

Administration X-trafik

Infrastrukturdepartementet
Regeringskansliet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag - Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter - Dnr I2022/01472

Sammanfattning

Regeringen har givit 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.

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.

Regeringen har avsatt medel, 100 miljoner år 2022 och 100 miljoner år 2023, för att ersätta kostnader hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Region Gävleborg ställer sig positiv till det ekonomiska stödet då det ökar möjligheterna för RKM:erna att genomföra utvecklingen av sina biljettsystem. Att hälften av de avsatta medlen ska kunna betalas ut under år 2022 kan dock riskera att bli problematiskt. Detta utifrån att svaren på denna remiss senast ska vara inkomna den 1 november 2022, att beslut sedan behöver fattas gällande författningsförslaget samt att ansöknings- och beslutsprocesser behöver genomföras. Region Gävleborg föreslår därför att medlen för år 2022 antingen ska vara möjliga att söka retroaktivt under år 2023, eller att medlen för år 2022 fördelas ut till RKM:erna utifrån fördelningsnycklar alternativt att medlen skjuts ett år framåt i tiden.

Innehållet i Trafikverkets remiss avseende redovisning av regeringsuppdrag - Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter utgör enligt Region Gävleborg en grund till författningsförslag, dock återfinns flertalet oklarheter i författningsförslaget vilka behöver förtydligas för att skapa en tydlighet och transparens för RKM:erna samt minimera risken för subjektiva bedömningar i beslut hos Trafikverket.

Bland annat att anges att statlig medfinansiering får beviljas för nya åtgärder eller utökning av befintliga åtgärder dock under förutsättning att arbetet med de

åtgärder eller utökning av befintliga åtgärder som medfinansieringen söks för inte har inletts innan beslut om medfinansiering har fattats. Detta utgör ett problem då flertalet RKM:er redan inlett denna utveckling och därmed riskerar att inte kunna söka de avsatta medlen. Eftersom RKM:erna inte får påbörja sin utveckling innan Trafikverket fattat sitt beslut krävs en effektiv hantering hos Trafikverket gällande beslut om medfinansiering beviljas eller ej, detta kan annars riskera att försena utvecklingen av RKM:ernas biljettsystem.

Även hanteringen av ansöknings- och uppföljningsförfarandena behöver ses över för att minimera risken att dessa blir alltför administrativt betungande för RKM:erna. Region Gävleborg bedömer att Trafikverket inte har tagit till sig i tillräckligt stor omfattning av de inspel som kommit från både Sveriges Kommuner och Regioner samt Svensk Kollektivtrafik under genomförda samråd gällande att ansöknings- och uppföljningsförfarandena behöver vara enkla för att minimera administrationen. Detta är av stor vikt inte minst för storleksmässigt mindre RKM:er, vilka inte har personella resurser i samma omfattning som de större att hantera denna form av administration, men som likväl måste anpassa sina respektive biljettsystem till den nya nationella biljett- och betalstandard, BoB. Ett sätt som presenteras för att minimera administrationen är att RKM:erna gör en gemensam ansökan för att söka de avsatta medlen, denna möjlighet ställer sig Region Gävleborg positiv till.

Även att Trafikverket inte definierat vad som menas med *"högst potential"* gällande om de avsatta medlen inte räcker till och att Trafikverket då ska prioritera de åtgärder som innehåller högst potential till att uppnå en ökad tillgång till kollektivtrafikens biljetter och som är mest koordinerade mellan RKM:erna utgör en risk för de mindre RKM:erna. Om det är stora volymer av resenärer som anses med högst potential riskerar därmed de mindre RKM:erna, framförallt i de mer glesbefolkade delarna av Sverige, att få stå tillbaka och få en mindre del eller bli utan medel. Detta trots att det kanske är dessa RKM:er som har störst behov av att få tillgång till medel för att kunna utveckla sina biljettsystem och kunna bli en del av det nationella biljettsystemet, ett biljettsystem där hela Sverige ingår.

Kommentarer

Nedan följer Region Gävleborgs kommentarer på Trafikverkets remiss gällande redovisning av regeringsuppdrag – Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter i sin helhet.

Budget

Regeringen har avsatt medel, 100 miljoner år 2022 och 100 miljoner år 2023, för att ersätta kostnader hos RKM:erna för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Region Gävleborg ställer sig positiv till det ekonomiska stödet då det ökar möjligheterna för RKM:erna att genomföra utvecklingen av sina biljettsystem. Att hälften av de avsatta medlen ska kunna betalas ut under år 2022 kan dock riskera att bli

problematiskt. Detta utifrån att svaren på denna remiss senast ska vara inkomna den 1 november 2022, att beslut sedan behöver fattas gällande författningsförslaget samt att ansöknings- och beslutsprocesser behöver genomföras. Region Gävleborg föreslår därför att medlen för år 2022 antingen ska vara möjliga att söka retroaktivt under 2023, eller att medlen för år 2022 fördelas ut till RKM:erna utifrån fördelningsnycklar alternativt att medlen skjuts ett år framåt i tiden.

Åtgärder för vilka statlig medfinansiering får beviljas

Författningsförslaget anger följande:

”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

Författningsförslaget anger följande:

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.”

En förutsättning för att en nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter ska bli möjlig är att alla RKM:ers biljettsystem är anpassade till den nationella biljett- och betalstandarden, BoB. Detta är en kostsam utveckling och flertalet RKM:er har idag en ansträngd ekonomisk situation på grund av minskade intäkter under pandemin samt högre kostnader förknippade till kraftigt ökade drivmedelspriser, vilket försvårar allokeringen av resurser till utvecklingen av RKM:ernas biljettsystem.

Då utvecklingen av samt anpassningen till den nya BoB-standarden, har pågått under ett antal år har flertalet RKM:er redan inlett denna utveckling. Flera RKM:er har hittills lagt ned betydande belopp för att anpassa och utveckla de regionala biljettsystemen till BoB-standarden i syfte att göra det enklare att resa med kollektivtrafiken samt att kunna utveckla kollektivtrafikens erbjudande till kund. Utvecklingen av komponenterna i de nya biljettsystemen görs i många fall parallellt, det vill säga att flertalet av alla åtgärder eller utökning av åtgärder redan

har påbörjats i någon form. Författningsförslaget anger att statlig medfinansiering får beviljas för nya åtgärder eller utökning av befintliga åtgärder dock under förutsättning att arbetet med de åtgärder eller utökning av befintliga åtgärder som medfinansieringen söks för inte har inletts innan beslut om medfinansiering har fattats. Frågan som uppstår är då när en utökning av befintlig åtgärd anses ha inletts? En *”befintlig åtgärd”* bör redan vara inledd eftersom den är just *”befintlig”*. Avsaknaden av en definition av när en befintlig åtgärd anses ha inletts skapar en otydlighet och osäkerhet samt försvårar och minskar möjligheten för RKM:erna att söka de avsatta medlen.

Eftersom RKM:erna inte får påbörja sin utveckling innan Trafikverket fattat sitt beslut krävs en effektiv hantering hos Trafikverket gällande beslut om medfinansiering beviljas eller ej, detta kan annars riskera att försena utvecklingen av RKM:ernas biljettsystem.

Ansökan och beslut

Författningsförslaget anger följande:

”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.”

Genom formuleringen *”Vilka kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av den statliga medfinansieringen beslutas i de enskilda fallen av Trafikverket.”*, uppstår en otydlighet för RKM:erna gällande vilka kostnader som Trafikverket kan komma att bevilja, det öppnar även upp för att ansökningarna inte behandlas likvärdigt utan att subjektiva bedömningar kan komma att ligga till grund för besluten.

Författningsförslaget anger följande:

”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.”

Tydliga inspel från både Sveriges Kommuner och Regioner samt Svensk Kollektivtrafik under genomförda samråd var att ansöknings- och uppföljningsförfarandet behöver vara enkla för att minimera administrationen. Detta är av stor vikt inte minst för storleksmässigt mindre RKM:er, vilka inte har personella resurser i samma omfattning som de större att hantera denna form av administration, men som ändå måste anpassa sina respektive biljettsystem till BoB-standarden. Utifrån Trafikverkets författningsförslag finns flera otydligheter vilka kan medföra oförutsägbarhet och risk att vissa RKM:er inte kommer kunna genomföra ansökan av medel. Formuleringen *”Den som ansöker om statlig medfinansiering ska på begäran av Trafikverket, inom den tid som verket bestämmer, lämna de uppgifter som behövs för prövningen.”* att det inte redan i författningsförslaget framgår hur lång tid RKM:erna har på sig skapar en oförutsägbarhet och svårigheter att planera personella resurser hos RKM:erna. I remissens avsnitt *”Stödordningens utformning”* sid. 15 framgår att *”Ansökan bör därför innehålla en utförlig beskrivning av de åtgärder som statlig medfinansiering söks för.”* även detta tyder på att ansökningsförfarandet inte kommer vara enkelt och därmed riskerar mindre RKM:er att missgynnas.

Region Gävleborg ställer sig dock positiv till möjligheten med en gemensam ansökan mellan RKM:er för att söka de avsatta medlen utifrån beskrivningen på sid. 15 *”Trafikverket föreslår därför att det ska vara möjligt för regionala kollektivtrafikmyndigheter att ansöka om statlig medfinansiering tillsammans.”* Detta kan vara en möjlighet att minska en del av den administrativa bördan för RKM:erna.

Författningsförslaget anger följande:

”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.”

Att utveckla de nya biljettsystemen är ett komplext arbete där flera komponenter (åtgärder) kan ha ett beroende till varandra i utvecklingsprocessen vilket gör det

svårt att säga exakt när en åtgärd kan vara slutförd. Att Trafikverket ska kunna besluta om när en åtgärd senast ska vara slutförd ses av Region Gävleborg som orealistisk. Om RKM:erna dessutom ska ansöka till Trafikverket om en förlängd frist går detta emot tidigare lämnade inspel om ett enkelt ansöknings- och uppföljningsförfarande.

Författningsförslaget anger följande:

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

Även i 10§ finns otydlighet, här behöver Trafikverket beskriva vilka prioriteringsgrunder man avser utgå ifrån om beloppen i inkomna ansökningar överskrider tillgängliga medel, detta för att minimera risken för subjektiva bedömningar.

I remissens avsnitt ”Prioritering mellan ansökningar” sid. 16 framgår dock att *”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.”

Trots denna beskrivning kvarstår otydligheten utifrån att Trafikverket inte definierat vad som menas med *”högst potential”*. Om det är stora volymer av resenärer som anses med högst potential riskerar därmed de mindre RKM:erna, framförallt i de mer glesbefolkade delarna av Sverige, att få stå tillbaka och få en mindre del eller bli utan medel. Detta trots att det kanske är dessa RKM:er som har störst behov av att få tillgång till medel för att kunna utveckla sina biljettsystem och kunna bli en del av det nationella biljettsystemet, ett biljettsystem där hela Sverige ingår.

Rapportering och uppföljning

Författningsförslaget anger följande:

”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.”

Region Gävleborg ser positivt på att tillsyn sker så att medlen i den statliga medfinansieringen används till vad syftet anger. Dock öppnas det även i 11§ samt 12§ upp för en oförutsägbarhet vad gäller Trafikverkets kommande administrativa krav på RKM:erna då inte omfattningen framgår vad gäller kraven på rapportering och uppföljning. Det framgår ej heller hur lång tid RKM:erna kommer ha på sig att inkomma med en slutrapport.

Avgränsningar

Då Trafikverkets tid för att genomföra uppdraget var kort (Trafikverket fick uppdraget av Regeringen den 21 april 2022 och uppdraget skulle redovisas 30 juni 2022) är det förståeligt att avgränsningar behöver göras. Utifrån tidigare kommentarer och vikten av att hålla ansöknings- och uppföljningsförfarandena enkla är det dock anmärkningsvärt att Trafikverket ålägger RKM:erna att säkerställa att deras hantering av medlen är förenlig med EU:s statsstödsregler. Om Trafikverket anser att tid inte funnits till att utreda hur RKM:erna ska hantera denna fråga, bör det även anses svårt för RKM:erna att ha tid och möjlighet till att utreda frågan. Region Gävleborg anser att det skulle vara fördelaktigt om Trafikverket inte beviljade medel till åtgärder vilka kan riskera att inte vara förenliga med EU:s statsstödsregler.

Hållbarhetsnämnden

Fredrik Åberg Jönsson
Hållbarhetsnämndens ordförande

Jan-Olof Friman
Trafik-, kultur- och folkhögskoledirektör