

Motion till riksdagen 2020/21:1312

av **Jens Holm m.fl. (V)**

Ökad och förbättrad kollektivtrafik

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3 Ökad andel kollektivtrafik krävs för en fossilfri transportsektor	2
4 Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem med resenären i fokus	3
5 Staten måste bidra till en tillgänglig, säker och attraktiv kollektivtrafik	3
5.1 Nationell handlingsplan för att nå fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken.....	4
5.2 Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar kollektivtrafikens resandeandel	5
5.3 Begränsa kostnadsökningarna inom kollektivtrafiken.....	5
5.4 Skattebefria elbussar	6
5.5 Minska förmånsbeskattning på kollektivtrafikkort.....	6
5.6 Inför nationellt biljettsystem för kollektivtrafik 2021	7
5.7 Ta bort subventionerna för förmånsbilar	7
5.8 Stärk efterlevnaden av förmånsparkering	8
5.9 En färdtjänst för alla som behöver	8

2 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 ge lämplig myndighet i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen i utvärderingen och revideringen av EU:s energiskattedirektiv bör verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag och tillkännager detta för regeringen.
5. 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.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas 2021 och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör uppdraga 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 ta initiativ till bättre lagstiftning avseende särskilda persontransporter och en ny färdtjänstlag som tydligare tar avstamp i de handikappolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning och kvalitet och tillkännager detta för regeringen.

3 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. Med nuvarande förutsättningar och beslut kommer transportsektorn inte att nå 2030-målet.

Trafikverket bedömer att bilismen måste minska med 20–30 procent för att vi ska nå våra nationella klimatmål. Våra samhällen behöver bli mer transporteffektiva 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.

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. Tillgång till cykelparkeringar och möjlighet att ta med cykel när man reser kollektivt är viktiga åtgärder för att stärka det hållbara resandet.

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 kan både kvinnor och män använda sig av ett hållbart transportsystem i högre grad. På så sätt får män och kvinnor samma möjligheter och förutsättningar.

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 alltmer 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 motionen för Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2020/21:3195).

Vi bedömer att ytterligare statligt stöd även kan komma att behövas under 2021 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 (2020/21:1313) finns ytterligare förslag för att minska biltrafiken och öka andelen kollektivtrafikresenärer. Våra budgetanslag på dessa områden redovisas i motionen för Utgiftsområde 22 Kommunikationer (2020/21:3195).

5.1 Nationell handlingsplan för att nå 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 2018–2029. 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 strukturera arbetet 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.

5.2 Inför styrmedel som minskar bilberoendet och ökar kollektivtrafikens resandeandel

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 helhetsåtgärder 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 åtgärdsplanering har det också lett till ökade intäkter i kollektivtrafiken. En sådan åtgärdsplanering 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. 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. Priset på att resa kollektivt har ökat nästan 3–4 gånger så mycket som den allmänna prisökningen de senaste decennierna. 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. Åtgärder på kollektivtrafik underlättar för den som i dag reser med bil att resa på ett mer hållbart sätt. Men åtgärder på kollektivtrafik ökar också möjligheten för den som saknar tillgång till bil att resa och röra sig i samhället. Vänsterpartiets långsiktiga mål är en utbyggd, avgiftsfri kollektivtrafik. Med åtgärder 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.

5.3 Begränsa kostnadsökningarna inom kollektivtrafiken

Kostnaderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken har i reala termer ökat snabbare än både antalet resor och utbud.

Det innebär att det successivt blivit allt dyrare att tillhandahålla den trafik som bedrivs. Då staten enligt riksdagsbeslut ska bidra till att skapa förutsättningar för att fördubblingsmålet ska nås är detta också en statlig angelägenhet. Då det finns risker att fördubblingsinriktningen leder till ökade kostnader finns starka skäl för både branschen och de politiska instanserna att vidta åtgärder för att samtidigt begränsa kostnaderna och öka resandet.

Dessa åtgärder måste enligt Vänsterpartiet ske parallellt med att rätt till kollektivavtal och anställningstrygghet blir en självklarhet inom branschen genom dialog mellan arbetsmarknadens parter. Åtgärder för en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik kan aldrig motiveras genom pressade marginaler och sämre arbetsmiljö för de anställda eller försämrade tillgänglighet.

Vänsterpartiet anser att införande av mer kostnadseffektiva åtgärder, oaktat starka samhällsliga skäl för subventionering av kollektivtrafiken, till betydande del är ett ansvar inte minst för branschen och för kommuner och regioner. Dock åligger det även staten ett ansvar för en utveckling som stärker kostnadseffektiviteten inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål. Detta kan t.ex. beröra förändringar i trafikplanering samt lagstiftning som berör kollektivtrafiken.

Regeringen bör ge lämplig myndighet i uppdrag att analysera behov av nationella åtgärder för att stärka kostnadseffektiviteten i resandeökningen inom den lokala och regionala kollektivtrafiken för att nå fördubblingsmål. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.4 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 skattemässiga 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 energibeskattningsanslag anser vi att även elbussarna ska vara det. I Vänsterpartiets budgetförslag för 2021 införs en sådan ordning.

Vidare har EU inlett en översyn och revidering av energiskattedirektivet som förväntas vara klar under andra kvartalet 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 i utvärderingen och revideringen av EU:s energiskattedirektiv verka för att elektrifierade bussar och därmed all utsläppsfri kollektivtrafik gynnas oavsett transportslag. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.5 Minska förmånsbeskattning på 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 färdmedel. 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 anställda 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 cirka 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 cirka 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 minskad förmånsbeskattning för kollektivtrafikkort. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.6 Inför nationellt biljettsystem för kollektivtrafik 2021

Vänsterpartiet har under lång tid drivit krav på att ett nationellt biljettsystem ska införas för all kollektivtrafik i Sverige. Regeringen har tillsatt en utredning som presenterat ett förslag vilket för tillfället är på remissrunda som avslutas inom kort. Av regeringens klimathandlingsplan framgår att regeringen anser att ett nationellt biljettsystem bör införas senast 2022. Vänsterpartiet anser att det brådskar att genomföra denna åtgärd för att underlätta för resenärerna och öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör införas 2021. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

5.7 Ta bort subventionerna för förmånsbilar

Vänsterpartiet anser att de miljö- och klimatskadliga subventionerna ska fasas ut. I dag finns ca 250 000 förmånsbeskattade bilar i Sverige. 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. Skattepliktig bilförmån beräknas utifrån schabloner som i teorin ska motsvara alla kostnader som förmånstagaren skulle ha haft vid eget ägande av bilen. När förmånsvärdet infördes i sin nuvarande form 1997 motsvarade förmånsvärdet ungefär den faktiska kostnaden. I dag ligger förmånsvärdet p.g.a. förändrade omvärldsfaktorer i genomsnitt cirka 20 procent lägre än den faktiska bilkostnaden. Enligt Ekonomistyrningsverket uppgick subventionen till 1,7 miljarder kronor netto 2017. Vänsterpartiet anser att regelverket ska ändras så att förmånsvärdet kontinuerligt motsvarar det verkliga värdet av förmånen och att den klimatskadliga subventioneringen bör tas bort. Nuvarande subvention 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. Vänsterpartiet föreslår i sitt budgetförslag för 2021 att subventionen för förmånsbilar avskaffas.

5.8 Stärk efterlevnaden av förmånsparkering

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.

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.

5.9 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 svårt 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 färdtjänstillstånd. 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 skäligena 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.

Därför har också antalet färdtjänstillstånd 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 handikappolitiska mål och trots att det innebär omfattande risk för att syftet med färdtjänsten helt förfelas. Det anstår inte ett välfärdssamhälle som Sverige.

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 handikappolitiska målen och återinför rättighetsperspektivet i bedömningen av vem som ska ha rätt till tillstånd och hur färdtjänsten ska vara ordnad för bättre hållbarhet, samordning och kvalitet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Jens Holm (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Yasmine Posio (V)

Håkan Svenneling (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Elin Segerlind (V)

Jessica Thunander (V)