Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-09-23

Ärende
TN 2022-0659

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Mats Ellman
08-123 315 97
mats.ellman@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-10-20, punkt 5

# Yttrande över remiss – Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter, RS 2022-0586

## Ärendebeskrivning

Ärendet avser trafiknämndens yttrande över remiss från Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet avseende rapporten *Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (RS 2022-0586) (TRV 2022/48991)*

Remissen inkom till trafiknämnden 2022-07-14 för yttrande. Remisstiden är utsatt av Infrastrukturdepartementet och ska vara densamma tillhanda senast 2022-11-01.

## Beslutsunderlag

- Remiss - Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (RS 2022-0586-1)
- Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter (RS 2022-0586-1)
- Remissen till Trafiknämnden för handläggning och besvarande på Region Stockholms vägnar (RS 2022-0586-3)

## Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Föreliggande förslag till yttrande över remissen godkänns och översänds till regionledningskontoret

2. Paragrafen justeras omedelbart.

## Förslag och motivering

### Bakgrund

Regeringen gav den 21 april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå en utformning av ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Stödet ska riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, i syfte att bättre kunna samordna dessa. I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Regeringen vill göra det lättare att resa kollektivt mellan olika regioner. Trafikverket har, i uppdrag, haft att föreslå hur ett ekonomiskt stöd till regionerna ska utformas för att de ska kunna utveckla och samordna sina biljettsystem. Regeringen gav Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd till regionerna för att utveckla och integrera regionala biljettsystem bör utformas. Stödet ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för.

Trafikverket redovisade uppdraget till Regeringskansliet, i enlighet med uppdraget, den 30 juni 2022.

### Överväganden och motivering

Inledningsvis vill trafikförvaltningen framföra att utredaren tagit in flera perspektiv som Region Stockholm anser värdefulla och ser särskilt positivt på att utredningen utgått från tidigare branschgemensamma utredningar och diskussioner.

Nedan lämnas synpunkter utifrån några av de förslag till åtgärder som beskrivs i rapporten *Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter*.

*Stödordningens omfattning och innehåll*
I rapporten och för att uppfylla syftet med stödet; *att göra det enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige genom att förenkla tillgången till biljetter samt*

*öka harmonisering och samordning av de regionala biljettsystemen*, föreslås fyra stycken åtgärdsområden;

- Förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor
- Förenklade köp av biljetter
- Nationella biljettsamarbeten
- Återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

Region Stockholm ingår i olika interregionala samarbeten och länsgränsöverskridande trafik- och biljettsamarbeten. Exempel på sådana storregionala samarbeten är Mälardalstrafik och ett gemensamt biljettsortiment med Region Uppsala. Dessa samarbeten tar ofta hand om de till volymen största flödena över regiongränser och ombesörjer därför majoriteten av vardagsresandet in och ut från regionen, något som även står definierat i uppdraget för den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kollektivtrafiklagen. Branschen har sedan tidigare en överenskommelse att dessa biljettsamarbeten skall grunda sig på samma biljett- och betalstandard. På interregional nivå kan statliga medel hjälpa till att snabbare få respektive regional kollektivtrafikmyndighet inom sitt uppdrag att höja digitaliseringsnivån, i enlighet med standarden. Detta är något som är en förutsättning för effektiva interregionala och nationella samarbeten vilket bland annat möjliggör en enhetlig och enkel biljettförsäljning, -distribution och -validering, oaktat vilken regional kollektivtrafikmyndighet som säljer eller validerar biljetten.

Sammanfattningsvis är trafikförvaltningen av meningen att statliga medel kan göra nytta i redan påbörjade eller planerade aktiviteter som har för avsikt att göra det enklare för resenären att resa kollektivt. Särskilt om ekonomiska medel måste användas inom en begränsad tidsperiod. I synnerhet bör detta vara applicerbart för åtgärdsområdena;

- Förenklade köp av biljetter
- Nationella biljettsamarbeten

Trafikförvaltningen har över tid historiskt och därtill en långtgående planering av digitaliserad utveckling som syftar till att göra det enklare att köpa biljetter för såväl lokalt, regionalt som nationellt kollektivt resande. Att då, vilket föreslås i rapporten, undanta möjligheten till medfinansiering för åtgärder som redan är påbörjade eller genomförda är oskäligt. Det går heller inte att undgå risken att nya utvecklingsinitiativ inte kommer att kunna genomföras, lanseras

och utvärderas under gällande tidsspann för (ansöknings- och utbetalningsförfarande) om inte rimligt med tid finns ansatt.

Trafikförvaltningen är en av parterna, vid sidan av andra regionala kollektivtrafikmyndigheter samt de flesta kommersiella aktörer, i det nationella biljettsamarbetet *Resplus* som funnits i cirka 30 år. Samverkan möjliggör att en resenär kan boka samtliga biljetter, med olika trafikslag och trafikutövare, vid ett och samma tillfälle.

För de två åtgärdsområdena nedan hyser trafikförvaltningen större tveksamhet till att statliga medel, i enlighet med rapportens beskrivning, kan bidra till det önskade syftet uppnås i någon större omfattning.

- Förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor
- Återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

Samverkan på regional och länsöverskridande nivå sker i dagsläget kring regler, villkor, biljettsortiment etc. I de mer betydande områdena där trafikförvaltningen har samverkan, Mälardalstrafik och Region Uppsala, har överenskommelser träffats som innebär att regelverk och villkor till stor del är harmoniserade. Rätten att besluta om förändringar i regler och villkor för kollektivtrafiken är regionernas beslutande organ och sällan en enskild myndighet.

Att nå nya kunder i nya sammanhang och med nya samarbeten är sannolikt en av de åtgärder som skulle innebära att fler resenärer väljer kollektivtrafiken och att fler resor görs med kollektivtrafiken. Sådan utveckling bör inte begränsas till nya försäljningskanaler. I rapporten klargörs att integrering, av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljetter, med mikromobilitet inte får förekomma med hänvisning till statsstödsproblematik. Vi har förståelse för utmaningen men anser samtidigt att detta är begränsande för att uppnå det önskade syftet.

*Stödberättigande kostnader*
Trafikförvaltningen välkomnar ett eller flera statliga bidrag så länge de stödjer verksamhet som är i linje med det uppdrag som åligger förvaltningen inkl. att främja kollektiva resandet såväl regionalt som interregionalt. Ett statligt bidrag bör därför även kunna användas för sådant som ökar det kollektiva resandet på en nationell nivå.

Statliga medel för utveckling utanför befintlig verksamhet, befintliga uppdrag och redan prioriterade åtgärder riskerar dock att inte kunna hanteras i en redan ambitiös utvecklingsplan och ansträngd situation resursmässigt.

För att nå bäst effekt menar Region Stockholm att den statliga medfinansieringen bör används dels till en höjning av den kollektiva digitala utvecklingen inom biljettområdet, dels till gemensam digital infrastruktur i enlighet med branschens existerande utvecklingsplaner. Medlen kan då bidra till att trafikförvaltningen och kollektivtrafikbranschen i sin helhet snabbare når de övergripande målen. Sådana initiativ och planer finns inom de branschgemensamma organisationerna.

*Stödordningens utformning*
I rapporten framgår det att de identifierade åtgärdsområdena inte är reglerade på detaljnivå avseende vilka åtgärder som kan beviljas statlig medfinansiering samt att det är i ansökan som åtgärderna ytterligare definieras. Ansökan föreslås och förväntas innehålla en utförlig beskrivning av de åtgärder som statlig medfinansiering söks för.

Det framgår inte, i rapporten, vad som avses med en utförlig ansökan eller hur en sådan ska utformas. För det fall man frångår det tidigare uttryckta och förväntade behovet om ett förenklat ansökningsförfarande anser vi att risken för en ojämn och oriktig fördelning av de statliga medlen är överhängande. De regionala kollektivtrafikmyndigheter som har kommit längre i att anpassa biljettsystem i enlighet med den överenskomna standarden riskerar, i enlighet med förslaget, att stå utanför en tilldelning av statliga medel då det föreslås att redan påbörjade som genomförda aktiviteter inte ska vara möjliga att söka medel för. Vidare får det anses som en risk att kollektivtrafikmyndigheter med mindre resurser inte har möjlighet att fullfölja ett alltför komplicerat ansökningsförfarande. En enkel fördelningsmodell av de statliga medlen anses därför vara att föredra.

Trafikförvaltningen är tveksam till den uppföljning som förväntas av genomförda åtgärder och är av uppfattningen att frågan behöver utredas grundligare för att eliminera otydligheter kring förväntansbilden. En enskild genomförd utveckling som syftar till; *ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter* kommer vara svår att följa upp, oaktat om det är genom egen statistiska data (kvantitativt) eller genom kundundersökningar, exempelvis Kollektivtrafikbarometern (kvalitativt). Vidare är det heller inte helt okomplicerat att göra nödvändiga effektmätningar i en postpandemisk tid där det redan innan är komplicerat att särskilja regionalt- och nationellt resande, allra helst i storstäder dit många tillfälliga besökare söker sig för nytta eller nöje.

*Budget*
Det är inte utan betänklighet som trafikförvaltningen ställer sig undrande till hur de budgeterade medlen ska komma de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tillhanda, vid ett beviljande av ansökta medel, inom den tidsram som medlen har angivits ska finnas tillgängliga. Regeringen har avsatt 100 miljoner kronor årligen 2022 och 2023.

Yttranden på utsänd remiss ska vara departementet tillhanda senast 1 november 2022, därefter antas att beredning av inkomna synpunkter sker. Följt av beslutshantering, handläggning av ansökningshandlingar, tid för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att inkomma med ansökan, utvärdering och utbetalning vara nödvändiga aktiviteter. Trafikförvaltningen vill därför understryka vikten av att tid för ansökan om ekonomiska medel är relevant tilltagen och att godkända medel för 2022 även ska tillåtas användas för åtgärder under 2023. Beroende på handläggningstid kan förskjutning av efterföljande år behövas i samma omfattning.

*Ekonomiska konsekvenser*
Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

*Riskbedömning*
Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några risker.

*Konsekvenser för miljön*
Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några konsekvenser för miljön.

*Sociala konsekvenser*
Remissyttrandet i sig bedöms inte medföra några sociala konsekvenser.

## Expedieras till

Regionledningskontoret

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

TRAFIKVERKET

# Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Redovisning av regeringsuppdrag



**Trafikverket**
Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Huvudförfattare: Anna Sjögren, Nationell planering

Dokumentdatum: 2022-06-29
Ärendenummer: TRV 2022/48991
Version: 2.0

Publikationsnummer: 2022:102

ISBN: 978-91-8045-057-7

TMALL 0004 Rapport generell 3.0

# Sammanfattning

Regeringen gav den 21 april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå en utformning av ett ekonomiskt stöd för att utveckla och anpassa regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Stödet ska kunna lämnas som medfinansiering till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Utformningen av den statliga medfinansieringen konkretiseras i ett förslag till förordning, vilken är en del av Trafikverkets redovisning av uppdraget. Trafikverkets förslag utgår från att medfinansieringen inte ska utgöra statligt stöd i EU-rättslig mening och därmed inte omfattas av EU:s statsstödsregler. Förslaget innehåller identifierade åtgärdsområden där det ska vara möjligt att bevilja regionala kollektivtrafikmyndigheter statlig medfinansiering. Det är åtgärder för

- förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor
- förenklade köp av biljetter
- nationella biljettsamarbeten
- återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang.

Åtgärderna ska syfta till att göra det enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige, genom att förenkla tillgången till biljetter och öka graden av harmonisering och samordning av de regionala biljettsystemen.

Om det skulle komma in fler ansökningar än vad medlen räcker till, föreslår Trafikverket en prioritering mellan ansökningarna. De ansökningar som innehåller åtgärder med högst potential, som är koordinerade mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter och som innehåller flera åtgärdsområden kommer då att prioriteras.

# Innehåll


Författningsförslag ..... 6

Förslag till förordning (2022:xxx) om statlig medfinansiering för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter ..... 6

Inledning ..... 9

Uppdraget ..... 9

Syfte och bakgrund ..... 9

Genomförande ..... 10

Avgränsningar ..... 10

Medskick ..... 11

Förslagets påverkan på gällande rätt ..... 11

Budget ..... 11

Stödordningens omfattning och innehåll ..... 12

Inledande förutsättningar ..... 12

Åtgärdsområden ..... 12

Stödberättigande kostnader ..... 13

Stödordningens utformning ..... 15

Förfarandet ..... 15

Uppföljning ..... 15

Medfinansieringsandel ..... 16

Prioritering mellan ansökningar ..... 16

EU:s regler om statligt stöd ..... 17

Allmänt ..... 17

Kollektivtrafiklagen (2010:1065) och EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 ..... 18

Överföring av medel från Trafikverket till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ..... 18

Bilaga 1: Regeringsuppdrag ..... 20

Bilaga 2: Genomförda samråd ..... 23

# Författningsförslag

## Förslag till förordning (2022:xxx) om statlig medfinansiering för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

### Syfte

1 § För en ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, bevilja statlig medfinansiering enligt denna förordning till den myndighet som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i respektive län.

I denna förordning avses med kollektivtrafik detsamma som i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

### Åtgärder för vilka statlig medfinansiering får beviljas

3 § Statlig medfinansiering får beviljas för nya åtgärder eller utökning av befintliga åtgärder för

1. förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor,
2. förenklade köp av biljetter,
3. nationella biljettsamarbeten,
4. återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

och som leder till att biljetter och betallösningar som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, utvecklas eller anpassas för att nå en ökad grad av harmonisering och samordning.

### Begränsningar för statlig medfinansiering

4 § En förutsättning för statlig medfinansiering är att arbetet med de åtgärder eller utökning av befintliga åtgärder som medfinansieringen söks för inte har inletts innan beslut om medfinansieringen har fattats.

### Medfinansieringsandel

5 § Statlig medfinansiering får beviljas med högst 75 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärder enligt 3 § punkten 1. Statlig medfinansiering får beviljas med högst 50 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärder enligt 3 § punkterna 2-4.

### Ansökan och beslut

6 § Trafikverket prövar frågor om statlig medfinansiering enligt denna förordning.

Ansökan om statlig medfinansiering ska ske skriftligen enligt det formulär som Trafikverket tillhandahåller och ska ha inkommit till Trafikverket senast inom den tid som verket bestämmer.

När ansökningstiden har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar.

7 § Ansökan om statlig medfinansiering ska innehålla

1. prognos över beräknade kostnader för att genomföra åtgärderna,
2. beskrivning av de åtgärder som medfinansieringen ansöks för samt

3. bedömda resultat och effekter av åtgärderna.

Vilka kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av den statliga medfinansieringen beslutas i de enskilda fallen av Trafikverket.

8 § Den som ansöker om statlig medfinansiering ska på begäran av Trafikverket, inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran får ansökan prövas i befintligt skick.

9 § Trafikverkets beslut om statlig medfinansiering ska ange

1. vilka åtgärder som medfinansieringen avser,
2. medfinansieringsandel och ett högsta belopp som kan betalas ut,
3. hur uppföljning, rapportering och redovisning av kostnader ska ske, och
4. övriga villkor som behövs för att syftet med medfinansieringen ska tillgodoses.

I beslutet ska det också anges när den åtgärd som beslutet avser senast ska vara slutförd. Efter ansökan får Trafikverket förlänga denna frist om det finns särskilda skäl.

10 § Om tillgängliga medel understiger den statliga medfinansiering som kan beviljas utifrån inkomna ansökningar, får ansökningarna prioriteras utifrån prioriteringsgrunder som Trafikverket bestämmer.

### Rapportering och uppföljning

11 § Trafikverket utövar tillsyn över att villkoren för den statliga medfinansieringen följs. Mottagaren av medfinansieringen ska på Trafikverkets begäran lämna de uppgifter som behövs för uppföljning eller utvärdering av den åtgärd som statlig medfinansiering har beviljats för.

12 § När de åtgärder som den statliga medfinansieringen avser har genomförts ska en slutrapport ges in till Trafikverket, inom den tid som verket beslutar.

Slutrapporten ska innehålla en ekonomisk redovisning av de åtgärder som statlig medfinansiering beviljats för och en redovisning av vilka resultat som åtgärderna har gett.

### Utbetalning av statlig medfinansiering

13 § Trafikverket betalar ut den statliga medfinansieringen.

14 § Statlig medfinansiering betalas ut efter slutredovisning av de åtgärder som beviljats medfinansiering. Trafikverket får dock besluta i samband med att beslut fattas enligt 9 § att betala ut upp till 75 % av medfinansieringen i förskott. De kostnader som mottagaren av medfinansieringen redovisar ska räknas av mot det belopp som betalats ut i förskott.

### Hinder mot utbetalning

15 § Trafikverket ska besluta att helt eller delvis inte betala ut den statliga medfinansieringen om

1. medfinansieringen har beviljats felaktigt eller med för högt belopp, eller
2. villkor för medfinansieringen inte har följts.

### Återbetalning

16 § Mottagaren av statlig medfinansiering enligt denna förordning är återbetalningsskyldig om det finns grund för det enligt 15 §.

17 § Om mottagaren enligt 2 § första stycket lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler återkräver statlig medfinansiering som har lämnats enligt denna förordning, ska medlen återbetalas till Trafikverket.

### Bemyndigande

18 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

### Överklagande

19 § Beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

# Inledning

## Uppdraget

Regeringen gav den 21 april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå en utformning av ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Stödet ska riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, för att bättre kunna samordna dessa. I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Trafikverket ska när uppdraget utförs, om möjligt, och i den utsträckning som Trafikverket finner lämpligt, samråda med och inhämta upplysningar från andra myndigheter och från organisationer som kan vara berörda av uppdraget.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2022. Uppdraget framgår i sin helhet av bilaga 1.

## Syfte och bakgrund

Syftet med stödet är att göra det enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige genom att förenkla tillgången till biljetter samt öka harmonisering och samordning av de regionala biljettsystemen.

Tillgängliga och klimatsmarta transporter är en viktig del i att nå regeringens klimat- och miljömål och en förutsättning för många att kunna ta sig till jobb och skola.[1] Ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken är en fråga som har diskuterats under lång tid, och det finns behov av att underlätta för kollektivtrafikens resenärer genom att utveckla nationella biljettlösningar.[2]

Det pågår i dag flera interregionala och länsgränsöverskridande samarbeten mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Exempel på sådana samarbeten är Mälardalstrafik, Sydtaxan, Västtågen och Norrlandsresan, vilka hanterar majoriteten av resenärsflödena mellan regiongränserna. Alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ingår även i ett frivilligt nationellt samarbete om tjänsten Resplus som möjliggör förköpta kombinationsresor i hela landet.

För att biljettutbudet från en regional kollektivtrafikmyndighet ska kunna vara tillgängligt i andra sammanhang än inom det egna området, behöver biljettutbudet digitaliseras på ett standardiserat sätt. Detta har identifierats av branschen som tillsammans har tagit fram en nationell biljett- och betalstandard, kallad BoB-standarden. Branschen har kommit överens om att alla interregionala biljettsamarbeten ska grunda sig på BoB-standarden. Arbetet med att utveckla det digitala biljettutbudet i enlighet med BoB-standarden har kommit olika långt i olika regioner.

Regeringen har tidigare tillsatt utredningar för att titta på möjligheten att förenkla för det kollektiva resandet. I näringsdepartementets interna utredning Res lätt med biljett (DS 2015:11) undersöktes om det bör bli obligatoriskt för kollektivtrafikföretag att tillhandahålla

[1] Se Bilaga 1: Regeringsuppdrag, Skälen för regeringens beslut.
[2] SOU 2020:25 s. 276.

data som gör det möjligt att bygga system för information, bokning och biljettförsäljning av kollektivtrafikresor. Utredningen föreslog ändringar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, vilka gick ut på att kollektivtrafikföretag ska lämna och tillgängliggöra information.[3] Efter remissbehandling ansåg dock regeringen att det inte behövdes lagstiftning, och förslagen i Ds 2015:11 infördes därför inte.[4]

I betänkandet *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik* (SOU 2020:25) utreddes frågan om att införa ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Utredningen föreslog där hur ett nationellt biljettsystem kan byggas upp, regleras, finansieras och förvaltas.[5]

Betänkandet har sedan remitterats och beretts inom Regeringskansliet. Regeringen har därefter ansett att det finns behov av att justera den inriktning som legat till grund för hur ett system bäst utformas. Regeringen anser nu att de befintliga biljettsystemen, som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, bör anpassas för att bättre kunna samordnas nationellt. [6]

## Genomförande

Trafikverket har inledningsvis utgått från betänkandet *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik* (SOU 2020:25) samt Näringsdepartementets interna utredning *Res lätt med biljett* (Ds 2015:11), för att identifiera områden där åtgärder skulle kunna vidtas för att ge ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Trafikverket har också samrått med och inhämtat upplysningar från Konsumentverket, Resenärsforum, Samtrafiken i Sverige AB, Sveriges Kommuner och Regioner samt Svensk Kollektivtrafik.

Trafikverket har också tagit del av information som inkommit från Svenska färdtjänstföreningen.

## Avgränsningar

Mot bakgrund av uppdragets tidsram har Trafikverket samrått och inhämtat upplysningar endast i begränsad omfattning.

I samråden har flera aktörer lyft behovet av harmonisering av villkor för biljettförsäljning, eftersom detta är en central grund för att förenkla resenärers upplevelse av resor i olika regioner och med olika trafikutövare. Ett förslag som lyfts är en branschförhandling mellan Konsumentverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, men detta bedöms dock inte ligga inom ramen för detta uppdrag.

För att kunna ta fram ett förslag på stödordning inom den tidsram som finns för uppdraget och som möjliggör utbetalning av de medel som finns avsatta redan i år, behöver stödordningen utformas så att den statliga medfinansieringen inte utgör statligt stöd i EU-rättslig mening och därmed inte omfattas av EU:s statsstödsregler. Det innebär att den statliga medfinansieringen begränsas till åtgärder som kan anses falla inom de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvarsområde, det vill säga att ansvara för den regionala kollektivtrafiken. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste sedan i sin tur

[3] Ds 2015:11 s. 8.
[4] SOU 2020:25 s. 99.
[5] SOU 2020:25 s. 13.
[6] Se Bilaga 1: Regeringsuppdrag, Skälen för regeringens beslut.

säkerställa att deras hantering av medlen är förenlig med EU:s statsstödsregler. Inom tidsramen för detta uppdrag har det inte varit möjligt att utreda hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska hantera denna fråga.

## Medskick

Under arbetet med uppdraget har Trafikverket noterat flera områden som är viktiga för den framtida utvecklingen men som inte bedöms kunna ingå i förslaget.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot den privatägda bilen behöver hela ekosystemet av aktörer samverka för att tillhandahålla hållbara transportlösningar. Det innebär att kollektivtrafikens biljettsystem behöver utvecklas för att klara integrerade biljettlösningar utifrån ett hela-resan-perspektiv. För att stimulera den utvecklingen skulle stöd behöva ges för att integrera även mikromobilitet (till exempel elsparkcyklar och delningstjänster) och privata kollektivtrafikaktörer med kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem. Detta medför dock statsstödsproblematik.

I samråden har man lyft behovet av nationell samordning och koordinering av kommande insatser för att främja en ökad tillgång till kollektivtrafikens biljetter. I dagsläget finns ingen nationell myndighet som ansvarar för samordning och harmonisering av kollektivtrafik. En sådan samordning bedöms utifrån samråden ha ett stort värde för den fortsatta utvecklingen av nationell tillgång till biljetter.

Även det nationella perspektivet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna skulle eventuellt behöva ses över. I betänkandet *Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik* (SOU 2020:25) lämnades flera förslag till författningsändringar. Ett förslag var att införa en 12 a-paragraf i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, om nationell samverkan kring kollektivtrafik. Trafikverket bedömer att denna författningsändring skulle bidra till att driva på och ge en kontinuitet i arbetet med nationell tillgång till biljetter.

## Förslagets påverkan på gällande rätt

Trafikverket bedömer att förslaget inte har någon påverkan på gällande rätt.

## Budget

Regeringen har avsatt medel, 100 miljoner år 2022 och 100 miljoner år 2023, för att ersätta kostnader hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter.

Att det finns medel för ändamålet innebär dock inte i sig att det finns möjlighet för Trafikverket att betala ut dessa. För att kunna göra det behöver Trafikverket få ett bemyndigande, vilket kan ske genom bland annat regleringsbrev eller enskilt uppdrag. Trafikverket anser att det lämpligaste alternativet när det finns medel avsatta över flera år är att hantera stödet genom en förordning, och en sådan är därför en del av Trafikverkets förslag.

Frågan om på vilken kompetens regeringen kan meddela förordningen utreds inte inom detta uppdrag, utan detta är något som regeringen bör ta ställning till.[7]

[7] Se 2 § i förslagen förordning, s. 6.

# Stödordningens omfattning och innehåll

## Inledande förutsättningar

Detta stöd syftar till att göra det enklare att resa med kollektivtrafik i Sverige genom att förenkla tillgången till biljetter samt öka harmonisering och samordning av de regionala biljettsystemen.

Trafikverket har utifrån tidigare genomförda utredningar[8] identifierat nedanstående områden, där åtgärder behöver vidtas för att syftet med stödet ska kunna uppfyllas. Åtgärderna ska bidra till att göra smarta, hållbara och delade transporter med kollektivtrafik mer tillgängliga och attraktiva.

För åtgärder inom samtliga områden nedan, bör följande beaktas:

- principen om universell design[9], i syfte att säkerställa välfungerande lösningar även för resenärer med funktionsnedsättning
- konsumentperspektiv, exempelvis med avseende på avtalsvillkor, information om rättigheter samt kontaktvägar vid reklamation
- öppen utformning av system, så att kompatibilitet och interoperabilitet säkerställs.

I de fall det är relevant ska även tekniska standarder som främjar harmonisering och regelefterlevnad av befintlig EU-reglering inom området användas.

## Åtgärdsområden

För att uppfylla syftet med stödet föreslår Trafikverket att statlig medfinansiering ska kunna beviljas inom följande fyra åtgärdsområden:

### Åtgärder för förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor

I syfte att förenkla valet av kollektivtrafiken för resor över regiongränser och med olika trafikföretag behöver det vara enkelt för resenärer att samlat få information om hela resan och om hur man köper biljetter. Ett harmoniserat och överenskommet biljettutbud över regiongränserna bidrar till att öka resandet med kollektivtrafiken.

Resenärer möter idag en bred flora av biljetter med olika regelverk och villkor, vilket skapar en tröskel för användning av kollektivtrafiken. Att harmonisera beskrivningar av villkor och förenkla hur dessa kan presenteras för resenären, är en viktig grund för en ökad integration av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas biljettsystem. Inom detta område ryms åtgärder som exempelvis gemensamt utvecklingsarbete för att harmonisera affärsregler (exempelvis gemensam definition för pensionär, ungdom etc.) och biljettstruktur mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter samt språk och definitioner för att beskriva biljetter.

[8] Res lätt med biljett (Ds 2015:11) och Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25).
[9] Med universell design menas att produkter, miljöer, program och tjänster utformas så att de ska kunna användas av alla i största möjliga utsträckning utan behov av anpassning eller specialutformning, se artikel 2 Konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och fakultativt protokoll till konventionen (SÖ 2008:26).

### Åtgärder för förenklade köp av biljetter

Den regionala kollektivtrafiken ska tillgodose resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, men den ska också attrahera nya kunder och tillgodose ett allmänt transportbehov. Fokus ska vara på resenären, och hela resekedjan ska beaktas, även över regiongränserna och oavsett färdsätt. För sällanresenärer eller resenärer bosatta utanför regionen är det idag oftast nödvändigt att bekanta sig med det lokala biljettsystemet för att kunna resa med kollektivtrafiken. Åtgärder inom detta område syftar till att göra det enklare för dagens och morgondagens resenärer att välja kollektivt resande, genom sänkta trösklar för köp av biljetter.

### Åtgärder för nationella biljettsamarbeten

För att göra det enklare att välja kollektivtrafiken behöver kollektivtrafik och resor över regiongränser, med olika trafikföretag och trafikslag, kopplas samman. Därför behöver det vara enkelt för resenärer att samlat få information om hela resan och förköp av en genomgående biljett. För att åstadkomma samlade resenärserbjudanden ställs det därför krav på utvecklad samverkan, om resans delsträckor utförs av olika kollektivtrafikföretag mellan olika hållplatser och med olika färdmedel. Genom regional och nationell biljettsamverkan blir sträckorna sökbara och kan kombineras med varandra till obrutna resekedjor. Exempel på åtgärd är anpassningar för BoB-standarden och samverkan mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter.

### Åtgärder för återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang

En nationell ökad tillgång och tillgänglighet till kollektivtrafikens biljettutbud kommer att underlätta för resenärer att köpa biljetter genom olika kanaler och med olika typer av paketeringar. Genom ökad tillgång till kollektivtrafikens biljetter för externa aktörer kan biljetterna säljas, paketeras och distribueras på sätt som når nya kunder och nya sammanhang. Inom detta område ryms åtgärder som förenklar för externa aktörer att på likvärdiga villkor återförsälja kollektivtrafikens biljetter.

## Stödberättigande kostnader

Exakt vilka kostnader som kommer att vara stödberättigande och ligga till grund för beräkningen av medfinansieringsandelen kan inte avgöras på förhand. Detta är en följd av att de åtgärder som föreslås kunna få statlig medfinansiering inte kravställs i detalj. Trafikverket kommer därför att behöva bedöma och besluta om stödberättigande kostnader i varje enskilt fall. Kostnader som är direkt hänförliga till åtgärden och som väntas bli aktuella är till exempel:

- investeringskostnader i mjukvara
- personal- och konsultkostnader för utveckling av funktioner i biljettsystemen
- personal- och konsultkostnader för utredningsarbeten och samarbetsprojekt för att i enlighet med stödets syfte utveckla och anpassa biljettsystemen.

Det är dels kostnader för nya åtgärder, dels kostnader för utökning av redan påbörjade åtgärder som föreslås kunna få statlig medfinansiering. För utökningar av redan påbörjade åtgärder är det endast de merkostnader som är direkt relaterade till utökningen som får ligga till grund för den statliga medfinansieringen.

Statlig medfinansiering ska inte beviljas för åtgärder som redan är påbörjade eller genomförda innan Trafikverket har beslutat. Det innebär att statlig medfinansiering inte kan beviljas retroaktivt för redan upparbetade kostnader.

Kostnader som inte ska vara stödberättigande är:

- kostnader för löpande drift av biljettsystemen (driftskostnader)
- kostnader för inköp av hårdvara.

# Stödordningens utformning

## Förfarandet

Den statliga medfinansieringen av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas kostnader ska enligt regeringens uppdrag[10] leda till ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Trafikverket föreslår därför att statlig medfinansiering beviljas under förutsättning att arbetet med de sökta åtgärderna inte har inletts innan Trafikverket beslutat om medfinansiering.

Inom de identifierade åtgärdsområdena är det inte reglerat på detaljnivå vilka åtgärder som kan beviljas statlig medfinansiering. Vid genomförda samråd har det framhållits att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna befinner sig i olika faser när det gäller utvecklingen av respektive biljettsystem. Önskemål har också lämnats om en inte alltför detaljerad kravställning vid ansökningsförfarandet. Trafikverket föreslår därför att det är i ansökan som åtgärderna ytterligare definieras. Ansökan bör därför innehålla en utförlig beskrivning av de åtgärder som statlig medfinansiering söks för. På detta sätt finns det utrymme för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att anpassa åtgärderna utifrån var i utvecklingen de befinner sig.

Vid samråd har det även lyfts önskemål om att ansökningsförfarandet ska vara enkelt och utan omfattande administration. Trafikverket föreslår därför att det ska vara möjligt för regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansöka om statlig medfinansiering tillsammans. Trafikverket kommer sedan att besluta för respektive regional kollektivtrafikmyndighet.

När ansökningstiden har gått ut ska Trafikverket sedan pröva samtliga inkomna ansökningar enligt föreslagen förordning och besluta om statlig medfinansiering. För att en åtgärd ska beviljas statlig medfinansiering ska den härröra till något av de utpekade åtgärdsområdena och uppfylla syftet[11] med stödet.

Trafikverket föreslår att stödet betalas ut efter det att åtgärden genomförts. För att de medel som redan finns avsatta[12] ska kunna användas, ska det dock vara möjligt för Trafikverket att betala ut högst 75 procent av den beviljade statliga medfinansieringen i förskott. Beslut om förskottsutbetalning och utbetalning ska i så fall fattas i samband med beslutet om att bevilja statlig medfinansiering. Resterande statlig medfinansiering betalas ut efter genomförd åtgärd.

Trafikverkets föreslår också att beslut om statlig medfinansiering som fattas enligt föreslagen förordning inte får överklagas, vilket är i linje med andra stödordningar där regionala kollektivtrafikmyndigheter är stödmottagare.

## Uppföljning

Trafikverket föreslår att de åtgärder som beviljats statlig medfinansiering följs upp genom att en slutrapport lämnas in till Trafikverket. Rapporten ska innehålla en ekonomisk redovisning av de åtgärder som statlig medfinansiering beviljats för och en redovisning av vilket resultat som åtgärderna har gett. Av rapporten ska det alltså framgå om åtgärderna i ansökan har genomförts.

[10] Bilaga 1: Regeringsuppdrag.
[11] Se Syfte och bakgrund s. 9.
[12] Se Budget s. 11.

Om åtgärderna inte har genomförts ska Trafikverket kunna besluta om att inte betala ut någon statlig medfinansiering, eller återkräva statlig medfinansiering som betalats ut i förskott.

## Medfinansieringsandel

Den statliga medfinansieringen föreslås kunna vara högst 75 procent av kostnaderna för att genomföra åtgärder för förenklad biljettstruktur avseende regelverk och villkor. För åtgärder för förenklade köp av biljetter, nationella biljettsamarbeten samt återförsäljning för att nå nya kunder och sammanhang föreslås den statliga medfinansieringen kunna vara högst 50 procent av kostnaderna.

Vid de flesta samråd som genomförts har vikten av harmoniserade affärsregler lyfts fram som en grundförutsättning för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Åtgärder inom detta område bedöms som komplexa och har historiskt sett varit svåra att realisera. Trafikverket föreslår därför extra incitament för detta åtgärdsområde.

## Prioritering mellan ansökningar

Om tillgängliga medel understiger den statliga medfinansiering som kan beviljas utifrån inkomna ansökningar, behöver ansökningarna kunna prioriteras. Ansökningarna konkurrerar då med varandra, vilket medför att alla sökande inte kan beviljas statlig medfinansiering, även om ansökningarna formellt uppfyller kraven. Trafikverket föreslår att ansökningarna ska bedömas utifrån prioriteringsgrunder som Trafikverket bestämmer.

Ansökningar som innehåller åtgärder med högst potential att uppnå en ökad tillgång till kollektivtrafikens biljetter och som är mest koordinerade mellan de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska då prioriteras.

För att syftet med den statliga medfinansieringen ska uppfyllas på bästa sätt är det även fördelaktigt om åtgärder vidtas inom så många av de utpekade åtgärdsområdena som möjligt. Ansökningar som innehåller flera åtgärdsområden ska därför också prioriteras.

Prioriteringsgrunderna ingår sedan i en samlad bedömning av varje ansökan, för att ansökningarna ska kunna vägas mot varandra.

# EU:s regler om statligt stöd

## Allmänt

EU:s statsstödsregler sätter ramarna för Sveriges möjligheter att med offentliga medel kunna stödja en viss verksamhet. Reglerna finns bland annat i artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (härefter EUF-fördraget). Där fastställs att statligt stöd är förbjudet om det inte uppfyller vissa på förhand bestämda undantag. Statligt stöd får inte beviljas innan det godkänts av Europeiska kommissionen (härefter kommissionen), det så kallade genomförandeförbudet (artikel 108.3 i EUF-fördraget). Statligt stöd som lämnas i strid med genomförandeförbudet är olagligt enligt lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

För att en åtgärd ska utgöra statligt stöd krävs att samtliga kriterier i artikel 107.1 EUF-fördraget är uppfyllda. I korthet är kriterierna följande:

I. stöd som ges av en medlemsstat eller genom statliga medel (dvs. offentliga resurser),
II. gynnar vissa företag eller viss produktion (selektivitet),
III. snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen, och
IV. påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Hur dessa kriterier ska tolkas och bedömas utvecklas genom rättspraxis från EU-domstolen. Kommissionen har i ett tillkännagivande[13] sammanfattat denna praxis, och i de fall där praxis ännu saknas kompletterat med hur kommissionen anser att begreppet statligt stöd ska tolkas. I och med att det räcker att ett kriterium inte är uppfyllt för att åtgärden inte ska utgöra statligt stöd, kommer kriterierna i det följande endast att belysas närmare i den mån det är nödvändigt.

Reglerna om statligt stöd är bara tillämpliga när mottagaren av stödet är ett företag. Ett företag definieras som enheter som utövar ekonomisk verksamhet, oberoende av deras rättsliga ställning eller ägande och hur de finansieras.[14] Varje verksamhet som består i att erbjuda varor och tjänster på en marknad är en ekonomisk verksamhet.[15] En enhet som bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet är att betrakta som ett företag endast med avseende på den ekonomiska verksamheten.[16]

Inom ramen för detta uppdrag föreslår Trafikverket en förordning enligt vilken verket utger statlig medfinansiering till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för utveckling och integrering av de biljettsystem som de ansvarar för, för ökad tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Det behöver därför undersökas om den statliga medfinansieringen skulle utgöra statligt stöd i EU-rättslig mening.

[13] Europeiska Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (2016/C 262/01).
[14] Kommissionens tillkännagivande p. 7.
[15] Kommissionens tillkännagivande p. 12.
[16] Kommissionens tillkännagivande p. 10 och Förstainstansrättens dom av den 12 december 2000, Aéroports de Paris/kommissionen, T-128/98, ECLI:EU:T:2000:290, punkt 108.

## Kollektivtrafiklagen (2010:1065) och EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007

I EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 regleras hur medlemsstaterna kan ingripa på området för kollektivtrafik. I Sverige ligger det på den regionala kollektivtrafikmyndigheten att ansvara för regional kollektivtrafik (avser trafik både inom ett län och över flera län) och att i trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.[17] Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som är behörig myndighet och behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning.[18] Beslut om allmän trafikplikt tydliggör vilken kollektivtrafik som behövs för att erbjuda persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse till allmänheten och som kommer att finansieras med offentliga medel. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutar om allmän trafikplikt men kan välja att delegera befogenheten att upphandla och samordna tjänster och att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag.[19] Aktiebolaget tar då över rollen som behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Den ersättning som utbetalas i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning är förenlig med den gemensamma marknaden och därför undantagen från kravet på förhandsanmälan till kommissionen.[20] EU:s kollektivtrafikförordning tar inte ställning till om ersättningen är statligt stöd eller inte, men i och med att Altmark-kriterierna[21] finns inbakade som krav i EU:s kollektivtrafikförordning torde uppfyllelse innebära att ersättningen inte utgör statligt stöd, särskilt i de fall det varit fråga om ett öppet anbudsförfarande med fler än en anbudsgivare.

## Överföring av medel från Trafikverket till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna

När finansiella överföringar görs inom de statliga strukturerna (stat till region, län till kommun osv.) och gäller rena delegeringar av offentliga befogenheter, som inte omfattar någon ekonomisk verksamhet, överförs inga statliga medel som ger något företag en fördel. I sin roll som regionala kollektivtrafikmyndigheter åligger det, som framgår ovan, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att ansvara för kollektivtrafiken och fatta beslut om allmän trafikplikt. Med allmän trafikplikt menas kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan ersättning eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.[22] I denna roll bedriver således de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte någon ekonomisk verksamhet. När det gäller stöd i form av statlig medfinansiering för att anpassa biljettförsäljning nationellt, torde de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ta emot medlen i egenskap av sina offentliga befogenheter. Det vill säga att de agerar som regional kollektivtrafikmyndighet och uppfyller de åligganden som finns i kollektivtrafiklagen. För

[17] 1 kap. 1 och 6 §§, 2 kap. 1, 8-11 §§ kollektivtrafiklagen (2010:1065).
[18] Av 3 kap. 1 § kollektivtrafiklagen följer att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Av definitioner i EU:s kollektivtrafikförordning följer att den även är behörig myndighet, se artikel 2 b och 2 c EU:s kollektivtrafikförordning.
[19] 3 kap. 1 och 2§§ kollektivtrafiklagen.
[20] Artikel 9 Kollektivtrafikförordningen.
[21] Fyra kriterier fastslagna i praxis av EU-domstolen som om de är uppfyllda innebär att en ersättning inte utgör en fördel, vilket i sin tur innebär att kriteriet om gynnande i artikel 107.1 EUF-fördraget inte är uppfyllt och åtgärden inte utgör statligt stöd, se exempelvis avsnitt 3 i Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
[22] Artikel 2 e Kollektivtrafikförordningen.

att ansvara för den trafik som åligger myndigheterna måste allmänheten få tillgång till biljetter och det sker genom de biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för. Att ge statlig medfinansiering för att samordna tillgängligheten till kollektivtrafikens biljetter bör inte innebära att myndigheterna bedriver någon ekonomisk verksamhet. De får inte medel för att upphandla eller utföra trafik utan medel för att finansiera åtgärder för att samordna tillgängligheten till den trafik som de upphandlar. Det är således troligen inte fråga om statligt stöd när medlen förs över från Trafikverket till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i sin tur överför medel måste de däremot se till att det görs i enlighet med EU:s regler om statligt stöd. Om den som tar emot medlen bedriver trafik själv eller gör andra saker som betraktas som ekonomisk verksamhet, ställs högre krav på den interna redovisningen, för att säkerställa att medlen från verket inte går till detta. Eftersom ansvaret för att säkerställa detta ligger på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommer Trafikverket inte att kontrollera detta närmare. Skulle det dock uppmärksammas att statlig medfinansiering har använts i strid med statsstödsreglerna ska pengarna återbetalas till Trafikverket.

Regeringen

**Regeringsbeslut** **I 3**

2022-04-21
I2022/00979
I2020/01315
I2019/02688

**Infrastrukturdepartementet**

Trafikverket

781 89 Borlänge

# Uppdrag att föreslå hur ett statligt stöd för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas

## Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter bör utformas. Stödet ska riktas till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och ska kunna lämnas som medfinansiering för kostnader för att utveckla eller anpassa biljettsystem som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, för att bättre kunna samordna dessa. I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Trafikverket ska när uppdraget utförs, om möjligt, och i den utsträckning som Trafikverket finner lämpligt, samråda med och inhämta upplysningar från andra myndigheter och från organisationer som kan vara berörda av uppdraget.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastruktur-departementet) senast den 30 juni 2022.

## Skälen för regeringens beslut

Tillgängliga och klimatsmarta transporter med kollektivtrafik är en viktig del i att nå regeringens högt ställda klimat- och miljömål och en förutsättning för många att kunna ta sig till jobb och skola. Den som vill resa kollektivt i hela Sverige över regiongränser eller i andra regioner än sin egen behöver i dag anpassa sig efter många olika system för att hitta information eller köpa en resa.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.se



Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmtorgsgatan 3
E-post: i.registrator@regeringskansliet.se

Utredningen om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige lämnade i betänkandet Ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik (SOU 2020:25) förslag till hur ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik bör utformas, byggas upp, drivas och finansieras. De totala kostnaderna för ett sådant system beräknades uppgå till ca 200 000 000 kronor. Betänkandet har remitterats och beretts inom Regeringskansliet. I vårändringsbudgeten för 2021 (prop. 2020/21:99) angav regeringen att staten bör ersätta regionerna för kostnaderna för att anpassa befintliga biljettsystem till ett nationellt biljettsystem och regeringen föreslog att totalt 30 000 000 kronor skulle avsättas för att påbörja arbetet med ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2020/21:FiU21, rskr. 2020/21:385).

I budgetpropositionen för 2022 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22) föreslog regeringen att ytterligare medel skulle avsättas för införandet av ett nationellt biljettsystem. För att ersätta de regionala kollektivtrafikmyndigheternas merkostnader för att utveckla regionala biljettsystem, i syfte att göra det enklare för resenärer att välja kollektivt resande i hela landet, avsattes 100 000 000 kronor per år 2022 och 2023 på anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag (bet. 2021/22:TU1, rskr. 2021/22:98).

I samband med det fortsatta genomförandet av utredningens förslag har det visat sig finnas behov av att justera den inriktning som legat till grund för hur ett system bäst utformas. Regeringen anser att de befintliga biljettsystemen, som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, bör anpassas för att dessa bättre ska kunna samordnas nationellt. I vårändringsbudgeten för 2022 (prop. 2021/22:99) föreslog därför regeringen att ändamålet för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur utvidgas så att anslaget även kan användas för utgifter för medfinansiering till regionerna för deras kostnader för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter.

Mot denna bakgrund bör Trafikverket ges uppdraget att föreslå hur detta statliga stöd till regionerna bör utformas.

På regeringens vägnar

Tomas Eneroth

Lars Falksveden

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM
Finansdepartementet/BA och K
Miljödepartementet/KL
Näringsdepartementet/BSÄ och RTL

# Bilaga 2: Genomförda samråd

## Konsumentverket

Konsumentverket lyfter fram att det idag är för komplext att resa kollektivt och att resenärer därför väljer bort detta. Det är svårt för resenärerna att veta vilken biljettyp som är bäst för dem för resan, och om de köper fel biljett kan det tillkomma höga tilläggsavgifter. För vissa resenärsgrupper behövs både kontantbetalning och kontakt med fysiska personer som finns på plats. Kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för de tekniska systemen och bör därför ansvara för att göra resandet lättare för resenären.

Ur ett resenärs- och konsumentperspektiv är det viktigt att resegarantier är tydliga och att avtalsvillkoren mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter inte skiljer sig åt. Avtalsvillkoren behöver därför harmoniseras. Diskussion fördes om huruvida branschförhandling med Konsumentverket skulle kunna vara ett alternativ.

Ett viktigt inspel från Konsumentverket är att göra det tydligt för konsumenten vem de ska vända sig till vid eventuella problem. En samlad kundtjänst kan vara ett alternativ.

## Resenärsforum

Resenärsforum trycker på tillgängligheten som den viktigaste frågan eftersom det i dag är för höga barriärer, och det är viktigt att förstå systemet. En resenärsorganisation som har ett utpekat samhällsuppdrag att diskutera resenärsfrågor ur ett neutralt perspektiv kan leda till ökad tillgång och enkelhet till nationella kollektivtrafikresor. Olika lösningar och regelverk i länen medför en hög tröskel för att använda systemen. Harmoniering av affärsregler är därför mycket viktig och de administrativa gränserna behöver även tas bort. Språk, uttryck och symboler behöver harmoniseras. Resenärerna behöver även kunna använda de betalmetoder som de använder i det dagliga livet. När det blir ett stort avbrott eller stopp under resan måste aktörerna hjälpas åt så att resenärerna kommer fram. Resenärerna måste känna sig trygga när det blir avbrott i resan.

## Sveriges Kommuner och Regioner

Sveriges Kommuner och Regioner lyfter fram att det måste vara enkelt att söka medel, med liten administration och få kriterier med villkor som måste uppfyllas – för att stödet ska komma till användning. Utifrån de effekter som staten vill uppnå är det sedan upp till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att komma med förslag på lösningar för att uppnå uppsatta mål. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna får alltså själva beskriva vad de vill ha stöd för, utan att ha för mycket kriterier.

Det finns redan biljettlösningar som fungerar mellan varandra för att lösa de behov som finns för resor över regiongränserna. Stödet behöver beakta att utvecklingen inte alltid går i takt och att det kan ta tid att anpassa systemen.

Sveriges Kommuner och Regioner anser att 100 miljoner inte är mycket medel att fördela mellan 21 regionala kollektivtrafikmyndigheter. Det är viktigt att avsatta medel hinner användas och inte brinner inne.

## Svensk Kollektivtrafik

Svensk Kollektivtrafik poängterar att alla regionala kollektivtrafikmyndigheter befinner sig i olika faser när det gäller utvecklingen av respektive system. En fundering är då om de som redan har utvecklat sina system kommer att kunna söka medfinansiering för redan upparbetade kostnader. Det pågår redan i dag samverkan och arbete både nationellt och regionalt, med långa ledtider och utvecklingsarbete. För att nå regeringens mål, att det ska bli enklare att resa med kollektivtrafiken mellan regiongränserna och även nationellt, behöver även den kommersiella kollektivtrafiken tas med i de nationella lösningarna. Enklare affärsregler och harmonisering av namngivning för hållplatser är centrala delar som skulle behöva undersökas närmare, vilket kan förenkla resandet på sikt.

Svensk Kollektivtrafik ser behov av en enkel och generell stödform med en enkel hantering för alla parter. Det är också önskvärt med inte alltför detaljerade krav för införande och uppföljning.

## Samtrafiken i Sverige AB

Samtrafiken i Sverige AB ser en utmaning med att få alla att jobba mot samma mål, och det behövs troligen en koordinering för att få bäst effekt. I dag finns ingen nationell organisation som kan samordna de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, och där ser Samtrafiken i Sverige AB att de kan vara behjälpliga. Ett komplement till detta är även att ställa villkor som motverkar att Trafikverket kommer att få in 21 ansökningar. Detta kan innebära att samordnade ansökningar där de sökande har samarbetat ska premieras.

Det finns harmoniseringsaktiviteter som inte kräver någon lagstiftning och som kan startas på kort sikt. Harmonisering av affärsregler (harmonisera produkterna och logiken) skulle ge en stor effekt för att förenkla resandet.

Samtrafiken i Sverige AB ser mest effekter på längre sikt – att börja från grunden kring hantering av data och reseplanering, för ökad samverkan och användande av gemensamma funktioner och tjänster.

För att göra det lättare för resenärerna att använda hela kollektivtrafiken, ska de endast behöva registrera *ett* konto hos en regional kollektivtrafikmyndighet. Kontot ska sedan kunna användas i alla regioner för att köpa biljett. Det finns även andra lösningar som skulle bidra till en enklare användning av kollektivtrafiken utanför regiongränserna. Utveckling av ett Sverigekort, där man använder befintlig lösning som Resplus och kopplar på en lokalbiljett, är en sådan lösning. En annan nationell lösning är att resenärerna ska kunna använda betalkort för resan.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se