



Kollektivtrafik på järnväg och väg

Näringsdepartementet

2005-09-05

Dokumentbeteckning

KOM (2005) 319 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg

Sammanfattning

Kommissionen har lagt fram ett ändrat förslag till förordning om hur kontrakt skall tilldelas transportföretag som utför kollektivtrafik på järnväg och väg. Det nya förslaget tar hänsyn till diskussionerna om vitboken om tjänster av allmänt intresse, till rättspraxis (Altmark-domen) och till de lagförslag om persontrafik på järnväg som håller på att behandlas av EU:s lagstiftande institutioner. Syftet med förslaget är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas möjligheter att bevilja ensamrätt för företag som utför kollektivtrafik med buss, spårvagn och tåg och fastställa ersättning för transporter som utförs med stöd av allmän trafikplikt. Ett annat syfte är att fastställa en ordning som så lite som möjligt påverkar konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

Förslaget är i förhållande till tidigare förslag¹ kommissionen lagt fram i samma ärende förenklat och tar större hänsyn till subsidiaritetsprincipen vilket ger de nationella myndigheterna mer handlingsutrymme.

Förslaget behandlar förfarandet vid slutande av avtal om att utföra kollektivtrafik. Enligt det nya förenklade förslaget finns i huvudsak bara två sätt att sluta avtal: anbudsinfordran eller direkttilldelning.

¹ Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om medlemsstaternas åtgärder i fråga om krav på allmänna tjänster och slutande av avtal om allmänna tjänster avseende persontransporter på järnväg, väg och inre vattenvägar. (KOM (2000) 7 slutlig ändrat genom KOM (2002) 107 slutlig.

Förslaget innehåller en bilaga om hur ersättning skall beräknas vid direkttilldelning. Där fastställs metoder som grundas på principer som är väl etablerade i gemenskapsrätten (ingen överkompensation och korssubventionering, särredovisning, faktiska kostnader samt främjande av kvalitet och effektivitet).

Förslaget medger att de behöriga myndigheterna själva eller via ett internt företag får tillhandahålla kollektivtrafiktjänster utan anbudsförfarande. Denna möjlighet förutsätter emellertid att behovet av ökad insyn tillgodoses och att exakta kriterier fastställs för beviljande av ersättning för allmän trafikplikt. Ett annat krav är att den behöriga myndigheten eller det interna företaget endast får bedriva sin verksamhet inom ett begränsat geografiskt område.

Sveriges preliminära inställning till förslaget är positiv.

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Artikel 1: Syfte och tillämpningsområde

Förordningens tillämpningsområde är detsamma som i det tidigare förslaget, dvs. kollektivtrafik på väg och spårbunden kollektivtrafik. Syftet med förslaget begränsas till fastställandet av ramarna för de behöriga myndigheternas tilldelning av ensamrätt och ersättning för allmän trafikplikt, dvs. de myndighetsåtgärder som medför den största risken att påverka konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna.

Artikel 2: Definitioner

Begreppen ”kollektivtrafikföretag” och ”avtal om allmän trafik” definieras så att de täcker alla rättsliga relationer mellan myndigheterna och transportföretagen. ”Internt företag”, ”behörig lokal myndighet” och ”regional transport eller fjärtransport” definieras på ett sätt som skall göra det möjligt att tillämpa bestämmelsen om direkttilldelning i artikel 5.

Artikel 3: Allmänna bestämmelser och avtal om kollektivtrafik

Texten i den här artikeln har hämtats från det tidigare förslaget och rör skyldigheten att sluta avtal om kollektivtrafik med det utvalda transportföretaget samt en del allmänna bestämmelser.

Artikel 4: Obligatoriskt innehåll i avtal om kollektivtrafik och i allmänna bestämmelser

Den här artikeln innehåller bestämmelser om avtalens innehåll och löptid. Den behandlar, med beaktande av den senaste tidens rättspraxis (Altmark-

domen), skyldigheten att fastställa allmän trafikplikt och metoder för beräkning av ersättningen för allmän trafikplikt.

2004/05:FPM83

Artikel 5: Tilldelning av avtal om kollektivtrafik

I punkt 1 klargörs kopplingen till gemenskapens regelverk om offentlig upphandling. Genom punkt 2 får de lokala myndigheterna möjlighet att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster eller att uppdra åt ett internt företag som myndigheten kontrollerar fullt ut på samma sätt som sina egna avdelningar att tillhandahålla sådana tjänster, dock under förutsättning att verksamheten endast bedrivs inom de lokala myndigheternas geografiska område.

I punkt 3 fastställs principen om att avtal skall tilldelas genom ett anbudsförfarande och hur ett anbudsförfarande skall gå till. Genom denna punkt införs också möjligheten till förhandlingar.

I punkterna 4 (mindre avtal), 5 (nödåtgärder) och 6 (regional trafik eller fjärrtrafik på järnväg) finns vissa bestämmelser om undantag från skyldigheten att tilldela avtal genom ett anbudsförfarande.

Artikel 6: Ersättning för kollektivtrafik

I punkt 1 hänvisas till bestämmelserna i artikel 4 och i bilagan om villkoren för och beräkning av ersättning vid direkttilldelning av avtal.

I punkt 2 fastställs de behöriga myndigheternas skyldigheter gentemot kommissionen när det gäller kontrollen av att förordningen tillämpas på rätt sätt.

Artikel 7: Offentliggörande

I denna artikel fastställs vad som krävs (årlig rapport och offentliggörande i Europeiska unionens offentliga tidning) för att garantera tillräcklig insyn.

Artikel 8: Övergångsperiod

I denna artikel fastställs bestämmelser om avtalets löptid och olika övergångsperioder för busstransportsektorn (8 år) och järnvägstransportsektorn (10 år).

I artikeln fastställs också en mekanism för successivt införande av anbudsförfaranden och där regleras även frågan om avtal som slutits före förordningens ikraftträdande.

Principen om ömsesidighet under övergångsperioden bibehålls.

Artikel 9: Förenlighet med fördraget

Enligt artikeln är endast sådan ersättning för allmän trafikplikt som utbetalas i enlighet med förordningen förenlig med den gemensamma marknaden. Den omfattas dessutom inte av kravet på förhandsanmälan.

Artikel 10: Upphävande

Artikel 11 Uppföljning

I denna artikel fastställs att kommissionen skall följa upp hur förordningen genomförs och hur kollektivtrafiken i Europa utvecklas.

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

Bilagan innehåller de regler som är nödvändiga i de fall där avtal tilldelas utan anbudsförfarande.

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Regler finns framförallt i lagen om offentlig upphandling (1992:1528).

Någon detaljerad genomgång om förslagets effekter på befintliga svenska regler har ännu ej gjorts. En preliminär bedömning är att det går att fortsätta att tillämpa det svenska regelverk som idag tillämpas vid upphandling av kollektivtrafik med iakttagande av förslagets regler som komplement. Övriga regler som kan tänkas påverkas av förslaget finns i lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1977:734).

1.3 Budgetära konsekvenser

En preliminär bedömning är att förslaget inte får några nämnvärda konsekvenser för berörda svenska aktörer eller statsbudgeten.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige är positivt till att de gemenskapsregler som gäller särskilt vid slutande av avtal om kollektivtrafik uppdateras och moderniseras. Det är även positivt att subsidiaritetsprincipen kan tillämpas i större utsträckning än i tidigare förslag. Denna ståndpunkt är preliminär eftersom detaljerna i förslaget ännu inte diskuterats med berörda intressenter.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna har varit tveksamma till tidigare förslag vilket medfört att arbetet inte gått framåt i rådet. Medlemsstaternas inställning till det nya förslaget är ännu inte känd.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen anser att förslaget numera är väl balanserat och borde kunna genomföras. Europaparlamentets syn att behöriga myndigheter i egen regi bör kunna utföra trafik utan upphandling i konkurrens har tillgodosetts i det nya förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Remissinstansernas ståndpunkter är ännu inte kända. Remissmöte planeras inom kort.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det brittiska ordförandeskapet förhör sig nu med medlemsstaterna om huruvida de anser det lämpligt att behandla förslaget under hösten 2005 tillsammans med ett förslag om persontrafik på järnväg i det tredje järnvägspaketet.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund är artiklarna 71 och 89 i Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen. Beslut fattas gemensamt med Europaparlamentet enligt förfarandet i artikel 251 i samma fördrag. Rådet beslutar med kvalificerad majoritet.

3.3 Fackuttryck/termer

-