll⁴⁷. Svensk Kollektivtrafik delar bedömningen att osäkerheten kring hur existerande regelverk rörande data och integritetsskydd ska tolkas bör minskas. Vi ställer oss därför bakom förslagen att se över tillämpningen av dataskyddsförordningen (GDPR) i Sverige för att säkerställa att den inte blir striktare än i andra EU-länder samt att verka för en gemensam översyn inom EU för att säkerställa en harmoniserad tillämpning som inte hindrar innovation.

Kap. 8 Klimat- och industripolitik

8.3.1 Statens roll och vikten av goda ramvillkor

Svensk Kollektivtrafik bedömer i likhet med Produktivitetskommissionen att det utifrån ett produktivitetssperspektiv är viktigt att mål rörande utsläppsnivåer i olika tidsperspektiv, både på EU- och nationell nivå, sätts så att de inte blir föremål för återkommande revideringar. Målrevideringar skapar osäkerhet för företagen, särskilt för de som ser affärsmöjligheter i att ligga i framkant vad gäller anpassning av verksamheten till de uppsatta klimatmålen. Det undergräver målens legitimitet och politikens trovärdighet, vilket kan leda till lägre klimatinvesteringar och därmed negativa effekter på både klimatet och ekonomin.⁴⁸ Revideringar av klimatmålen och politisk oenighet skapar dessutom osäkerhet samt undergräver målens legitimitet och politikens trovärdighet hos medborgarna. Svensk Kollektivtrafik delar därför bedömningen att politisk enighet kring klimatpolitikens långsiktiga inriktning och grundläggande förutsättningar bör eftersträvas.

8.3.2 Kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip

Produktivitetsskommissionen bedömer att kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip vid val och utformning av klimatpolitiska åtgärder. Däremot lägger den inget förslag även om bedömningen är formulerad som ett förslag.

När det gäller sakfrågan om huruvida kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip vid val och utformning av klimatpolitiska åtgärder så anser Svensk Kollektivtrafik att det är en viktig och eftersträvarsvärd princip, men denna princip kräver, som utredningen pekar på, att en enhetlig värdering av utsläppsminskningar tillämpas.⁴⁹ Men det görs inte i dag och dessutom varierar värderingen (stort) över tid. Olika myndigheter gör olika

⁴⁵ [Skatteverket \(2019\) Avdrag för resor till och från arbetet. En uppföljning av skattefelskontrollen](#)

⁴⁶ S. 46

⁴⁷ [IMY \(2025\) Integritet och ny teknik 2020–2024. Redovisning av Integritetsskyddsmyndighetens uppdrag att följa, analysera och beskriva utvecklingen](#)

⁴⁸ S. 323

⁴⁹ S. 324

värderingar och inom respektive myndighet görs olika värderingar för olika trafikslag. Till detta kommer att exempelvis Trafikverkets fastslagna kalkylvärden (ASEK-värden) inte återspeglar de kostnader som utsläppen ger upphov till utan de bygger istället på att politiska beslut tolkas och översätts till värderingar. Trafikanalys skriver i en rapport om hur olika myndigheter värderar koldioxidutsläpp att givet de osäkerheter som finns och metodvalets stora betydelse för utfallet kan det vara bättre att genomgående använda begreppet "kalkylvärde" i stället för "värdering"? Det indikerar att vi snarare tillämpar en beräkningskonvention än gör anspråk på att presentera en värdering i någon objektiv mening.⁵⁰ Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför negativ till Produktivitetskommissionens bedömning (eller förslag) att kostnadseffektivitet bör vara en bärande princip vid val och utformning av klimatpolitiska åtgärder.

8.3.3 Prissättning av utsläpp av växthusgaser

Svensk Kollektivtrafik delar Produktivitetskommissionens bedömning att prissättning av koldioxid och andra växthusgaser är det mest effektiva sättet att minska de klimatskadliga utsläppen och att klimatpolitiken bör ta sin utgångspunkt i prissättning av utsläppen växthusgaser⁵¹, samtidigt är det viktigt att understryka att denna utgångspunkt inte ska vara den enda utgångspunkten i klimatpolitiken, vilket man får intryck att Produktivitetskommissionen anser. Om detta beror på kommissionens åsikt eller om det beror på utredningens översiktliga uppdrag på klimatområdet framgår inte. Produktivitetskommissionen anser sig inte kunna beröra alla aspekter av klimatfrågans hantering, utan de presenterar bara ett antal produktivetsrelaterade bedömningar och förslag.⁵²

Svensk Kollektivtrafik anser i likhet med Produktivitetskommissionen att statliga intervention krävs, dels för att möjliggöra en hållbar klimatomställning genom fungerande energiförsörjning och samhällsplanering med mera, dels för att säkerställa att de negativa effekterna av klimatpåverkande utsläpp återspeglas i priset på de varor och tjänster som företagen säljer. Vi ställer oss därför bakom förslaget att bensin- och dieselskatten bör höjas.⁵³ I detta sammanhang är det viktigt att ha med sig, som utredningen pekar på, att bränslekostnaden för bilåkande i relation till hushållens realinkomster minskat relativt kraftigt över tid.⁵⁴

Vi är öppna för att höjningen, som kommissionen föreslår, ska gälla åtminstone till dess att transportsektorn ingår i systemet med utsläppshandel⁵⁵ om ETS-systemet leder till samma effektiva minskning av de klimatskadliga utsläppen.

8.3.4 De svenska nationella klimatmålen skapar otydlighet och försvårar kostnadseffektivitet

Svensk Kollektivtrafik delar inte Produktivitetskommissionens bedömning att de svenska nationella klimatmålen skapar otydlighet och försvårar kostnadseffektivitet. Vi ställer oss därför negativa till förslaget att samtliga svenska nationella klimatmålen bör ses över av Miljömålsberedningen med inriktningen att harmonisera dem fullt ut med de EU-beslutade målen.⁵⁶ Vi anser i likhet med Miljömålsberedningen som just utredd de svenska klimatmålen⁵⁷ att det fortfarande finns behov av nationella etappmål för att

⁵⁰ [Trafikanalys \(2025\) Koldioxidvärdering vid svenska transportmyndigheter PM 2025:12](#). Även Energimyndigheten gör andra värderingar än Trafikverket och Trafikanalys

⁵¹ S. 327-328

⁵² S. 307

⁵³ S. 37, 327-328

⁵⁴ S. 328

⁵⁵ S.3 27-328

⁵⁶ S. 331

⁵⁷ Sveriges nationella klimatmål – uppdaterat etappmål till 2030 (SOU 2025:107)

skapa långsiktighet och stabilitet i klimatpolitiken över mandatperioder och för att styra mot Sveriges långsiktiga mål om nettonollutsläpp senast 2045. Som beredningen pekar på så utgör den nationella rådigheten och politiska förankringen skäl till att ha nationella etappmål. En bred politisk förankring i Sveriges riksdag kring de klimatpolitiska målen utgör en säkerhet för de företag som avser göra långsiktiga investeringar som bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser.

Vi håller inte heller med Produktivitetskommittén om att särskilt Sveriges klimatmål för inrikes transporter skulle försvåra kostnadseffektiva åtgärder, istället delar Svensk Kollektivtrafik Miljömålsberedningens bedömning att det nationella målet för inrikes transporter till 2030 har bidragit med en tydlig styrsignal till aktörer inom transportsektorn och att det fortsatt finns behov av tydliga politiska signaler efter 2030 om att fasa ut fossila utsläpp i transportsektorn och att det därför behövs mål och indikatorer efter 2030.

8.3.5 Hantera fördelningseffekter med ordinarie system

Svensk Kollektivtrafik håller med kommissionens bedömning att fördelningseffekter av klimatpolitiska åtgärder bör hanteras genom de ordinarie fördelningspolitiska verktygen, såsom de generella transfererings- och skattesystemen och att kompensationer som minskar den avsedda effekten av klimatstyrmedel bör undvikas, t.ex. lägre bränsleskatt⁵⁸. Härigenom bibehålls incitamenten till förändrat beteende. Vi vill även understryka att det även är viktigt att de fördelningspolitiska verktygen har stor träffsäkerhet för att hantera fördelningseffekter av klimatpolitiska åtgärder och för att minska transportfattigdomen i Sverige. Detta är exempelvis inte fallet med den klimatbonus för elbilar som ska införas och som finansieras genom sociala klimatfond.

8.3.6 Offentlig upphandling är sällan ett effektivt verktyg för grön omställning

Svensk Kollektivtrafik delar inte Produktivitetskommissionens bedömning att särskilda krav i offentlig upphandling sällan är en kostnadseffektiv åtgärd för minskade klimatutsläpp och inte bör göras obligatoriskt. Trafikhuvudmännen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har under lång tid ställt särskilda klimat- och miljökrav, vilket för det första har lett till att kollektivtrafiken i Sverige på mindre än 20 år har blivit nästan helt fossilfri. 2006 kördes 6 procent av busstrafiken på förnybara drivmedel och el. Nu ligger nivån på 95 procent. Detta är ett resultat av att trafikhuvudmännen och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna under de senaste decennierna vid upphandlingarna ställt krav på att busstrafiken ska drivas med biodrivmedel och el. För det andra har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna krav på bussarnas och drivmedlens miljöegenskaper i trafikupphandlingarna skapat en marknad för ny miljöteknik för tunga fordon. En marknad som gör det möjligt för fordonstillverkarna att introducera ny teknik på bussmarknaden som de sedan kan använda för att minska utsläppen från lastbilstrafiken.⁵⁹

Kap. 15 Offentlig upphandling

15.3.1 Systematisk användning av erfarenheter

Som utredningen pekar på så är det i praktiken vid alla inköp omöjligt att i detalj specificera hur produkten eller tjänsten ska vara utformad i alla relevanta dimensioner. Det kommer alltid att finnas kvalitetsaspekter som inte är fullt ut beskrivna. Leverantörer kommer därför alltid att ha möjlighet att dra ned på sådan kvalitet som inte har kunnat

⁵⁸ S. 332, 333

⁵⁹ [Magnusson och Berggren \(2018\) Competing innovation systems and the need for redeployment in sustainability transitions, Technological Forecasting and Social Change Volume 126, January 2018, pp. 217-230](#) och [WSP \(2018\) Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns klimatmål](#)

specificeras i avtalet. Ett privat företag kan vid upphandlingar hantera detta problem genom att utesluta leverantörer från framtida inköp. Leverantörer som vill fortsätta att sälja till företaget förstår detta och agerar därefter. Även andra företag som inte har påverkats, men som har hört talas om att en leverantör utnyttjat situationen och levererat dåliga produkter, kan välja att utesluta den leverantören vid deras framtida inköp. Leverantörer till privata företag har generellt ett incitament att leverera på även icke-specificerade kvalitetsaspekter just för att de vet att framtida försäljning till denna kund och deras rykte hos andra företag kan påverkas. Dagens upphandlingsregelverk för den offentliga sektorn begränsar dock möjligheten att ta hänsyn till och använda erfarenheter av leverantörer vid tilldelning av nya kontrakt. Varje upphandling ska i hög grad ses som ett nytt köp på en ny marknad och tilldelning av kontrakt ska på i huvudsak objektiva grunder.⁶⁰

Svensk Kollektivtrafik delar Produktivitetskommissionens bedömning att den offentliga sektorn i högre grad bör utnyttja erfarenheter av tidigare leverantörsrelationer vid tilldelning av nya kontrakt eftersom möjligheten att använda erfarenheter av leverantörer vid tilldelning av kontrakt är ett centralt verktyg för att säkra kvalitet i det som levereras. Vi ställer oss därför bakom förslaget att införa ett system där upphandlande organisationers erfarenhet av olika leverantörer kan registreras i syfte att kunna använda dessa erfarenheter som grund för tilldelning av kontrakt i andra upphandlingar. Ett sätt är att låta upphandlande organisationer bedöma och betygssätta leverantörers prestationer och samla in den informationen centralt. Informationen skulle sedan kunna delas inom den offentliga sektorn och potentiellt användas som en tilldelningsgrund.⁶¹

15.3.5 Färre överprövningar och effektivare handläggning

Möjligheten till överprövning för som utredningen pekar på med sig problem. Tolkningsutrymmet inom upphandling kan vara stort och upphandlingar kan omfatta stora belopp. Det kan göra det rationellt för ett företag som inte tilldelades avtalet att begära överprövning i hopp om att domstolen ska göra en tolkning till deras förmån. En överprövning skapar därutöver problem genom att processen tar tid, samtidigt som den upphandlande myndigheten kan behöva ha tillgång till eller erbjuda vad den upphandlar kontinuerligt. Det är också svårt att genom upphandling möta tidskritiska och skiftande behov när överprövning riskerar att försena inköpen. Vi ställer oss därför bakom förslaget att det bör bli svårare för leverantörer att få upphandlingar överprövade, bl.a. genom införandet av en avgift för den som ansöker om överprövning.⁶²

Upphandlingsmål handläggs på samtliga allmänna förvaltningsdomstolar och kammarrätter samtidigt som upphandlingsmål bara utgör cirka två procent av förvaltningsrätternas inkomna mål. Upphandlingsmål är dessutom ofta komplexa och resurskrävande där hänsyn ofta behöver tas till praxis på europeisk nivå. Målen rör ofta stora belopp och det finns ofta ett behov av att målen avgörs fort. Det ställs alltså höga krav på kompetensen hos domstolarna som ska handlägga dessa mål. Svensk Kollektivtrafik är därför positiv till förslaget att koncentrera upphandlingsmål till färre förvaltningsrätter och kammarrätter.⁶³

11.3.6 Förändrade europeiska upphandlingsregler

Dagens upphandlingsregelverk fokuserar, som utredningen skriver, på hur upphandlingsprocessen genomförs, med krav på i huvudsak objektiva grunder för tilldelning av kontrakt och en rigid syn på konkurrensutsättning. Samtidigt är det

⁶⁰ S. 490-492, 495

⁶¹ S. 495

⁶² S. 503

⁶³ S. 504



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

flexibilitet, möjligheten att förhandla och att ta hänsyn till erfarenheter och rykten som möjliggör goda affärer. När upphandlingsregelverket omöjliggör detta försämrar förutsättningarna för att göra de mest kostnadseffektiva inköpen över tid. Dagens försök att reglera bort dåliga upphandlingar har snarare begränsat möjligheten att göra de mest effektiva upphandlingarna. Svensk Kollektivtrafik håller därför med om bedömningen att upphandlingsreglerna bör förändras så att upphandlande organisationer får större frihet kring hur upphandlingen genomförs, bättre möjligheter för förhandling med potentiella leverantörer och större utrymme för bedömningar baserade på erfarenheter.⁶⁴

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

⁶⁴ S. 505-506