Från: "Sada Samer" <Samer.Sada@transportstyrelsen.se>
Skickat: Thu, 22 Oct 2026 10:32:48 +0100
Till: "Region Västmanland Myndighetsbrevlåda" <region@regionvastmanland.se>
Ämne: Transportstyrelsens tillsyn av svensk kollektivtrafik - slutrapport
Bilagor: Tillsyn svensk kollektivtrafik - slutrapport.docx

Hej

Transportstyrelsen har som bekant genomfört tillsyner mot landets samtliga regioner, utifrån kollektivtrafiklagen och busspassagerarförordningen. Ni på Region Västmanland var en av dessa regioner.
Transportstyrelsens publicerar nu en rapport från dessa tillsyner. I rapporten berättar vi om dessa genomförda tillsyner, vilka iakttagelser myndigheten har gjort, samt vägen framåt. Rapporten bifogas detta mail.

Hör gärna av er med eventuella synpunkter eller frågor.

Med vänliga hälsningar
Samer Sada
Inspektör
Väg och Järnväg
Sektion Förarprövning
Direkt: 010- 495 5586
Sms: 076-721 14 47
Transportstyrelsen
Box 7054, 164 07 Kista
Besöksadress: Isafjordsgatan 1, Kista
transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

Den senaste versionen av styrande och stödjande dokument finns på Transporten, utskrivet dokument är endast giltigt vid utskriftstillfället

Tillsyn av svensk kollektivtrafik
Utifrån Kollektivtrafiklagen och Busspassagerarförordningen

Slutrapport från Transportstyrelsens tillsyner samt analys

Innehåll

1 INLEDNING 3

2 REGELVERK GÄLLANDE KOLLEKTIVTRAFIK 4

3 TRANSPORTSTYRELSENS MANDAT 5

4 MYNDIGHETENS TOLKNING AV REGELVERKET 6

5 VAD HAR VI GRANSKAT 7

6 HUR HAR TILLSYNERNA GENOMFÖRTS 8

7 VILKA HAR VI BESÖKT INOM RAMEN FÖR VÅRA TILLSYNER 8

8 GJORDA IAKTTAGELSER SAMT ANALYS 10

9 AVSTÄMNINGAR OCH SAMRÅD 12

10 REFLEKTIONER KRING ARBETET MED TILLSYN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN FRAMÖVER 13

11 UPPFÖLJNING AV GJORDA IAKTTAGELSER 14

1 Inledning

Den här rapporten är en summering av Transportstyrelsens tillsyner mot landets regionala kollektivtrafikmyndigheter (nedan förkortade RKM) och ett antal kollektivtrafikföretag (bussbolag), utifrån lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) och den s.k. busspassagerarförordningen[1] . Vi har även tillsynat landets tre utpekade bussterminaler, dvs. de bussterminaler där assistans för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet ska tillhandahållas utifrån kraven i busspassagerarförordningen.

Tillsynsarbetet har genomförts under perioden maj 2023 – december 2025 och föregicks i början av 2023 av förberedelser (säkerställa juridiskt mandat, tolkning av regelverk, ta fram mallar m.m.). Ett koncept för denna tillsyn författades och godkändes i samband med detta.

Totalt har vi genomfört 29 tillsynsbesök under den nämnda perioden. Samtliga regioner, de utpekade bussterminalerna och ett antal bussbolag har tillsynats (se avsnitt 7).

Tillsynsmetoden följer Transportstyrelsens beslutade riktlinjer och vägledningar för tillsyn. En röd tråd för tillsynerna har varit fokus på dialog med landets RKM. *Tillsyn genom dialog* blev arbetsnamnet för dessa tillsyner (se avsnitt 6). Detta val av tillvägagångssätt upplevdes positivt av tillsynsobjekten.

Iakttagelser från genomförda tillsyner beskrivs i avsnitt 8.

Att tillsynerna inte generellt resulterade i sanktioner i form av förelägganden eller andra sanktioner är ett resultat av tillsynsmetoden, dvs. Tillsyn genom dialog. Iakttagelser som har kunnat mynna ut i brister valde vi medvetet att kalla för *iakttagelser* och vi informerade tillsynsobjektet hur de ska arbeta vidare med dessa. Avsikten är att granska resultatet vid framtida uppföljande tillsyner.

Vid endast ett tillfälle framkom i tillsynen sådana brister att ett föreläggande meddelades.

Avslutningsvis finns i rapporten en analys av gjorda iakttagelser och reflektioner kring vad som behöver göras framöver, både generellt för kollektivtrafiken och Transportstyrelsens framtida tillsyn (avsnitt 12 och 13).

[1] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004

2 Regelverk gällande kollektivtrafik

Nedan följer en förteckning över regelverket som styr kollektivtrafiken:

- Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik[2]
- Förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik
- 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.
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:2) om anmälningsskyldighet och trafikantinformation
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2024:78) om avgifter
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 av den 16 februari 2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004
- Lagen (2014:1344) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar
- Förordningen (2014:1463) med kompletterande bestämmelser till EU:s tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar

Förutom nämnda busspassagerarförordning finns även följande passagerarförordningar av betydelse för kollektivtrafiken:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/782 av den 29 april 2021 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer
- Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 av den 24 november 2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004

[2] Se regeringens proposition 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag

Andra författningar som är relevanta för kollektivtrafiken:

- Lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter
- Förordningen (2015:957) om tillsyn över transportörers informationsskyldighet enligt lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter
- Lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik
- Lagen (1997:736) om färdtjänst
- Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst
- Skollagen (2010:800), som reglerar frågan om skolskjuts
- Förordning (1970:340) om skolskjutsning
- Lag (2023:254) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet
- Förordningen (2023:676) om vissa produkters och tjänsters tillgänglighet
- Lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik
- Förordningen (1977:68) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik

3 Transportstyrelsens mandat

Tillsynsmandatet gällande kollektivtrafiken finns i kollektivtrafiklagen och tillhörande förordning (se ovan) och ger Transportstyrelsen följande mandat:

- Tillsyn av kollektivtrafikmyndigheter RKM med avseende på regionens kollektivtrafik
- Tillsyn av kommersiella kollektivtrafikföretag, i det här fallet bussbolag

Europeiska busspassagerarförordningen och tillhörande regelverk på nationell nivå ger oss följande mandat:

- Tillsyn av nationellt utpekade terminaloperatörer

– Tillsyn av transportörer, däribland landets RKM och kommersiella kollektivtrafikföretag

4 Myndighetens tolkning av regelverket

Transportstyrelsen har gjort följande tolkning av regelverket där vi gjorde bedömningen att det finns behov av att förtydliga vad som avses med lagtexten.

Kollektivtrafiklagen

- Tillgänglighetsbegreppet 2 kap. 13 §)

Här har Transportstyrelsen förmedlat tolkningen att tillgänglighetsbegreppet som förekommer i kollektivtrafiklagen omfattar alla resenärsgrupper och kan sammanfattas i följande områden:

– geografisk tillgänglighet,

– demografisk tillgänglighet, och

– tillgänglighet utifrån resenärer med funktionsnedsättning.

- Taxiförsörjningen i länet (2 kap. 14 §)

Det som avses här är taxibolag som har tillstånd enligt taxitrafiklagen, vilket idag även omfattar taxirörelser som fungerar enligt den s k gig-ekonomin, t ex Bolt och Uber.

Det är viktigt att regionerna säkerställer att taxibolag som anlitas lever upp till kraven i kollektivtrafiklagen och busspassagerarförordningen.

Busspassagerarförordningen

- Tillämpningsområde

Gällande busspassagerarförordningen (och tillämpningen av artikel 16 i nämnda förordning) finns det vissa distinktioner gällande ombordspersonal/förare relativt antalet körda kilometer (högre eller lägre än 250 km, se artikel 2 i busspassagerarförordningen). Även om kravet på utbildning endast gäller de som kör linjer längre än 250 km ser Transportstyrelsen positivt på att alla som har tillsynats utbildar även de som normalt kör kortare linje.

Vidare, under tillsynsperioden har vi konstaterat att på bussar som kör regional kollektivtrafik är förarna den enda personal som finns ombord.

- Utbildning i HLR

Bilaga II b i busspassagerarförordningen förskriver utbildning i HLR för ombordspersonal. Efter att ha ställt frågan och samrått med ett antal instanser, däribland Arbetsmiljöverket, har vi gjort tolkningen att en sådan utbildning ska vara fysisk och lärarledd.

5 Vad har vi granskat

Kollektivtrafiklagen:

Fokus har varit i första hand att följa kedjan av beslut som möjliggör att tillhandahålla kollektivtrafik för regionens invånare. Kedjan ser ut som följande:

Beslut om trafikförsörjningsprogram → beslut om trafikplikt → upphandling av trafik (eller i egen regi)

Andra viktiga fokusområden har varit hur regionen har tolkat tillgänglighetsbegreppet i enlighet med 2 kap. 13 § kollektivtrafiklagen, dvs. vilka resenärsgrupper som regionen har identifierat och som berörs av tillgänglighetsprincipen (barn, unga, äldre, resenärer med funktionshinder m.fl.).

Vi har även diskuterat med regionerna hur respektive region verkar för en tillfredsställande taxiförsörjning i sin region i enlighet med 2 kap. 14 § kollektivtrafiklagen.

Vidare har vi även ställt en fråga som är hämtad från den europeiska kollektivtrafikförordningen[3] som rör om regionen offentliggör en årlig rapport om trafikplikten i regionen (se artikel 7.1 i nämnda förordning).

Busspassagerarförordningen

Vårt mandat är att granska hur tillsynsobjekten lever upp till kraven enligt artikel 16.1 i nämnda förordning, och utbildning av personal som assisterar eller omhändertar resenärer med funktionsnedsättning. Bilaga II i busspassagerarförordningen beskriver innehållet i en sådan utbildning. Vi har särskilt granskat punkten om utbildning i första hjälpen. Vår tolkning är

[3] Förordning (EG) nr 1370/2007

att en sådan utbildning ska innehålla minst HLR. Utbildningen ska dessutom vara lärarledd och genomföras fysiskt (se ovan).

6 Hur har tillsynerna genomförts

I samband med dessa tillsyner har vi följt Transportstyrelsens beslutade riktlinjer och vägledningar för tillsyn, vi har dock valt att föra en dialog kring tolkningen av regelverket. Arbetsnamnet för denna approach blev *tillsyn genom dialog*. Detta betyder att tillvägagångsättet vid genomförandet av tillsynerna att vi besökte de berörda regionerna och organisationer, och ställde ett antal frågor utifrån ett frågebatteri hämtat ur regelverken ovan. Inom ramen för tillsynen presenterade vi vår tolkning av regelverket, och tillsammans med tillsynsobjektet kom fram till en gemensam uppfattning kring hur regelverket ska tolkas och tillämpas.

Vidare: Vi har valt att kalla eventuella avvikelser från regelverket, för *iakttagelser* istället för brister. Detta för att betona myndighetens inställning till hur vi genomförde dessa tillsyner och hur resp. RKM eller organisation ska hantera dessa avvikelser utifrån våra gemensamma diskussioner. Grundtanken här är att arbetsverktyget föreläggande ersattes med en ömsesidig överenskommelse om hur dessa avvikelser ska hanteras.

Detta tillvägagångsätt upplevdes mycket positivt av landets RKM och var en uppskattad approach.

7 Vilka har vi besökt inom ramen för våra tillsyner

Nedan följer en förteckning över samtliga tillsynsbesök som ägde rum inom ramen för våra tillsyner.

1. Regionala kollektivtrafikmyndigheter (i kronologisk ordning för våra besök). Samtliga tillsynsbesök utom två ägde rum fysiskt på plats hos regionerna:

   – Region Stockholm
   Tillsynen ägde rum 13 – 14 juni 2023
   – Region Gotland
   Tillsynen ägde rum 28 augusti 2023
   – Region Västerbotten
   Tillsynen ägde rum 25 - 26 september 2023
   – Region Skåne

Tillsynen ägde rum 12 – 13 oktober 2023
- Region Västra Götaland
  Tillsynen ägde rum 21 – 22 november 2023
- Region Dalarna
  Tillsynen ägde rum 26 – 27 februari 2024
- Region Gävleborg
  Tillsynen ägde rum 12 – 13 mars 2024
- Region Örebro län
  Tillsynen ägde rum 8 – 9 april 2024
- Region Värmland
  Tillsynen ägde rum 10 – 11 april 2024
- Region Västernorrland
  Tillsynen ägde rum 25 – 26 april 2024
- Region Uppsala
  Tillsynen ägde rum 22 – 23 oktober 2024
- Region Blekinge
  Tillsynen ägde rum 17 – 18 mar 2025
- Region Halland
  Tillsynen ägde rum den 28 – 29 oktober 2025
- Region Jämtland
  Tillsynen ägde rum digitalt den 8 – 9 april 2025
- Region Jönköping
  Tillsynen ägde rum den 9 – 10 oktober 2025
- Region Kalmar län
  Tillsynen ägde rum den 19 – 20 mars 2025
- Region Kronoberg
  Tillsynen ägde rum den 20 – 21 mars 2025
- Region Norrbotten
  Tillsynen ägde rum digitalt den 19 – 20 maj 2025
- Region Sörmland
  Tillsynen ägde rum den 15 – 16 september 2025
- Region Västmanland
  Tillsynen ägde rum den 17 – 18 september 2025
- Region Östergötland
  Tillsynen ägde rum den 7 – 8 oktober 2025

2. Tillsyn av berörda bussterminaler[4] ägde rum enligt följande:

[4] Se regeringens beslut meddelat den 5 februari 2015 (dnr Ju2014/7024/L3).

- Cityterminalen, Stockholm
  Tillsynen ägde rum den 15 juni 2023

- Nils Ericson Terminalen, Göteborg
  Tillsynen ägde rum 20 november 2023

- Umeå Busstation
  Tillsynen ägde rum den 27 september 2023 samt ytterligare ett möte den 1 februari 2024

3. Näringslivets kollektivtrafikföretag, d.v.s. bussbolag och järnvägsföretag som kör kollektivtrafik antingen kommersiell i egen regi eller upphandlad sådan. Dessa kollektivtrafikföretag behöver vi även tillsyna utifrån anmälningsskyldighet och trafikantinformation i enlighet med kraven i TSFS 2012:2. Enligt definitionen i TSFS 2012:2 avser detta transporter med färdmedel som omfattar buss, taxi, tåg, spårvagn, tunnelbana eller fartyg.

   Följande bussbolag har vi tillsynat fram till december 2025:

- Nobina
  Tillsynen ägde rum den 5 juni 2024
- Transdev
  Tillsynen ägde rum den 4 februari 2025
- Keolis
  Tillsynen ägde rum den 8 oktober 2024
- Vy Buss
  Tillsynen ägde rum den 13 februari 2024
- FlixBus Sverige ABTillsynen ägde rum den 12 december 2024

Ytterligare några bussbolag har vi planerat att besöka under 2026.

8 Gjorda iakttagelser samt analys

Erfarenheterna från gjorda tillsyner kan sammanfattas enligt följande iakttagelser:

Regionala kollektivtrafikmyndigheter (RKM)

Nedan följer en kort beskrivning av våra iakttagelser från de genomförda tillsynerna:

- Utgången har varit god.
- En del av våra diskussioner har handlat om vilken tolkning Transportstyrelsen och den berörda RKM:en har gjort av den så kallade tillgänglighetsprincipen, det som anges i 2 kap. 13 § kollektivtrafiklagen:

  ”Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrupper.”

  Vi har förmedlat myndighetens tolkning att tillgängligheten ska omfatta *alla* resenärsgrupper och inte bara begränsas till exempelvis resenärer med funktionsnedsättning. Vi har i samtliga fall lyckats komma överens om en gemensam tolkning i samband med genomförd tillsyn.
- Vi har även pekat på vikten av att ha identifierat regelverket kring kollektivtrafiken. I de fall RKM inte hade en sådan förteckning, har de fått den av oss. Vidare har vi även påtalat vikten av skriftliga rutiner för hanteringen av kollektivtrafiklagen, även om regelverket inte föreskriver detta.

Utpekade terminaloperatörer

Våra iakttagelser från dessa tillsyner har handlat om utbildning av ledsagare i enlighet med artikel 16.1 och bilaga II i busspassagerarförordningen. Tillsynen kan sammanfattas enligt följande:

- Att identifiera förordning (EU) nr 181/2011 och tydliggöra sina förfaranden i enlighet med artikel 16.1 i nämnda förordning.
- En bussterminal brast i att tillhandahålla fysisk och lärarledd utbildning i HLR. Detta resulterade i det enda föreläggandet som vi har utfärdat inom ramen för dessa tillsyner. Föreläggandet riktades mot City Terminalen i Stockholm som förelades att utbilda ledsagare i HLR genom fysiska och lärarledda utbildningar.
- En av aktörerna (Umeå bussterminal) var inte helt införstådd med gällande krav i deras roll som terminaloperatör. Transportstyrelsen informerade i samband med detta om vilka krav som gäller för aktören.

Kollektivtrafikföretag (bussbolag)

Erfarenheterna från tillsynerna av kollektivtrafikföretagen är mycket goda. Urvalet av företag som tillsynades var riskbaserat utifrån företagens roller och funktioner i kollektivtrafiken. Tillsynerna avslutades i de flesta fall utan anmärkningar, förutom tillsynen mot FlixBus Sverige AB, som fick följande förbättringsförslag:

I samband med tillsynen och granskningen av er verksamhet har det framkommit att er verksamhet kan vinna på att följande åtgärder vidtas:

- *En förteckning upprättas över för er verksamhet gällande regelverk, både nationellt och EU:s regelverk.*
- *En egen miniminivå, motsvarande kraven i regelverket, på innehållet i YKB som era samarbetspartners ska tillhandahålla för egen personal.*

9 Avstämningar och samråd

Under tillsynen har kontakt tagits med ett antal interna och externa instanser. Tanken på återkommande avstämnings- och samrådsmöten väcktes och alla är överens om att det är önskvärt med sådana möten.

Följande externa instanser vill att Transportstyrelsen tar initiativet till 1–2 möten/år:

- Samtrafiken i Sverige AB
- Konsumentverket
- Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)
- Svensk Kollektivtrafik

Kommunikation med branschen

Vi har informerat branschen/tillsynsobjekten om vilka erfarenheter som har vunnits genom våra tillsyner, t.ex. vanliga brister eller inkorrekta tolkningar av regelverket. Ett informationsbrev skickades ut till landets samtliga RKM den 13 december 2024 när ungefär hälften av tillsynerna var genomförda.

Vidare bör vi bör även eftersträva att delta i nationella forum, bl.a.:

- Kollektivtrafikdagen: https://nmevents.se/kollektivtrafikdagen/

– Persontrafik: https://persontrafik.se/

10 Reflektioner kring arbetet med tillsyn av kollektivtrafiken framöver

Myndigheten har genom dessa tillsyner byggt upp ett ömsesidigt förtroende bland landets RKM och hos bussbranschen. *Tillsyn genom dialog*, där arbetsverktyget är dialog kring regelverk och hur man tolkar och tillämpar det, har varit en mycket uppskattad och framgångsrik metod. En fortsatt dialog både med landets RKM och bussbranschen är en framkomlig väg för att förvalta detta förtroende väl.

En stark iakttagelse som har noterats genom dessa tillsyner är att det finns en stor variation inom svensk kollektivtrafik med avseende på utbud, omfattning m.m. Detta beror förstås på att regionerna har starkt varierande förutsättningar utifrån befolkningsunderlaget, geografi och skatteinkomster.

Behöver det finnas ett minimum av kollektivtrafik som gäller för hela landet? En intressant fråga. Detta kan krocka kanske med det kommunala självstyret som är inskrivet i grundlagen, men det finns andra aspekter här som vi bör beakta:

– kollektivtrafikens tillgänglighet, både geografiskt och demografiskt,

– att säkerställa att samhällsviktiga funktioner, inklusive försvaret, kommer fram till sina arbetsplatser, och

– kollektivtrafiken bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen.

Vi bedömer att Transportstyrelsen har kompetens och kunskap att förvalta ett samlat grepp kring alla dessa frågor.

Genom våra tillsyner verkar vi dels som en granskare av hur efterlevnaden av regelverket fungerar, dels som stöd för regionerna och bussbranschen i hur man tolkar och omsätter regelverket. Vidare är en uppföljning av våra tillsyner och hur svensk kollektivtrafik fungerar en nödvändig del för det fortsatta arbetet inom detta område.

Översyn av regelverket
Under våra tillsyner har det framkommit önskemål om översyn av regelverket dvs kollektivtrafiklagen.

11 Uppföljning av gjorda iakttagelser

Efter de tillsyner som gjordes mot landets regioner under perioden 2023–2025, och som har beskrivits i texten ovan, är vi (när detta skrivs) i färd med nya tillsyner mot samma regioner/regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessa tillsyner påbörjades i januari 2026 och pågår fortfarande. Syftet är att granska hur regionerna har tagit hand om Transportstyrelsens iakttagelser från första tillsynen.
Resultatet är hittills mycket gott och visar att regionerna har tagit till sig Transportstyrelsens synpunkter samt åtgärdat dem.