

Ds 2011:19

Komplettering av kollektivtrafiklagen



REGERINGSKANSLIET
Näringsdepartementet

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-598 191 91
Ordertel: 08-598 191 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/>

Tryckt av Elanders Sverige AB
Stockholm 2011

ISBN 978-91-38-23603-1
ISSN 0284-6012

Innehåll

1	Promemorians huvudsakliga innehåll.....	9
2	Författningsförslag	11
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	11
2.2	Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617).....	14
2.3	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	15
2.4	Förslag till förordning om kollektivtrafik.....	17
2.5	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:1080) om tillfälliga bilförbud.....	19
2.6	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1996:1515) med instruktion för regeringskansliet	20
2.7	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	21
2.8	Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)	23

2.9	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.....	26
2.10	Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526).....	28
2.11	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.	31
2.12	Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.....	36
3	Bakgrund samt gällande och kommande reglering.....	41
3.1	Bakgrund.....	41
3.2	Gällande och kommande reglering på kollektivtrafikområdet	42
3.2.1	Svensk reglering	42
3.2.2	EU-reglering	46
4	Kollektivtrafik på vatten	55
4.1	Bakgrund.....	55
4.1.1	Beskrivning av kollektivtrafikmarknaden.....	55
4.1.2	Tidigare behandling av frågan om kollektivtrafiklagen ska omfatta kollektivtrafik på vatten	57
4.2	Förslag till utvidgade tillämpningsområden	58
5	Övriga förslag.....	63
5.1	Nationsgränsöverskridande kollektivtrafik.....	63
5.1.1	Bakgrund	63
5.1.2	Förslag till lagändring.....	67

5.2	Kommunal tilläggsfinansiering	70
5.2.1	Bakgrund	70
5.2.2	Förslag till lagändring.....	72
5.3	Uppföljning och utvärdering.....	74
5.3.1	Bakgrund	74
5.3.2	Förslag till lagändring.....	76
6	Ny kollektivtrafikförordning och författningsändringar med anledning av den nya lagstiftningen	79
6.1	Förslag till kollektivtrafikförordning	79
6.2	Förslag till ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.	80
6.3	Förslag till ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.....	82
6.4	Övriga ändringar	83
6.5	Ikraftträdande.....	84
7	Konsekvenser	85
7.1	Övergripande effekter	85
7.2	Effekter för resenärerna.....	86
7.3	Samhällsekonomiska effekter.....	87
7.4	Statsfinansiella effekter.....	87
7.5	Kommunalekonomiska effekter.....	88
7.6	Företagsekonomiska effekter.....	90

8	Författningskommentar	93
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	93
8.2	Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)	96
8.3	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	97
8.4	Förslaget till förordning om kollektivtrafik	97
8.5	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:1080) om tillfälliga bilförbud	99
8.6	Förslag till förordning om ändring i förordningen (1996:1515) med instruktion för regeringskansliet	99
8.7	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur	99
8.8	Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)	100
8.9	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister	100
8.10	Förslaget till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)	100
8.11	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering	102
8.12	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket	103

Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007... 105
Bilaga 2	Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 119



1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian, som utarbetats inom Näringsdepartementet, lämnas förslag till komplettering av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik som träder i kraft den 1 januari 2012. Förslagen är föranledda av att det redan innan lagen träder i kraft har framkommit skäl att utöka lagens tillämpningsområde och göra vissa kompletteringar och ändringar i lagen.

Det föreslås att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas så att lagen även omfattar kollektivtrafik på vatten. Det föreslås också att 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 1107/70¹ (i det följande kallad *EU:s kollektivtrafikförordning*) även görs tillämplig på kollektivtrafik på vatten. Vidare föreslås att det införs en hänvisning i lagen till rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)², i det följande kallad *cabotageförordningen*.

För att göra det möjligt för en regional kollektivtrafikmyndighet att etablera nationsgränsöverskridande kollektivtrafik, under förutsättning att trafiken domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande, föreslås ett tillägg i kollektivtrafiklagen.

¹ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

² EGT L 364, 12.12.1992, s. 7 (Celex 31992R3577).

Vidare föreslås att det i kollektivtrafiklagen införs en bestämmelse i syfte att, även i de fall landstinget ensamt ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken, göra det möjligt för en kommun inom länet att finansiera bättre regional kollektivtrafik än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle ha tillhandahållit.

Det föreslås också att bestämmelsen i kollektivtrafiklagen om uppföljning och utvärdering av utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden justeras så att det blir tydligt att den myndighet som samlar in uppgifterna inte pekas ut som ansvarig myndighet för uppföljning och utvärdering, utan att även andra myndigheter ska kunna använda uppgifterna.

I promemorian lämnas också förslag till en ny förordning om kollektivtrafik, som innehåller föreskrifter i anslutning till kollektivtrafiklagen. Utöver detta föreslås ett antal författningsändringar på både lag- och förordningsnivå, som är föranledda av den nya lagstiftningen.

Författningsändringarna och den nya förordningen föreslås träda i kraft samtidigt som kollektivtrafiklagen, det vill säga den 1 januari 2012.

EU:s kollektivtrafikförordning och cabotageförordningen finns i bilaga 1 och 2.

2 Författningsförslag

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

dels att 1 kap. 1 § och 4 kap. 3 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 1 kap. 2 a §, 2 kap. 1 b § och 3 kap. 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter,

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt 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 1107/70¹ (EU:s kollektivtrafikförordning) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,

¹ EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

allt i fråga om trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana.

allt i fråga om trafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana.

EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten.

2 a §

I rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)² finns bestämmelser bland annat om tillträdet till marknaden på sjöfartstransportområdet och om medlemsstaternas möjligheter att ange förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik avseende vissa sjötransporttjänster.

2 kap.

1 b §

Om ett landsting ensamt ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 § om kostnadsansvar för bättre regional kollektivtrafik än vad

² EGT L 364, 12.12.1992, s. 7 (Celex 31992R3577).

myndigheten annars skulle tillhandahålla.

3 kap.

3 a §

Trots bestämmelserna i 1 och 3 §§ om allmän trafikplikt inom länen får en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet har överlämnats enligt 2 §, ingå ett avtal om allmän trafik, eller på något annat sätt utge ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt, som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land.

4 kap.

3 §

Ett kollektivtrafikföretag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

Ett kollektivtrafikföretag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik ska kunna följas och utvärderas.

2.2 Förslag till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

Härigenom föreskrivs att i 1 kap. 1 §¹ samt i rubriken till 4 kap. ordningslagen (1993:1617) uttrycket ”kollektiv persontrafik” ska bytas ut mot ”kollektivtrafik”

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2009:101.

2.3 Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 4 § järnvägslagen (2004:519) ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap. 4 §¹

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen förstås med

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt nyttjar ett järnvägsfordon,

infrastrukturförvaltare: den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen,

internationell persontrafik: persontrafik mellan olika stater inom EES samt Schweiz med tåg vars samtliga vagnar passerar minst en nationsgräns och vars främsta syfte är att befördra passagerare mellan stationer i skilda stater inom EES samt Schweiz,

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

järnvägsföretag: den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik,

järnvägsinfrastruktur: för järnvägstrafik avsedda spår-, signal- och säkerhetsanläggningar, trafikledningsanläggningar, anordningar för elförsörjning av trafiken samt övriga fasta anordningar som behövs för anläggningarnas bestånd, drift eller brukande,

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

¹ Senaste lydelse 2009:694.

järnvägssystem: järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt drift och förvaltning av infrastrukturen och fordonen,

trafikhuudman: den som är regional kollektivtrafiktrafikhuudman enligt lagen myndighet: den som är regional (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafikmyndighet enligt kollektiv persontrafik, lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

tågläge: den infrastrukturkapacitet som, enligt vad som anges i en tågplan, får tas i anspråk för att framföra järnvägsfordon, utom arbetsfordon, från en plats till en annan under en viss tidsperiod,

tågplan: plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

2.4 Förslag till förordning om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs följande.

Förordningens innehåll

1 § Denna förordning innehåller föreskrifter i anslutning till lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Tillsynsmyndighet

2 § Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Bemyndiganden m.m.

Anmälningsskyldighet

3 § Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter om anmälningsskyldighet som behövs för tillämpningen av 4 kap. 1 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Trafikantinformation

4 § Transportstyrelsen får efter att ha hört Konkurrensverket meddela föreskrifter om den information som den som utför kollektivtrafik ska lämna om sitt trafikutbud enligt 4 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och om till vilket organ eller myndighet uppgifterna ska lämnas.

Uppföljning och utvärdering

5 § Transportstyrelsen ska samla in de uppgifter som behövs för att följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för

kollektivtrafik enligt 4 kap. 3 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om företagens skyldighet att lämna sådana uppgifter som avses i första stycket.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

2.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1990:1080) om tillfälliga bilförbud

Härigenom föreskrivs att 8 § förordningen (1990:1080) om tillfälliga bilförbud ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Innan en beredskapsplan antas *skall* kommunen samråda med

1. Transportstyrelsen,
2. länsstyrelsen,
3. polismyndigheten,
4. *trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,*
5. intilliggande kommuner.

Andra myndigheter samt organisationer och företag som väsentligt kommer att beröras av ett förbud *skall* ges tillfälle till samråd.

Föreslagen lydelse

8 §¹

Innan en beredskapsplan antas *ska* kommunen samråda med

4. *regional kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,*

Andra myndigheter samt organisationer och företag som väsentligt kommer att beröras av ett förbud *ska* ges tillfälle till samråd.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2008:1167.

2.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1996:1515) med instruktion för regeringskansliet

Härigenom föreskrivs att i avsnitt 10.1 i bilagan till förordningen (1996:1515) med instruktion för regeringskansliet¹ uttrycket ”kollektiv persontrafik” ska bytas ut mot ”kollektivtrafik”.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2011:470.

2.7 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Härigenom förskrivs att 7 § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Trafikverket *skall* lämna underlag till länsplanen. Underlaget *skall* avse gällande nationella planeringsföresättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket *skall* därutöver lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras samt lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader.

Länsstyrelsen *skall* också begära in förslag om vilka objekt som bör utföras i länet från *trafikbuvudmän*, kommuner, landstinget och andra berörda myndigheter.

Föreslagen lydelse

7 §¹

Trafikverket *ska* lämna underlag till länsplanen. Underlaget *ska* avse gällande nationella planeringsföresättningar och ange inriktningsmål inom respektive trafikslag samt vilka särskilda regionala aspekter som bör beaktas. Trafikverket *ska* därutöver lämna förslag till vilka regionala infrastrukturobjekt som bör genomföras samt lämna en redovisning av objektens beräknade kostnader.

Länsstyrelsen *ska* också begära in förslag om vilka objekt som bör utföras i länet från *regionala kollektivtrafikmyndigheter*, kommuner, landstinget och andra berörda myndigheter.

¹ Senaste lydelse 2010:137.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

2.8 Förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafikförordningen (1998:779)

dels att 2 kap. 2 och 3 samt 11 §§ ska upphöra att gälla,
dels att 8 kap. 1 § ska ha följande lydelse

8 kap. 1 §¹

Nuvarande lydelse

En kopia av ett beslut om trafiktillstånd och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd ska sändas till de myndigheter som anges nedan.

Tillståndet gäller	Kopian sänds till
Godstrafik och taxitrafik	Polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets eller verksamhetens ledning finns samt i annat fall den polismyndighet som Transportstyrelsen anser bör underrättas
Beställningstrafik med buss	Den myndighet som anges ovan

¹ Senaste lydelse 2009:1367. Ändringen innebär att femte stycket i tabellens vänstra spalt upphävs.

Linjetrafik	Den polismyndighet som Transportstyrelsen anser bör underrättas
	Länsstyrelserna i de län som berörs av trafiken
	<i>Dem som Transportstyrelsen enligt 2 kap. 3 § har begärt yttrande från</i>
Samtliga trafikslag	Skatteverket

Föreslagen lydelse

En kopia av ett beslut om trafiktillstånd och om ändring eller återkallelse av ett sådant tillstånd ska sändas till de myndigheter som anges nedan.

Tillståndet gäller	Kopian sänds till
Godstrafik och taxitrafik	Polismyndigheten i den ort där sökanden är folkbokförd eller, om sökanden är en juridisk person, den ort där företagets eller verksamhetens ledning finns samt i annat fall den polismyndighet som Transportstyrelsen anser bör underrättas
Beställningstrafik med buss	Den myndighet som anges ovan

Linjetrafik

Den polismyndighet som
Transportstyrelsen anser bör
underrättas

Länsstyrelserna i de län som
berörs av trafiken

Samtliga trafikslag

Skatteverket

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

2.9 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att bilaga 3 i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse

Bilaga 3¹

Nuvarande lydelse

I vägtrafikregistret ska i fråga om yrkestrafikregistreringen följande uppgifter föras in.

Uppgifter

Särskilda regler

2. Tillståndsuppgifter

Antalet utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt rådets förordning (EEG) nr 881/92 och rådets förordning (EG) nr 11/98

Begäran om omprövning av tillstånd till linjetrafik enligt 2 kap. 17 § yrkestrafiklagen (1998:490) och beslut med anledning av omprövningen

¹ Senaste lydelse 2009:1373.

Anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 9 § yrkestrafikförordningen (1998:779) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning samt beslut med anledning av anmälan

Föreslagen lydelse

I vägtrafikregistret ska i fråga om yrkestrafikregistreringen följande uppgifter föras in.

Uppgifter

Särskilda regler

2. Tillståndsuppgifter

Antalet utfärdade kopior av gemenskapstillstånd enligt rådets förordning (EEG) nr 881/92 och rådets förordning (EG) nr 11/98

Anmälan om utbyte m.m. enligt 2 kap. 9 § yrkestrafikförordningen (1998:779) eller 5 § förordningen (1998:780) om biluthyrning samt beslut med anledning av anmälan

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

2.10 Förslag till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsförordningen (2004:526)¹

dels att 4 kap. 3 § samt 6 kap. 1 a och 8 b §§ ska upphöra att gälla,

dels att rubrikerna närmast före 6 kap. 1 a och 8 b §§ ska utgå,

dels att 6 kap. 3–5 §§ och 7 § ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

3 §²

Om ägaren till en järnvägs-spåranläggning begär det, får Trafikverket besluta att anläggningen eller del av den *skall* förvaltas av staten genom Trafikverket.

Innan beslut fattas, *skall* Trafikverket samråda med berörda länsstyrelser, *trafik-huvudmän* och andra spårinnehavare som berörs.

Om ägaren till en järnvägs-spåranläggning begär det, får Trafikverket besluta att anläggningen eller del av den *ska* förvaltas av staten genom Trafikverket.

Innan beslut fattas, *ska* Trafikverket samråda med berörda länsstyrelser, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* och andra spårinnehavare som berörs.

4 §³

Trafikverkets underhåll av del av järnvägsnät som förvaltas av staten får upphöra när trafiken är av endast obetydlig omfattning.

¹ Senaste lydelse av

6 kap. 1 a § 2009:692

6 kap. 8 b § 2010:1834.

² Senaste lydelse 2010:149.

³ Senaste lydelse 2010:149.

Innan Trafikverket beslutar om att underhållet *skall* upphöra, *skall* verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, *trafikhuvmän* och järnvägsföretag.

Innan Trafikverket beslutar om att underhållet *ska* upphöra, *ska* verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* och järnvägsföretag.

5 §⁴

Trafikverket får besluta att återuppta underhållet av del av järnvägsnät som förvaltas av staten om det kan antas att trafik kommer att drivas på järnvägarna i tillräcklig omfattning.

Innan Trafikverket beslutar om att underhållet *skall* återupptas, *skall* verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, *trafikhuvmän* och järnvägsföretag.

Innan Trafikverket beslutar om att underhållet *ska* återupptas, *ska* verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* och järnvägsföretag.

7 §⁵

Om Trafikverket inte avser att underhålla en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får verket upplåta den delen med nyttjanderätt. Innan upplåtelse sker, *skall* Trafikverket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, *trafikhuvmän* och järnvägsföretag.

Om Trafikverket inte avser att underhålla en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får verket upplåta den delen med nyttjanderätt. Innan upplåtelse sker, *ska* Trafikverket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* och järnvägsföretag.

⁴ Senaste lydelse 2010:149.

⁵ Senaste lydelse 2010:149.

Som villkor för upplåtelsen *skall* gälla att nyttjanderätts-havaren *skall* överta ansvaret för underhållet av den upplåtna delen och för de investeringar som behövs för nyttjandet samt ansvaret som järnvägens innehavare enligt järnvägs- trafiklagen (1985:192).

Som villkor för upplåtelsen *ska* gälla att nyttjanderätts-havaren *ska* överta ansvaret för underhållet av den upplåtna delen och för de investeringar som behövs för nyttjandet samt ansvaret som järnvägens innehavare enligt järnvägs- trafiklagen (1985:192).

För att utföra uppgifter som infrastrukturförvaltare krävs säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen (2004:519).

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

2.11 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Härigenom föreskrivs i fråga om förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

dels att 1 och 2 samt 6 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det i förordningen ska införas en ny paragraf, 1 a §, av följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Denna förordning innehåller bestämmelser om statlig medfinansiering till

1. *trafikhuudmän enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik* för investeringar i

a) regionala kollektivtrafikanläggningar,
b) rullande materiel för regional *kollektiv persontrafik* på järnväg, tunnelbana och spårväg med de begränsningar som framgår av 2 § 9, samt

c) fartyg för regional *kollektiv person- och gods- trafik*,

2. *trafikhuudmän* för åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer utöver vad som följer

1. *regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik* för investeringar i

b) rullande materiel för regional *kollektivtrafik* på järnväg, tunnelbana och spårväg med de begränsningar som framgår av 2 § 9, samt

c) fartyg *som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods*,

2. *regionala kollektivtrafikmyndigheter* för åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade resenärer

¹ Senaste lydelse 2011:381.

av de föreskrifter om handikappanpassning som Trafikverket har meddelat med stöd av 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen (2010:900),

utöver vad som följer av de föreskrifter om handikappanpassning som Trafikverket har meddelat med stöd av 4 § förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik eller de krav i fråga om tillgänglighet som kan ställas med stöd av plan- och bygglagen (2010:900),

3. kommuner eller andra organ för byggande av flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten,

4. kommuner för åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar i dessa hänseenden.

1 a §

Det som gäller regionala kollektivtrafikmyndigheter enligt 1 § gäller även, efter godkännande från sådana myndigheter, aktiebolag till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats enligt 3 kap. 2 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

2 §

Statlig medfinansiering får beviljas för

1. byggande av väg- och gatuanläggningar för regional *kollektiv persontrafik* som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

1. byggande av väg- och gatuanläggningar för regional *kollektivtrafik* som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

2. byggande av spåranläggningar för regional *kollektiv persontrafik* som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

3. byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,

4. byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

5. transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,

6. åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,

7. byggande av kajanläggningar för regional *kollektiv person-* och godstrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

8. investeringar i fartyg för regional *kollektiv person-* och godstrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt

9. investeringar i sådan rullande materiel för regional *kollektiv persontrafik* på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004–2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

2. byggande av spåranläggningar för regional *kollektivtrafik* som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

7. byggande av kajanläggningar för *fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods* och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,

8. investeringar i fartyg *som i regional kollektivtrafik transporterar personer och gods* och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt

9. investeringar i sådan rullande materiel för regional *kollektivtrafik* på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställts för 2004–2015 så länge det finns kvar anslagna medel för ändamålet.

Medfinansiering enligt första stycket 6 får beviljas under förutsättning att nödvändig samordning skett mellan *en trafikförsörjningsplan för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter och en trafikförsörjningsplan* för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Medfinansiering enligt första stycket 6 får beviljas under förutsättning att nödvändig samordning skett mellan *ett trafikförsörjningsprogram för den regionala kollektivtrafiken och ett trafikförsörjningsprogram* för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Medfinansiering enligt första stycket 9 får beviljas för investeringar, miljöförbättrande åtgärder i fråga om emission och buller samt hyreskostnader.

Medfinansiering till anläggningar, kollektivtrafikfordon och fartyg får beviljas för investeringar, förbättringsåtgärder och hyreskostnader.

6 §

I de kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av statlig medfinansiering för transportinformatik och fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet, flygplatsanläggningar, kajanläggningar, väg- och gatanläggningar för regional *kollektiv persontrafik* samt stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser, informationsanläggningar och andra liknande anläggningar ingår

I de kostnader som ska ligga till grund för beräkningen av statlig medfinansiering för transportinformatik och fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet, flygplatsanläggningar, kajanläggningar, väg- och gatanläggningar för regional *kollektiv trafik* samt stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser, informationsanläggningar och andra liknande anläggningar ingår

1. alla kostnader som är direkt hänförliga till objektet,
2. ersättningar som ska utges för mark och intrång,
3. förvaltningskostnader.

Om det i ett enskilt fall finns särskilda skäl, får även ersättningar som ska utges för skador räknas in i kostnaderna.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

2.12 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att 1, 2 och 12 a–12 c §§ samt rubriken närmast före 12 a § i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska ha följande lydelse

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §¹

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar.

Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala *kollektiva persontrafiken*.

Trafikverket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala *kollektivtrafiken*.

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås.

2 §²

Trafikverket ska

1. svara för frågor om väganordningars tekniska utförande,
2. inhämta och sammanställa uppgifter från samtliga infrastrukturförvaltare för att beskriva det samlade svenska järnvägsnätet,

¹ Senaste lydelse 2010:1836.

² Senaste lydelse 2010:1836.

3. inhämta och sprida kunskap och information om tillgänglighet, framkomlighet, miljö, hälsa och säkerhet inom sitt ansvarsområde,

4. utveckla och förvalta metoder och modeller för samhälls-ekonomiska analyser inom transportområdet,

5. ta fram trafikprognoser,

6. genomföra djupstudier av samtliga vägtrafikolyckor som har medfört att någon har avlidit,

7. beställa, dokumentera och sprida sådan forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom transportområdet som motiveras av Trafikverkets uppgifter,

8. bevaka och delta i internationellt samarbete inom sitt ansvarsområde och verka för utveckling av internationella transportlösningar,

9. vara infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten, om inte något annat beslutats,

10. i sin roll som beställare särskilt verka för att produktiviteten och effektiviteten på marknaderna för investeringar, drift och underhåll ökar,

11. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tillvaratar och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande,

12. verka för kollektivtrafikens utveckling,

12. verka för kollektivtrafikens utveckling *och bland annat bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 § lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.*

13. medverka i genomförandet av det regionala tillväxtarbetet,

14. genom ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart, och

15. följa den svenska sjöfartens internationella konkurrens-situation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.

Statens avtal om inter-regional kollektiv persontrafik m.m. **Statens avtal om inter-regional kollektivtrafik m.m.**

12 a §³

Trafikverket ska ingå och ansvara för statens avtal om

- | | |
|---|---|
| <p>1. transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift, samt</p> <p>2. linjesjöfart till Gotland.</p> | <p>1. transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift, samt</p> |
|---|---|

12 b §⁴

- | | |
|--|---|
| <p>Trafikverket får ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikmyndighetens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.</p> | <p>Trafikverket får ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektivtrafik som inte upprätthålls i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift.</p> |
|--|---|

³ Senaste lydelse av 12 a § 2010:1836 rubriken närmast före 12 a § 2010:1839.

⁴ Senaste lydelse 2010:1836.

12 c §⁵

Trafikverket får

1. fatta beslut om att teckna avtal om ny trafik och om villkoren för denna trafik, om att förändra utbudet av trafik, samt besluta om att lägga ned trafik som bedrivs under avtal, under förutsättning att regeringen inte beslutat något annat,

2. göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under *trafik-huvudmännens* ansvar om det bedöms viktigt för den inter-regionala *kollektiva persontrafiken*, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar *trafik-huvudmännen har enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*,

3. besluta om sådan upphandling som anges i 4 kap. 5 § järnvägsförordningen (2004:526).

2. göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under *de regionala kollektivtrafikmyndigheternas* ansvar om det bedöms viktigt för den inter-regionala *kollektivtrafiken*, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar *de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik*,

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

⁵ Senaste lydelse 2010:1836.



3 Bakgrund samt gällande och kommande reglering

3.1 Bakgrund

Ny lagstiftning på kollektivtrafikområdet

Riksdagen fattade i juni 2010 beslut om propositionen Ny kollektivtrafiklag (prop. 2009/10:200, bet. 2009/10:TU21, rskr. 2009/10:379). Till underlag för ärendet låg delbetänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39) och även betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92). Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (i det följande kallad *kollektivtrafiklagen*) träder i kraft den 1 januari 2012 och ersätter lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik (i det följande kallad *trafikbuvudmannalagen*).

Den nya lagstiftningen, som är tillämplig på trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana, syftar till att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen och anpassa den till EU:s regelverk på området. Lagen kompletterar i vissa delar EU:s kollektivtrafikförordning, som är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av cabotageförordningen. I kollektivtrafiklagen har EU:s kollektivtrafikförordning inte gjorts tillämplig på trafik på vatten.

Behov av kompletteringar av kollektivtrafiklagen

Redan innan den nya kollektivtrafiklagen träder i kraft har det framkommit skäl att utöka lagens tillämpningsområde samt att komplettera och ändra lagen i de avseenden som föreslås i denna promemoria. Vidare finns det behov av att besluta om en förordning om kollektivtrafik. Den nya lagstiftningen föranleder också en rad författningsändringar på lag- och förordningsnivå.

Skrivelser i ärendet med begäran om en lagändring angående kommuners möjlighet att finansiera viss regional kollektivtrafik, se avsnitt 5.2, har inkommit från Sveriges Kommuner och Landsting (dnr N2011/3004/TE).

3.2 Gällande och kommande reglering på kollektivtrafikområdet

Beskrivningen i denna promemoria av regleringen på kollektivtrafikområdet tar sikte på de delar som är av intresse för de författningsändringar som föreslås i promemorian. Avsnittet som beskriver EU:s kollektivtrafikförordning motsvarar i huvudsak avsnitt 4.2 i regeringens proposition Ny kollektivtrafiklag, prop. 2009/10:200. För en närmare beskrivning av kollektivtrafiklagstiftningen och övervägandena bakom den nya kollektivtrafiklagen hänvisas till nämnda proposition.

3.2.1 Svensk reglering

Kommunallagen

Kommunernas och landstingens allmänna befogenheter regleras i 2 kap. kommunallagen (1991:900). Enligt dess 1 § får kommuner och landsting själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte ska

handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan. Av 2 § framgår att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Dessa bestämmelser – lokaliseringsprincipen, förbud mot att tillägga sig uppgifter som enbart ankommer på någon annan och likställighetsprincipen – är några av de generella huvudregler som gäller för all kommunal verksamhet. De kommunalrättsliga grundprinciperna är generellt tillämpliga och för undantag från dessa krävs lagstöd.

Trafikhuvudmannalagen

Fram till utgången av 2011 reglerar trafikhuvudmannalagen kommuners och landstings ansvar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. I lagen föreskrivs bland annat att det för att främja en tillfredställande kollektivtrafikförsörjning i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken. De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafikhuvudman. Denne ska årligen anta ett trafikförsörjningsprogram som anger omfattningen av den trafik som avses bedrivas i länet samt grunderna för prissättningen för resor. Lagen ger ingen närmare precisering av kommuners och landstings befogenhet på kollektivtrafikområdet utöver vad som följer av kommunallagen.

Vad som avses med lokal och regional linjetrafik och om samtliga trafikslag omfattas framgår inte av trafikhuvudmannalagen. Till en början omfattade huvudmannens ansvar endast kollektivtrafik på väg, det vill säga busstrafik. Därefter utökades ansvaret till att även avse trafik på järnväg. I förarbetena till den nuvarande trafikhuvudmannalagen (prop. 1996/97:115, bet. 1997/98:TU3, rskr. 1997/98:10) sägs ingenting om att ansvaret skulle utvidgas från väg och järnväg till sjötrafik. Sedan lagen trädde i kraft har dock flera trafikhuvudmän åtagit sig att svara för trafik i skärgården och en utbredd uppfattning bland trafikhuvudmännen tycks vara att lokal och regional linjetrafik

omfattar samtliga dessa trafikslag och därmed också kollektivtrafik på vatten.

Trafikverkets instruktion

När det gäller det offentligas ansvar och befogenheter på kollektivtrafikområdet i övrigt framgår av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket att verket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken. Trafikverket ska ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektiv persontrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift, samt linjesjöfart till Gotland. Verket får ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket får göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under trafikhuvudmännens ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektiva persontrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar trafikhuvudmännen har enligt trafikhuvudmannalagen. I de avtal Trafikverket svarar för ska verket väga in behovet av funktionella arbetsmarknadsregioner.

Kollektivtrafiklagen

Den nya kollektivtrafiklagen innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare hade riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg från och med den 1 oktober 2010. I och med den nya lagstiftningen avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag från att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Dagens trafikhuvud-

män i respektive län ersätts med regionala kollektivtrafikmyndigheter. Vidare ersätts dagens trafikförsörjningsplan med ett trafikförsörjningsprogram, vilket bland annat medför en skyldighet för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att samråda med motsvarande myndigheter i angränsande län, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv, organisationer och i vissa fall kommuner. Av programmen ska bland annat framgå behovet av regional kollektivtrafik i länet, mål för kollektivtrafikförsörjningen samt vilken trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta fattas av länstrafikbolag, ska fattas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering. Upphandling av regional kollektivtrafik ska ha stöd i ett politiskt fattat beslut om allmän trafikplikt, där kraven på den trafik som ska upphandlas fastställs. Beslutet kan överklagas till domstol. Mer operativa uppgifter som att upphandla kollektivtrafik kan dock överlämnas till aktiebolag och till enskilda kommuner. Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt. Länsgränsrestriktionerna avskaffas och ersätts för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas del med en mer flexibel och ändamålsenlig funktionell befogenhet. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenheter definieras till att gälla regional kollektivtrafik, med vilket menas arbetspendling och annat vardagsresande. Med vardagsresande avses regelbundna resor till arbete, skola, omsorg, inköp, service eller fritidsaktiviteter. Olika geografiska och demografiska omständigheter i landet kan vägas in i bedömningen av vad som utgör regional kollektivtrafik i funktionell mening. Inom ramen för denna befogenhet får två eller flera kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län komma överens om att gemensamt besluta om länsgränsöverskridande kollektivtrafik. Vissa generella krav införs för alla kollektivtrafikföretag. Det handlar bland annat om anmälningsskyldighet

när kollektivtrafik börjar eller upphör att bedrivas och om skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

3.2.2 EU-reglering

EU:s kollektivtrafikförordning

Reglering av hur behöriga myndigheter får ingripa

EU:s kollektivtrafikförordning reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Med behörig myndighet avses alltså, något förenklat, ett offentligt organ med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område. Om detta område inte är nationellt kallas myndigheten för en behörig lokal myndighet. Syftet med förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet till detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

EU:s kollektivtrafikförordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt, och på väg. Medlemsstaterna får välja att tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av cabotageförordningen. I beaktandesats 10 i EU:s kollektivtrafikförordning anges följande:

”I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen

reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den här förordningen i dessa specifika sektorer. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införlivande av trafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.”

Behöriga myndigheter ska teckna avtal om allmän trafik

De krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för sådan kollektivtrafik av allmänt ekonomiskt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor, kallas för allmän trafikplikt. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag ensamrätt eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Syftet är att öka öppenheten och insynen i hur motprestationer bestäms. Med avtal om allmän trafik avses i förordningen ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta företag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik-tjänster som omfattas av allmän trafikplikt. Begreppet kan emellertid, beroende på medlemsstatens lagstiftning, även avse bl.a. ett beslut av den behöriga myndigheten som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv eller genom ett s.k. internt företag tillhandahåller tjänsterna. Om en allmän trafikplikt avser att fastställa högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare får en behörig myndighet välja att införa trafikplikten genom allmänna bestämmelser i stället för avtal om allmän trafik. Allmänna bestämmelser avser

enligt förordningen åtgärder som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för. En föreskrift är ett exempel på en allmän bestämmelse.

Innehåll i avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser

I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Avtalet eller de allmänna bestämmelserna ska även i förväg och på ett objektivt och öppet sätt fastställa de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska vidare fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande samt hur inkomsterna från biljettförsäljning ska fördelas. Löptiden för avtalen om allmän trafik ska vara begränsad och får normalt inte överstiga tio år för buss-transporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller för annat spårburet transportsätt.

Tilldelning av avtal om allmän trafik

Hur ett avtal om allmän trafik ska tilldelas regleras i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikkförordning. Vilka regler som därvid ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Om det är fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning som regel ske antingen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster³

³ EUT L 134, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004L0017). I Sverige har direktivet införlivats genom lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF).

(försörjningsdirektivet) eller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster⁴ (det klassiska direktivet), alltefter förhållandena i det enskilda fallet. Om det rör sig om en tjänstekoncession⁵ ska den tilldelas i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Detsamma gäller tjänstekontrakt som avser järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik (dvs. huvudsakligen tunnelbanetrafik).⁶

Ur unionsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Vidare slår artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget)⁷ fast att statligt stöd är förenligt med fördraget om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt. Behöriga myndigheter får, med beaktande av nyss nämnda principer och inom ramen för det tillämpliga regelkomplexet, välja att organisera kollektivtrafiken genom att antingen utlysa ett anbuds förfarande eller att själva eller genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafiktjänster.

När bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om tilldelning av avtal ska tillämpas får behöriga lokala myndigheter, om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller genom direkttilldelning uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar (internt företag), att göra detta.⁸ Villkoret för att en behörig

⁴ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114 (Celex 32004L0018). I Sverige har direktivet införlivats genom lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU).

⁵ Tjänstekoncession är ett kontrakt som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten, dvs. att kontraktet medför en risk för kollektivtrafikföretagen.

⁶ För en beskrivning av tillämpningen av bestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning hänvisas till regeringens proposition Ny Kollektivtrafiklag, prop. 2009/10:200, avsnitt 7.6.

⁷ Tidigare artikel 73 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG-fördraget).

⁸ För det fall att tilldelning ska ske enligt något av upphandlingsdirektiven finns särskilda regler i LOU och LUF som inte närmare berörs här. Detsamma gäller f.ö.

lokal myndighet ska få direkttilldela ett avtal är att det interna företaget bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga myndighetens territorium. Det interna företaget får inte heller delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik utanför detta territorium.⁹

Ett avtal om allmän trafik kan som ovan nämnts även tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Detta förfarande ska vara öppet för alla företag, vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering.

Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana får berörda myndigheter vidta kortfristiga nödgärder som är undantagna från skyldigheten att infordra anbud. Likaså finns möjligheter för medlemsstaterna att tillåta direkttilldelning för kontrakt under vissa gränsvärden liksom överhuvudtaget för alla kontrakt som avser järnvägstransport.

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att behöriga myndigheters beslut om tilldelning av avtal eller beslut om att själva tillhandahålla kollektivtrafik kan prövas snabbt och effektivt på begäran av den som har eller har haft intresse av att få ett särskilt avtal och som har skadats eller riskerar att skadas av en påstådd överträdelse.

Ersättning för allmän trafik

Oberoende av hur avtalet tilldelas ska all ersättning vara förenlig med de bestämmelser som beskrivs ovan angående vad ett avtal ska innehålla. För direkttilldelade avtals och allmänna bestämmelsers del ska dessutom allt slags ersättning stämma överens med de särskilda regler för beviljande av ersättning som anges i en bilaga till förordningen. Dessa regler syftar till att undvika en alltför hög ersättning.

tjänstekontrakt avseende järnvägstrafik och sjötransport, eftersom LOU och LUF innehåller bestämmelser för sådana s.k. B-tjänster.

⁹ Nu nämnda villkor är inte utan undantag; se artikel 5.2 EU:s kollektivtrafikförordning.

Offentliggörande

Ett ytterligare steg i riktningen mot öppenhet och insyn är bestämmelsen om att varje behörig myndighet en gång om året ska offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätter som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik samt möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering.

Myndigheterna ska offentliggöra föremålen för sina avtal, och de tilldelningsmetoder som planeras, i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas. Avtal som rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år behöver inte offentliggöras.

På begäran av berörd part ska de behöriga myndigheterna redovisa skälen för sina beslut angående direkttilldelning av avtal om allmän trafik.

Cabotageförordningen

Frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet

Marknadstillträdet inom sjöfarten regleras i den s.k. cabotageförordningen. Rederier, vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, får utföra sjötransporttjänster inom gemenskapen. En förutsättning är att fartygen uppfyller de villkor, för att få utföra sådana tjänster, som gäller i den medlemsstat där de är registrerade.

Enligt kommissionens tolkningsmeddelande, KOM (2003) 595 slutlig, p. 2.1, får friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster under inga villkor vara bunden till förhandsgodkännande, särskilt genom system kopplade till restriktiva villkor.

Medlemsstaterna kan dock ”på sin höjd” be redare att inkomma med förhandsinformation i fråga om de tjänster som de har för avsikt att tillhandahålla.

Allmän trafik

En medlemsstat får emellertid ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, så kallat öcabotage. Syftet är att säkerställa tillräckliga och regelbundna transporttjänster från, till och mellan öar. Enligt p. 5.1 i tolkningsmeddelandet ska långa flodmynningar eller fjordar som leder till en omväg på cirka 100 kilometer på väg betraktas som öar, eftersom de kan leda till liknande problem genom att stadsområden isoleras från varandra. Avtal om allmän trafik definieras som ”avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom gemenskapen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster”. Ett avtal om allmän trafik kan i synnerhet innefatta transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet, särskilda transporttjänster, transporttjänster med speciella tariffer och villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare och vissa sträckor, samt anpassning av tjänsterna till verkliga behov.

Vidare får en medlemsstat ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana tjänster. Förpliktelser vid allmän trafik definieras som ”skyldigheter som rederiet, om det tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle uppfylla överhuvudtaget eller inte skulle uppfylla i samma utsträckning eller på samma villkor”. Förpliktelser vid allmän trafik får enligt p. 5.2 i tolkningsmeddelandet bara införas på reguljära öcabotagetjänster när marknaden misslyckats. En behörig myndighet kan alltså endast ålägga förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik om myndigheten kan visa att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik, till följd av att det vid fri konkurrens inte skulle finnas tillräckligt

med regelbundna transporttjänster.¹⁰ När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik ska detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen. Medlemsstaterna ska även begränsa sig till krav om vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyg. En eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik måste vara tillgänglig för alla rederier inom gemenskapen. Enligt p. 5.4 i tolkningsmeddelandet har medlemsstaten olika administrativa möjligheter att införa ”förpliktelser vid allmän trafik” för alla kollektivtrafikföretag på en viss rutt, till exempel i form av anmälnings-, licens- eller godkännandesystem. Medlemsstaterna kan också införa förpliktelser vid allmän trafik genom att ingå avtal om allmän trafik med en eller ett begränsat antal kollektivtrafikföretag.¹¹

När en medlemsstats behöriga myndighet ingår ett avtal om allmän trafik, måste myndigheten enligt p. 5.4 i tolkningsmeddelandet följa tillämpliga upphandlingsregler. Detta innebär således att om avtalet utgörs av ett tjänstekontrakt gäller antingen lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) eller lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU), alltefter förhållandena i det enskilda fallet. Om avtalet utgörs av en tjänstekoncession gäller däremot inte de lagarna. Även vid tilldelning av koncessioner måste emellertid de allmänna EUrättsliga principerna om objektivitet, icke-diskriminering och insyn som anges i 1 kap. 24 § LUF respektive 1 kap. 9 § LOU (och som följer direkt av EUF-fördraget) upprätthållas. Genom att införa förpliktelser vid allmän trafik ingriper medlemsstaterna i bestämmelserna om marknadens tillgång till vissa trafikleder.

¹⁰ Se Mål C-205/99, Analir m.fl. mot Administración General del Estado, REG. 2001 s. I-1271 punkt 31 till 40. Se även mål C-128/10, Naftiliaki Etaireia Thasou AE (C-128/10) och Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-129/10) mot Ypourgos Emporikis Naftilias. REG 2011 s. 0000, punkt 54 och 63.

¹¹ När det gäller en medlemsstats möjlighet att införa förpliktelser vid allmän trafik parallellt med avtal om allmän trafik, se mål C-205/99, punkt 60 till 71.

Detta kan snedvrída konkurrensen om det inte sker på ett icke-diskriminerande sätt. Sådana ingripanden bör dock stå i proportion till syftet att garantera regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. Ett ingripande som i stor utsträckning påverkar konkurrensen är tilldelning av ensamrätter. Av p. 5.5.1 i tolkningsmeddelandet framgår att tilldelandet av en ensamrätt i vissa fall kan vara det enda instrumentet för att uppfylla de grundläggande transportbehoven. En förutsättning enligt meddelandet är emellertid att ensamrätten beviljas för en begränsad period och att den baseras på ett öppet, rättvist, ickediskriminerande och gemenskapstäckande urvalsförfarande. Kommissionen betonar dock att det i många fall går att vidta mindre begränsande åtgärder, i avtalet om allmän trafik, såsom att ställa krav på att tjänsten ska tillhandahållas året om. Av p. 5.7 i tolkningsmeddelandet framgår att förordningen gäller på samma sätt oberoende av om subventioner betalas ut. Om däremot statligt stöd betalas ut för att kompensera för förpliktelse vid allmän trafik måste medlemsstaterna bevilja det i enlighet med gemenskapens lagstiftning.

Förordningen innehåller ingen begränsning för varaktigheten för avtal om allmän trafik. Enligt p. 5.5.2 i tolkningsmeddelandet uppfyller en avtalsperiod på mer än sex år i normalfallet inte kravet på proportionalitet.

I artikel 9 i förordningen anges att medlemsstaterna ska samråda med kommissionen innan de antar lagar och andra författningar för att genomföra förordningen. Medlemsstaterna ska även därefter underrätta kommissionen om de författningar de antar. Av p. 5.4 i tolkningsmeddelandet framgår att kommissionen inte kräver av medlemsstaterna att de ska anmäla varje avtal om allmän trafik som ingås, utan anmälningsplikten avser endast avtal med större räckvidd, t.ex. ett generellt regelverk för cabotagetjänster.

4 Kollektivtrafik på vatten

4.1 Bakgrund

4.1.1 Beskrivning av kollektivtrafikmarknaden

Kollektivtrafik på vatten bedrivs på ett antal platser runt om i Sverige. Eftersom det varken krävs något särskilt linjetillstånd eller finns plikt att anmäla trafik till en myndighet för att få bedriva trafiken finns det heller ingen offentlig sammanställning över sådan trafik. Vid beredning av denna promemoria har Näringsdepartementet fått kännedom om att det bedrivs kollektivtrafik på vatten i bland annat Gotlands, Stockholms, Västra Götalands, Blekinge, Östergötlands, Västerbottens, Värmlands och Skåne län. Störst omfattning har trafiken i skärgårdarna i och utanför Stockholm och Göteborg.

För all kollektivtrafik på vatten gäller att resandet är som störst under sommarhalvåret. Vid sidan av kollektivtrafik finns andra sorters utbud av persontransporttjänster till sjöss: beställningstrafik (t.ex. taxitrafik) och chartertrafik.

Vidare finns de statliga vägfärjorna, som dock är en del av det statliga vägnätet, vilket framgår av 2 § väglagen (1971:948). Statens ansvar för vägfärjor påverkas inte av de ändringar som föreslås i denna promemoria.

Offentligfinansierad kollektivtrafik på vatten

En betydande del av kollektivtrafiken på vatten utgörs av subventionerad trafik. I Stockholms län är det landstinget som

har åtagit sig att organisera trafik till sjöss och att täcka underskottet. Åtagandet är organiserat genom Waxholms Ångfartygs AB (Waxholmsbolaget) som är helägt av Stockholms läns landsting. Bolaget äger 25 skärgårdsbåtar, varav fyra är så kallade djurgårdsfärjor, som går i linjetrafik under ledning av olika kontrakterade trafikutövare. Därutöver har Waxholmsbolaget trafik- och biljettprissamarbete med ett antal privata rederier med egna fartyg, som förstärker trafiken på kompletterande linjer och under högsäsong. Sammanlagt transporterar Waxholmsbolaget över 4 miljoner passagerare och 7 000 ton gods per år. Kostnaden för verksamheten uppgick till 335 miljoner kronor 2010, varav närmare två tredjedelar finansierades av underskottstäckning från landstinget.

Västtrafik AB är trafik huvudman i Västra Götaland och organiserar sjötrafik med cirka 35 fartyg. Trafiken körs av fristående rederier och antalet resor uppgår till 3,5 miljoner per år.

Blekingetrafiken driver skärgårdstrafik på totalt nio linjer, vilket såväl är turistservice med guide turer om sommaren, som en viktig service för de bofasta på öarna. Totalt görs över 100 000 resor om året med Blekingetrafikens båtar.

Ett antal kommuner – bland andra Karlstad, Västervik, Norrköping, Söderköping och Valdemarsvik – upphandlar kollektivtrafik på vatten utan inblandning av respektive läns trafik huvudman. I Skåne län bedrivs trafiken mellan Landskrona och Ven på uppdrag av Landskrona kommun och Skånetrafiken.

Staten tecknar avtal om trafiken mellan Gotland och Nynäshamn respektive Oskarshamn. Det är det enda avtal som inte tecknas av ett kommunalt organ. Gotlandstrafiken har varit ett statligt åtagande i cirka 40 år. Det görs omkring 1,6 miljoner resor per år och trafiken är av mycket stor betydelse för Gotlands befolkning och näringsliv. Staten betalade 361 miljoner kronor för Gotlandstrafiken under 2010.

Kommersiell kollektivtrafik på vatten

Det tillkommer också en mängd kollektivtrafiklinjer som drivs på kommersiell grund, dvs. trafik som bedrivs utan avtal med en offentlig myndighet eller ett offentligägt bolag. Trafiken bedrivs ofta med fartyg som även används för annan trafik till sjöss, t.ex. charter- och beställningstrafik. I Stockholm finns, som ett exempel, Cinderellabåtarna som används i kommersiell kollektivtrafik från och till centrala Stockholm och vissa skärgårdsöar.

4.1.2 Tidigare behandling av frågan om kollektivtrafiklagen ska omfatta kollektivtrafik på vatten

I delbetänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39) föreslog utredaren att sjöfart skulle ingå i lagens tillämpningsområde på samma sätt som landtransporter.

Kollektivtrafiklagen, som träder i kraft den 1 januari 2012, är emellertid inte tillämplig på kollektivtrafik på vatten och Sverige har heller inte gjort EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på sådan trafik.

Under rubriken politikens inriktning i proposition Budgetproposition för 2011 (prop. 2010/11:1, utg. omr. 22, bet. 2010/11:TU1, rskr. 2010/11:138) anges på sidan 49 följande.

”Regeringen överväger att föreslå att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde ska breddas till att även gälla för allmännyttig kollektivtrafik till sjöss. Det är lika viktigt som för landtransporter att behöriga myndigheters organisering av sjötransporter är effektivt och transparent. Därigenom kan de kommersiella företagen ges bättre förutsättningar att bedriva kommersiell trafik som resenärerna efterfrågar.”

I januari 2011 överlämnades betänkandet Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4) till

regeringen. Av kommittédirektivet Analys och genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar (dir. 2009:127) framgår att utredningens uppdrag var att analysera de konsekvenser som uppkommer om EU:s regelverk om inre vattenvägar genomförs i svensk rätt samt föreslå författningsändringar för ett sådant genomförande. I betänkandet anges att det inte finns någon särskild reglering avseende inre vattenvägar i svensk rätt och till skillnad från inlandssjöfarten på kontinenten betraktas den svenska inlandssjöfarten som en del av sjöfarten och inte som ett eget transportslag som närmast är att hänföra till en del av transportsystemet på land. I fråga om kollektivtrafik på vatten föreslås i betänkandet inte någon kompletterande lagstiftning.

4.2 Förslag till utvidgade tillämpningsområden

Förslag: Det görs tillägg i 1 kap. 1 § kollektivtrafiklagen om att lagen även är tillämplig i fråga om trafik på vatten samt att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten. I lagen införs även en paragraf som hänvisar till cabotageförordningen och i bestämmelsen ges en kort beskrivning av vad som regleras i den förordningen.

Skälen för förslaget

Om kollektivtrafik på vatten inte omfattas av den kollektivtrafikspecifika lagstiftningen kan kommuner och landsting organisera verksamheten på annat sätt än vad som gäller för landtransporter, utan inblandning från den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Kommuner och landsting behöver exempelvis inte följa de regler om att fatta beslut om allmän trafikplikt som gäller för buss- och spårbunden trafik. Myndigheter som vill teckna avtal om regelbundna sjötransporttjänster ska dock tillämpa cabotageförordningen. Kollektivtrafikföretagen

kommer på samma sätt som i dag vara fria att bedriva kollektivtrafik på vatten, utan krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och utan skyldighet att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Promemorians förslag är att både kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten, vilket innebär att det i huvudsak blir samma regler för kollektivtrafik på vatten som för trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Förslaget innehåller alltså två delar. Dels ett utökande av tillämpningsområdet för kollektivtrafiklagen, dels motsvarande utökning vad gäller EU:s kollektivtrafikförordnings tillämplighet.

Kollektivtrafiklagen bör vara tillämplig på kollektivtrafik på vatten

Förslaget att kollektivtrafiklagen ska vara tillämplig även på kollektivtrafik på vatten innebär att det införs regler för såväl behöriga myndigheter som för kollektivtrafikföretag.

Det finns tydliga skäl för en reglering av hur kommuner och landsting ska organisera sitt åtagande för persontransporter på vatten på motsvarande sätt som för landstransporter. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör vara den ansvariga myndigheten även på sjöfartsområdet. Även för detta trafikslag gäller att det finns ett stort mervärde i att det endast finns en ansvarig myndighet i respektive län, vilket möjliggör en helhets-syn över kommungränser. Därmed skapas förutsättningar för att de behöriga myndigheterna bättre tillgodoser resenärernas behov av ett sammanhållet system av kollektivtrafik inom respektive län.

Kollektivtrafiklagens regler för hur myndigheterna ska agera när de vill tillhandahålla samhällsmotiverad kollektivtrafik är befogade även när det gäller sjöfart. Det är viktigt att det offentliga ingripandet är transparent och förutsebart för att kommersiella företag ska ha möjlighet att kunna agera vid sidan av den offentligt organiserade trafiken. Dessutom bör sådana regler leda

till att det offentliga ingripandet inte blir större än nödvändigt och att så små undanträngningseffekter som möjligt på kommersiell trafik uppstår.

Det finns även skäl att göra kollektivtrafiklagens regler om krav på kollektivtrafikföretag tillämpliga på trafik på vatten. Även inom detta trafikslag bör det finnas vissa krav på kollektivtrafikföretag, i syfte att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor. Det gäller t.ex. krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och skyldighet att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Genom denna åtgärd blir det samma förutsättningar mellan de olika trafikslagen. För motiven bakom de enskilda kraven på kollektivtrafikföretag hänvisas till propositionen Ny kollektivtrafiklag, prop. 2009/10:200.

EU:s kollektivtrafikförordning bör vara tillämplig på kollektivtrafik på vatten

Vid en bedömning av om Sverige ska låta EU:s kollektivtrafikförordning vara tillämplig på kollektivtrafik på vatten kan det inledningsvis konstateras att det redan i dag finns regler i cabotageförordningen som gäller när myndigheter vill teckna avtal om allmän trafik med rederier om regelbundna sjötransporttjänster eller ålägga rederier förpliktelser vid allmän trafik för tillhandahållande av sådana sjötransporttjänster (se avsnitt 3.2.2). Det är emellertid enligt artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning uttryckligen tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa båda förordningarna. Av det följer att vid ett beslut om att göra EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på sjötrafik kommer det att finnas två EU-förordningar som är tillämpliga på sjötransportområdet och som reglerar hur allmännyttig kollektivtrafik på vatten ska tillhandahållas.

EU:s kollektivtrafikförordning är dock mer utförlig än cabotageförordningen. Den förstnämnda reglerar bland annat obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna

bestämmelser samt närmare hur avtal om allmän trafik ska tilldelas, vilket den senare förordningen inte gör. Dessutom uppställs i EU:s kollektivtrafikförordning krav på att behöriga myndigheter årligen ska offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde.

Även om Sverige låter EU:s kollektivtrafikförordning bli tillämplig på kollektivtrafik på vatten begränsas den regionala kollektivtrafikmyndigheten av cabotageförordningens bestämmelser om att de sjötransportlänkar som kan omfattas av allmän trafikplikt enbart kan gå till, från och mellan öar (eller i förbindelse med en flodmynning). Av cabotageförordningen och EU-domstolens praxis framgår vidare att myndigheten endast kan ålägga förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik om myndigheten kan visa att det finns ett faktiskt behov av allmän trafik, till följd av att det vid fri konkurrens inte skulle finnas tillräckligt med regelbundna transporttjänster.

Sammantagen bedömning

Vid en sammantagen bedömning är det befogat att utöka kollektivtrafiklagens tillämpningsområde till kollektivtrafik på vatten. Analysen visar att det saknas starka skäl för att sjötransportområdet ska behandlas på annat sätt än landtransporter. De fördelar som fås genom ökad tydlighet i myndighetsarbetet och för kommersiell kollektivtrafik överväger den minskade flexibilitet för kommunala myndigheter och den något ökade regelmängd för kollektivtrafikföretag som förslaget för med sig. Genom att kollektivtrafiklagen delvis kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning är det lämpligt att göra förordningen tillämplig på motsvarande trafikslag som omfattas av lagens tillämpningsområde. Cabotageförordningen bedöms inte utgöra något hinder mot att utöka tillämpningsområdena i enlighet med förslaget. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är dock givetvis bundna av cabotageförordningens bestämmelser

beträffande om på vilka områden som det är möjligt att ingå avtal om allmän trafik.

Samråd med kommissionen

Förslaget bedöms vara av sådant slag att samråd med kommissionen i enlighet med artikel 9 i cabotageförordningen ska ske.

5 Övriga förslag

5.1 Nationsgränsöverskridande kollektivtrafik

5.1.1 Bakgrund

Offentligfinansierad nationsgränsöverskridande kollektivtrafik

Det som i dagens trafikhuvudmannalag betecknas som lokal och regional linjetrafik för persontransporter bedrivs till den helt övervägande delen inom Sveriges gränser. Det finns emellertid även ett antal linjer med kollektivtrafik över nationsgränsen som är avtalad av trafikhuvudmännen. Linjerna sträcker sig över nationsgränsen mellan Sverige och Danmark, Norge respektive Finland. Trafiken tillkommer efter överenskommelser mellan en eller flera svenska trafikhuvudmän och en kollektivtrafikmyndighet i det berörda landet.

Mellan Sverige och Danmark finns tågtrafik över Öresundsbron som i Sverige är ett samarbete mellan Blekingetrafiken AB, Hallandstrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik AB, Skånetrafiken och Västtrafik AB. Det finns också ett samarbetsavtal mellan Skånetrafiken och den danska Trafikstyrelsen som reglerar tågtrafiken över bron. Trafiken sträcker sig i Sverige till Göteborg, Kalmar och Karlskrona och på dansk sida sträcker sig trafiken upp till Helsingör. Trafiken, som startade i januari 2009, upphandlades i två separata anbudsprocesser på respektive sida av bron. Det blev dock samma vinnande operatör i båda upphandlingarna. Över Öresundsbron är trafiken mycket tät med tiominuterstrafik under högtrafiktid på vardagar. Längre

från bron avtar trafiken till en tur per timme dagtid från Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

Mellan Sverige och Norge finns både tåg- och busstrafik som bekostas av minst en trafik huvudman. På sträckan Örebro–Karlstad–Oslo bedrivs subventionerad tågtrafik som kompletterar kommersiell trafik. På den svenska sidan är de två trafik huvudmännen Värmlandstrafik AB och Länstrafiken i Örebro AB samt Trafikverket inblandade. Exempel på busstrafik som sträcker sig över den svensk-norska gränsen är linjerna mellan Umeå–Mo i Rana och Skellefteå–Bodö.

Mellan Sverige och Finland finns det busstrafik mellan de funktionellt integrerade städerna Haparanda och Torneå som är belägna på varsin sida av nationsgränsen.

Lokaliseringsprincipen

Lokaliseringsprincipen innebär i grunden att en kommunal åtgärd måste vara knuten till kommunens eller landstingets egna område eller dess invånare för att den ska anses som laglig. Principen innebär inte att kommuner och landsting är förhindrade att engagera sig utanför det egna geografiska området. Kommuner och landsting kan i vissa fall engagera sig i verksamhet som sträcker sig utanför rikets gränser utan att ett sådant engagemang kommer i konflikt med lokaliseringsprincipen. I praxis har ansetts att omständigheterna kan vara sådana att en kustkommun kan engagera sig i en utrikes färjeförbindelse (RÅ 1960 I 187 och 1979 Ab. 12). Vidare har ett landsting ansetts kunna hyra fritidsbostäder i Italien i avsikt bl.a. att på så sätt få en jämnare spridning av personalens semestrar (RÅ 1968 K 659 och 662).

Det förekommer även internationella överenskommelser som berör lokaliseringsprincipen. Sverige har bl.a. träffat en överenskommelse med Norge, Danmark och Finland om kommunalt samarbete över nordiska riksgränser (prop. 1977/78:44 om godkännande av överenskommelse mellan Danmark, Finland,

Norge och Sverige om kommunalt samarbete över nordiska riksgränser). Överenskommelsen utgår ifrån att det ingår i en nordisk kommuns eller landstings allmänna kompetens att exempelvis ekonomiskt engagera sig i anläggningar på andra sidan om en internordisk riksgräns det är till nytta för invånarna i den egna kommunen eller landstinget. Samarbetet, som inte har några folkrättsliga effekter, får dock inte innebära att en svensk kommun på något sätt avsäger sig beslutanderätt eller överlåter myndighetsutövning i Sverige till en utländsk kommun (a. prop. s. 4).

Den nya lagstiftningen

När kollektivtrafiklagen träder i kraft den 1 januari 2012 är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ska handha kommuners och landstings ansvar för regional kollektivtrafik, det vill säga sådan kollektivtrafik som antingen äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet på kollektivtrafikområdet preciseras genom bestämmelserna i tredje kapitlet kollektivtrafiklagen. Av dessa framgår att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet. En regional kollektivtrafikmyndighet får även, efter överenskommelse med en eller flera andra sådana myndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område. Beslutet om allmän trafikplikt får endast avse regional kollektivtrafik. En regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats, får inte ingå avtal om allmän trafik eller själv bedriva kollektivtrafik som inte har stöd i ett särskilt beslut om allmän trafikplikt. De regionala kollektivtrafikmyndig-

heternas befogenhet gäller således enbart regional kollektivtrafik, dvs. trafik inom ett eller flera län.

Av artikel 3 i EU:s kollektivtrafikförordning framgår att när en behörig myndighet beviljar ett företag någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska det ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Vidare följer av förordningen att den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan tillhandahålla kollektivtrafiken i egen regi. Till skillnad från kollektivtrafiklagen ställer förordningen inga krav på att den allmänna trafikplikten ska vara separerad från avtal om allmän trafik, vilket betyder att trafikplikten skulle kunna manifesteras i ett avtal om allmän trafik. Det ovan nämnda villkoret om ett särskilt beslut om allmän trafikplikt för att få ingå ett avtal om allmän trafik gäller enbart regionala kollektivtrafikmyndigheter. När staten genom Trafikverket beslutar att ombesörja kompletterande trafik räcker det alltså med att trafikplikten kommer till uttryck i avtalet om allmän trafik.

Enligt artikel 4 i EU:s kollektivtrafikförordning ska det i avtal om allmän trafik klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Med allmän trafikplikt menas, som förklarats i avsnitt 3.2.2, de krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse, som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

5.1.2 Förslag till lagändring

Förslag: Det införs en ny paragraf i 3 kapitlet kollektivtrafiklagen. I bestämmelsen anges att trots bestämmelserna i 1 och 3 §§ om allmän trafikplikt inom länen får en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet har överlämnats enligt 2 §, ingå ett avtal om allmän trafik eller på något annat sätt utge ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land.

Bedömning: Av 1 och 3 §§ följer att den del av trafiken som sträcker sig inom Sverige måste grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. När det gäller trafiken som sträcker sig inom grannlandet måste trafikplikten i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning komma till uttryck i avtalet om allmän trafik. Detta behöver emellertid inte anges särskilt i den nya bestämmelsen.

Skälen för förslaget

Behov av komplettering

Den nya kollektivtrafiklagen innebär bland annat att det inte längre är avgörande att trafiken överskrider en viss geografisk gräns, utan i stället handlar det främst om trafikens utformning och karaktär och vilka ändamål som den i första hand tillgodoser.

Enligt kollektivtrafiklagens lydelse omfattas dock kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land inte av de regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet, eftersom denna är begränsad till regional kollektivtrafik. Det innebär bland annat att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte får besluta om allmän trafikplikt eller ingå avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, trots att trafiken är regional i funktionell mening, dvs. domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande.

Den sortens linjetrafik över nationsgräns som vissa av dagens trafikhuvudmän subventionerar är betydelsefull för att se till att det finns en god kollektivtrafikförsörjning även över nationsgräns. Vissa av de existerande linjerna mellan Sverige och ett grannland används i stor uträkning för pendlingsresande, vilket främjar funktionella arbetsmarknadsregioner som sträcker sig över nationsgräns. När kollektivtrafiklagen träder i kraft bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten, som är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning, ha möjlighet att i enlighet med förordningens bestämmelser kunna etablera kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land, under förutsättning att trafiken domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte ges sådan befogenhet, blir det enbart staten genom Trafikverket som i enlighet med förordningen kan sörja för sådan trafik.

Kollektivtrafiklagen reglerar den svenska kollektivtrafikmarknaden

För att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska få möjlighet att subventionera kollektivtrafik som sträcker sig in i ett annat land, vore ett alternativ att låta samma regler gälla för sådan kollektivtrafik, som för kollektivtrafik som sträcker sig över fler än ett län. Det skulle kräva ändringar av dels definitionen av regional kollektivtrafik, dels det geografiska område som ett beslut om allmän trafikplikt kan avse, med krav på överenskommelse med en behörig myndighet i det angränsande landet. För den lösningen talar att trafiken skulle behandlas på samma sätt som regional kollektivtrafik enligt kollektivtrafiklagens nuvarande lydelse, med möjlighet för kollektivtrafikföretag att kontrollera att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna agerar inom sin befogenhet genom möjligheten att överklaga ett beslut om allmän trafikplikt.

Kollektivtrafiklagen tar dock sikte på det offentligas ansvar och befogenhet för kollektivtrafik som sträcker sig inom landet.

Den syftar inte till att reglera förfarandet på kollektivtrafikmarknaden inom ett annat lands territorium. De regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar för regional kollektivtrafik bör därför i enlighet med kollektivtrafiklagens lydelse som träder i kraft den 1 januari 2012 begränsas till trafik som sträcker sig inom Sverige. Detsamma bör gälla befogenheten att ingripa på kollektivtrafikmarknaden genom ett särskilt beslut om allmän trafikplikt.

Befogenhet att utge ersättning för nationsgränsöverskridande trafik

En regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenheten att ingå avtal m.m. har överlämnats, bör dock ges möjlighet att ingå ett avtal om allmän trafik eller på något annat sätt utge ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land. En förutsättning är naturligtvis att trafiken funktionellt är att betrakta som regional, det vill säga att trafiken med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Om en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet har överlämnats, ges befogenhet att utge ersättning i enlighet med förslaget, blir det möjligt för myndigheten att på olika sätt sörja för att nationsgränsöverskridande trafik etableras i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan själv ingå avtalet om allmän trafik, bedriva trafik i egen regi eller utge ersättning för trafik som en behörig myndighet i grannlandet har avtalat om.

Förslaget innebär att offentlig ersättning kan komma att utges för kollektivtrafik som inte i sin helhet har sin grund i ett trafikförsörjningsprogram, eftersom bestämmelserna om ansvar i kollektivtrafiklagen endast avser trafik inom Sverige. Det finns dock ingenting som hindrar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna frivilligt låter trafikförsörjningsprogrammen

beskriva även trafik i ett grannland som är relevant för det berörda länet. Något krav på föregående samråd med en behörig myndighet utanför Sverige följer dock inte av kollektivtrafiklagen.

Förslaget innebär vidare att offentlig ersättning kan komma att utges för kollektivtrafik som inte i sin helhet grundas på ett särskilt beslut om allmän trafikplikt. Av kollektivtrafiklagen följer dock att den del av trafiken som sträcker sig inom Sverige alltid måste grunda sig på ett sådant beslut. När det gäller trafiken som sträcker sig inom grannlandet måste trafikplikten i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning komma till uttryck i avtalet om allmän trafik.

5.2 Kommunal tilläggsfinansiering

5.2.1 Bakgrund

Den nya lagstiftningen

Med anledning av att kollektivtrafiklagen träder i kraft den 1 januari 2012 pågår för närvarande ett arbete runtom i landet där landsting och kommuner i varje län ska komma överens om vem som ska ha ansvaret för den regionala kollektivtrafiken inom länet.

Enligt 2 kap. 1 § kollektivtrafiklagen ansvarar landstinget och kommunerna inom ett län, med undantag för Stockholms län och Gotlands län, gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.

Enligt 2 kap. 2 § kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala

kollektivtrafiken. De som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet kan även komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för ett kommunalförbund. I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Skrivelse om förtydligande av möjlighet till kommunal tilläggsfinansiering av viss regional kollektivtrafik

Sveriges Kommuner och Landsting har i en skrivelse till Näringsdepartementet framfört att det bör vara möjligt för enskilda kommuner inom ett län att göra särskilda prioriteringar eller satsningar på kollektivtrafiken inom ramen för det länsövergripande ansvar som den regionala kollektivtrafikmyndigheten har. Det handlar om att kommuner ska kunna finansiera enskilda turer, ett tätare turutbud eller andra tillägg som går utöver det som myndigheten annars skulle ha tillhandahållit. Sveriges Kommuner och Landsting menar att det med kollektivtrafiklagens nuvarande lydelse är oklart om sådan kommunal tilläggsfinansiering är tillåten enligt kollektivtrafiklagen och kommunallagen. Oklarheten gäller dels om en enskild kommun kan ägna sig åt kollektivtrafik när en annan myndighet är ansvarig, dels om den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan göra särskilda satsningar på kollektivtrafik i en enskild kommun.

Sveriges Kommuner och Landsting har upplyst om att i ett stort antal län planerar kommunerna och landstinget att landstinget ensamt ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken från och med den 1 januari 2012, med skatteväxlingar som följd. Därmed aktualiseras frågan om kommuner på lokal nivå får finansiera kollektivtrafik även i de fall de har lämnat över ansvaret för den regionala kollektivtrafiken till landstinget.

5.2.2 Förslag till lagändring

Förslag: Det införs en ny paragraf i 2 kap. kollektivtrafiklagen. I paragrafen anges att om ett landsting ensamt ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för bättre regional kollektivtrafik än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla.

Skälen för förslaget

Kommuner med högre ambitionsnivå bör få finansiera bättre regional kollektivtrafik än vad myndigheter avser att tillhandahålla

Regleringen av det offentliga åtagandet för regional kollektivtrafik innebär att det enbart ska finnas en behörig myndighet i varje län. I Sverige finns det alltså 21 behöriga kommunala myndigheter på kollektivtrafikområdet. Sverige skiljer sig på så sätt från många andra länder, där städer och kommuner på lokal nivå ofta är behöriga myndigheter inom sitt territorium samtidigt som det finns myndigheter som organiserar regional kollektivtrafik över större områden. Den svenska erfarenheten är att det är bra att ta bort gränsytan mellan den lokala och regionala nivån vid organisering av upphandlad kollektivtrafik. Att den regionala myndigheten tillhandahåller allt från korta linjer i städer till långa linjer på landsbygd och mellan städer har visat sig vara en effektiv lösning.

I nämnda proposition Ny kollektivtrafiklag s. 74 uttalar regeringen att ansvaret för regional kollektivtrafik även fortsättningsvis ska vara gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län, men att man fortfarande ska kunna överföra ansvaret till enbart landstinget eller kommunerna om alla är överens om detta. Det sägs att det är viktigt att varje kommuns behov och ambitioner avseende kollektivtrafik tas om

hand. Regeringen uttalar vidare att det inte bör vara möjligt att låta enskilda kommuner själva få ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen eftersom det skulle riskera att minska samordningen inom länet.

I enlighet med vad som uttalas i propositionen bör det således inte vara möjligt för enskilda kommuner att själva få ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen, utan det är viktigt att ansvaret handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Däremot är det bra att ha en ordning som ger förutsättningar för att ta tillvara kunskap och engagemang hos de enskilda kommunerna. Kollektivtrafiklagen bör därför medge att det finns utrymme för flexibla lösningar vid finansieringen av den regionala kollektivtrafiken inom ramen för den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar. Om en kommun inom länet har en högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten, bör det finnas en möjlighet för myndigheten och kommunerna att komma överens om kommunal finansiering som ett tillägg till den ordinarie finansieringen.

Lagstöd krävs om landstinget är ensamt ansvarigt

I Stockholms län är landstinget som huvudregel ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken i länet. I övriga län, förutom Gotlands län, kan landstinget och kommunerna komma överens om att landstinget ska bära ansvaret. I båda dessa fall följer av 2 kap. 1 § kommunallagen att kommunerna inom länet inte får ägna sig åt regional kollektivtrafik, eftersom ansvaret för denna enbart ankommer på landstinget.

För att möjliggöra för en kommun inom länet att finansiera bättre trafik än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten (landstinget) avser att tillhandahålla krävs uttryckligt stöd i lag. Det föreslås därför att det införs en bestämmelse om att en kommun inom länet i dessa fall får träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för bättre

regional kollektivtrafik än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla.

Om landstinget och kommunerna är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken i länet har kommunerna inte frånhänt sig kompetensen och det krävs inte särskilt lagstöd för att möjliggöra sådan tilläggsfinansiering som den ovan beskrivna.

I enlighet med lokaliseringsprincipen ska det vara fråga om regional kollektivtrafik som är till nytta för den egna kommunen och dess invånare. Med bättre menas sådan kollektivtrafik som är av bättre kvalitet än vad som annars skulle gälla. Det kan t.ex. handla om att trafiken ska bedrivas med andra fordon än vad som annars skulle ha beslutats av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Andra förbättringar kan avse utökning av turtätheten, antingen på befintliga linjer eller med ytterligare linjer. Tilläggsfinansiering kan också komma i fråga när en kommun anser att det finns skäl att göra kollektivtrafiktjänsterna billigare för alla eller vissa resenärer.

Det är viktigt att påpeka att möjligheten för en kommun att finansiera kollektivtrafik inte är detsamma som att kommunen kan beställa ytterligare trafik av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det är alltid den regionala kollektivtrafikmyndigheten som har befogenheten att besluta om de åtgärder som en kommun föreslår, även när kommunen erbjuder sig att finansierar det ytterligare åtagandet.

5.3 Uppföljning och utvärdering

5.3.1 Bakgrund

Den nya lagstiftningen

I 4 kap. 3 § kollektivtrafiklagen föreskrivs en skyldighet för kollektivtrafikföretag att till *den myndighet* regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att *myndigheten* ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för

kollektivtrafik. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i järnvägslagen (2004:519) för företag som utför eller organiserar persontrafik på järnväg. Den bestämmelsen upphävs när kollektivtrafiklagen träder i kraft eftersom den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen omfattar all kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Förslaget i denna promemoria, avsnitt 4, innebär att även kollektivtrafik på vatten omfattas.

I avsnitt 6.1 föreslås att Transportstyrelsen utses till den myndighet som ska samla in de uppgifter som behövs för att följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik samt att Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om företagens skyldighet att lämna sådana uppgifter. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i järnvägsförordningen (2004:526).

Trafikanalys uppdrag

I mars 2011 uppdrog regeringen åt Trafikanalys att utvärdera effekterna av öppnandet av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg och av ny lagstiftning på kollektivtrafikområdet. I uppdraget ingår även att värdera berörda myndigheters och övriga aktörers agerande med anledning av reformerna. En plan för uppdragets genomförande har redovisats till Näringsdepartementet. Utvärderingen ska redovisas årligen och slutredovisas senast den 1 december 2014. I uppdraget anges bland annat att Trafikanalys ges i uppdrag att utvärdera effekten för medborgare, resenärer, näringsliv och samhälle i olika delar av landet av öppningen av marknaden för kommersiell persontrafik på järnväg och den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet. Den kontinuerliga uppföljningen av hur marknaden fungerar på dessa områden som underlag för regelgivning, tillståndsprovning, tillsyn och registerhållning sköts av Transportstyrelsen. Vidare anges att Trafikverket och Transportstyrelsen

ska bistå Trafikanalys med underlag och annat stöd som Trafikanalys behöver för att kunna genomföra uppdraget.

5.3.2 Förslag till lagändring

Förslag: Bestämmelsen i 4 kap. 3 § kollektivtrafiklagen om att ett kollektivtrafikföretag ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att *myndigheten* ska kunna följa upp och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik, ändras så att det inte längre anges att uppföljningen och utvärderingen ska göras av just den myndigheten.

Skälen för förslaget

Det förhållandet att det i lagtexten talas om ”myndigheten” kan tolkas som att den myndighet som samlar in uppgifterna (Transportstyrelsen enligt förslaget i promemorian) även har i uppdrag att ansvara för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden och att det endast är den myndigheten som får använda uppgifterna. Detta är emellertid inte avsikten, utan även andra myndigheter som har i uppgift att följa upp och utvärdera utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden bör få tillgång till informationen som Transportstyrelsen samlar in. Avsikten är heller inte att den insamlade myndigheten pekas ut som ansvarig myndighet för uppföljning och utvärdering. I syfte att förtydliga detta föreslås att paragrafen ändras till en neutralare skrivning i enlighet med förslaget.

Den närmare ansvarsfördelningen för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafikmarknaden framgår av myndigheternas respektive instruktioner och av regeringens uppdrag till

Trafikanalys. Ansvarsfördelningen kan naturligtvis komma att ändras över tid.



6 Ny kollektivtrafikförordning och författningsändringar med anledning av den nya lagstiftningen

6.1 Förslag till kollektivtrafikförordning

Förslag: Det bör beslutas en förordning om kollektivtrafik som innehåller föreskrifter i anslutning till kollektivtrafiklagen. I förordningen utses Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen. Transportstyrelsen utses också till den myndighet som får meddela föreskrifter om kollektivtrafikföretags skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud och uppgifter som behövs för att följa och utvärdera utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden. Vidare utses Transportstyrelsen till den myndighet som får meddela verkställighetsföreskrifter som avser kommersiella kollektivtrafikföretags anmälningsskyldighet.

Skälen för förslaget

I 4 kap. 4 § kollektivtrafiklagen bemyndigas regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om de krav på kollektivtrafikföretag som uppställs i kapitlets 1–3 §§. Vidare framgår av lagens 5 kap. 1 § att den myndighet som

regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av kollektivtrafiklagen och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. För en närmare beskrivning av övervägandena bakom bestämmelserna hänvisas till propositionen Ny Kollektivtrafiklag, prop. 2009/10:200, avsnitt 10.2-10.5 och 11.1.

Av förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen framgår att Transportstyrelsen har till huvuduppgift att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet. Mot bakgrund av Transportstyrelsens ansvarsområde är det lämpligt att styrelsen utses som behörig myndighet att meddela de föreskrifter som anges ovan och att utöva tillsyn enligt kollektivtrafiklagen.

6.2 Förslag till ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Förslag: Det införs en ny paragraf i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., som anger att det som gäller regionala kollektivtrafikmyndigheter i 1 §, efter godkännande från sådana myndigheter, även gäller aktiebolag till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats enligt kollektivtrafiklagen.

Skäl för förslaget

Av förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. framgår att dagens trafik- huvudmän kan få statlig medfinansiering för dels investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar, spårfordon och fartyg, dels för åtgärder som ökar tillgängligheten för funktionshindrade

resenärer. Med anledning av den nya kollektivtrafiklagen bör begreppet trafikhuvudmän respektive hänvisningen till trafikhuvudmannalagen ersättas med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter respektive en hänvisning till kollektivtrafiklagen.

När kollektivtrafiklagen träder i kraft får en regional kollektivtrafikmyndighet överlämna befogenheten att ingå avtal m.m. till bland annat ett aktiebolag. De aktiebolag som avses är sådana som idag utgör trafikhuvudmän och som således för närvarande kan ansöka om statlig medfinansiering enligt förordningen. Sådana aktiebolag kan ha gjort, och kan komma att göra, investeringar i anläggningar och fordon som omfattas av förordningen. Det är därför lämpligt att dessa även när kollektivtrafiklagen träder i kraft har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering enligt förordningen.

Det aktiebolag till vilket befogenheten att ingå avtal m.m. har överlämnats är dock att betrakta som den regionala kollektivtrafikmyndighetens "förlängda arm" och det är myndigheten som ska fatta de övergripande besluten om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. Eftersom den regionala kollektivtrafikmyndigheten är ansvarig för trafiken är det lämpligt att det uppställs ett krav i förordningen på att myndigheten måste lämna sitt godkännande innan aktiebolaget kan ansöka om statlig medfinansiering. I enlighet med förordningen får Trafikverket meddela föreskrifter om statlig medfinansiering och om verkställighet av förordningen i övrigt.

6.3 Förslag till ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Förslag: Det görs ett tillägg i 2 § 12 i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket om att Trafikverket bland annat ska bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i kollektivtrafiklagen.

Skälen för förslaget

Enligt kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I nämnda proposition Ny Kollektivtrafiklag s. 49 anges att programmen till form och huvudsakligt innehåll bör se likartade ut i hela landet för att programmen ska vara jämförbara, för att underlätta samverkan över länsgränserna och för att programmen ska få sin avsedda funktion i alla län. Vidare anges att den myndighet som regeringen utser bör ha i uppdrag att bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av programmen.

Enligt Trafikverkets instruktion har verket i uppdrag att verka för kollektivtrafikens utveckling. Mot bakgrund av den uppgiften är det lämpligt att Trafikverket utses till den myndighet som ska bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av trafikförsörjningsprogrammen.

6.4 Övriga ändringar

Förslag: Som en följd av kollektivtrafiklagen och de ändringar i andra lagar som beslutades i samband med kollektivtrafiklagen föreslås en rad författningsändringar på lag- och förordningsnivå.

Skälen för förslaget

Med anledning av den nya lagstiftningen på kollektivtrafikområdet krävs en rad författningsändringar på både lag- och förordningsnivå.

Bland annat bör begreppet ”kollektiv persontrafik” (jämför lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik) utmönstras ur all författningstext och ersättas med begreppet ”kollektivtrafik” (jämför lagen (2010:1065) om kollektivtrafik). Begreppet kollektivtrafik definieras i kollektivtrafiklagen med en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning. I förordningen definieras kollektivtrafik som ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten förtjänande och utan diskriminering”. Eftersom definitionen motsvarar det som i nuvarande svensk lagstiftning betecknas som kollektiv persontrafik, bör begreppet kollektiv persontrafik ersättas med kollektivtrafik. Förslaget innebär att den svenska lagstiftningen anpassas efter EU:s regelverk på området.

I övrigt föranleder den nya lagen att vissa andra begrepp måste ersättas, bl.a. begreppet ”trafikhuvudman” med ”regional kollektivtrafikmyndighet”. Vidare måste hänvisningen till trafikhuvudmannalagen ersättas med en hänvisning till kollektivtrafiklagen.

När kollektivtrafiklagen träder i kraft utgår en rad bestämmelser i andra lagar, bl.a. bestämmelserna i yrkestrafiklagen (1998:49) om s.k. skadlighetsprövning och bestämmelserna

i järnvägslagen (2004:519) om bl.a. uppgiftsskyldighet. Vidare avskaffas den s.k. länsgränsrestriktionen för trafikhuvudmän som organiserar persontrafik på järnväg. För en beskrivning av dessa ändringar hänvisas till nämnda proposition. Med anledning av författningsändringarna krävs följdändringar i flera förordningar.

I övrigt föreslås språkliga ändringar i flera paragrafer innebärande att ordet ”skall” ersätts med ”ska”.

Övriga upplysningar

För närvarande utarbetas en promemoria inom Näringsdepartementet som avser omfattande ändringar i yrkestrafiklagstiftningen, bl.a. i yrkestrafikförordningen (1998:779) och förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Trots detta lämnas i denna promemoria förslag till författningsändringar i dessa förordningar (se 2.8 och 2.9 respektive 8.8 och 8.9), eftersom förslagen utgår från nuvarande lagstiftning.

6.5 Ikraftträdande

<p>Förslag: Författningsförslagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2012.</p>

Skäl för förslaget

Den nya lagen om kollektivtrafik träder i kraft den 1 januari 2012. Författningsändringarna och den nya förordningen bör om möjligt träda i kraft samtidigt.

7 Konsekvenser

7.1 Övergripande effekter

Denna promemoria lämnar förslag till komplettering av kollektivtrafiklagen. Det gör att förslagen bör bedömas mot bakgrund av kollektivtrafiklagen i sin helhet (se kapitel 12 i proposition Ny kollektivtrafiklag, prop. 2009/10:200).

De effekter som redovisas i avsnitt 7.2–7.6 är endast relevanta för vissa av promemorians förslag. Av den anledningen berörs inte alla förslag under respektive avsnitt.

Miljöeffekter

På lång sikt bedöms förslagen kunna få miljömässiga konsekvenser. Kollektivtrafiken har de senaste decennierna inte ökat sin marknadsandel av det totala personresandet. De övergripande syftena med förslagen är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att därmed förbättra förutsättningarna för att fler väljer att resa med den. Ur en miljömässig synvinkel är det positivt om detta sker via en överflyttning från biltrafik eftersom den negativa miljöbelastningen därmed skulle minska. En viss överflyttning kommer dock att ske även från gång- och cykeltrafik. Till det ska läggas ett tillkommande resande som annars inte skulle ha utförts. Det innebär att det totala transportarbetet för persontrafik bedöms öka. Miljöeffekten av överflyttning från gång och cykel samt ökat resande är negativ, medan överflytt-

ning från bilresandet överlag är positiv. Totalt sett bedöms nettoeffekten på miljöpåverkan bli positiv.

7.2 Effekter för resenärerna

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Förslaget om att utöka kollektivtrafiklagens och EU:s kollektivtrafikförordnings tillämpningsområden till att även gälla för sjöfartsområdet bedöms ge positiva effekter för resenärerna.

Kollektivtrafiklagen anger att kommuner och landsting har ett ansvar för kollektivtrafik och hur detta ansvar ska handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i respektive län. Det är positivt att det blir tydligt för resenärerna vilken myndighet som har ansvar för den samhällsmotiverade kollektivtrafiken på vatten. Därmed kan de på ett lättare sätt rikta sina önskemål i frågan till en ansvarig myndighet. Förslaget innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten har som ansvar att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Resenärerna kommer i högre utsträckning kunna påverka kollektivtrafiksystemets utformning, även vad gäller trafik på vatten, eftersom de kommer beredas möjlighet att påverka trafikförsörjningsprogrammets innehåll.

Kollektivtrafiklagen ställer vissa krav på kommersiella kollektivtrafikföretag. Genom att införa krav att kommersiell trafik ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation ökar förutsättningarna för att resenärerna får bra information även om kollektivtrafik på vatten.

Enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning ska varje behörig myndighet en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om de ersättningar som dessa företag beviljats som kompensation. Rapporten ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektiv-

trafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering. Denna rapport bör tillsammans med de regionala trafikförsörjningsprogrammet ge resenärerna goda förutsättningar att följa och bedöma hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten arbetar med kollektivtrafik, inklusive kollektivtrafik på vatten.

7.3 Samhällsekonomiska effekter

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Ett av argumenten för att utöka lagstiftningen till att även gälla på sjötransportområdet är att det ska ge tydligare och bättre förutsättningar för den kommersiella kollektivtrafiken på vatten. Därmed bör reformen åstadkomma ett större utbud av kommersiell kollektivtrafik inom detta trafikslag. En ökad näringsverksamhet leder i sin tur till ökad sysselsättning och andra positiva samhällsekonomiska effekter.

Befogenhet att organisera nationsgränsöverskridande trafik

Att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ges befogenhet att organisera nationsgränsöverskridande trafik syftar främst till att ge myndigheterna ett verktyg att förbättra förutsättningarna för integrerade arbetsmarknadsregioner över nationsgräns. Att förbättra arbetsmarknadens funktionssätt genom att göra arbetsmarknadsregionerna större bör kunna leda till ökad sysselsättning, vilket är positivt för samhällsekonomin.

7.4 Statsfinansiella effekter

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Regeringen konstaterade i propositionen Ny kollektivtrafiklag att det är svårt att förutsäga vilka effekter reformen med den nya

kollektivtrafiklagen kommer att få för domstolarna, men regeringen gjorde bedömningen att den ökade arbetsbelastningen för domstolarna blir mycket liten. Under denna förutsättning kan kostnaderna hanteras inom ramen för Sveriges Domstolars befintliga anslag. Effekten av att utöka lagens tillämpningsområde till att gälla även sjöfart bedöms bli än mer begränsad och eventuella tillkommande kostnader kommer att kunna hanteras inom befintliga anslag.

Även i övrigt bedöms förslaget leda till ytterst begränsade kostnadsökningar för staten. Det mest påtagliga tillkommande statliga åtagandet är att området för tillsyn över lagen om kollektivtrafik blir större när dess tillämpningsområde utökas. Den tillkommande uppgiften är dock av liten omfattning och bedöms kunna betalas genom omprioritering av resurserna inom befintliga verksamheter som sorterar under utgiftsområdet Kommunikationer.

7.5 Kommunalekonomiska effekter

Befogenhet att organisera nationsgränsöverskridande trafik

Vissa av de nuvarande trafikhuvudmännen organiserar redan i dagsläget nationsgränsöverskridande kollektivtrafik. Promemorians förslag till ändring av kollektivtrafiklagen syftar till att göra det tydligt att även de kommande regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna organisera sådan kollektivtrafik. Därmed innebär inte förslaget en ändring jämfört med befintliga förhållanden och förslaget bedöms därmed inte leda till ökade kommunala utgifter.

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Promemorians förslag att utöka kollektivtrafiklagens och EU:s kollektivtrafikförordnings tillämpningsområden till sjöfarts-

området gör att kommuner och landsting kommer att åläggas, via de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, ett antal ytterligare obligatoriska uppgifter. Kollektivtrafik på vatten är dock i sig inte någon ny uppgift för de regionala myndigheterna, utan i flera län subventionerar myndigheterna redan idag sådan trafik. De nya uppgifterna handlar främst om att myndigheterna behöver inkludera kollektivtrafik på vatten i såväl det regionala kollektivtrafikprogrammet som i den uppföljande rapporten över de allmänna trafikplikterna. Eftersom dessa uppgifter ändå ska göras för landtransporter bedöms emellertid de tillkommande uppgifterna för sjöfart vara begränsade och följaktligen att de tillkommande kostnaderna för kommuner och landsting blir låga. Kollektivtrafiklagen och EU-förordningen ställer även krav på att de behöriga myndigheterna ska agera på ett annat sätt när de ska ingå avtal om allmän trafik till sjöss än vad som skulle vara fallet utan lagändring. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är t.ex. ålagd att besluta om allmän trafikplikt innan avtalsprocessen påbörjas. Dessutom finns krav på obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och regler för hur dessa avtal ska tilldelas. Ett beslut om att kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska gälla även för sjöfartsområdet kommer därför leda till att de administrativa uppgifterna för berörda kommuner och landsting kommer att öka något. Bedömningen är dock, även i detta fall, att denna processuella ordning endast kommer att förorsaka knappt märkbara effekter på den kommunala ekonomin.

Om regelverket för kollektivtrafik på vatten blir detsamma som för landtransporter bör det å andra sidan underlätta för kommunsektorn. Därmed skulle förslaget leda till en viss effektivisering av den kommunala verksamheten och en effektiv användning av offentliga medel.

Eftersom förslaget innebär ett nytt åliggande för kommuner och landsting är den kommunala finansieringsprincipen tillämplig. Eftersom de ekonomiska effekterna för kommunsektorn endast bedöms vara marginella eller till och med kostnadsneutrala bör detta emellertid inte leda till att en ekonomisk

reglering behöver göras. Av den anledningen innehåller promemorian inget förslag till finansiering av det ytterligare åliggandet.

Kommunal tilläggsfinansiering

Promemorians förslag om att det, även i de fall landstinget är ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken inom länet, ska vara tillåtet för kommuner att träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för bättre regional kollektivtrafik än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla, innebär att enskilda kommuner får använda skattepengar till kollektivtrafik för att tillse att det blir ett bättre utbud än vad som annars skulle åstadkommas. Det gör att enskilda kommuner kan ha högre ambitionsnivå än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten har när den tar hänsyn till hela länets behov av kollektivtrafik. En sådan möjlighet för kommuner skulle kunna att leda till högre kommunala utgifter än vad som skulle vara fallet om en sådan tilläggsfinansiering inte får förekomma. Det är dock troligt att om kommunal tilläggsfinansiering skulle vara förbjudet skulle kommunerna i högre utsträckning välja att låta kommunalförbund, i stället för landstinget, utgöra regional kollektivtrafikmyndighet. I realiteten bör de kommunala utgifterna bli lika stora.

7.6 Företagsekonomiska effekter

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Förslaget om att utöka lagstiftningens tillämpningsområde till sjöfartsområdet gör att det kommer bli lättare för kommersiella kollektivtrafikföretag att bedriva kollektivtrafik på vatten. De strategiska trafikförsörjningsprogrammen kommer att bli ett viktigt planeringsverktyg för kollektivtrafikföretagen i deras

affärsplanering. Den stegvisa procedur som myndigheten ska tillämpa när de vidtar åtgärder på kollektivtrafikområdet ger företag insyn och förutsebarhet vad gäller myndigheternas åtgärder. Detta skapar bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken. Därmed bedöms att utbudet av kommersiell kollektivtrafik kommer att öka.

Den administrativa bördan för kollektivtrafikföretag som är verksamma till sjöss blir i princip oförändrad. Vissa ökade kostnader kan möjligen uppstå genom att krav införs på att delta i samordnade informationssystem. Kravet är dock nödvändigt för att säkra ett sammanhållet kollektivtrafiksystem där resenären kan resa på ett enkelt sätt. Genom att det i första hand är kollektivtrafikbranschen som har ansvaret att utveckla dessa system skapas de bästa förutsättningarna för att hitta kostnads-effektiva och marknadsanpassade lösningar.

Kollektivtrafikföretagen ska dessutom anmäla sin trafik till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. En anmälan ska dock vara enkel till formen och ska inte jämföras med en ansökan om tillstånd. Anmälningsskyldigheten kommer därför inte att innebära någon nämnvärd börda för kollektivtrafikföretagen.

Slutligen ska kollektivtrafikföretagen lämna de uppgifter som behövs för att det ska vara möjligt för berörda myndigheter att följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. För att uppgiftslämnandet inte ska riskera att bli svårt och betungande ska så långt möjligt sådana uppgifter som de berörda aktörerna tar fram för egna behov användas.



8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

1 kap. 1 §

Ändringarna innebär dels att lagens tillämpningsområde utökas till att gälla trafik på vatten, dels att EU:s kollektivtrafikförordning görs tillämplig på kollektivtrafik på vatten. Möjligheten att göra EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på sådan trafik framgår av artikel 1.2 i förordningen. Ändringarna syftar till att kollektivtrafik på vatten ska behandlas på samma sätt som landtransporter, med krav på behöriga myndigheter och kollektivtrafikföretag som följd. Eftersom det för närvarande inte finns någon särskild reglering i svensk rätt avseende inre vattenvägar, och att den svenska inlandssjöfarten ses som en del av sjöfarten och inte som ett eget transportslag, används uttrycket ”på vatten” i stället för begreppen ”inre vattenvägar och nationella marina vatten” som används i EU:s kollektivtrafikförordning. Med uttrycket ”på vatten” avses alla typer av trafikerbara vatten, således både det som i EU:s kollektivtrafikförordning betecknas som inre vattenvägar och övriga vatten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 4.2.

1 kap. 2 a §

Paragrafen är ny och hänvisar till cabotageförordningen samt beskriver kort vad som regleras i förordningen. I cabotageförordningen finns bestämmelser bland annat om tillträdet till marknaden på sjöfartstransportområdet och om medlemsstaternas möjligheter att ange förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik avseende vissa sjötransporttjänster.

Cabotageförordningen och övervägandena bakom bestämmelsen behandlas i avsnitt 3.2.2 och 4.2.

2 kap. 1 b §

I paragrafen, som är ny, anges att om landstinget ensamt ska bära ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för bättre regional kollektivtrafik än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla. Bestämmelsen syftar till att tydliggöra att om en kommun inom länet har en högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten avseende den regionala kollektivtrafiken, ska det vara möjligt för myndigheten och kommunen att komma överens om kommunal finansiering som ett tillägg till den ordinarie finansieringen. I de fall landstinget är ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken i länet krävs uttryckligt lagstöd för att möjliggöra sådan tilläggsfinansiering, eftersom kommunerna annars bryter mot principen i 2 kap. 1 § kommunallagen om ”förbud mot att tillägga sig uppgifter som enbart ankommer på någon annan”.

Det ska vara fråga om regional kollektivtrafik som är till nytta för den egna kommunen och dess invånare. Med bättre menas sådan kollektivtrafik som är av bättre kvalitet än vad som annars skulle gälla. Det kan t.ex. handla om att trafiken ska bedrivas med andra fordon än vad som annars skulle ha beslutats av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Andra förbättringar kan

avse utökning av turtätheten, antingen på befintliga linjer eller med ytterligare linjer. Tilläggsfinansiering kan också komma i fråga när en kommun anser att det finns skäl att göra kollektivtrafiktjänsterna billigare för alla eller vissa resenärer.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.2.2.

3 kap. 3 a §

Av paragrafen, som är ny, framgår att en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenheten att ingå avtal m.m. har överlämnats, får ingå ett avtal om allmän trafik eller på något annat sätt utge ersättning för kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land. Detta förutsätter att ersättningen utgör motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt och att trafiken med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. Bestämmelsen utgör ett undantag från bestämmelserna i 3 och 1 §§ om att ett avtal om allmän trafik ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt och att ett sådant beslut endast får avse regional kollektivtrafik, dvs. trafik inom ett län eller flera län. Enligt kollektivtrafiklagen är den regionala kollektivtrafikmyndigheten behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Syftet med bestämmelsen är att göra det möjligt för en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats, att på olika sätt medverka till att nationsgränsöverskridande trafik etableras i enlighet med förordningen, antingen genom att själv ingå avtalet om allmän trafik, bedriva trafik i egen regi eller utge ersättning för trafik som inom ramen för ett avtal om allmän trafik avtalas av en behörig myndighet i grannlandet. Av kollektivtrafiklagen följer att den del av trafiken som sträcker sig inom Sverige måste grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. När det gäller trafiken som sträcker sig inom grannlandet

måste trafikplikten i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning komma till uttryck i avtalet om allmän trafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.1.2.

4 kap. 3 §

Ändringen består i en mindre justering av paragrafen som innebär att ett kollektivtrafikföretag till den myndighet regeringen bestämmer ska lämna de uppgifter som behövs för att utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik ska kunna följas och utvärderas. Ändringen innebär bland annat att ordet ”myndigheten” tas bort och syftar till att förtydliga dels att den myndighet som samlar in uppgifterna inte pekats ut som ansvarig myndighet för uppföljning och utvärdering, dels att även andra myndigheter än den insamlande myndigheten kan få tillgång till uppgifterna.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.3.2.

8.2 Förslaget till lag om ändring i ordningslagen (1993:1617)

1 kap. 1 § och rubriken till 4 kap.

Ändringen består i att begreppet kollektiv persontrafik byts ut mot begreppet kollektivtrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.3 Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)

1 kap. 4 §

Ändringen består i att definitionen av begreppet trafikhuvudman byts ut mot en definition av begreppet regional kollektivtrafikmyndighet samt att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.4 Förslaget till förordning om kollektivtrafik

1 §

I paragrafen anges vad förordningen innehåller. Förordningen innehåller föreskrifter i anslutning till kollektivtrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.

2 §

I paragrafen anges att Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen. Tillsynsmyndighetens uppgifter och befogenheter framgår av lagens 5 kap. 1–3 §§.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.

3 §

I paragrafen anges att Transportstyrelsen får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av 4 kap. 1 § kollektivtrafiklagen, som reglerar anmälan av kommersiell trafik. Det som avses är föreskrifter om hur och när en anmälan ska göras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.

4 §

I paragrafen anges att Transportstyrelsen efter att ha hört Konkurrensverket får meddela föreskrifter om den information som den som utför kollektivtrafik ska lämna om sitt trafikutbud enligt 4 kap. 2 § kollektivtrafiklagen och om till vilket organ eller myndighet uppgifterna ska lämnas. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 6 kap. 8 b § järnvägsförordningen (2004:526), men föreslås upphävas. I järnvägsförordningen anges dock att Trafikverket får meddela föreskrifter om informations-skyldigheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1. Jämför även avsnitt 8.10.

5 §

I *första stycket* anges att Transportstyrelsen ska samla in de uppgifter som behövs för att följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik enligt 4 kap. 3 § kollektivtrafiklagen. I *andra stycket* anges att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om företagens skyldighet att lämna sådan uppgifter som avses i första stycket. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i 6 kap. 1 a § järnvägsförordningen (2004:526), men föreslås upphävas.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1. Jämför även avsnitt 5.3.2 och 8.10.

8.5 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1990:1080) om tillfälliga bilförbud

8 §

Ändringen innebär att begreppet trafikhuvudman ersätts med begreppet regional kollektivtrafikmyndighet och att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Vidare ersätts ordet skall med ska.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.6 Förslag till förordning om ändring i förordningen (1996:1515) med instruktion för regeringskansliet

Avsnitt 10.1 i bilagan

Ändringen består i att begreppet kollektiv persontrafik byts ut mot begreppet kollektivtrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.7 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

7 §

Ändringen består i att begreppet trafikhuvudmän ersätts med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter och att ordet skall ersätts med ska.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.8 Förslaget till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)

2 kap. 2 och 3 samt 11 §§

Paragraferna upphävs som en följd av att bestämmelserna i 2 kap. 16-17 §§ yrkestrafiklagen (1998:490) om s.k. skadlighetsprövning upphävs den 1 januari 2012.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8 kap. 1 §

Ändringen föranleds av att 2 kap. 3 § i förordningen föreslås upphävas, se ovan.

8.9 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister

Bilaga 3

Ändringen föranleds av att bestämmelserna i 2 kap. 17 § yrkestrafiklagen (1998:490) upphävs den 1 januari 2012, se ovan under avsnitt 8.8.

8.10 Förslaget till förordning om ändring i järnvägsförordningen (2004:526)

4 kap. 3 §

Bestämmelsen om att en trafikhuvudman har rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten, och att regeringen får besluta att trafikhuvudmän under olika förutsättningar får utföra och organisera persontrafik utanför länet, den s.k. länsgräns-

restriktionen, upphävs. Ändringen krävs på grund av att bestämmelsen i 5 kap. 2 b § järnvägslagen (2004:519) om att regeringen får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning en trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten tas bort den 1 januari 2012. Ändringarna är en följd av att kollektivtrafiklagen innebär att befogenheten för den regionala kollektivtrafikmyndigheten blir funktionellt avgränsad i stället för begränsad till länet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

6 kap. 1 a och 8 b §§ samt rubrikerna närmast före 6 kap. 1 a och 8 b §§

Paragraferna och rubrikerna upphävs som en följd av att bestämmelserna i 4 kap. 1 a och 3 §§ och 5 kap. 5 och 6 §§ järnvägslagen (2004:519) om uppgiftsskyldighet, informationskyldighet och bemyndigande upphävs den 1 januari 2012. Motsvarande bestämmelser till 6 kap. 1 a och 8 b §§ införs i stället i den föreslagna förordningen om kollektivtrafik, se avsnitt 8.4.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

6 kap. 3-5 §§ och 7 §

Ändringarna består i att begreppet trafikhuvudmän ersätts med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter och att ordet skall ersätts med ska.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.11 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering

1 och 6 §§

Ändringarna innebär dels att begreppet kollektiv persontrafik byts ut mot begreppet kollektivtrafik, dels att begreppet trafik-huvudmän byts ut mot begreppet regionala kollektivtrafik-myndigheter samt att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:1065) om kollektivtrafik. Övriga ändringar är redaktionella.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

1 a §

Paragrafen är ny och anger att det som gäller regionala kollektivtrafikmyndigheter i 1 § även gäller aktiebolag till vilka befogenheten att ingå avtal m.m. har överlämnats enligt kollektivtrafiklagen. Bestämmelsen syftar till att göra det möjligt för sådana aktiebolag som idag utgör trafik-huvudmän, och som således för närvarande kan ansöka om statlig medfinansiering enligt förordningen, att kunna göra detsamma även när kollektivtrafiklagen träder i kraft. Eftersom den regionala kollektivtrafikmyndigheten är ansvarig för trafiken är en förutsättning, utöver att bolaget har getts befogenhet att ingå avtal m.m., att myndigheten har godkänt att bolaget ansöker om statlig medfinansiering.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.

2 §

Ändringarna i *första stycket* innebär att begreppet kollektiv persontrafik ersätts med begreppet kollektivtrafik. Övriga ändringar är redaktionella. Ändringen i *andra stycket* föranleds av att dagens trafikförsörjningsplaner enligt 6 § trafikhuvudmannalagen ersätts av trafikförsörjningsprogram enligt 2 kap. 8 och 11 §§ kollektivtrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

8.12 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket

1 och 12 a–12 c §§ samt rubriken närmast före 12 a §

Ändringarna innebär dels att begreppet kollektiv persontrafik byts ut mot begreppet kollektivtrafik, dels att begreppet trafikhuvudman ersätts med begreppet regional kollektivtrafikmyndighet och att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Bestämmelserna behandlas även i avsnitt 6.4.

2 § 12

I paragrafen, som anger att Trafikverket ska verka för kollektivtrafikens utveckling, görs ett tillägg om att Trafikverket bland annat ska bistå de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med råd och stöd angående utformningen av de trafikförsörjningsprogram som avses i kollektivtrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.



I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

FÖRORDNINGAR

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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR
ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska
gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommit-
téns yttrande ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget ⁽³⁾, och

av följande skäl:

(1) Genom artikel 16 i fördraget bekräfts den betydelse som
tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har för unionens
gemensamma värderingar.

(2) Enligt artikel 86.2 i fördraget ska företag som anförtrots
att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse
vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrens-
reglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rätts-
ligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som
tilldelats dem fullgörs.

⁽¹⁾ EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E,
13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 decem-
ber 2006 (EUT C 70 E, 27.3.2007, s. 1) och Europaparlamentets
ståndpunkt av den 10 maj 2007. Rådets beslut av den 18 septem-
ber 2007.

(3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till arti-
kel 86.2. Artikeln innehåller bestämmelser om ersättning
för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter.

(4) De viktigaste målen enligt kommissionens vitbok av den
12 september 2001, "Den gemensamma transportpoliti-
ken fram till 2010: Vägval inför framtiden", är att sörja för
säkra, effektiva och högkvalitativa persontransporter tack
vare en reglerad konkurrens, och samtidigt garantera insyn
och effektivitet när det gäller kollektivtrafiken, med beak-
tande av sociala faktorer, miljöfaktorer och faktorer som
rör regional utveckling eller att erbjuda specialtaxor för
vissa grupper av passagerare, som t.ex. pensionärer, och att
undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters
transportföretag som kan medföra betydande snedvridding
av konkurrensen.

(5) Många landbaserade persontransporttjänster av allmänt
ekonomiskt intresse kan i dag inte tillhandahållas kommersi-
ellt. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna
ingripa för att se till att dessa tjänster tillhandahålls. För att
säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik kan myn-
digheterna bland annat bevilja kollektivtrafikföretagen
ensamrätt, bevilja dem ekonomisk ersättning och fastställa
allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik
som är tillämpliga på samtliga företag. Om medlemssta-
terna, i enlighet med denna förordning, väljer att utesluta
vissa allmänna regler från förordningens tillämpningsom-
råde, bör den allmänna ordningen för statligt stöd
tillämpas.

- (6) Många medlemsstater har åtminstone inom delar av sin kollektivtrafikmarknad infört lagstiftning som på grundval av öppna och rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden möjliggör tilldelning av ensamrätt och ingående av avtal om allmän trafik. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och en rad kollektivtrafikföretag erbjuder nu kollektivtrafik i fler än en medlemsstat. Utvecklingen av den nationella lagstiftningen har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medfört rättslig osäkerhet i fråga om kollektivtrafikföretagens rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter. I rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (*) anges varken hur avtal om allmän trafik ska tilldelas inom gemenskapen eller under vilka omständigheter det krävs ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande. Gemenskapens gällande regelverk bör därför uppdateras.
- (7) Gjorda undersökningar, och erfarenheterna i de medlemsstater där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn har förekommit i ett antal år, visar att införandet av reglerad konkurrens mellan företagen medför bättre och mer innovativ service till lägre pris och inte hindrar kollektivtrafikföretagen från att fullgöra de särskilda uppgifter som de ålagts, förutsatt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas. Europeiska rådet anslöt sig inom ramen för den så kallade Lisabonprocessen den 28 mars 2000 till denna linje och uppmanade kommissionen, rådet och medlemsstaterna att inom ramen för sina respektive befogenheter "påskynda liberaliseringen på områden som ... transporter".
- (8) De marknader för persontransporter som är avreglerade och på vilka det inte finns någon ensamrätt bör tillåtas att behålla sina särdrag och sitt funktions sätt om dessa överensstämmer med kraven i fördraget.
- (9) För att kunna organisera kollektivtrafiken på det sätt som bäst motsvarar allmänhetens behov måste de behöriga myndigheterna, på de villkor som anges i denna förordning, fritt få välja vilket kollektivtrafikföretag som ska bedriva trafiken, med beaktande av små och medelstora företags intressen. När ersättning eller ensamrätt beviljas är det viktigt att i ett avtal om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och det utvalda kollektivtrafikföretaget fastställa arten av allmän trafikplikt och vilken ersättning som ska utgå, för att på så sätt sorja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen. Avtalets form och benämning kan variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.
- (10) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den här förordningen i dessa specifika sektorer. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införande av trafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.
- (11) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar godstransporttjänster, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. Tre år efter den här förordningens ikraftträdande bör därför fördragets allmänna principer gälla för organisationen av godstransporttjänster.
- (12) Ur gemenskapsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Denna förordning grundas på neutralitetsprincipen i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om medlemsstaternas rätt att fritt utforma tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i fördraget.
- (13) Vissa tjänster, som ofta är kopplade till specifik infrastruktur, tillhandahålls i första hand på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Eftersom syftet med sådan verksamhet uppenbarligen inte är att bedriva kollektivtrafik, behöver den inte omfattas av de regler och förfaranden som gäller för krav på allmännyttiga tjänster.
- (14) Om de behöriga myndigheterna ansvarar för kollektivtrafiknätets organisation kan detta, utöver det faktiska utförandet av transporttjänsten, omfatta en rad verksamheter och uppgifter där de behöriga myndigheterna måste kunna välja mellan att utföra dem själva eller att, helt eller delvis, låta tredje part utföra dem.

(*) EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Avtal med lång löptid kan leda till en onödig lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets positiva effekter. För att minimera snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör avtal om allmän trafik vara tidsbegränsade. Avtalets varaktighet bör vara beroende av användarnas positiva bedömning. Det måste vara möjligt att förlänga avtal om allmän trafik med högst halva deras ursprungliga löptid, om kollektivtrafikföretaget är tvunget att investera i tillgångar med osedvanligt lång avskrivningstid och, på grund av deras särskilda särdrag och begränsningar, när det gäller de yttersta randområdena enligt artikel 299 i fördraget. Då ett kollektivtrafikföretag dessutom gör investeringar i infrastruktur eller rullande materiel och fordon som är ovanliga i så måtto att det i båda fallen rör sig om stora belopp, bör avtalet kunna förlängas ytterligare, förutsatt att det tilldelas efter ett rättvist och konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- (16) Om ingåendet av avtal om allmän trafik kan leda till byte av kollektivtrafikföretag, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter⁽¹⁾. Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att skydda andra överlåtelsevillkor beträffande arbetstagarnas rättigheter än dem som omfattas av direktiv 2001/23/EG, och därigenom, i tillämpliga fall, ta hänsyn till de sociala normer som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar, eller i de kollektivavtal eller överenskommelser som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter.
- (17) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier i syfte att upprätthålla och höja kvalitetsstandarderna för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet, miljöskydd, passagerarnas samt arbetstagarnas säkerhet såväl som skyldigheter enligt kollektivavtal samt andra bestämmelser och överenskommelser avseende arbetsplatser och social trygghet på den plats där tjänsten tillhandahålls. I syfte att säkra öppna och jämförbara konkurrensvillkor mellan företag och undvika risken för social dumpning bör de behöriga myndigheterna ha rätt att införa särskilda sociala kvalitetsstandarder och standarder för tjänsternas kvalitet.
- (18) Förutsatt att tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning följs får lokala myndigheter eller, i avsaknad av sådana, en nationell myndighet välja att själva tillhandahålla kollektivtrafikföretag inom sitt territorium eller att, utan konkurrensutsatt anbudsförfarande, uppdra åt ett internt företag att tillhandahålla sådana tjänster. För att garantera rättvisa konkurrensvillkor bör emellertid denna möjlighet för myndigheterna att själva bedriva trafiken regleras i detalj. Den behöriga myndighet eller grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerade kollektivtrafikföretag, kollektivt eller genom gruppens medlemmar, bör utöva den erforderliga kontrollen. Dessutom bör det vara förbjudet för en behörig myndighet som sköter sin egen kollektivtrafik eller ett internt företag att delta i konkurrensutsatta anbudsförändringen utanför den myndighetens territorium. Den myndighet som kontrollerar det interna företaget bör också kunna förbjuda företaget att delta i konkurrensutsatta anbudsförändringen som anordnats inom dess territorium. Begränsningar av ett internt företags verksamhet får inte påverka möjligheten att direkt-tilldelas avtal om allmän trafik när det gäller järnvägstrafik, med undantag för andra spårbundna transportmedel som tunnelbana eller spårvagn. Dessutom påverkar inte direkt-tilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstrafik de behöriga myndigheternas möjlighet att tilldelas ett internt företag avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på andra spårbundna transportmedel som tunnelbana och spårvagn.
- (19) Utläggande på entreprenad kan bidra till en effektivare kollektivtrafik och gör att andra företag än det kollektivtrafikföretag som tilldelades avtalet om allmän trafik kan delta. De behöriga myndigheterna bör dock, för att offentliga medel ska användas på bästa sätt, kunna fastställa villkoren för att lägga ut deras kollektivtrafikföretag på entreprenad, särskilt när det gäller tjänster som utförs av ett internt företag. Vidare bör en underentreprenör inte hindras från att delta i konkurrensutsatta anbudsförändringen på en behörig myndighets territorium. Det är nödvändigt att den behöriga myndighetens eller det interna företags val av underentreprenör görs i enlighet med gemenskapsrätten.
- (20) Om en myndighet beslutar att anförtro en uppgift som gäller en tjänst av allmänt intresse åt tredje part, måste kollektivtrafikföretaget väljas ut i överensstämmelse med gemenskapsrätten om offentlig upphandling och koncessioner, som har sin grund i artiklarna 43–49 i fördraget, och med principen om insyn och principen om lika behandling. Särskilt påverkar bestämmelserna i denna förordning inte myndigheternas skyldigheter enligt direktiven om offentlig upphandling när avtal om allmän trafik omfattas av dessa direktivs tillämpningsområde.

⁽¹⁾ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Ett effektivt rättsskydd bör garanteras, inte enbart för de avtal som tilldelas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (1) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtjänster, varor och tjänster (2) utan också för andra avtal som tilldelats enligt denna förordning. Ett effektivt översynsförfarande måste vara jämförbart med relevanta förfaranden i rådets direktiv 89/665/EEG av den 21 december 1989 om samordning av lagar och andra författningar för prövning av offentlig upphandling av varor och bygg- och anläggningsarbeten (3) och rådets direktiv 92/13/EEG av den 25 februari 1992 om samordning av lagar och andra författningar om gemenskapsregler om upphandlingsförfaranden tillämpade av företag och verk inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna (4).
- (22) I vissa fall måste de behöriga myndigheterna inom ramen för anbudsinfordringar fastställa och beskriva sammansatta system. När dessa myndigheter tilldelar avtal i sådana fall bör de därför ha rätt att efter anbudsinlämningen förhandla om detaljerna med några eller samtliga potentiella kollektivtrafikföretag.
- (23) Anbudsinfordringar för tilldelning av avtal om allmän trafik bör inte heller vara obligatoriska om avtalets värde är lågt eller om det gäller korta sträckor. I detta avseende bör högre belopp eller längre sträckor göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att beakta små och medelstora företags särskilda intressen. De behöriga myndigheterna bör inte tillåtas att dela upp avtal eller nät för att undvika anbudsförfarande.
- (24) Vid risk för trafikavbrott bör de behöriga myndigheterna kunna vidta kortfristiga nödtåtgärder i avvaktan på att ett avtal om allmän trafik tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning.
- (25) Kollektivtrafiken på järnväg medför särskilda problem när det gäller investeringarnas storlek och infrastrukturkostnaderna. För att garantera att alla järnvägsföretag i gemenskapen har tillgång till infrastrukturen i alla medlemsstater och på så sätt får möjlighet att bedriva internationell persontrafik lade kommissionen i mars 2004 fram ett förslag till ändring av rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (5). Syftet med denna förordning är att upprätta en rättslig ram för ersättning och/eller ensamrätt för avtal om allmän trafik och inte att ytterligare öppna marknaden för järnvägstrafik.
- (26) I fråga om allmännyttiga tjänster har varje behörig myndighet enligt denna förordning rätt att välja sitt kollektivtrafikföretag i samband med tilldelning av avtal om allmän trafik. De behöriga myndigheterna bör, med tanke på att kollektivtrafiken är organiserad på olika sätt i olika medlemsstater, ha möjlighet att direkttilldelade avtal om allmän trafik för järnvägstrafik.
- (27) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar för att täcka kostnaderna för uppfyllandet av den allmänna trafikplikten bör beräknas på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. En behörig myndighet som avser att tilldelade ett avtal om allmän trafik utan konkurrensutsatt anbudsförfarande bör dessutom vara skyldig att följa detaljerade bestämmelser som säkerställer att ersättningsbeloppet är skäligt och i vilka tjänsternas effektivitet och kvalitet betonas.
- (28) Genom att i det beräkningsunderlag som återges i bilagan på lämpligt sätt beakta effekterna av ett fullgörande av den allmänna trafikplikten på kollektivtrafiksefterfrågan kan den behöriga myndigheten och kollektivtrafikföretaget visa att alltför höga ersättningar har undvikits.
- (29) De behöriga myndigheterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att minst ett år i förväg offentliggöra sin avsikt att tilldelade avtal om allmän trafik, med undantag av nödtåtgärder och avtal som gäller korta sträckor, så att potentiella kollektivtrafikföretag kan ta ställning.
- (30) Direkttilldelade avtal om allmän trafik bör omfattas av principen om ökad insyn.

(1) EUT L 134, 30.4.2004, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 107).

(2) EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG.

(3) EGT L 395, 30.12.1989, s. 33. Direktivet ändrat genom direktiv 92/50/EEG (EGT L 209, 24.7.1992, s. 1).

(4) EGT L 76, 23.3.1992, s. 14. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/97/EG.

(5) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av avtal om allmän trafik enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.
- (32) De behöriga myndigheterna kan under övergångsperioden börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att kollektivtrafikföretag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för avtal om allmän trafik på sådana marknader som redan har öppnats för kontrollrad konkurrens. För att genom proportionerliga åtgärder förhindra all obalans i samband med öppnandet av marknaden för kollektivtrafik bör de behöriga myndigheterna under andra hälften av övergångsperioden kunna avvisa anbud från företag där mer än halva värdet av den kollektivtrafik de utför inte beviljas i enlighet med denna förordning, på villkor att ingen diskrimineras och att beslut om detta fattas innan anbudsinfördran offentliggörs.
- (33) I punkterna 87–95 i dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH (⁽¹⁾), har EG-domstolen fastställt att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda. Om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda men däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda, utgör ersättning för allmännyttiga tjänster statligt stöd och omfattas därmed av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget.
- (34) Ersättning för allmännyttiga tjänster inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik kan vara nödvändig för att de berörda företagen ska kunna bedriva trafiken på grundval av principer och villkor som gör det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Sådan ersättning kan enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. För det första måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster som verkligen är tjänster av allmänt intresse i den mening som avses i fördraget. För det andra, för att undvika en oskälig snedvridning av konkurrensen, får ersättningen inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.
- (35) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar i enlighet med bestämmelserna i förordningen kan därför undantas från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (36) Denna förordning ersätter förordning (EEG) nr 1191/69, som därför bör upphävas. När det gäller allmänna gods-transporttjänster, kommer en övergångsperiod på tre år att underlätta utfasningen av ersättning som inte har godkänts av kommissionen i enlighet med artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget. Ersättning som beviljas i samband med tillhandahållande av annan kollektivtrafik än den som omfattas av den här förordningen och som riskerar att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget bör vara förenlig med bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, inklusive tillämpliga tolkningar som gjorts av Europeiska gemenskapernas domstol, särskilt avgörandet i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH. När kommissionen granskar sådana fall bör den därför tillämpa principer som liknar dem som anges i den här förordningen eller, om så är lämpligt, i annan lagstiftning som gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (37) Tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar (⁽²⁾) omfattas av den här förordningen. Den förordningen anses föråldrad eftersom den inskränker tillämpningen av artikel 73 i fördraget utan att utgöra en lämplig rättslig grund för att godkänna aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett offentligt-privat partnerskap. Den bör därför upphävas för att göra det möjligt att tillämpa artikel 73 i fördraget på ett sätt som tar hänsyn till den ständiga utvecklingen inom sektorn utan att tillämpningen av den här förordningen eller av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning (⁽³⁾) påverkas. För att ytterligare underlätta tillämpningen av de berörda gemenskapsbestämmelserna kommer kommissionen att föreslå riktlinjer för statligt stöd till järnvägsinvesteringar, inklusive infrastrukturinvesteringar 2007.
- (38) I syfte att utvärdera genomförandet av denna förordning och utvecklingen i fråga om tillhandahållande av kollektivtrafik i gemenskapen, särskilt kvaliteten på kollektivtrafiken och konsekvenserna av att avtal om allmän trafik beviljas genom direktutdelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

(²) EGT L 130, 15.6.1970, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 26.3.1997, s. 6).

(³) EGT L 156, 28.6.1969, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

(¹) REG 2003, s. I-7747.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med denna förordning är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor de behöriga myndigheterna, när de ålägger eller ingår avtal om allmän trafikplikt, ger kollektivtrafikföretagen ersättning för ådragna kostnader och/eller beviljar ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

2. Denna förordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) (*).

3. Denna förordning ska inte gälla offentliga byggkoncessioner i den mening som avses i artikel 1.3 a i direktiv 2004/17/EG eller enligt artikel 1.3 i direktiv 2004/18/EG.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *kollektivtrafik*: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: en eller flera medlemsstaters offentliga organ, eller grupp av offentliga organ, med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område, eller ett organ som tillerkänts sådan behörighet.

(* EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

- c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt.
- d) *kollektivtrafikföretag*: ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster.
- e) *allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.
- f) *ensamrätt*: ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra sådana företag har en sådan rätt.
- g) *ersättning för allmän trafik*: varje förmån, särskilt ekonomisk, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period.
- h) *direkt tilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsproceduren.
- i) *avtal om allmän trafik*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. Beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och
 - som utgörs av en lag eller någon annan författning, eller
 - som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna.
- j) *internt företag*: en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

- k) värde: det belopp som motsvarar ett eller flera kollektivtrafikföretags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett avtal om allmän trafik eller ett ersättnings-system inom ramen för kollektivtrafiken, inklusive alla slag av ersättning från myndigheterna, och sådan inkomst från biljettförsäljning som inte överlämnas till den behöriga myndigheten i fråga.
- l) *allmän bestämmelse*: åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafikföretag av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.
- m) *integrerad kollektivtrafik*: transporttjänster som inom ett fastställt geografiskt område är sammanbundna med varandra, med en enda informationstjänst, taxa och tidtabell.
- b) i förväg och på ett objektivt och öppet sätt fastställas
- i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och
- ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning
- på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. Om avtal om allmän trafik har tilldelats enligt artikel 5.2, 5.4, 5.5 och 5.6, ska dessa parametrar vara av sådan art att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.

Artikel 3

Avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser

1. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

2. Om den allmänna trafikplikten avser att fastställa högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den också, genom avvikelse från punkt 1, omfattas av allmänna bestämmelser. Den behöriga myndigheten ska i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor vilka fastställs i allmänna bestämmelser, på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. Detta ska gälla oaktat behöriga myndigheters rätt att i avtal om allmän trafik integrera allmän trafikplikt med fastställda högsta taxor.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna från denna förordnings tillämpningsområde undanta allmänna bestämmelser om ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt som fastställer högsta tillåtna taxor för elever, studenter och personer med nedsatt rörlighet. Underrättelse om dessa allmänna bestämmelser ska ske i enlighet med artikel 88 i fördraget. Varje sådan underrättelse ska innehålla fullständiga upplysningar om åtgärden och särskilt uppgifter om beräkningsmetoden.

Artikel 4

Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

1. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska

- a) klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses.

c) fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande ska fördelas. I dessa kostnader kan särskilt ingå kostnader för personal, energi, infrastrukturavgifter, underhåll och reparation av fordon avsedda för kollektivtrafik, rullande materiel och anläggningar som behövs för drifven av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.

2. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljningen ska fördelas, vilka kan behållas av kollektivtrafikföretaget, återlämnas till den behöriga myndigheten eller delas mellan dessa.

3. Löptiden för avtalen om allmän trafik ska vara begränsad och får inte överstiga 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårbundet transportsätt. Om ett avtal om allmän trafik gäller flera olika transportsätt och transporterna på järnväg eller annat spårbundet transportsätt står för mer än 50 % av de ifrågakvarande tjänsternas värde, ska löptiden vara begränsad till 15 år.

4. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning får löptiden för avtalet om allmän trafik vid behov förlängas med högst 50 %, om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller tillgångar som både är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för att bedriva den persontrafik som avtalet om allmän trafik gäller och huvudsakligen är knutna till de persontransporttjänster som omfattas av avtalet.

Om det är motiverat genom de kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge får löptiden för avtal om allmän trafik som anges i punkt 3 förlängas med högst 50 % i de yttersta randområdena.

Om det är motiverat genom amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon och om avtalet om allmän trafik tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, får ett avtal om allmän trafik ha en längre löptid. För att säkerställa öppenhet i detta fall ska den behöriga myndigheten inom ett år efter det att avtalet ingåtts tillställa kommissionen avtalet om allmän trafik samt uppgifter som motiverar den längre löptiden.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget erbjuder den personal som tidigare anställdes för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. Om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbudshandlingarna och avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagna anses bli knutna till tjänsterna.

6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer, ska dessa normer anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik.

7. I anbudshandlingar och avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas. Vid utläggande på entreprenad ska det företag som svarar för förvaltning och tillhandahållande av kollektivtrafik enligt denna förordning vara skyldigt att självt tillhandahålla en stor del av kollektivtrafiken. Enligt avtal om allmän trafik som på samma gång täcker planering, byggnation och drift av kollektivtrafiktjänster får driften av dessa tjänster fullständigt läggas ut på entreprenad. I avtalet om allmän trafik ska villkoren för utläggande på entreprenad fastställas, i enlighet med nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning.

Artikel 5

Tilldelning av avtal om allmän trafik

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiven 2004/17/EG eller 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–6 i denna artikel inte tillämpas.

2. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller om det gäller en grupp av myndigheter åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:

a) För att avgöra om den behöriga lokala myndigheten utövar sådan kontroll ska bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan, stadgans bestämmelser om detta, ägandeförhållanden, faktisk inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut. I enlighet med gemenskapslagstiftningen är 100 % ägande av den behöriga offentliga myndigheten, i synnerhet när det gäller offentlig-privata partnerskap, inte ett obligatoriskt krav för att etablera kontroll i den mening som avses i denna punkt, förutsatt att kontroll kan etableras på grundval av andra kriterier.

b) Villkoret för att denna punkt ska tillämpas är att det interna företaget och eventuella enheter över vilka detta företag utövar ett mycket litet inflytande bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium, utan hinder av eventuella utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet som sträcker sig in på angränsande behöriga lokala myndigheters territorium, och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsföranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.

c) Utan hinder av vad som sägs i punkt b får ett internt företag delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsföranden två år innan dess direkttilldelade avtal om allmän trafik löper ut, under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företagens avtal ska underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat avtal om allmän trafik.

d) I avsaknad av en behörig lokal myndighet ska leden a, b och c tillämpas på en nationell myndighet avseende ett geografiskt område som inte är nationellt, förutsatt att det interna företaget inte deltar i konkurrensutsatta anbudsföranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför det område för vilket avtalet om allmän trafik har tilldelats.

e) Då det är fråga om utläggande på entreprenad i enlighet med artikel 4.7 är det interna företaget skyldigt att självt tillhandahålla större delen av kollektivtrafiken.

3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik när antingen det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller när avtalen gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året.

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 EUR eller när avtalet gäller kollektivtrafik på mindre än 600 000 kilometer om året.

5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödtåtgärder. Nödtåtgärden ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. En direkttilldelning, en utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande om ett sådant avtal som nödtåtgärd får inte överstiga två år.

6. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägstransport med undantag av annan spårbunden trafik som tunnelbana och spårvagnar. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas.

7. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att beslut i enlighet med punkterna 2–6 kan prövas effektivt och snabbt på begäran av en person som har eller har haft intresse av att få ett särskilt avtal och som har skadats eller riskerar att skadas av en påstådd överträdelse för de fall sådana beslut innefattar överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av sådan lag.

Om prövningsorganen ej utgörs av rättsliga instanser ska skriftliga beslutsmotiveringar alltid ges. Dessutom gäller för dessa fall, att det måste finnas en möjlighet att överlämna påstådda olagliga åtgärder vidtagna av prövningsorganet, eller påstådda brister i utövandet av de befogenheter organet tilldelats, för prövning av ett annat organ som är en domstol i den mening som avses i artikel 234 i fördraget, och som är oberoende av såväl upphandlingsmyndigheten som prövningsorganet.

Artikel 6

Ersättning för allmän trafik

1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik vara förenlig med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 stämma överens med bestämmelserna i bilagan.

2. På skriftlig begäran från kommissionen ska medlemsstaterna inom tre månader eller inom en längre tid om så fastställs i begäran, meddela kommissionen alla uppgifter som enligt kommissionens uppfattning krävs för att avgöra om beviljad ersättning är förenlig med denna förordning.

Artikel 7

Offentliggörande

1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknäts effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

2. Varje behörig myndighet ska se till att åtminstone följande uppgifter offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas:

- Den behöriga myndighetens namn och adress.
- Planerad tilldelningsmetod.
- Tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet.

De behöriga myndigheterna får besluta att inte offentliggöra denna information om ett avtal om allmän trafik rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år.

Om denna information ändras efter offentliggörandet, ska den behöriga myndigheten snarast möjligt offentliggöra en rättelse i enlighet därmed. Denna rättelse ska inte påverka fastställandet av den dag då direkttilldelningen eller anbudsinfordran ska inledas.

Denna punkt ska inte vara tillämplig på artikel 5.5.

3. Vid en direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstransport i enlighet med artikel 5.6 ska den behöriga myndigheten offentliggöra följande uppgifter inom ett år efter det att avtalet har tilldelats:

- Namnet på den avtalslutande enheten, dess ägare samt, i förekommande fall, namnet på den eller de aktörer som utövar rättslig kontroll.
- Löptiden för avtalet om allmän trafik.
- Beskrivning av de persontransporter som ska utföras.
- Beskrivning av parametrarna för den ekonomiska ersättningen.
- Kvalitetsmål, såsom punktlighet och tillförlitlighet samt tillämpliga belöningar och straff.
- Villkor som avser väsentliga tillgångar.

4. På begäran av en berörd part ska de behöriga myndigheterna redogöra för skälen för sitt beslut angående direkttilldelningen av ett avtal om allmän trafik.

Artikel 8

Övergångsperiod

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiv 2004/17/EG eller direktiv 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–4 i denna artikel inte tillämpas.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med 3 december 2019. Under denna övergångsperiod ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvariga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter får kommissionen föreslå lämpliga åtgärder som riktas till medlemsstaterna.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning

- före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Avtal som avses i led a får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid. De avtal som avses i leden b och c får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, men inte längre än 30 år. De avtal som avses i led d får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4.

Avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid om uppsägningen av dem skulle medföra orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser och under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

4. Under andra hälften av den övergångsperiod som anges i punkt 2 får de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, välja att från deltagande i anbudsföranden för tilldelning av avtal utesluta sådana kollektivtrafikföretag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för. Sådant uteslutande ska inte gälla kollektivtrafikföretag som tillhandahåller de tjänster som ska bli föremål för anbudsförfarande. Vid tillämpning av detta kriterium ska avtal om allmän trafik som tilldelats genom nödatgärder som avses i artikel 5.5 inte beaktas.

Då de behöriga myndigheterna utnyttjar den valmöjlighet som anges i första stycket ska de göra detta utan diskriminering, utesluta alla kollektivtrafikföretag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förbandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds.

3.12.2007

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 315/11

De berörda behöriga myndigheterna ska underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfordran offentliggörs.

Artikel 9

Förenlighet med fördraget

1. Ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med denna förordning för drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställs i allmänna bestämmelser, ska vara förenlig med den gemensamma marknaden. Sådan ersättning ska vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna fortsätta att bevilja stöd till transportsektorn i enlighet med artikel 73 i fördraget när stödet tillgodoser behovet av transportsamordning eller om det innebär kompensation för vissa andra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst än sådana som omfattas av denna förordning, särskilt
 - a) till dess att gemensamma regler trätt i kraft när det gäller fördelning av infrastrukturkostnader, om stödet beviljas företag som måste stå för kostnaderna för den infrastruktur de använder medan andra företag inte har samma börda. När det stödbelopp som beviljas i detta fall beräknas ska man beakta de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportslag inte är tvungna att betala,
 - b) när stödets syfte är att främja antingen forskning eller utveckling av transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar
H.-G. PÖTTERING
Ordförande

Sådant stöd ska begränsas till forsknings- och utvecklingskedet och får inte omfatta kommersiellt utnyttjande av sådana transportsystem och sådan transportteknik.

Artikel 10

Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 ska upphöra att gälla. Bestämmelserna i förordningen ska emellertid fortsätta att tillämpas på godstransporttjänster under en period på tre år efter den här förordningens ikraftträdande.
2. Förordning (EEG) nr 1107/70 ska upphöra att gälla.

Artikel 11

Rapporter

Efter utgången av den övergångsperiod som anges i artikel 8.2 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning och om kollektivtrafikens utveckling inom gemenskapen, vilken särskilt ska innehålla en bedömning av kollektivtrafikens kvalitetsutveckling och direkttilldelningens effekter, vid behov åtföljd av lämpliga förslag till ändring av denna förordning.

Artikel 12

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 3 december 2009.

BILAGA

Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1

1. Ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 ska beräknas enligt reglerna i denna bilaga.
2. Ersättningen får inte överstiga ett belopp som motsvarar den ekonomiska nettoeffekten som motsvarar summan av de verkningar, positiva som negativa, som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och inkomster. Verkningarna ska bedomas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelagat om trafikplikten inte hade varit uppfylld. För att beräkna den ekonomiska nettoeffekten ska den behöriga myndigheten låta sig vägledas av nedanstående uppställning:

Kostnader som uppstått i samband med en eller flera förpliktelser som gäller allmän trafik och som ålagts av den eller de behöriga myndigheterna och som omfattas av ett avtal om allmän trafik och/eller av en allmän bestämmelse,

minus eventuella positiva ekonomiska effekter som uppstår inom det nät som används enligt den berörda allmänna trafikplikten,

minus taxer och andra inkomster som uppstår vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten,

plus en skäligen vinst,

är lika med ekonomisk nettoeffekt.
3. Fullgörande av den allmänna trafikplikten kan påverka ett trafikföretags eventuella transportverksamhet utöver den berörda allmänna trafikplikten. För att undvika en alltför hög ersättning eller en utebliven ersättning ska kvantifierbara ekonomiska effekter på trafikföretagets berörda nät därför beaktas när den ekonomiska nettoeffekten beräknas.
4. Kostnader och inkomster ska beräknas enligt gällande revisions- och skattebestämmelser.
5. För att öka insynen och undvika korssubventioner ska ett kollektivtrafikföretag, som inte bara bedriver trafik som beviljas ersättning enligt reglerna för allmän trafikplikt utan även bedriver annan verksamhet, föra separata räkenskaper för de allmännyttiga tjänsterna på ett sätt som åtminstone uppfyller följande villkor:
 - Särskilda räkenskaper ska föras för varje verksamhet, och motsvarande tillgångar och fasta kostnader ska fördelas i enlighet med gällande revisions- och skattebestämmelser.
 - Samtliga rörliga kostnader, ett skäligen bidrag till de fasta kostnaderna och en rimlig vinst med anknytning till kollektivtrafikföretagets eventuella andra verksamheter får under inga omständigheter tas upp som kostnader för den allmännyttiga tjänsten i fråga.
 - Kostnaderna för den allmännyttiga tjänsten ska balanseras mot verksamhetsintäkter och myndigheternas utbetalningar. Inga intäkter får föras över till något annat av kollektivtrafikföretagets verksamhetsområden.
6. "Rimlig vinst" ska förstås som den avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen i en viss medlemsstat, med hänsyn till den risk som kollektivtrafikföretaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.

3.12.2007

SV

Europeiska unionens officiella tidning

L 315/13

-
7. Ersättning ska beviljas på sådant sätt att kollektivtrafikföretaget uppmuntras att fortsätta med eller utveckla
- en effektiv affärsverksamhet, som är objektivt bedömlig, och
 - tillhandahållande av persontransporttjänster av tillräckligt god kvalitet.
-



RÅDETS FÖRORDNING (EG) 3577/92

av den 7 december 1992

om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 84.2 i detta,

med beaktande av kommissionens ändrade förslag (1),

med beaktande av Europaparlamentets yttrande (2),

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande (3), och

med beaktande av följande:

Den 12 juni 1992 antog Europaparlamentet en resolution om liberalisering av sjöfartscabotage och de ekonomiska och sociala följderna av detta.

Enligt artikel 61 i fördraget skall friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet regleras av bestämmelserna i avdelningen om transporter.

Inför förverkligandet av den inre marknaden är det nödvändigt att avveckla inskränkningar i friheten att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsländerna. Den inre marknaden skall utgöra ett område inom vilket fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital säkerställs.

Principen om frihet att tillhandahålla tjänster bör därför tillämpas på sjöfartstransporter inom medlemsstaterna.

Denna frihet bör gälla rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och för denna stats flagg, oavsett om staten har en kustlinje.

Friheten skall utsträckas till att gälla fartyg som också är registrerade i Euros, så snart detta register godkänns.

För att undvika att konkurrensen snedvrids bör rederier inom gemenskapen som utnyttjar friheten att tillhandahålla cabotagetjänster uppfylla de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den medlemsstat där deras fartyg är

registrerade. Under en övergångsperiod bör denna förordning även gälla rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat men som inte har rätt att utföra cabotage i denna stat.

Genomförandet av denna frihet bör ske gradvis och inte nödvändigtvis på samma sätt för alla de berörda tjänsterna, varvid hänsyn bör tas till vissa tjänsters speciella karaktär och till den insats som, beroende på utvecklingsnivån, krävs av de olika ekonomierna inom gemenskapen.

För att säkerställa tillräckliga och regelbundna transporter till, från och mellan öar kan det vara berättigat att införa allmän trafik som medför speciella rättigheter och skyldigheter för de berörda rederierna, förutsatt att ingen åtskillnad görs på grundval av nationalitet eller hemvist.

Bestämmelser bör antas som gör det möjligt att vidta skyddsåtgärder om en sjötransportmarknad utsätts för allvarliga störningar eller i händelse av en nödsituation. I detta syfte bör lämpliga förfaranden för beslutsfattande införas.

För att säkerställa att den inre marknaden fungerar tillfredsställande och mot bakgrund av eventuella anpassningar som utvecklingen motiverar bör kommissionen rapportera om genomförandet av denna förordning och om nödvändigt föreslå ytterligare åtgärder.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Från och med den 1 januari 1993 skall frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom en medlemsstat (cabotage) gälla för rederier inom gemenskapen vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, förutsatt att fartygen uppfyller de villkor för att få utföra cabotage som gäller i den sistnämnda medlemsstaten, inberäknat fartyg registrerade i Euros så snart detta register godkänns av rådet.

2. Med avsteg från detta skall tillämpningen av den föreskrift i punkt 1, som kräver att ett fartyg uppfyller villkoren för att få utföra cabotage i den medlemsstat där fartyget är registrerat vid den aktuella tidpunkten, tillfälligt skjutas upp till och med den 31 december 1996.

(1) EGT nr C 73, 19.3.1991, s. 27.

(2) EGT nr C 295, 16.11.1990, s. 687 och yttrande avgivet den 20 november 1992.

(3) EGT nr C 56, 7.3.1990, s. 70.

Artikel 2

I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *Sjötransporttjänster inom en medlemsstat (cabotage)* tjänster som normalt utförs mot ersättning, i synnerhet
 - a) *fastlandscabotage*: sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en och samma medlemsstats fastland eller huvudområde utan att anlöpa öar,
 - b) *offshorecabotage*: sjötransport av passagerare eller gods mellan en hamn i en medlemsstat och anläggningar eller konstruktioner på medlemsstatens kontinentalsockel,
 - c) *öcabotage*: sjötransport av passagerare eller gods mellan
 - hamnar på en medlemsstats fastland och på en eller flera av dess öar,
 - hamnar på en och samma medlemsstats öar. Ceuta och Melilla skall behandlas som öhamnar.
2. *Rederier inom gemenskapen*:
 - a) medborgare i en medlemsstat som har etablerat sig i en medlemsstat enligt den senare statens lagstiftning och som bedriver sjöfartsverksamhet,
 - b) rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning och som har huvudkontor i en medlemsstat, där också den faktiska kontrollen utövas, eller
 - c) medborgare i en medlemsstat som är etablerade utanför gemenskapen eller rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i en medlemsstat och för denna stats flagg i enlighet med statens lagstiftning.
3. *Avtal om allmän trafik*: avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom gemenskapen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster.

Ett avtal om allmän trafik kan i synnerhet innefatta

 - transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet,
 - särskilda transporttjänster,
 - transporttjänster med speciella tariffer och speciella villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare eller vissa sträckor,
 - anpassning av tjänster till verkliga behov.
4. *Förpliktelser vid allmän trafik*: skyldigheter som rederiet i fråga, om det tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle uppfylla över huvud taget eller inte skulle uppfylla i samma utsträckning eller på samma villkor.
5. *Allvarlig störning på den nationella transportmarknaden*: uppkomst av problem på marknaden som är specifika för denna och som

- kan leda till ett allvarligt och eventuellt ihållande utbudsoverskott i förhållande till efterfrågan,
- beror på, eller förvärras av, cabotageverksamhet, och,
- utgör ett allvarligt hot mot den finansiella stabiliteten och överlevnaden hos ett betydande antal rederier inom gemenskapen.

Detta gäller förutsatt att prognoser på kort och medellång sikt för marknaden i fråga inte tyder på några avsevärda och ihållande förbättringar.

Artikel 3

1. För fartyg som utför fastlandscabotage och för kryssningslinjefartyg gäller, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten), utom i fråga om fartyg som är mindre än 650 bruttoton, där värdstatens bestämmelser får tillämpas.
2. För fartyg som utför öcabotage gäller, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget utför en sjötransporttjänst (värdstaten).
3. För fraktfartyg över 650 bruttoton som utför öcabotage, när resan i fråga följer efter eller föregår en resa till eller från en annan stat, gäller dock från och med den 1 januari 1999, i alla frågor som rör bemanning, bestämmelserna i den stat där fartyget är registrerat (flaggstaten).
4. Kommissionen skall göra en grundlig uppföljning av de ekonomiska och sociala följderna av liberaliseringen av öcabotage och skall överlämna en rapport till rådet före den 1 januari 1997.

På grundval av denna rapport skall kommissionen till rådet överlämna ett förslag som får innehålla ändringar av de bestämmelser om bemanning som fastställs i punkt 2 och 3, så att det slutgiltiga systemet skall kunna godkännas av rådet i rätt tid och före den 1 januari 1999.

Artikel 4

1. En medlemsstat får ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, eller ange förpliktelser vid allmän trafik som villkor för rätten att tillhandahålla sådana cabotage-tjänster.

När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik skall detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen.

2. När de ålägger rederier förpliktelser vid allmän trafik skall medlemsstaterna begränsa sig till krav om vilka hamnar som skall anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget.

Om detta är tillämpligt måste en eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik vara tillgänglig för alla rederier inom gemenskapen.

3. Existerande avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut.

Artikel 5

1. Om det uppstår en allvarlig störning på den nationella transportmarknaden som orsakas av liberaliseringen av cabotage får en medlemsstat begära att kommissionen beslutar om skyddsåtgärder.

Efter samråd med de övriga medlemsstaterna skall kommissionen vid behov fatta beslut om nödvändiga skyddsåtgärder, inom 30 arbetsdagar efter mottagandet av en begäran från en medlemsstat. Sådana åtgärder kan innebära att ett tillfälligt undantag från denna förordnings tillämpning görs för det berörda området under högst 12 månader.

Kommissionen skall underrätta rådet och medlemsstaterna om varje beslut som den fattat om skyddsåtgärder.

Om kommissionen inte har fattat beslut i frågan efter 30 arbetsdagar har den berörda medlemsstaten rätt att införa de begärda skyddsåtgärderna fram till dess att kommissionen har fattat sitt beslut.

I en nödsituation får dock en medlemsstat ensidigt besluta om lämpliga tillfälliga åtgärder som får gälla i högst 3 månader. I ett sådant fall måste medlemsstaten genast underrätta kommissionen om åtgärderna. Kommissionen får upphäva åtgärderna eller bekräfta dem med eller utan ändringar tills den fattar sitt slutgiltiga beslut enligt andra stycket.

2. Kommissionen får också besluta om skyddsåtgärder på eget initiativ, efter samråd med medlemsstaterna.

Artikel 6

1. Följande sjötransporttjänster, som utförs i Medelhavet och längs Spaniens, Portugals och Frankrikes kuster, är tillfälligt undantagna från tillämpningen av denna förordning:

- kryssningstrafik, fram till den 1 januari 1995,
- transport av strategiska varor (olja, oljeprodukter och dricksvatten), fram till den 1 januari 1997,
- trafik som utförs av fartyg mindre än 650 bruttoton, fram till den 1 januari 1998,

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 7 december 1992.

På rådets vägnar

J. MacGREGOR

Ordförande

— regelbunden passagerar- och färjetrafik, fram till den 1 januari 1999.

2. Öcabotage i Medelhavet och cabotage till och från Kanarieöarna, Azorererna och Madeira, Ceuta och Mellilla, de franska öarna längs Atlankusten och Frankrikes utomeuropeiska departement är tillfälligt undantagna från tillämpningen av denna förordning fram till den 1 januari 1999.

3. Med hänsyn till den ekonomiska och sociala sammanhållningen utsträcks undantagen i punkt 2 vad gäller Grekland fram till den 1 januari 2004 för regelbunden passagerar- och färjetrafik och för trafik som utförs av fartyg som är mindre än 650 bruttoton.

Artikel 7

Artikel 62 i fördraget skall tillämpas på de förhållanden som täcks av denna förordning.

Artikel 8

Utan att det påverkar tillämpningen av fördragets bestämmelser om etableringsrätten eller av denna förordning får en person som utför en sjötransporttjänst tillfälligt fortsätta sin verksamhet i den medlemsstat där tjänsten utförs, på samma villkor som gäller för statens egna medborgare.

Artikel 9

Medlemsstaterna skall samråda med kommissionen innan de antar lagar och andra författningar för att genomföra denna förordning. De skall underrätta kommissionen om de åtgärder som de sålunda beslutat om.

Artikel 10

Före den 1 januari 1995 och därefter varannat år skall kommissionen till rådet överlämna en rapport om genomförandet av denna förordning samt vid behov föreslå nödvändiga åtgärder.

Artikel 11

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1993.

RÄTTELSE

Rättelse till gemensam åtgärd 98/375/GUSP av den 8 juni 1998 beslutad av rådet på grundval av artikel J 3 i Fördraget om Europeiska unionen om utnämning av ett särskilt EU-sändebud för Förbundsrepubliken Jugoslavien

(Europeiska gemenskapernas officiella tidning L 165 av den 10 juni 1998)

På sidan 2, artikel 3.1, andra och tredje raderna, skall det

i stället för: "... upp till 1 miljon ecu ...".

vara: "... upp till 900 000 ecu ...".

Rättelse till rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)

(Europeiska gemenskapernas officiella tidning L 364 av den 12 december 1992, sidan 7, svensk specialutgåva område b, volym 3, sidan 203)

På sidan 8, artikel 2.2 b), skall det

i stället för: "b) rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning och som har huvudkontor i en medlemsstat, där också den faktiska kontrollen utövas,"

vara: "b) rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning, vars huvudkontor är belägna i en medlemsstat och i fråga om vilka den faktiska kontrollen utövas i en medlemsstat,"

Departementsserien 2011

Kronologisk förteckning

1. Olovlig fotografering. Ju.
2. Avskaffande av den obligatoriska byggförsäkringen. M.
3. Högre utbildning i utvecklingssamarbetet
En analys av högre utbildning inom ramen för svenskt utvecklingssamarbete och politiken för global utveckling. UD.
4. Behandling av personuppgifter vid Inspektionen för socialförsäkringen, m.m. S.
5. Barns rätt till vård och sociala insatser stärks.
Ju.
6. Ökad konkurrens på det uppdragsarknologiska området – vissa ändringar i kulturminneslagen. Ku.
7. Sekretess för finansiella företag. Fi.
8. Hotelltjänster. Ju.
9. Förbättringar inom familjepolitiken. S.
10. Preskription av rätt till försäkringsersättning m.m. Ju.
11. Enklare avbetalningsköp. Ju.
12. Genomförande av EU:s direktiv om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål. L.
13. Upphävande av lagen om exploaterings-samverkan. S.
14. Synnerligen ömmande omständigheter och verkställighetshinder
– en kartläggning av tillämpningen. Ju.
15. Utbyte av uppgifter ur kriminalregister mellan EU:s medlemsstater. Ju.
16. Kustbevakningsdatalag. Fö.
17. Sveriges företagande och konkurrenskraft – Internationell benchmarking. N.
18. Översyn av sjukförsäkringen – förslag till förbättringar. S.
19. Komplettering av kollektivtrafiklagen. N.

Departementsserien 2011

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Olovlig fotografering. [1]
Barns rätt till vård och sociala insatser stärks. [5]
Hotelltjänster. [8]
Preskription av rätt till försäkringsersättning m.m. [10]
Enklare avbetalningsköp. [11]
Synnerligen ömmande omständigheter och verkställighetshinder
– en kartläggning av tillämpningen. [14]
Utbyte av uppgifter ur kriminalregister mellan EU:s medlemsstater. [15]

Utrikesdepartementet

- Högre utbildning i utvecklingssamarbetet
En analys av högre utbildning inom ramen för svenskt utvecklingssamarbete och politiken för global utveckling. [3]

Försvarsdepartementet

- Kustbevakningsdatalag. [16]

Socialdepartementet

- Behandling av personuppgifter vid Inspektionen för socialförsäkringen, m.m. [4]
Förbättringar inom familjepolitiken. [9]
Upphävande av lagen om exploaterings-samverkan. [13]
Översyn av sjukförsäkringen – förslag till förbättringar. [18]

Finansdepartementet

- Sekretess för finansiella företag. [7]

Landsbygdsdepartementet

- Genomförande av EU:s direktiv om skydd av djur som används för vetenskapliga ändamål. [12]

Miljödepartementet

- Avskaffande av den obligatoriska byggfelsförsäkringen. [2]

Näringsdepartementet

- Sveriges företagande och konkurrenskraft
– Internationell benchmarking. [17]
Komplettering av kollektivtrafiklagen. [19]

Kulturdepartementet

- Ökad konkurrens på det uppdragsarkeologiska området – vissa ändringar i kulturminneslagen. [6]