



Ert dnr: I2022/01472

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Jens Tångefjord

Remissvar angående Ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Värdet av kollektivtrafikupphandlingar i Sverige uppskattas till ca 45 miljarder kronor.

Sammanfattning av promemorians förslag

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. Till detta är för 2022 är 100 miljoner kronor avsatta medel och för 2023 även där 100 miljoner kronor.



Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Trafikverket fick mycket kort tid på sig att genomföra utredningen (från slutet av april 2022 till sista juni 2022) så vi ställer oss frågande till varför det då behövs en så pass lång remisstid som till den första november, och varför det istället inte genomförs en snabbremissrunda. Risken med nuvarande tidplan med sista datum för remiss, sammanställning av remissvar, regeringsbeslut, ansökningsprocess och bedömning av inkomna ansökningar och utbetalning av avsatta medel, är att de avsatta medlen för 2022 på 100 miljoner kronor inte kommer att hinna användas eftersom det i utredningen går att utläsa om avsatta medel för 2022 kan överföras till 2023. Vi anser därför att det här är en orealistisk tidplan och att branschen härigenom riskerar att tappa möjligheten till 100 miljoner kronor i stöd. Därför föreslår vi att hela tidplanen förskjuts ett år framåt, dvs 2023/2024.

Vi konstaterar också att det finns en hög risk att hanteringen av dessa medel överskrider nyttan om ansökningsförfarandet är för komplicerat. Det kommer dessutom att bli både svårt och resurskrävande för Trafikverket att först bedöma olika ansökningar, att särskilja på det regionala samt nationella uppdraget och därefter göra en effektbedömning av genomförandet.

Vårt förslag är därför att hela processen istället görs enkel genom att tillgängliga medel fördelas enligt den fördelningsmodell som Samtrafiken i Sverige AB skickade in till Trafikverket i maj 2022 som inspel i den då pågående utredningen. Fördelningsmodellen är utan krav på motfinansiering, men RKM skall redovisa till vilka aktiviteter som de statliga medlen använts. Denna återfinns som Bilaga 1.

Vi tycker också att utredningens förslag om att det inte ska vara möjligt att söka stöd för åtgärder som ligger i förslagets riktning, men som redan är påbörjade av RKM, är felaktigt. Detta är i praktiken också omöjligt att tillmötesgå eller så blir det olika mer eller mindre konstlade sätt att kringgå kravet. Alla RKM arbetar redan med implementationer av biljettsystem baserat på den rådande biljettstandarden BoB och branschens andra samarbetsorganisation, Samtrafiken i Sverige AB, arbetar med att Resplus RKM biljetter även skall följa BoB-standarden. Vi föreslår därför att stödet kan omfatta redan påbörjade aktiviteter så länge dessa uppfyller utredningens krav för ekonomiskt stöd. Vi ser också att dessa medel också får användas kalenderåret efter ansökan.

Trafikverket konstaterar i sina medskick att Sverige saknar en nationell myndighet med ansvar för kollektivtrafik samt att Kollektivtrafiklagen saknar uppdrag om nationell samordning. Därför föreslår Trafikverket att den föreslagna paragrafen §12a skulle bidra till att driva på och ge kontinuitet i arbetet med 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.”

Svensk kollektivtrafik anser inte att regering och riksdag ska kunna tvinga RKM:erna att finansiera statliga insatser. Istället anser vi att staten ska ersätta RKM för nationella, och därmed statliga, insatser som inte är frivilliga.

Avslutningsvis ser Svensk Kollektivtrafik positivt på regeringens vilja att öka den nationella tillgängligheten för kollektivtrafikens biljetter. I vissa avseenden är detta redan något som branschen på eget initiativ jobbat med under flera år, men avsaknaden av ekonomiska medel har varit en hämsko.



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Därför ser vi det som angeläget att branschen ges tillgång till de avsatta medlen utan dröjsmål och ställer oss därför med ovanstående resonemangs reservationer, bakom denna grundidé.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

JOHAN WADMAN

VD



Bilaga 1

Hur ska medlen fördelas?

Sveriges offentliga kollektivtrafik är organiserat i 21 regionala myndigheter som har mycket olika förutsättningar för att bedriva sin verksamhet. Det är därför svårt att hitta en rimlig och på något sätt rättvis fördelning. Det är också väldigt olika hur långt respektive RKM har kommit i sin utveckling av biljettsystem och hur mycket de behöver skrotas och hur mycket merutveckling som behövs för att nå de nationella ambitionerna.

I det följande presenteras tre alternativa förslag till fördelning.

Alternativ 1

Den totala summan delas lika mellan de 21 regionala myndigheterna. Dvs respektive RKM ansöker om totalt 9,52 mkr (4,76 mkr 2022 och 4,76 mkr 2023).

Fördelar	Nackdelar
Enkelt	Ringa effekt hos de stora RKM
Små RKM kan vara i stort behov av extra medel	

Alternativ 2

Den totala summan delas i förhållande till resandevolym. Då skulle de tre RKM med storstäder ha 83,3% (167 mkr) av totalen och de 18 övriga dela på 16,7% (33 mkr).

Fördelar	Nackdelar
Enkelt	Flertalet RKM får så lite medel att det inte ger någon effekt inom regionerna
De stora RKM får medel som gör skillnad och kan därmed leda utvecklingen och ta ansvar för den nationella utvecklingen	

Alternativ 3

En kategorisering i tre kategorier RKM, stora, mellan och vanliga.

3 stora RKM (SL, Västtrafik och Skånetrafiken)

Dessa är till karaktären att de har stor kapacitet till egen utveckling och förvaltning av olika verksamhetssystem. För att statliga bidrag skall göra någon skillnad måste de vara tillräckligt stora för att göra någon markant skillnad i verksamheten. Samtidigt behöver de inte på samma sätt kostnadstäckning för allt eftersom det redan sker och mycket redan har skett respektive organisation.

Förslaget till fördelning är 30 mkr/RKM = totalt 90 mkr



2022-09-29

2 mellan RKM (UL och Ötraf)

Dessa är till karaktären att de oftast har kapacitet att göra behovsanalys och kvalitativa upphandlingsunderlag på egen hand. Däremot har de begränsad kapacitet att idka egen utveckling.

Förslaget till fördelning är 10 mkr/RKM = totalt 20 mkr

16 övriga RKM

Övriga RKM har ofta liten kapacitet att analysera och än mindre utveckla system på egen hand. Därför går de ofta ihop i olika kluster för att hantera sådana frågor. Denna grupp är samtidigt den som ett statligt bidrag kanske betyder mest för.

Förslag till fördelning är ca 5,6 mkr/RKM = totalt 90 mkr

Jämförelse av alternativen

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
I mkr över 2 år	Lika	Volym	Kategorier
Stockholms	9,5	103,7	30
Västra Götalands	9,5	43,8	30
Skåne	9,5	19,1	30
Uppsala	9,5	5,7	10
Östergötlands	9,5	3,9	10
Jönköpings	9,5	2,4	5,6
Hallands	9,5	2,2	5,6
Södermanlands	9,5	2,1	5,6
Gävleborgs	9,5	2,0	5,6
Västerbottens	9,5	1,9	5,6
Västmanlands	9,5	1,8	5,6
Värmlands	9,5	1,5	5,6
Kalmar	9,5	1,5	5,6
Dalarnas	9,5	1,5	5,6
Örebro	9,5	1,4	5,6
Västernorrlands	9,5	1,4	5,6
Norrbottnens	9,5	1,2	5,6
Blekinge	9,5	1,1	5,6
Kronobergs	9,5	1,0	5,6
Jämtlands	9,5	0,8	5,6
Gotlands	9,5	0,1	5,6