

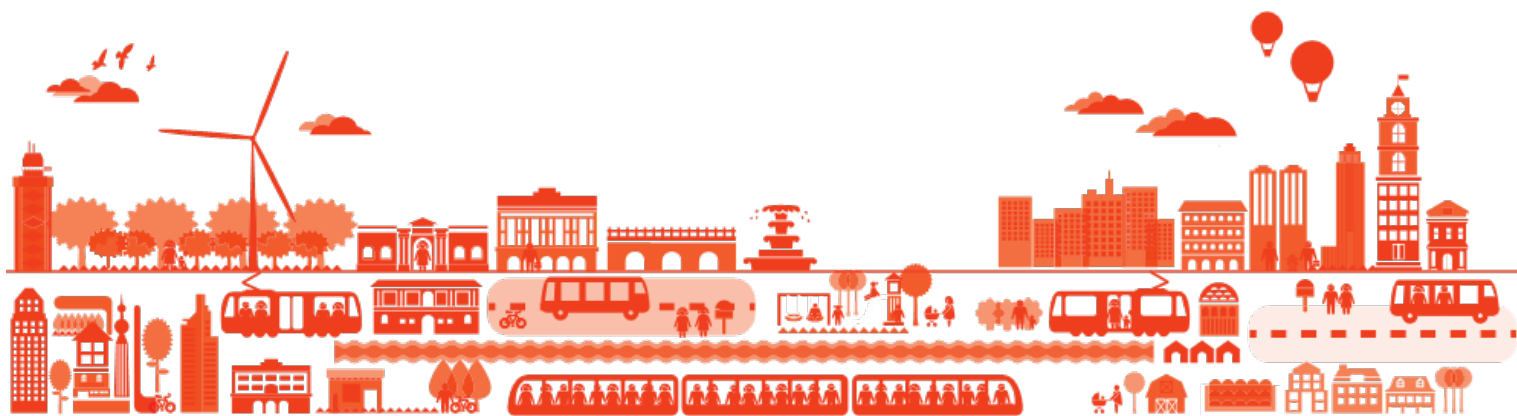


K2 WORKING PAPER 2022:6

# Konkurrens och kommunal kompetens

Det offentliga möjligheter i relation till marknaden för mobilitetstjänster

Håkan Burden och Susanne Stenberg



Datum: oktober 2022  
ISBN: 978-91-89407-13-8  
Tryck: Media-Tryck, Lund

De slutsatser och rekommendationer som uttrycks är författarnas egna och speglar inte nödvändigtvis K2:s uppfattning.

K2 WORKING PAPER 2022:6

# **Konkurrens och kommunal kompetens**

Det offentligas möjligheter i relation till marknaden för mobilitetstjänster

**Håkan Burden och Susanne Stenberg**

# Innehållsförteckning

|   |           |
|---|-----------|
| Förord.....   | 3         |
| Sammanfattning.....   | 4         |
| <b>1. Får en kommun verkligen finansiera samåkning? .....</b>                     | <b>5</b>  |
| <b>2. Konkurrensrätt och marknaden.....</b>                                       | <b>7</b>  |
| 2.1. EU och marknadsbegreppet .....   | 7         |
| 2.2. Den relevanta marknaden som verktyg.....                                     | 8         |
| <b>3. Den kommunala kompetensen .....</b>   | <b>10</b> |
| 3.1. Speciallagstiftning.....   | 10        |
| 3.2. Den allmänna kompetensen .....   | 10        |
| 3.3. Bredband är numera en kommunal kompetens .....                               | 11        |
| 3.4. Ligger det inom den kommunala kompetensen att finansiera ny mobilitet?... 11 |           |
| <b>4. Mobilitetstjänster .....</b>  | <b>13</b> |
| 4.1. Kollektivtrafik är definierat enligt lag.....                                | 13        |
| 4.2. Taxi och kollektivtrafik som marknader .....                                 | 13        |
| 4.3. Mobilitetstjänster saknar legaldefinition.....                               | 14        |
| 4.4. 'Policy maker' respektive 'policy stakeholder'.....                          | 15        |
| <b>5. Från forskning till en marknad för mobilitet .....</b>                      | <b>16</b> |
| 5.1. Forskning.....   | 16        |
| 5.2. Utveckling.....  | 17        |
| 5.3. Upphandling .....  | 17        |
| 5.4. Marknad .....  | 19        |
| <b>6. Nationella myndigheter är ett stöd .....</b>                                | <b>20</b> |
| <b>7. Avslutande ord.....</b>   | <b>21</b> |

# Förord

Projektet Policylab Systemomställning Kollektivtrafik ingick i Vinnovas pilotsatsning på systeminnovation 2022. Målsättningen var att pågående eller avslutade forskningsprojekt inom hållbar mobilitet skulle komplettera sitt arbete för att identifiera hinder och möjligheter och därmed påskynda implementeringen av innovativa mobilitetslösningar på bred front. Ett av projektets arbetspaket fokuserade på upplevda legala hinder för kommuner att stötta nya mobilitetstjänster utöver kollektivtrafik, det arbetet presenteras i den här rapporten.

Vårt arbete relaterar till K2:s insatser att hitta nya roller för kollektivtrafiken [1] och framtagandet av en ny forskningsagenda tillsammans med Rådslaget för hållbar omstart [2]. I det arbetet lyfts frågor om vad kollektivtrafik kan omfatta samt vad kollektivtrafikmyndigheternas roll kan eller borde vara för att främja innovation av nya mobilitetstjänster, vilket i sin tur knyter an till kommunernas uppdrag och mandat. Våra slutsatser är en del av hur de frågorna kan besvaras då vi ser att det finns ett stort utrymme för kommuner och deras utförarbolag att engagera sig i framtagandet av en marknad för mobilitetstjänster. Men vårt bidrag kan också ses som en kommentar på hur frågorna ställts och hur frågeställningarna påverkar vilket handlingsutrymme man ser för de olika aktörerna inom mobilitet. Vi vill med vårt bidrag därmed bidra till diskussionen om hur privata och offentliga aktörer tillsammans kan skapa nya förutsättningar för ett hållbart resande utifrån ett policy-perspektiv.

Under arbetets gång har vi haft förmånen att få diskutera de legala utmaningar som uppstått kring nya mobilitetslösningar tillsammans med representanter från IVL Svenska Miljöinstitutet, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, K2, Freelway, Ruter med flera. Vi har även diskuterat våra resultat och funderingar med representanter från Konkurrensverket och Upphandlingsmyndigheten. Stort tack till er alla! Det är en självklarhet men ändå värt att poängtera att vi som författat rapporten är ensamt ansvariga för innehållet och ingen annan kan lastas för eventuella felaktigheter.

Göteborg, oktober 2022

*Håkan Burden och Susanne Stenberg*

RISE Research Institutes of Sweden

# Sammanfattning

Ligger det inom den kommunala kompetensen att finansiera nya mobilitetstjänster?

Ja, principen är att offentliga aktörer får åtgärda marknadsmisslyckanden men inte hämma eller snedvrída marknaden. Finns det inte en marknad för en viss typ av mobilitetstjänster får det offentliga agera för att åtgärda det. Att det kan finnas kommersiella aktörer som på sikt vill etablera en marknad spelar ingen roll. Det är marknaden här och nu som man utgår från. Frågan om kommuner kan främja nya mobilitetstjänster är därför i stor utsträckning något kommunerna själva rör över.

En kollektivtrafikmyndighet kan till exempel ägna sig åt mobilitetstjänster. Tjänsterna går att bedriva i kommunal regi eller genom offentlig upphandling, forskning eller riktad utveckling och man kan skriva in det i den regionala myndighetens uppdrag och sätta en budget på hur mycket det får kosta. Men, bara för att det går måste man inte. En kommun kan välja att prioritera skola och omsorg i stället, eller simbassänger och bibliotek.

Till skillnad från den regionala myndighetens roll är det däremot svårt att ändra på vad kollektivtrafik ska vara – kollektivtrafik som koncept bestäms på EU-nivå. En svensk legaldefinition av kollektivtrafik måste därför stämma överens med den som EU bestämt.

Men, om man som kommun vill främja nya mobilitetstjänster behöver man inte hantera dem som om de vore kollektivtrafik. Tvärtom. Det kan vara enklare om de inte behandlas som kollektivtrafik. Det ger andra förutsättningar och villkor vid upphandling, vilket både är en möjlighet och en utmaning. Där det finns etablerade villkor och processer för att upphandla kollektivtrafik råder en osäkerhet om desamma för mobilitetstjänster. Därför kan det löna sig att gå vägen från piloter till upphandling med hjälp av olika utvecklande insatser där samtliga parter lär sig vad en specifik mobilitetstjänst bör vara och under vilka förutsättningar den kommer till sin rätt. Därur kan man sedan utforma de första stegen mot upphandling och på sikt kanske till och med en fri marknad för mobilitetstjänster.

Våra slutsatser är inte bundna till mobilitet på landsbygd. Eller till mobilitet överhuvudtaget även om det var vår utgångspunkt. För mobilitet i städer kan det vara mer komplext att bedöma den relevanta marknaden, vilket också kan gälla för andra tjänster i andra kontexter. Det centrala budskapet är att det ska framgå i de offentliga verksamheternas uppdrag att man ska bedriva tjänsten och att verksamheten inte får hämma eller snedvrída marknaden.

# 1. Får en kommun verkligen finansiera samåkning?

Sedan Mobility-as-a-Service introducerades som begrepp har en återkommande utmaning varit i vilken utsträckning kommunala aktörer ska bedriva eller finansiera nya mobilitetstjänster [3]. Projektet Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd KollaKoll [4], har undersökt om det går att skapa bättre förutsättningar för fler att resa på landsbygden genom att kombinera kollektivtrafik med samåkning. Upplägget har utvärderats genom fyra piloter – DalMaaS, KomILand, Hämta och Mobilsamåkning i Broddetorp. En slutsats från projektet har varit att det är oklart i vilken utsträckning kommuner har möjlighet att finansiera andra mobilitetstjänster än kollektivtrafik [5].

Projektet Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden har därför undersökt frågan om kommunernas handlingsutrymme i relation till marknaden för mobilitetstjänster [6]. Två konkreta frågeställningar som ställts utifrån projektresultaten är:

**Fråga 1:** Får en kollektivtrafikmyndighet bara ägna sig åt att upphandla bussar, tåg, spårvagnar och färjor, eller kan kollektivtrafiken utvidgas till att även omfatta en samåkningstjänst?

**Fråga 2:** Finns det anledning att omdefiniera kollektivtrafikens roll till följd av teknikutvecklingen, nya typer av mobilitetstjänster, förändrade förväntningar från medborgarna eller något annat?

Frågorna kan förstås utifrån att kollektivtrafik ingår i den kommunala kompetensen enligt lag, det vill säga är något som kommuner ska bedriva. Om annan mobilitet, såsom samåkning eller hyrcyklar, också kan klassas som kollektivtrafik så skulle det vara enklare att motivera att man som kommun eller region bedriver den sortens verksamhet. Men man behöver inte gå över ån efter vatten, det finns andra sätt. Det stämmer att kollektivtrafik är något som kommuner och regioner ska bedriva enligt lag, men lagen ger också andra möjligheter så länge man befinner sig inom EUs ramar för konkurrensrätten.

Vi har använt tre huvudsakliga aktiviteter för att undersöka det kommunala handlingsutrymmet i relation till främjandet av mobilitetstjänster – intervjuer med representanter som kan anses vara experter i relation till ämnet, en analys utifrån de regelverk och rättsfall som reglerar det kommunala handlingsutrymmet och den fria marknaden samt öppna möten där vi presenterat vår frågeställning, analys och diskuterat relevansen för framväxten av nya mobilitetstjänster. Syftet med intervjuerna har varit att fånga upp vad som anses problematiskt och möjligt i relation till mobilitetstjänster och det offentliga handlingsutrymmet. De intervjuade representerar politiker och tjänstemän som arbetar aktivt med kollektivtrafik på regional nivå, utförarbolag, privata mobilitetsaktörer, forskare samt två myndigheter. Utifrån intervjuerna har vi valt vilka rättsliga regler och begrepp vi ska fokusera på i vår analys.

Den legala analysen har utgått från tre centrala begrepp:

- Marknadsbegreppet [7], som det används i konkurrenslag (2008:579) och EUs konkurrenslagstiftning.
- Den allmänna kommunala kompetensen, så som den definieras i kommunallag (2017:725), andra kapitlet, tillsammans med betydande rättsfall.
- Kollektivtrafiken, utifrån lag (2010:1065) om kollektivtrafik samt proposition 2009/10:200 som i sin tur utgår från EUs förordning om kollektivtrafik [8].

Vi har slutligen använt oss av öppna möten för att diskutera våra slutsatser. Det första mötet hölls halvvägs genom projektet för att stämma av analysen så som den såg ut då samt sondera i vilken riktning det fortsatta arbetet borde ta. Det andra mötet hade som huvudsakligt syfte att presentera den slutgiltiga analysen samt diskutera dess implikationer för framtida initiativ. På så sätt har vi kunnat stämma av att vår analys av de legala utmaningarna överensstämmer med de utmaningar som uppstått i arbetet med nya mobilitetstjänster. De öppna mötena har också möjliggjort en diskussion kring hur vi ser på möjligheterna. Till våra öppna möten har vi bjudit in de som vi intervjuat samt personer med liknande uppdrag men som representerar andra organisationer.

Även om vi är väldigt tacksamma för att vi fått intervjua experterna och hålla möten med så kompetenta personer är slutsatserna i rapporten våra. Och därmed också eventuella felaktigheter eller missförstånd.



## 2. Konkurrensrätt och marknaden

Den svenska konkurrensregleringen utgår från Europeiska Unionens begrepp om den relevanta marknaden. Marknadsbegreppet, som består produktmarknaden och den geografiska marknaden, kan användas för att bedöma ifall två tjänster är att betrakta som likvärdiga.

### 2.1. EU och marknadsbegreppet

Begreppet relevant marknad är inte definierat i ett direktiv eller förordning. Det är istället kommissionen som publicerat begreppet genom ett tillkännagivande i EUs officiella journal [7]. Samtliga citat i det här avsnittet är tagna från journalen.

Produktmarknaden består av de produkter och tjänster som är utbytbara med varandra,

"En relevant produktmarknad omfattar alla varor eller tjänster som på grund av sina egenskaper, sitt pris och den tilltänkta användningen av konsumenterna betraktas som utbytbara."

Den geografiska marknaden är i sin tur det område där lika konkurrensvillkor gäller,

"Den relevanta geografiska marknaden omfattar det område inom vilket de berörda företagen tillhandahåller de relevanta produkterna eller tjänsterna, inom vilken konkurrensvillkoren är tillräckligt likartade och som kan skiljas från angränsande geografiska områden framför allt på grund av väsentliga skillnader i konkurrensvillkoren."

Definitionen av marknad har nyss utretts och kan komma att ändras, bland annat för att bättre återspegla digitala marknader och marknader under snabb utveckling [9]. Här finns också öppningar att EUs Green Deal på sikt kan införa aspekter kopplade till hållbarhet att ta hänsyn till i relation till tjänsters egenskaper eller hur produkter tillverkas [10]. Men tills annat anges är det alltså definitionen publicerad i EUs officiella journal som gäller för att undersöka den relevanta marknaden.

## 2.2. Den relevanta marknaden som verktyg

Marknadsbegreppet är inte en teoretisk övning utan ett verktyg, bland annat inom konkurrensrätten.

Utifrån definitionen av den relevanta marknaden kan man göra en analys av konkurrensvillkoren för att se om man är på samma geografiska marknad. Här är nationsgränser eller andra gränsdragningar inte intressant. För vissa marknader är Öresundsregionen i vid bemärkelse en marknad medan andra marknader gör stor skillnad på Lomma och Malmö eller Möllevången och Ströget. För att veta den relevanta marknaden måste vi göra en analys för varje tjänst eller produkt. Konkurrensvillkoren för att sälja falafel kan skilja sig från de som gäller för lådcyklar beroende på var inom EU vi befinner oss, bara för att ta två exempel.

Hur kan vi då avgöra om man är på samma produktmarknad som en annan tjänst eller produkt? Det finns två principer som kan användas för att se om två tjänster befinner sig på samma marknad, utbytbarhet på efterfrågesidan respektive utbudssidan. För utbytbarhet på efterfrågesidan är frågan om priset på en vara eller tjänst ökar, skulle kunderna välja en annan vara eller tjänst då? Om de gör det i sådan utsträckning så att tappet i kunder och därmed omsättning får större konsekvens på lönsamheten än prishöjningen ökar produktmarknadens omfattning. Båda produkterna befinner sig då på samma marknad utifrån efterfrågan:

”Ett praktiskt exempel på detta test kan man få genom att se hur det skulle tillämpas på en koncentration av till exempel läskedrycksföretag. I ett sådant ärende skulle man behöva fastställa huruvida läskedrycker med olika smak tillhör samma marknad. I praktiken skulle man behöva ställa frågan om de som köper smak A skulle gå över till andra smaker om priset på smak A varaktigt ökade med 5 %-10 %. Om ett tillräckligt antal konsumenter skulle gå över till, låt oss säga, smak B i en sådan omfattning att prisökningen på smak A skulle bli olönsam till följd av den minskade försäljningen, skulle marknaden omfatta åtminstone smakerna A och B. Processen skulle behöva upprepas för andra tillgängliga smaker tills en uppsättning produkter har identifierats för vilka en prisökning inte skulle medföra en tillräcklig substitution på efterfrågesidan.”

Det vill säga, om du höjer priset för att tjäna mer och dina kunder väljer konkurrenten i stället så du är tillbaka på samma inkomst som innan höjningen och då återfinns både din och konkurrentens produkt på samma efterfrågemarknad.

För utbytbarhet på utbudssidan är i stället fokus på om en producent kan byta utbud utan större investeringar eller risker. Om så är fallet är hela utbudet att betrakta som en produktmarknad.

“Ett praktiskt exempel på tillvägagångssättet vid utbytbarhet på utbudssidan när en produktmarknad skall definieras är papper. Papper tillhandahålls vanligtvis i många olika kvaliteter, från standardskrivpapper till högkvalitetspapper för exempelvis konstböcker. Ur efterfrågesynvinkel kan olika papperskvaliteter inte användas för samma sak, dvs. man kan inte använda papper av lägre kvalitet för en konstbok eller högkvalitetspublikation. Pappersfabriker är emellertid beredda att tillverka de olika kvaliteterna och tillverkningen kan ställas om till försumbara kostnader och på kort tid. Om det inte finns några särskilda distributionsproblem kan papperstillverkarna därför konkurrera om order på de olika kvaliteterna, särskilt om beställningarna görs i tillräckligt god tid för att produktionsplanerna skall kunna anpassas. Under sådana omständigheter skulle kommissionen inte definiera en avskild marknad för varje papperskvalitet och varje användning. De olika papperskvaliteterna inkluderas i den relevanta marknaden och försäljningen av dem läggs samman för att ge en uppskattning av marknadens totala värde och volym.”

I klartext, om kostnaden för att ställa om din produktion mer än väl täcks av dina nya inkomster är både din gamla och din nya produkt på samma utbudsmarknad.

## 3. Den kommunala kompetensen

Man kan kortfattat säga att en kommun har två sorters kompetens, dels den som ges genom särskilda befogenheter, dels den allmänna kompetensen. Vi exemplifierar hur man kan se på kompetensen utifrån kommunala initiativ till utbyggnaden av bredband, för att sedan se på finansiering av ny mobilitet.

### 3.1. Speciallagstiftning

Till de särskilda befogenheterna räknas bistånd till de som är berättigade, turism, stöd till ungdomsorganisationer, kollektivtrafik med mera [11]. Dessa verksamheter kan i sin tur vara ytterligare reglerade vilket påverkar kommunernas ansvar och handlingsutrymme, såsom skyldigheter i relation till kollektivtrafiken. För kollektivtrafik är regionala kommuner (i dagligt tal regionerna) huvudansvariga men i samarbete med de lokala kommunerna inom regionens geografiska område.

När det finns specifik lagstiftning som beskriver en kommuns ansvar och handlingsutrymme är det enkelt att se vad en kommun ska eller får göra. Man ska tillhandahålla kollektivtrafik. När det inte finns en specifik reglering av vad kommuner ska göra får man falla tillbaka på kommunernas allmänna kompetens.

### 3.2. Den allmänna kompetensen

I grund och botten ska offentlig verksamhet utföras så nära medlemmarna som möjligt [12]. Det betyder att om inget annat anges är det kommunerna som kan göra det. Exempel på verksamheter som uttalat är någon annans uppgift är utrikespolitik och energimarknaden. Men när det inte finns en specifik regel som säger att man ska göra nåt (sjukvård) eller att man inte ska göra nåt (utrikespolitik) blir det svårare att avgöra vad man får göra. Till hjälp för att avgöra hur en kommun ska agera i sådana situationer finns det principer för den kommunala kompetensen [13]:

- Anknytning – Kommunal verksamhet ska komma kommunens medlemmar tillgodo och medlem är den som är skriven i kommunen eller har lagfart på en fastighet i kommunen.
- Lokalisering – Kommunen ska bedriva verksamhet inom sitt eget geografiska område. En kommun ska inte heller göra nåt som uttryckligen är nån annans uppgift, såsom utrikespolitik. Men det finns undantag för att delfinansiera statliga satsningar på järnväg eller ge bidrag till högskoleverksamhet om det kan anses gynna de egna medlemmarna.
- Retroaktivitet – Beslut med tillbakaverkande kraft som är till nackdel för medlemmarna får inte tas. Man kan alltså inte höja en avgift för musikskolan efteråt för att täppa till håll i budgeten.

- Självkostnad – En kommun ska inte gå med vinst på skattefinansierad verksamhet men har samtidigt rätt att ta ut ersättning för sina kostnader.
- Näringsverksamhet – En kommun får bedriva näringsverksamhet om den drivs utan vinstsyfte och syftar till att ge kommunens medlemmar allmännyttiga anläggningar eller tjänster.
- Likställighet - Alla medlemmar ska behandlas lika om det inte finns sakliga skäl för annat. Till exempel får man begränsa användandet av kommunala skattemedel för att stötta föreningslivet så att det bara gäller för ungdomsverksamheten.

Detta är principer vilket gör att varje kommun får göra en egen bedömning utifrån sin situation. Alingsås kommun bedriver ett tvätteri, Göteborg en nöjespark och Hässleholm tillhandahåller bredband. Vad en kommun väljer att göra utifrån den allmänna kompetensen är alltså delvis en fråga om politisk vilja och prioriteringar. Och därmed ytterst vad medlemmarna anser motsvarar deras behov. Samt en dialog med kommersiella aktörer för att inte hämma eller snedvrída marknaden.

Vi kan undersöka framväxten av praxis kring den allmänna kompetensen genom att titta på kommunala initiativ till bredbandsutbyggnad.

### 3.3. Bredband är numera en kommunal kompetens

Får kommunen bedriva utbyggnad av bredband, när det finns företag som erbjuder att installera fiber och bredbandstjänster i närliggande kommuner? Eftersom det inte finns en lag specifikt för kommunal bredbandsutbyggnad får de allmänna reglerna för kommunal kompetens vägleda tillsammans med en analys av den relevanta marknaden.

Idag anses att bredband kan ingå i kommunal kompetens, även om det fortfarande finns oklarheter [14]. Det finns två rättsfall som tydliggjort den slutsatsen: det har genom laglighetsprövningar blivit klart att det ingår i allmän kommunal kompetens att bedriva och tillhandahålla bredband [15] och att utbyggnad och underhåll av bredbandsnät var av allmänt intresse [16]. En kommun får dock inte utestänga privata aktörer från att etablera bredband i kommunen genom att kategoriskt neka dem markavtal [17].

Så vår slutsats är att en kommun får ta initiativet för att etablera nya tjänster och produkter inom sin geografi – kommuner kan öppna nya marknader. Men man får inte stänga ute privata aktörer när de väl sett potentialen och är beredda att följa efter. Och när marknaden är mogen ska kommunen välja att prioritera mer angelägna områden.

### 3.4. Ligger det inom den kommunala kompetensen att finansiera ny mobilitet?

I relation till mobilitet finns en intressant dom angående Skelleftebuss. De får inte bedriva beställningstrafik längre, även om bolaget anser att verksamheten är en följd av överskott från kollektivtrafiken []. I motiveringen hänvisar domstolen till att antalet kommersiella aktörer i Skellefteå som erbjuder beställningstrafik är betydligt färre än i Östersund, även om Östersund har färre invånare, ”Jämförelsen visar att det är högst sannolikt att det finns

utrymme för ytterligare etablering av beställningstrafik i Skellefteå, för det fall Skelleftebuss upphör med beställningstrafiken”. Däremot får Skelleftebuss fortsätta att anordna resor där kommunen är beställare.

Principen här är att offentliga aktörer får åtgärda marknadsmisslyckanden [19] men inte främja enskilda aktörer [13]. Finns det inte en marknad för en viss typ av mobilitetstjänster kan det offentliga åtgärda det, så länge det inte snedvrider eller hämmar marknaden. Fallet med Skelleftebuss visar just på hur det kommunala bolaget ansågs hämma marknaden – i Östersunds kommun finns inget kommunalt bolag på marknaden men fler privata bolag jämfört med i Skellefteå kommun. Enligt domstolen förklaras det med att det kommunala bolaget har snedvridit marknaden.

Om det inte finns en marknad för en viss tjänst är situationen annorlunda. Bara för att ett företag på sikt vill påbörja en verksamhet betyder inte det att marknaden finns. Det är det faktiska utbudet av tjänster och produkter som ska beaktas.

När det kommer nya tjänster eller uppstår nya situationer finns det många gånger inte någon särskild regel som gäller för just detta nya. Ett talande exempel är att det länge var oklart om bredband kan ingå i den kommunala kompetensen. Idag är det klargjort – kommuner får etablera bredband men inte utestänga privata aktörer från marknaden. På samma sätt kan mobilitetstjänster vara en verksamhet som bedrivs och finansieras av kommuner tills det finns en kommersiell marknad som löser behovet. Då kan kommunerna prioritera att lägga sina skattemedel på mer angelägna områden och låta privata aktörer stå för utbudet av mobilitetstjänster. Det har nu blivit dags att detaljera vad som menas med mobilitetstjänster.

## 4. Mobilitetstjänster

Utgångspunkten för vår undersökning har varit en vilja från olika aktörer att omdefiniera vad kollektivtrafik är för att på så sätt utöka utbudet av mobilitetstjänster. I det här avsnittet ger vi definitionerna av mobilitetstjänster som de står i lagen samt vår syn på vad det får för konsekvenser.

### 4.1. Kollektivtrafik är definierat enligt lag

Kan vi omdefiniera kollektivtrafik till att omfatta fler tjänster? Begreppet kollektivtrafik är definierat enligt lag [20], det finns en så kallad legaldefinition av vad kollektivtrafik är. Den svenska lagen hänvisar till EUs definition “persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering” [8].

Enligt EU:s kollektivtrafikförordning har behöriga myndigheter befogenhet att ingå avtal om allmän trafik eller besluta om allmänna bestämmelser för att upprätthålla

”kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor” [8].

Allmän trafikplikt är alltså ett exempel på när det offentliga får åtgärda ett marknadsmisslyckande – här funkar inte marknaden om inte det offentliga bidrar, enligt EU. Det är också värt att notera att definitionen av kollektivtrafik bestäms på EU-nivå, eller, det ligger utanför den kommunala kompetensen att definiera kollektivtrafik. Däremot är det enligt lagen om kollektivtrafik de regionala kommunernas skyldighet att organisera utbudet av kollektivtrafik enligt det trafikförsörjnings program man ska ta fram.

### 4.2. Taxi och kollektivtrafik som marknader

Vi menar att det är relevant att jämföra legaldefinitionen av kollektivtrafik med legaldefinitionen av taxi för att undersöka respektive marknad:

”Med taxitrafik avses trafik som bedrivs yrkesmässigt med personbil eller lätt lastbil och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transport av personer” [21].

En viktig skillnad mellan de två tjänsterna kollektivtrafik och taxitrafik är då dels att taxitrafik inte ges kontinuerligt, det vill säga inte går med en viss periodicitet eller enligt tidtabell, dels kan nekas en resenär om man t.ex. redan har en betalande passagerare.

Ett annat sätt att jämföra tjänsterna är att se dem som efterfråge- respektive utbudsmarknader.

Skulle en mindre prisökning, säg 5%, göra att resenärer bytte från kollektivtrafik till taxi (eller tvärtom)? Om så är fallet är kollektivtrafik och taxi att anse som utbytbara utifrån efterfrågan. Om en tillhandahållare kan byta från att erbjuda kollektivtrafik till att erbjuda taxi (eller tvärtom) med minimala investeringskostnader är tjänsterna också utbytbara från ett utbudsperspektiv.

Givet att en bussbiljett kan kosta 35kr och samma resa med taxi skulle kosta uppemot 300kr skulle det krävas betydligt större höjningar av bussbiljettens kostnad än fem till tio procent för att resenären skulle se kollektivtrafik och taxi som jämförbara tjänster. Ur ett konsumentperspektiv är de olika marknader. Men ett taxibolag kan mycket väl bedriva kollektivtrafik om chaufförer och fordon har rätt tillstånd, precis som att ett kollektivtrafikbolag skulle kunna bedriva taxi. Ett taxibolag kan därför erbjuda sig att utföra både kollektivtrafik och taxiverksamhet utan större risker eller investeringar.

Tjänsterna kan alltså vara på olika marknader beroende på om man ser på utbudet eller efterfrågan av dem.

### 4.3. Mobilitetsjänster saknar legaldefinition

Det finns ingen juridisk definition av mobilitetstjänst i allmänhet eller samåkningstjänst i synnerhet [22]. Det finns däremot aspekter att ta hänsyn till, såsom:

- Information om tjänsten, det vill säga någon form av (digital) plattform som informerar om pris, när det går resor, vart de går osv.
- Resorna i sig.
- Överenskommelser om fördelning av kostnader och ersättning samt verktyg för att sköta transaktioner mellan aktörer i tjänsten.

En nackdel med att mobilitetstjänster inte regleras av lag och saknar en legaldefinition är att det inte framgår vem som ska ansvara för tjänsterna eller vad de ska uppfylla. Men det kan enligt vår mening också vara en fördel. Kollektivtrafik är inte bara en fråga om att tillhandahålla en tjänst ”fortlöpande och utan diskriminering”. Fordon och förare ska uppfylla en rad krav som Transportstyrelsen tillser [23], såsom trafikillstånd för kollektivtrafik [24] och information till resenärer [25]. Ska man som privatperson vara en del av en samåkningstjänst kan det vara befriande att inte räknas som kollektivtrafikoperatör. Och som kommun slipper man bli besviken när privatpersoner inte levererar i relation till de kraven. I stället kommer en annan utmaning, nämligen att hitta de krav och behov som är rimliga i relation till den aktuella tjänsten.

Det innebär också att det kan uppstå stora risker eller behov av investeringar om en samåkningsgrupp ska bedriva kollektivtrafik, för dem är kollektivtrafik och samåkning två olika marknader. Ett taxibolag kan däremot tänkas utföra båda tjänsterna med



minimala risker eller investeringar. Om samåknigen då läggs ut för upphandling kan det mycket väl bli så att ett taxibolag vinner kontraktet. Samåkning och taxi är då på samma utbudsmarknad i det relevanta geografiska området.

Det är samtidigt viktigt att poängtera att tjänsterna är inte nödvändigtvis på samma marknad i en annan geografi. Även om Lisas Taxi bedriver samåkning längs med Ljusnan kan en kommun bedriva samåkning inom sin geografi längs med Ätran, givet att man inte hämmar eller snedvrider marknaden där. Man måste alltså göra analysen fall för fall.

#### 4.4. 'Policy maker' respektive 'policy stakeholder'

Sammanfattningsvis kan vi se att definitionen av kollektivtrafik bestäms på EU-nivå. Det är alltså inte en kommunal fråga att definiera vad som menas med kollektivtrafik. Däremot finns det öppningar för att definiera vad som menas med mobilitetstjänst. Här har aktörer som kommuner ett utrymme att själva definiera vad som avses och man har ett mandat att ändra policyn för vilka tjänster man vill erbjuda samt villkoren för dem.

Ett annat sätt att närma sig frågan är genom begreppen *policy maker* respektive *policy stakeholder*. En *policy maker* har mandat att göra policy. En *policy stakeholder* har ett intresse i relation till en viss policy. En kommun är alltså inte en *policy maker* i relation till definitionen av kollektivtrafik även om man har intressen i hur definitionen ser ut. I den situationen är kommunen en *policy stakeholder*. Däremot är kommunen en *policy maker* i relation till definitionen av mobilitetstjänster eller hur trafikförsörjningsprogrammet ser ut. Där har man inte bara ett intresse utan är även uttalat kompetent att bestämma över vad som ska ingå och förutsättningarna för trafiken.

Vår syn är att det är enklare som kommun att fokusera arbetet kring de frågor där man är *policy maker* eftersom man då kan forma verksamheten utifrån behoven och möjligheterna. Så mindre fokus på kollektivtrafikens roll och mer fokus på den kommunala verksamheten och organisation.

## 5. Från forskning till en marknad för mobilitet

I det här avsnittet vill vi redogöra för de insikter som framkommit under projektets gång om hur vi kan gå från enstaka piloter och försök till en marknad för nya mobilitetstjänster, se Figur 1 Från forskning till marknad.



Figur 1: Från forskning till marknad

### 5.1. Forskning

De frågeställningar som var startskottet för vårt arbete kom ifrån en sammanställning av olika forskningsinitiativ. Att utforska mobilitetstjänster genom forskningsfinansiering är beprövat och det finns flera nationella strategiska innovationsprogram samt andra finansiärer som man kan vända sig till för att utforska nya tjänster.

Utöver de försök som angavs i inledningen till rapporten kan vi nämna cykeluthyrning i Varberg. Där fanns det 2021 ett fåtal kommersiella uthyrare av cyklar. I samband med SMaRT-projektet [26] ville kommunen undersöka om besökare och kommunmedlemmar var villiga att använda cykel för att ta sig mellan stadskärnan och några av tätortens besöksmål [27]. De kommersiella aktörerna hyrde ut sina cyklar på halvdags- eller heldags-basis och kommunen valde därför ett pris som var betydligt billigare när cyklarna hyrdes för kortare stunder (i storleksordningen 15-45 minuter) och betydligt högre om cyklarna hyrdes i närheten av en halvdag. På så sätt ville man undvika att konkurrera med de kommersiella aktörerna. Innan lanseringen av det kommunala hyrcykelsystemet hade man också pratat med de kommersiella aktörerna om sitt upplägg och syftet med försöket. Inför 2022 valde en av de kommersiella aktörerna att erbjuda hyrcyklar per timme vilket gjorde att kommunen justerade sitt pris för att inte snedvrída marknaden. Under 2022 har även två elsparkcykeluthyrare gjort entré på marknaden och tagit marknadsandelar. I och med att projektet upphört är finansieringen för 2023 inte säkerställd. Den digitala

plattformen för bokning och betalning av cyklarna köptes in av en kommersiell leverantör medan cyklarna producerades av den lokala cykelfabriken.

Inom EU är utgångspunkten fri konkurrens på den gemensamma marknaden. Utgångspunkten är därför att offentlig finansiering i form av statsstöd inte är tillåtet utan måste vara motiverat av starka skäl, som att det finns ett marknadsmisslyckande. Det är samtidigt tydligt att forskning och utveckling går att finansiera med offentliga medel, för vilket det finns ett så kallat gruppundantag (General Block Exemption Regulation, GBER).

## 5.2. Utveckling

Vi har under våra intervjuer sett att vissa mobilitetstjänster finansieras med kommunala utvecklingsmedel. Det rimmar med hur regeringen definierade sina fyra strategiska områden för regional utveckling 2020, där transportsystemet var ett av områdena [28].

Enligt vår bedömning av möjligheten att använda kommunala utvecklingsmedel för att främja utvecklandet av nya mobilitetstjänster i relation till den allmänna kommunala kompetensen är det viktigt att:

- Tjänsten befinner sig inom de kommunala utvecklingsprogrammets mål.
- Det är möjligt för alla kommunmedlemmar att ta del av tjänsten.
- Det ska vara tydligt vad man ska uppfylla för att ta del av medlen så att andra sökande får en rättvis behandling.

Arbetet med att hantera den finansieringen kan göras av kollektivtrafikmyndigheten eller ett utpekad utförarbolag så länge det ingår i deras uppdrag [29] och inom ramen för kommunal kompetens samt att det finns en budget och andra resurser utpekade. Samtidigt får man inte hämma eller snedvrída marknaden.

Ett exempel på hur kommunala utvecklingsmedel används finns i Orsa kommun. Där har Skattunghbyn beviljats medel från Orsa kommun Bygdepeng Vindkraft för att bland annat utveckla och testa en samåkningstjänst [30].

## 5.3. Upphandling

Det finns två huvudsakliga sätt för en kommun att upphandla mobilitet. Det ena är att göra upphandlingen med stöd av lagen för kollektivtrafik, den andra är att göra en vanlig offentlig upphandling. I det första fallet får man en rad villkor för upphandlingen på köpet samtidigt som det finns en stor vana att hantera den sortens upphandlingar hos kommuner och kommersiella aktörer.

En speciell form av upphandling av kollektivtrafik är direkttilldelning. Det är en speciell form av offentlig finansiering av kollektivtrafik som är enklare att genomföra än offentlig upphandling. Direkttilldelning definieras i EUs direktiv om kollektivtrafik [8]. Där sätts vissa krav såsom att verksamheten får omfatta maximalt 300 000 km eller €1 000 000 på årsbasis. När det gäller ett avtal om allmän trafik som direkttilldelats ett litet eller

medelstort företag som bedriver trafik med högst 23 fordon får dessa tröskelvärden höjas på så sätt att direkttilldelning får ske när antingen det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än €2 000 000 eller när avtalet gäller kollektivtrafik på mindre än 600 000 km/år (Artikel 5.4). Men nationell lag måste inte tillämpa möjligheten med direkttilldelning.

Sverige har valt att inkludera direkttilldelning i lagen om kollektivtrafik. Men däremot begränsat hur stor direkttilldelningen får vara:

“Direktittdelning enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning är tillåten endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten” [20].

I lagen slår man också fast att “Behöriga myndigheter ska besluta riktlinjer för användning av sådan direkttilldelning som avses i 7 §” [20]. Det innebär att varje regional kollektivtrafikmyndighet har i uppgift att beskriva hur direkttilldelning ska göras.

I Sverige finns inte de generösare värdena för små- och medelstora företag, dels har man sänkt maxbeloppen så att det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till ett belopp motsvarande högst €500 000 samt att trafiken ska utföras med buss [31].

Vår analys visar att om man däremot tänker sig att tjänsten inte är att betrakta som kollektivtrafik finns det en rad alternativ. Lag (2016:1145) om offentlig upphandling (LOU) kan användas för att upphandla mobilitetstjänster om man vet villkoren för tjänsten – d.v.s. hur tjänsten ska definieras. Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna berör verksamhet inom området transporter. Lag (2016:1147) om upphandling av koncessioner reglerar hur upphandling kan ske i form av koncession [32].

Enklare regler för upphandlingar under EU:s tröskelvärden på det icke-direktivstyrda området gäller från 1 februari 2022. Reglerna är till för att ge utrymme åt de upphandlande organisationerna att själva utforma varje upphandling. Kravet på ett visst upphandlingsförfarande, till exempel förenklat förfarande, har tagits bort. Mer flexibilitet innebär samtidigt större krav på de upphandlande organisationerna att i upphandlingsdokumenten beskriva vad som gäller för den enskilda upphandlingen [33]. De nya, mer flexibla reglerna gäller inte för den kollektivtrafik som upphandlas enligt EUs kollektivtrafikförordning (eftersom den är direktivstyrd) men går att tillämpa för upphandling av mobilitetstjänster.

Upphandling leder till kontrakt. Det är därför viktigt att båda parterna tror på att kontraktet kan genomföras utifrån syftet med tjänsten. En central aspekt är att få fram vilka villkor som ska gälla för tjänsterna, så att tjänsterna är genomförbara - och att båda parter kan uppfylla kontraktet. Här kan erfarenheter från tidigare forskning bidra till att belysa vilka behov som finns och hur de kan bemötas. Det är ett bra underlag för att formulera kontraktsvillkor.

Sista-milen-bilen i Västra Skaraborg är ett annat initiativ inom SMaRT-projektet för att se hur kommunerna i Götene, Grästorp, Skara, Vara och Lidköping kan bidra till en besöksnäring utan privat bil [34]. Man har utökat ett befintligt system för beställning av taxiresor för kommunal verksamhet så att även privatpersoner kan beställa en resa till

vissa förbestämda utflyktsmål. Själva persontransporten utfördes till ordinarie taxa av de taxibolag som kommunerna redan hade avtal med och priset per resa för en resenär sattes till vad en bussbiljett hade kostat, 35kr. 70% av resorna gjordes av kommunmedlemmar, ofta av säsongsanställda som behövde ta sig till och från utflyktsmålen i samband med sina arbetspass. Sista-milen-bilen är därmed ett exempel på hur privata och offentliga aktörer kan samarbeta för att erbjuda nya mobilitetstjänster inom existerande ramavtal.

Ett steg mot upphandling är att utföra en Request for information – RFI. Då kan man sondera om det finns en marknad som är relevant för att påbörja en upphandling. Ett sådant förfarande har till exempel använts av Skellefteå kommun för att bedöma alternativen vid en eventuell förarlös tjänst utanför tätorten [35].

Man kan använda sig av förhandlat förfarande om det visar sig att marknaden inte riktigt kan erbjuda de produkter eller tjänster som kommunen behöver [36]. Processen ger leverantörerna en möjlighet att förhandla om vilka förbättringar som ska till för att ett avtal ska kunna tecknas.

## 5.4. Marknad

Det finns flera mobilitetstjänster som idag bedrivs på en konkurrensutsatt marknad. Som vi sett är beställningsresor en sådan tjänst, men även långfärdsbussar och flygbussarna är etablerade tjänster. En kommun kan alltså välja att bedriva en mobilitetstjänst i egen regi, precis som Skellefteå valt att ha ett eget bussbolag. Det är då viktigt att man inte snedvrider eller hämmar marknaden. Det gäller även de privata aktörerna, där exempelvis kartellbildningar för att hålla uppe priset är förbjudet [19, 37].

Kombinationen av produktutbud och geografisk tillgänglighet avgör hur relevant en marknad är. Även om en tjänst bedrivs kommersiellt inom kommun A får kommun B bedriva den i offentlig regi tills dess en privat aktör etablerar tjänsten i kommun B. Då tjänsten i kommun A inte är tillgänglig inom kommun B är kommunerna att betrakta som olika marknader. I vissa geografier kan privat taxi och regional kollektivtrafik däremot vara på samma marknad för tillhandahållarna. Det kan dessutom vara lättare för taxi- och kollektivtrafikbolag att bedriva nya mobilitetstjänster såsom samåkning, än för samåkningsinitiativ att bedriva kollektivtrafik eller taxi. Eftersom kraven ser så olika ut är kostnaden för att ställa om från ett utbud till ett annat olika för verksamheterna.

Freelway är ett exempel på en kommersiell aktör som finansierar sin verksamhet genom samarbeten med olika parter. T.ex. driver företaget samåkning i Lofsdalen tillsammans med besöksnäringen och olika offentliga aktörer [38]. Även om verksamheten är delvis finansierad genom ett forskningsprojekt visar upplägget hur offentlig finansiering möjliggör för kommersiella aktörer att etablera sig och erbjuda sina tjänster på en ny marknad, en marknad som idag delvis bärs upp av offentliga initiativ.

## 6. Nationella myndigheter är ett stöd

Vår analys visar alltså att offentliga aktörer får bidra genom att finansiera nya mobilitetstjänster. Det betyder inte att det är enkelt. Om man tycker att det är svårt att veta hur man ska agera som representant för kommunal verksamhet eller om man som kommersiell aktör vill veta mer om vilka möjligheter man har kan man vända sig till två olika myndigheter.

Upphandlingsmyndigheten ska [39]:

- Stötta offentliga organisationer och deras leverantörer genom att minska osäkerheten i olika sakfrågor om offentlig upphandling och statsstöd, i såväl strategiska val som i sakfrågor.
- Erbjudna stöd för mer hållbar upphandling av varor och tjänster ur miljömässigt, socialt och ekonomiskt perspektiv utifrån upphandlingslagarna, gällande rättspraxis och de praktiska förutsättningar som gäller för offentlig upphandling.

Konkurrensverket ska [40]:

- Informera berörda om tillsynen av upphandlingslagarna och den internationella utvecklingen inom upphandlingsområdet. Tillsynsbeslut ger även konkret vägledning för andra upphandlande.
- Tillse att upphandling sker på ett sätt som stämmer med upphandlingsreglerna samt utöva tillsyn enligt konkurrenslagen mot t.ex. otillåtna samarbeten och konkurrensämmande offentlig säljverksamhet.

Det går alltså att vända sig till båda myndigheterna för att få råd om hur en affär mellan privata och offentliga aktörer kan och bör utformas innan man gör överenskommelsen.

## 7. Avslutande ord

Vi började vår rapport med att introducera två frågeställningar som väckts utifrån tidigare forskning om den kommunala kompetensen och kollektivtrafikens roll. Det är nu dags att sammanfatta analysen som svar till de båda frågorna.

**Fråga 1:** Får en kollektivtrafikmyndighet bara ägna sig åt att upphandla bussar, tåg, spårvagnar och färjor, eller kan kollektivtrafiken utvidgas till att även omfatta en samåkningstjänst?

En kollektivtrafikmyndighet kan ägna sig åt mobilitetstjänster, oavsett om de uppfyller kraven på kollektivtrafik eller inte. Tjänsterna går att bedriva i kommunal regi eller genom offentlig upphandling, forskning eller riktad utveckling och man kan skriva in det i myndighetens uppdrag. Däremot får inte det offentliga initiativ snedvrida eller hämma den kommersiella marknaden.

Men, bara för att det går måste man inte.

**Fråga 2:** Finns det anledning att omdefiniera kollektivtrafikens roll till följd av teknikutvecklingen, nya typer av mobilitetstjänster, förändrade förväntningar från medborgarna eller något annat?

En svensk legaldefinition av kollektivtrafik måste stämma överens med den som EU bestämt. Däremot behöver inte kollektivtrafikens roll omdefinieras för att det offentliga ska kunna stötta nya former av mobilitetstjänster. Det går att ge relevanta offentliga aktörer uppdraget att utföra och främja nya mobilitetstjänster så länge marknaden inte tillgodoser behovet. Till exempel ge uppdraget till den regionala kollektivtrafikmyndigheten och/eller det kommunala utförarbolaget.

Men, bara för att det går måste man inte.

Kommuner och deras bolag får finansiera och främja andra mobilitetstjänster än kollektivtrafik. Men bara för att de kan måste de inte. Och det kan till och med vara så att det är värt att inte försöka göra alla mobilitetstjänster till kollektivtrafik. Om man bestämmer sig för att främja mobilitetstjänster är det viktigt att dels göra det som en aktiv och explicit handling genom att låta berörda verksamheter ha det som tydliga mål genom uppdragsbeskrivningen eller ägardirektivet, dels säkerställa att man inte snedvrider eller hämmar marknaden genom sitt agerande.

Man kan ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och motsvarande utförarbolag uppdraget att främja nya mobilitetstjänster för att utöka medlemmarnas möjlighet till att röra sig utan bil i kommunen. Ett sådant uppdrag ska då förankras i de principer som styr den allmänna kompetensen. Tjänsten ska vara av allmänt intresse, till exempel att det gynnar medlemmarnas möjligheter att förflytta sig utan egen bil eller att det lokala näringslivet får fler besökare, erbjudas alla medlemmar och så vidare.

Frågan om kommuner kan främja nya mobilitetstjänster är därför i stor utsträckning något de själva rör över. Något de kommunala politikerna måste ta hänsyn till är hur den relevanta marknaden i form av existerande produkter och tjänster ser ut i kommunen, även om den geografiska marknaden kan ha andra gränser än just kommunens.

Våra slutsatser är inte bundna till mobilitet på landsbygd eller till mobilitet överhuvudtaget även om det var vår utgångspunkt. För mobilitet i städer kan det vara mer komplext att bedöma den relevanta marknaden, vilket också kan gälla för andra tjänster i andra kontexter. Det centrala budskapet är att det ska framgå i de offentliga verksamheternas uppdrag att man ska bedriva tjänsten och att verksamheten inte får hämma eller snedvrída marknaden. Det gäller, generellt sett, även på andra områden.



# Referenser

- [1] Smith, G. Omdefinierad roll för kollektivtrafiken – en kunskapsöversikt. K2 och Rådslaget för hållbar omstart, 2022.
- [2] Rådslaget för hållbar omstart. Framtidens kollektiva mobilitet – nästa steg för hållbart resande, 2022.
- [3] Mukhtar-Landgren, D. and Smith, G. Perceived action spaces for public actors in the development of Mobility as a Service. *European Transport Research Review* 11.1, 2019.
- [4] Vinnova. Kollaborativ kollektivtrafik för levande landsbygd, <https://www.vinnova.se/p/kollaborativ-kollektivtrafik-for-levande-landsbygd/>
- [5] Hult, Å., Perjo, L. and Smith, G. Shared Mobility in Rural Contexts: Organizational Insights from Five Mobility-as-a-Service Pilots in Sweden. *Sustainability*. 13, 2021.
- [6] K2. Kollektivtrafik och samåkning på landsbygden, <https://www.k2centrum.se/kollektivtrafik-och-samakning-pa-landsbygden>
- [7] Europeiska gemenskapernas officiella tidning nr C 372 , 09/12/1997 s. 5 – 13.
- [8] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg.
- [9] COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT EXECUTIVE SUMMARY OF THE EVALUATION of the Commission Notice on the definition of relevant market for the purposes of Community competition law of 9 December 1997, SWD/2021/0200 final, 12 juli 2021.
- [10] Green Deal: New proposals to make sustainable products the norm and boost Europe's resource independence, [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_2013](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_2013).
- [11] Lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.
- [12] Regeringsformen (1974:152), 1 kapitlet 1§.
- [13] Kommunallag (2017:725).
- [14] Konkurrensverkets skrivelse dnr 705/21 till Infrastrukturdepartementet den 23 november 2021 och förslaget om undantag till lokaliseringprincipen.
- [15] Förvaltningsrätten i Malmös dom den 20 maj 2014 i mål nr 10045-13 och 10048-13.
- [16] Förvaltningsrätten i Karlstads dom den 31 januari 2014 i mål nr 2072-13.
- [17] Patent- och marknadssomstolen dom den 17 december 2020 i mål PMT 1212-20.
- [18] Stockholms tingsrätt dom den 12 juli 2013 i mål nr T8160-11.
- [19] Konkurrenslag (2008:579).
- [20] Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.
- [21] Taxitrafiklag (2012:211), 3 §.
- [22] Sveriges offentliga utredningar. Taxi och samåkning - idag, i morgon och i övermorgon, SOU 2016:86, sid 302, 2016.
- [23] Transportstyrelsen. Kollektivtrafik, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/yrkestrafik/kollektivtrafik/>
- [24] Transportstyrelsen. Trafiktillstånd för kollektivtrafik, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Yrkestrafik/Kollektivtrafik/Trafiktillstand/>
- [25] Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om anmälningsskyldighet och trafikantinformation (TSFS 2012:2).
- [26] SMaRT-projektet, <https://smartprojekt.se>
- [27] Visit Varberg. Cykeluthyrning, <https://www.visitvarberg.se/arkiv/uppleva/cykeluthyrning.html>

- [28] Regeringens skrivelse. Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021 - 2030, Skr. 2020/21:133 <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/skrivelse/2021/03/skr.-202021133/>
- [29] Normgivningsmakten, 8 kapitlet regeringsformen (1974:152).
- [30] Aktiva byar. Lokal utveckling i Skattungbyn, <http://aktivabyar.se/platser/skattungbyn/byutvecklingsprojekt/>
- [31] Regeringen. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster, prop. 2016/17:28 s. 85.
- [32] Upphandlingsmyndigheten, Vad är en koncession? <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/luk/vad-ar-en-koncession/>
- [33] Upphandlingsmyndigheten. Nya upphandlingsregler 1 februari 2022, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/regler-och-lagstiftning/nya-upphandlingsregler/>
- [34] Destination Läckö & Kinnekulle. Sista-milen-bilen, <https://www.vastsverige.com/lackokinneulle/artiklar/sista-milen-bilen/>
- [35] Burden, H. et al. Slutrapport Självkörande Landsbygd, <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:ri:diva-52984>, 2021
- [36] Upphandlingsmyndigheten. Förhandlat förfarande, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/inkopsprocessen/forbered-upphandling/valja-upphandlingsforfarande/forhandlat-forfarande-med-foregaende-annonsering/>
- [37] Konkurrensverket. Karteller, <https://www.konkurrensverket.se/konkurrens/lagar-och-regler/samarbeten-som-begransar-konkurrensen/karteller/>
- [38] Mynewsdesk. Nu blir det enklare att resa till fjällen, <https://www.mynewsdesk.com/se/destination-lofsdalen/pressreleases/nu-blir-det-enklare-att-resa-till-fjaellen-3158133>
- [39] Upphandlingsmyndigheten. Vårt uppdrag, <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-oss/vart-uppdrag/>
- [40] Konkurrensverket. Uppdrag, <https://www.konkurrensverket.se/om-oss/uppdrag/>



K2 är Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik. Här möts akademi, offentliga aktörer och näringsliv för att tillsammans diskutera och utveckla kollektivtrafikens roll i Sverige.

Vi forskar om hur kollektivtrafiken kan bidra till framtidens attraktiva och hållbara storstadsregioner. Vi utbildar kollektivtrafikens aktörer och sprider kunskap till beslutsfattare så att debatten om kollektivtrafik förs på vetenskaplig grund.

K2 drivs och finansieras av Lunds universitet, Malmö universitet och VTI i samarbete med Region Stockholm, Västra Götalandsregionen och Region Skåne. Vi får stöd av Vinnova, Formas och Trafikverket.

[www.k2centrum.se](http://www.k2centrum.se)

