

# En ny kollektivtrafiklag

*Delbetänkande  
av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag*

*Stockholm 2009*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2009:39

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: 08-690 91 91  
Ordertel: 08-690 91 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB  
Stockholm 2009

ISBN 978-91-38-23198-2  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 5 juni 2008 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att lämna förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken. En viktig utgångspunkt har varit att resenären ska sättas i centrum. I uppdraget ingick även att föreslå förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna. Denna del av uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2009.

Generaldirektören Ulf Lundin förordnades från och med den 5 juni 2008 som särskild utredare.

Som experter i utredningen förordnades från och med den 17 juni 2008 departementssekreterare Ulf Andersson, verkställande direktören Lars-Börje Björfjäll, avdelningschef Susanne Fahlgren, rättssakkunnig Anna Förander, förbundsdirektör Anna Grönlund, förbundsordförande Lennart Hamnered, kommunalrådet Eva Hellstrand, jurist Henrik Hoffmeister, generalsekreterare Kurt Hultgren, planerare Margareta Husfeldt, regionfullmäktigeledamot Birgitta Johansson, riksdagsledamot Irene Oskarsson, ämnessakkunnig Johan Schelin och trafik- och planeringslandstingsråd Christer G Wennerholm.

Som huvudsekreterare anställdes från och med den 5 juni 2008 Ann-Cathrine Nilsson. Till sekreterare anställdes Charlotte Biörklund Ugglå från och med den 5 juni 2008 och Stefan Pettersson från och med den 7 januari 2009. Textbearbetning och layout har utförts av kanslissekreterare Gunilla Malmqvist, FA, kommittéservice.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om en ny kollektivtrafiklag. Härmed överlämnar jag mitt delbetänkande En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39).

Stockholm i april 2009

Ulf Lundin

/ Charlotte Biörklund Ugglå  
Ann-Cathrine Nilsson  
Stefan Pettersson

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>13</b>
<b>Summary</b> .....	<b>21</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>29</b>
<b>1 Uppdraget</b> .....	<b>75</b>
1.1 Direktivet .....	75
1.2 Mitt arbetssätt .....	75
1.3 Begreppsanvändning .....	78
1.4 Betänkandets disposition.....	79
<b>2 Bakgrund och motiv till dagens system</b> .....	<b>81</b>
2.1 Trafikhuvudmannen .....	81
2.2 Bakgrund och motiv till dagens system.....	81
<b>3 Resandet och kollektivtrafikmarknaden</b> .....	<b>89</b>
3.1 Resandet .....	89
3.2 Kollektivtrafikmarknaden .....	94
<b>4 Gällande rätt</b> .....	<b>101</b>
4.1 Lagen (1997: 734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik .....	101
4.2 Kommunallagen (1991:900).....	102

4.3	Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ...	103
4.4	Lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ...	104
4.5	Förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik .....	104
4.6	Lagen (1997:736) om färdtjänst .....	105
4.7	Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst .....	105
4.8	Lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.....	106
4.9	Skollagen (1985:1100).....	107
4.10	Lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor.....	107
4.11	Förordning (1970:340) om skolskjutsning.....	107
4.12	Yrkestrafiklagen (1998:490) .....	108
4.13	Järnvägslagen (2004:519) .....	109
4.14	Järnvägsförordningen (2004:526).....	111
4.15	Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg.....	112
4.16	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 .....	113
4.17	Luftfartslagen (1957:297) .....	120
4.18	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen.....	121
4.19	Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna – cabotageförordningen .....	123

4.20	Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster .....	124
<b>5</b>	<b>Olika avtalsformer .....</b>	<b>127</b>
<b>6</b>	<b>Internationell utblick .....</b>	<b>131</b>
6.1	Danmark .....	131
6.2	Norge .....	133
6.3	Finland .....	134
6.4	Storbritannien .....	136
6.5	Nya Zeeland .....	138
<b>7</b>	<b>Utgångspunkter för mina förslag .....</b>	<b>141</b>
7.1	Transportpolitiska principer .....	141
7.2	Resenären ska stå i centrum .....	142
7.3	Mer attraktiv kollektivtrafik genom ökad konkurrens .....	144
7.4	Stabilitet och dynamik .....	146
7.5	Trafikslagsövergripande perspektiv .....	147
7.6	Anpassad till framtida regioner .....	148
7.7	Lagstiftningen ska vara anpassad till EG-rätt .....	149
7.8	Lagstiftningen ska vara flexibel, samlad och överskådlig ....	149
7.9	Övriga förändringar inom sektorn som påverkar mitt arbete .....	150
<b>8</b>	<b>Olika modeller för marknadstillträdet .....</b>	<b>153</b>
8.1	Modell A – ”slopande av vetorätten” .....	154
8.2	Modell B – trafikförklaringsmodellen .....	159
8.3	Modell C – Valfrihetsmodellen .....	162
8.4	Analys och bedömning av modellerna .....	164

<b>9</b>	<b>Ett öppnare marknadstillträde med resenären i centrum.....</b>	<b>167</b>
9.1	Analys av vilket utrymme det finns för kompletterande nationell lagstiftning avseende marknadstillträdet.....	167
9.2	Övervägande och förslag till vilka trafikslag som ska omfattas av förslaget till ett öppnare marknadstillträde .....	176
9.3	Analys avseende möjlighet för det offentliga att lämna ekonomisk ersättning.....	177
9.4	Förslag till former för att ta reda på vilken trafik kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor.....	182
9.5	Förslag till process för att se till att samhället förses med kompletterande trafik .....	198
9.6	Ökad konkurrens om de anropsstyrda kollektivtrafikresorna .....	222
9.7	Grundläggande krav på anmälningsförfarandet och det konkurrensutsatta anbudsförfarandet.....	224
9.8	Kommunikation, information och dokumentation .....	225
9.9	Sekretess.....	227
9.10	Överprövning och skadestånd.....	229
9.11	Offentliggörande av en samlad rapport om den allmänna trafikplikten .....	232
<b>10</b>	<b>Säkerhetsstyrningssystem .....</b>	<b>235</b>
10.1	Villkor för tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.....	236
10.2	EG-rättsliga aspekter.....	245
10.3	Förslag till nationella villkor till komplettering av förordningen.....	251
10.4	Förslag och bedömning .....	256

<b>11 Samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik .</b>	<b>259</b>
11.1 Olika former av kollektivtrafik .....	259
11.2 Tidigare utredningar om samordning .....	261
11.3 Nuläge organisation och samordning.....	264
11.4 Kostnader för den särskilda kollektivtrafiken.....	265
11.5 Hinder mot ökad samordning.....	266
11.6 Förslag om en huvudman – lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.....	268
11.7 Överväganden avseende taxi.....	279
11.8 Överväganden avseende gods.....	281
<b>12 Offentligt åtagande.....</b>	<b>283</b>
12.1 Generellt om offentligt åtagande .....	283
12.2 Dagens offentliga åtagande.....	285
12.3 Motiv för fortsatt offentligt åtagande inom kollektivtrafiken.....	286
12.4 Förslag på definition och avgränsning av det offentliga åtagandet.....	287
12.5 Förslag till förfarande vid kapacitetsbrist på väg .....	295
<b>13 Kollektivtrafikansvariga myndigheter .....</b>	<b>297</b>
13.1 Förslag avseende uppgifter för lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.....	297
13.2 Förslag avseende verksamhetsform för lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.....	308
13.3 Förslag på lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.....	312
13.4 Förslag avseende uppgifter för en nationell myndighet .....	324
13.5 Förslag på lämplig kollektivtrafikansvarig nationell myndighet.....	331



<b>14</b>	<b>Genomförande av förslagen och övergångsbestämmelser.....</b>	<b>335</b>
14.1	Kartläggning av frågor som behöver hanteras .....	335
14.2	Tre alternativa övergångslösningar.....	341
14.3	Förslag till övergångslösning .....	344
14.4	Tidplan för trafikförklaringsprocess 2014 (TPF 2014) .....	351
14.5	Ikraftträdande och övergångsbestämmelser .....	353
<b>15</b>	<b>Förslagets konsekvenser .....</b>	<b>355</b>
15.1	Potential för kommersiell trafik.....	355
15.2	Konsekvenser för resenärerna .....	355
15.3	Konsekvenser för kollektivtrafikföretagen.....	358
15.4	Ekonomiska konsekvenser .....	359
15.5	Konsekvenser för det kommunala självstyret.....	361
15.6	Konsekvenser för trafikhuvudmännen.....	362
15.7	Geografisk tillgänglighet.....	362
15.8	Samhällesekonomiska konsekvenser.....	362
15.9	Övrigt.....	363
<b>16</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>365</b>
16.1	Förslaget till kollektivtrafiklag .....	365
16.2	Förslag till ändring i sekretesslagen (1980:100) .....	391
16.3	Förslag till ändring i skollagen (1985:1100) .....	391
16.4	Förslag till ändring i plan- och bygglagen (1987:10) .....	392
16.5	Förslag till ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) .....	393
16.6	Förslag till ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter .....	395

16.7 Förslaget till kollektivtrafikförordning .....	395
16.8 Förslag till ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779) .....	400
16.9 Förslag till ändring i järnvägsförordningen (2004:526).....	400

**Särskilt yttrande ..... 403**

**Bilagor**

<i>Bilaga 1</i> Kommittédirektiv .....	405
<i>Bilaga 2</i> Kollektivtrafikförordningen.....	417
<i>Bilaga 3</i> Cabotageförordningen .....	431
<i>Bilaga 4</i> Lista med möten och seminarier.....	437
<i>Bilaga 5</i> Kollektivtrafiken i länen.....	441

**Bilaga 6–8 i separat volym**

<i>Bilaga 6</i> Nya tillträdesregler för lokal och regional kollektivtrafik – Analys av konsekvenser för trafik och ekonomi	
<i>Bilaga 7</i> Mot en framgångsrik avreglering	
<i>Bilaga 8</i> Ansvarsnivåer för kollektivtrafik	

# Sammanfattning

## Uppdraget

Mitt uppdrag har varit att med utgångspunkt ur ett tydligt resenärsperspektiv se över och ge förslag till en ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken. I uppdraget har även ingått att överväga hur lagstiftningen kan utformas för att underlätta en flexibel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik.

Vidare har det ingått i mitt uppdrag att analysera vad det offentliga åtagandet på kollektivtrafikområdet bör innehålla och hur långt det bör sträcka sig.

En annan uppgift har varit att analysera hur ett öppnare marknadstillträde kan utformas i syfte att bättre ta tillvara drivkrafterna inom den kommersiella trafiken.

## Utgångspunkter

Den grundläggande utgångspunkten för mitt utredningsarbete har varit att den nya kollektivtrafiklagen ska utformas så att resenären i större utsträckning sätts i centrum. För att attrahera fler resenärer krävs nya produkter och tjänster inom kollektivtrafiken. Möjligheten att göra individuella val ska öka. Resenären ska själv ges ett större inflytande att genom sitt aktiva val påverka kollektivtrafiksystemet. Resenären ska i större utsträckning kunna välja sin resa utifrån olika kvalitetsaspekter, service- och prisnivåer. Kollektivtrafikföretagen ska därför ges större möjlighet att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som stämmer med resenärernas behov. Samtidigt måste långsiktighet, stabilitet och enkelhet för resenärerna tryggas.

## Förslaget

Mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde grundar sig på min bedömning att kollektivtrafikföretagen har bättre förmåga än det offentliga att snabbare uppmärksamma och anpassa sig till resenärernas behov. De kollektivtrafikansvariga myndigheterna ges ett mer övergripande och strategiskt ansvar i förhållande till trafik- huvudmännens nuvarande ansvar.

För att resenärerna i större utsträckning än i dag ska kunna påverka systemet genom sina aktiva val ska den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden öppnas upp för konkurrens. Grundprincipen ska vara att marknaden är öppen för kollektivtrafikföretagen och att det offentliga endast ingriper på marknaden när det behövs tätare trafik eller trafik av bättre kvalitet, än vad marknaden kan erbjuda.

En lokal kollektivtrafikansvarig myndighet i varje län ges behörighet att ingripa på marknaden i syfte att säkra ett visst trafikutbud. Ett sådant ingripande på marknaden får bara ske efter att ett förfarande tillämpats som först prövat marknadens förmåga att på kommersiella grunder tillhandahålla tjänsten. Ingripandet på marknaden ska ske på sådant sätt att principerna om proportionalitet, insyn och icke-diskriminering följs. Förfarandet ska vara öppet och rättvist och innehålla en konkurrensutsättning.

För att underlätta en flexibel samordning av alla former av kollektivtrafik samlas reglerna om färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor i en och samma lag. Ansvaret för samordningen läggs på den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet

I varje län ska det finnas en lokal kollektivtrafikansvarig myndighet som ytterst ska se till att medborgarna i länets kommuner får en tillfredställande kollektivtrafik även om inte marknaden kan erbjuda en tillräcklig sådan. Landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands

län ha detta ansvar. En skatteväxling ska i sådant fall göras mellan kommuner och landstinget. Även det kommunalekonomiska utjämningsystemet ska justeras. Det ska också framgå av lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter att kommuner får bidra med ekonomisk ersättning till kollektivtrafiken.

Med utgångspunkt i de transportpolitiska målen ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten definiera och precisera det offentliga åtagandet för kollektivtrafiken i länet. Myndigheten ska därefter säkerställa att de mål för kollektivtrafikförsörjningen som fastställts av myndigheten uppnås. Det innebär ett ansvar för att tillräcklig trafik kommer till stånd och att det finns en fungerande infrastruktur för kollektivtrafiken. Myndigheten ska bland annat ansvara för processen att söka marknaden i syfte att ta reda på vilken trafik som kollektivtrafikföretagen kan bedriva kommersiellt. Myndigheten ska även ingå trafikavtal med kollektivtrafikföretag där trafik inte kan upprätthållas på kommersiella grunder.

Myndigheten kan lämna ekonomisk ersättning för trafik under förutsättning att inget kollektivtrafikföretag är beredd att driva trafiken på kommersiella villkor samt att samhällsnyttan är tydligt motiverad i förhållande till den skada som kan drabba kommersiella företag. Vidare kan kommuner och landsting genom direkta subventioner till individer möjliggöra kollektivtrafikresor för ekonomiskt svaga grupper i samhället.

Kollektivtrafik till och från flygplatser ska inte vara ett obligatoriskt åtagande.

Till skillnad från i dag ges det offentliga en mer strategisk roll och mindre direkt operativ roll inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafikföretagen får istället ett större ansvar för det operativa arbetet och det direkta ansvaret för resenären. En viktig uppgift för det offentliga är att säkerställa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, som karaktäriseras av stabilitet och långsiktighet, något resenärerna också behöver för att kunna fatta långsiktiga beslut om boende, utbildning och investeringar.

Slutligen ska myndigheten uttrycka kollektivtrafiksystemets krav på fysik planering. Som en följd av detta föreslås ett antal ändringar i plan- och bygglagen (1987:10).

## Länsgränserna

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvar omfattar kommuninvånarna i länet och verksamheten i länet men åtagandet kan även sträcka sig långt utanför länsgränsen så länge det syftar till att gynna invånarna i kommunerna i länet.

Med ett öppnare tillträde även till den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden och ett tydligt åtagande även utanför länsgränsen samt ett tydligare regionalt huvudmannaskap för kollektivtrafiken, anser jag att flera av de linjer eller turer som Rikstrafiken ensam eller tillsammans med trafikhuvudmännen subventionerar faller inom regionens ansvar. Jag anser därför att de medel som staten, via Rikstrafiken, i dag lämnar för kollektivtrafik i stället ska fördelas via det kommunalekonomiska utjämningsystemet, alternativt i form av specialdestinerade statsbidrag. Kollektivtrafikansvariga myndigheter får bedöma behovet av denna trafik.

## Process för sökande av marknaden

Kollektivtrafikansvarig myndighet ska i en årlig trafikförklaring uttrycka samhällets behov av trafik. Behoven ska exempelvis uttryckas i form av tillgänglighet till olika målpunkter. Efter offentliggörandet av trafikförklaringen kan kollektivtrafikföretag anmäla vilken trafik de avser bedriva på kommersiella villkor. Företagen ska i anmälan ange vilka linjer de avser trafikera samt tidtabell. Anmälan är bindande för företaget. Myndigheten tar därefter ställning till om den anmälda trafiken är tillräcklig i förhållande till de samhälleliga mål och behov som uttryckts i trafikförklaringen. I de fall den anmälda trafiken inte bedöms vara tillräcklig kan myndigheten inleda en anbudsprocess för att komplettera med trafik.

## Anbudsprocess för komplettering med trafik

Kollektivtrafikansvarig myndighet kan besluta om att införa allmän trafikplikt på linjer där det kommersiella inte klarar av att upprätthålla de samhälleliga behoven av trafik. Myndigheten ska i en årlig trafikplan tydliggöra vilka krav på frekvens och eventuella pristak eller kvalitetssystem som ska gälla på linjer med allmän

trafikplikt. Därmed kan resenärernas behov av trafik säkras även på linjer med ett svagare trafikunderlag.

Vid inrättande av allmän trafikplikt ska en proportionalitetsbedömning göras mellan den samhällsnytta som kan uppnås med linjen i förhållande till den skada som den kommersiella trafiken kan drabbas av. Kollektivtrafikföretagen ska kunna överklaga beslut om att låta en linje omfattas av allmän trafikplikt.

Med utgångspunkt i den beslutade allmänna trafikplikten inleds ett anbudsförfarande. Efter avslutat anbudsförfarande ska myndigheten, i de flesta fall, ingå ett tjänstekoncessionsavtal om allmän trafik med kollektivtrafikföretag i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70. Tjänstekoncessionsavtalet innebär att kollektivtrafikföretaget tar det direkta ansvaret för resenären på samma sätt som i den rent kommersiella trafiken.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får i koncessionsavtalen besluta om ekonomisk ersättning. Vidare har myndigheten även en möjlighet att bevilja ensamrätter, vilket bör användas restriktivt. Ensamrätter får inte beviljas för järnväg.

Av trafikplanen ska även de helt kommersiella linjerna framgå samt linjer med löpande avtal som omfattas av allmän trafikplikt. Resenären kan därigenom få en samlad bild av trafiken i sin region.

## **Krav på kollektivtrafikföretag**

Ett öppnare marknadstillträde innebär att den enskilde resenären får flera relationer till olika kollektivtrafikföretag. De nätverksvinster som finns när bara ett kollektivtrafikföretag hanterar ett nätverk får inte gå förlorade för resenären när marknaden öppnas för fler kollektivtrafikföretag. En öppnare marknad ställer därför krav på samordning av kollektivtrafikföretagen för att kollektivtrafiken ska fungera som ett sammanhållet system. Följande krav ska ställas på kollektivtrafikföretag för att säkra resenärernas behov av enkelhet, trygghet och effektivitet:

- Grundläggande krav på transportslagen. Trafiktillstånd för persontransporter på väg ska kompletteras med krav på säkerhetsstyrningssystem.

- Stanna för på- och avstigning på bytespunkter med full tillgänglighet för alla resenärer för att möjliggöra en hel resa.
- Ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem för att det ska vara enkelt att hitta resmöjligheter och att resa i systemet.
- Delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken.
- Endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer.
- Senast en månad innan kvartalsskifte ska en indragning av trafik i en tidtabell anmälas till den kollektivtrafikansvariga myndigheten för att skapa förutsebarhet för resenären.
- En ny kommersiell linje måste anmälas till kollektivtrafikansvarig myndighet senast en månad innan trafikstart.
- Vid upphörande av kommersiell trafik måste företaget anmäla det till kollektivtrafikansvarig myndighet senast tre månader innan trafiken avslutas. Detta för att garantera ett visst mått av stabilitet för resenären och ge en möjlighet för myndigheten att agera.
- Miljökrav och krav på fordonens tillgänglighetsanpassning.

### **Nödvändig infrastruktur**

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikförklaringen definiera vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer samt vid vilka bytespunkter kollektivtrafikföretagen måste samordna anslutningarna så att resenären inte drabbas av för långa väntetider vid byten.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har ett ansvar för att tillförsäkra att det finns en nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken. Infrastrukturen kan dock drivas av andra företag eller myndigheter, som exempelvis kommun, Vägverk eller Banverket, och finansieras genom att avgifter tas ut av kollektivtrafikföretagen. Oavsett om infrastruktur ägs av det offentliga eller privata ska den upplåtas på icke-diskriminerande och konkurrensneutrala villkor. Vid begränsad kapacitet kan det finnas skäl för det offentliga att genom en tydlig och transparent process fördela kapaciteten utifrån principer om störst samhällsnytta. Resenärerna



garanteras därmed en likvärdig behandling oberoende av om de reser med ett kollektivtrafikföretag som driver kommersiell trafik eller om de reser med trafik som anordnats av det offentliga efter en anbudsprocess.

## Uppgifter för en nationell myndighet

En nationell myndighet får i uppdrag att följa och utvärdera effekterna av ett öppnare marknadstillträde, i synnerhet effekter för resenärerna. Den nationella myndigheten ska också ge stöd och rådgivning till lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter i deras arbete med trafikförklaringar och trafikplaner. Vidare ska myndigheten föreskriva standarder för driftskompatibla informations-, boknings- och betalsystem. Myndigheten ska även ansvara för uppföljning av de transportpolitiska målen och utvecklande av ett samordnat informationssystem. Slutligen ska myndigheten offentliggöra varje läns trafikförklaring och trafikplan samt varje läns samlade rapport om den allmänna trafikplikten.

## Tidplan för genomförande av ett öppnare marknadstillträde

En övergång till ett öppnare marknadstillträde ska göras successivt. Efterhand som dagens avtal löper ut ska modellen för ett öppnare marknadstillträde tillämpas. Samtidigt kommer det redan från och med 1 januari 2012 att vara möjligt för kollektivtrafikföretag att starta ny trafik i konkurrens med den befintliga upphandlade trafiken.

Den information och statistik som finns samlad hos trafikhuvudmännen om exempelvis antal resenärer och subventionsgrad på olika linjer och turer ska överlämnas till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten senast den 1 januari 2012. Kollektivtrafikföretag ska kunna ta del av informationen för att bättre kunna bedöma möjligheterna att bedriva kommersiell trafik.

## Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik

Nuvarande lagstiftning hindrar, enligt min mening, inte en utvecklad samordning av allmän och så kallad särskild kollektivtrafik men underlättar inte heller en sådan. Dagens frivilliga samordning har inte fungerat fullt ut. För att underlätta en mer utvecklad samordning anser jag därför att det i lag måste framgå att tillhandahållandet av allmän och särskild kollektivtrafik ska samlas hos en och samma myndighet. Det innebär följande:

- Ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst överförs från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för tillhandahållandet av skolskjuts. Kommunerna ska fortsatt bedöma behovet av skolskjuts.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för att anordna sjukresor som måste utföras med anpassade fordon.

## Ikraftträdande

Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2012.

# Summary

## Remit

My remit has been to review local and regional public transport from a clear passenger perspective and submit proposals for new regulations. The remit also included consideration of how legislation can be drawn up to facilitate flexible coordination between general and specialised public transport.

Moreover, my remit also included analysing what the public commitment in the area of public transport should include and how far it should extend.

Another task has been to analyse how more open market access can be designed to better utilise the driving forces within commercial transport services.

## Starting points

The basic starting point for my work was that the new public transport act should be formulated to put the passenger to a greater extent at the centre. New public transport products and services are needed to attract more passengers. There must be more scope for individual choice, allowing passengers to influence the public transport system more through their own active choices. Passengers must to a greater extent be able to choose their journey on the basis of quality, service and price levels. Consequently, public transport companies must be given more opportunities to develop public transport services in line with passenger needs. At the same time a long-term approach, stability and ease of use for passengers must be assured.

## The proposal

My proposal for more open market access is based on my assessment that public transport companies are better able than public sector actors to rapidly notice and adapt to passenger needs. The authorities responsible for public transport are given a more general and strategic responsibility in relation to the current responsibility of regional transport authorities.

To enable passengers to influence the system to a greater extent than at present through active choices, the local and regional public transport market will be opened to competition. The basic principle will be that the market is open to public transport companies and that public intervention in the market will only take place when more frequent services or better quality services are required than the market can offer.

A local public transport authority in each county will be authorised to intervene in the market to guarantee a given level of transport services. Such intervention in the market may only take place after applying a procedure that first examines the ability of the market to offer the service on a commercial basis. Market intervention will follow the principles of proportionality, transparency and non-discrimination. The procedure will be open and fair and be exposed to competition.

To facilitate flexible coordination of all forms of public transport, regulations governing special transport services, national special transport services, school transport services and patient transport services will be included in the same act of legislation. The responsibility for coordination will rest with the local public transport authority.

## Local public transport authority

There is to be a local public transport authority in each county that is ultimately responsible for ensuring a satisfactory standard of public transport for the inhabitants of the municipalities in that county, even if the market cannot offer such a service. The county council and municipalities in the county are jointly responsible for public transport if they agree to allow a coordinating body, under the Act on County Coordinating Bodies (2002:34), to be the public transport authority.

If the county council and municipalities in the county cannot agree to allow a coordinating body to be the public transport authority, the county council in each county and the municipality in Gotland County will have that responsibility. In that case a tax shift will take place between the municipalities and county council. The local government financial equalisation system must also be adjusted. The Act on certain Municipal Powers (2009:47) will also stipulate that municipalities may contribute financially to public transport.

On the basis of the transport policy goals the local public transport authorities must define and clarify the public commitment for public transport in the county. The authority must thereafter ensure that the goals for public transport provision set by the authority are achieved. This implies a responsibility for ensuring that sufficient services are provided and that there is an efficient public transport infrastructure. The authority must be responsible for the process of searching the market to find out what services the public transport companies can operate commercially. The authority will also enter into transport service agreements with public transport companies where services cannot be maintained on a commercial basis.

The authority can provide financial support for services on condition that no public transport company is prepared to operate services on a commercial basis and that public benefit is clearly demonstrated in relation to the loss that could affect commercial companies. Moreover municipalities and county councils can facilitate public transport travel for financially weak groups in society by means of direct subsidies to individuals.

Public transport to and from airports will not be a compulsory commitment.

Unlike today, the public sector is given a more strategic role and less of a directly operative role in public transport. Instead, the transport companies are given greater responsibility for the operative work and direct responsibility for the passenger. An important task for public authorities is to guarantee a seamless public transport system, characterised by stability and a long-term perspective, which is necessary to enable passengers to make long-term decisions regarding where to live, education and investments.

Finally, the authority must express the physical planning requirements of the public transport system. As a consequence of

this a number of amendments to the Planning and Building Act (1987:10) are proposed.

### **County boundaries**

The local public transport authorities responsibility covers the municipal inhabitants in the county, but the commitment may also extend far beyond county boundaries as long as this is for the benefit of the inhabitants of the municipalities in the county.

Better access to the local and regional public transport market and a clear commitment even beyond county boundaries, plus clearer regional responsibility for public transport will, I believe, lead to more of the routes or services that are subsidised by the National Public Transport Agency, either alone or together with the regional transport authorities, falling under the responsibility of the region. I therefore believe that the funds currently provided to public transport by the Government, via the National Public Transport Agency, should be distributed via the local government financial equalisation system, or alternatively in the form of government grants for specific purposes. Public transport authorities may assess the need for these transport services.

### **Process for searching the market**

The public transport authority must submit an annual transport services statement outlining public transport service needs. These should be expressed in the form of accessibility to various target points. After publication of the transport services statement, public transport companies can submit an application for the services they intend to operate on a commercial basis. In this application the companies must specify which services they intend to operate, including the timetable. The application is binding on the company. The authority then decides whether the services applied for are sufficient in relation to the public targets and needs expressed in the transport services statement. In cases where services applied for are considered to be insufficient the authority can initiate a tender procedure for supplementary services.

## Tender procedure for supplementary services

The public transport authority may decide to introduce a public service obligation for services where commercial providers cannot maintain public transport needs. In an annual public transport plan the authority must express clear requirements regarding frequency and any price ceilings or quality systems that are to apply to routes subject to a public service obligation. In this way passengers' transport needs can be guaranteed even on routes with a weak passenger base.

When introducing a public service obligation a proportionality assessment must be made between the public benefit that can be achieved with the service in relation to the loss that commercial services may suffer. The public transport companies must be able to appeal decisions to allow a public service obligation to apply to a service.

A tender procedure is initiated on the basis of the public service obligation decision. After completing the tender procedure the authority, in most cases, must enter into a service concession agreement on public transport with public service operators in accordance with the provisions of Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations (EEC) Nos 1191/69 and 1107/70. The service concession agreement implies that the public service operator takes direct responsibility for passengers in the same way as in purely commercial services.

In concession agreements the public transport authority may determine financial remuneration. Moreover the authority is also able to grant exclusive rights, which should be done restrictively. Exclusive rights may not be granted for railways.

The public transport plan must show the purely commercial services as well as routes with current public service obligation agreements. In that way passengers can obtain a coherent picture of the transport services in their region.

## Requirements of public transport companies

More open access to the market means that the individual passenger will have more interactions with various public transport companies. The network gains that exist when only one public transport company handles a network must not be lost for passengers when the market is opened to more public transport companies. Consequently, more open market access requires coordination of public transport companies so that the public transport system functions as an integrated system. The following requirements must be imposed on public transport companies to guarantee passengers' needs for simplicity, security and efficiency:

- Basic requirements for the types of transport. Operating authorisation for passenger services by road must be supplemented by a safety management system requirement.
- Stops to allow passengers to get on or off at interchanges with full accessibility for the disabled to assure a complete journey.
- Join an open and coordinated information, payment and booking system to make it easy to find travel options and to travel in the system.
- Participate in cooperation to manage traffic disruptions.
- Only stop at places that are specially set up for picking up and dropping off passengers.
- At least one month before the end of each quarter any withdrawal of services in a timetable must be reported to the public transport authority to create predictability for passengers.
- New commercial routes must be reported to the public transport authority at least one month before service starts.
- When a commercial service is discontinued the company must report this to the public transport authority at least three months before the service is discontinued. This is to guarantee a certain measure of stability for the passengers and give the authority the opportunity to act.
- Environmental requirements and vehicle adaptation requirements for accessibility.



## **Necessary infrastructure**

In its public transport statement the public transport authority must define which interchanges must be fully accessible and at which interchanges the public transport companies must coordinate connections so that passengers do not have to wait too long when changing. The public transport authority is obliged to guarantee that there is infrastructure for public transport. The infrastructure can, however, be operated by other companies or authorities, such as the municipality, the Swedish Road Administration or the Swedish National Rail Administration, and be financed through fees imposed on the public transport companies. Regardless of whether infrastructure is publicly or privately owned it must be organised on non-discriminatory and competitively neutral terms. Where there is limited capacity there may be reason for the public authorities, by means of a clear and transparent process, to distribute capacity on the basis of the principle of greatest public benefit. Passengers are thereby guaranteed equal treatment regardless of whether the public transport company operates commercial services or if it concerns services arranged by the public authorities on the basis of a tender procedure.

## **Tasks for a national authority**

A national authority will be tasked with monitoring and evaluating the effects of more open market access; in particular the effects for passengers. The national authority must also provide support and advice to local public transport authorities in their work on public transport statements and public transport plans. Moreover the authority must prescribe standards for operatively compatible information, booking and payment systems. The authority must also be responsible for following up transport policy goals and development of a coordinated information system. Finally, the authority must publish each county public transport statement and public transport plan as well as each county's comprehensive report on the public service obligation.

## **Timetable for implementation of more open market access**

The act will enter into force on 1 January 2012. A transition to more open market access must be made successively. As current contracts expire the model for more open market access will be applied. At the same time it will be possible during the transition period for public transport companies to start new services in competition with existing procured services.

The information and statistics collected by the regional transport authorities concerning such things as the number of passengers and level of subsidy of different routes and services will be handed over to the public transport authority at the latest by 1 January 2012. Public transport companies must have access to the information to be able to better assess the possibilities of running commercial services.

## **Coordination of general and specialised public transport**

In my opinion, current legislation does not prevent advanced coordination of general and specialised public transport, nor does it facilitate it. The present voluntary coordination has not been fully effective. To facilitate more advanced coordination I therefore believe that it must be stipulated in law that provision of general and specialised public transport must be dealt with by a single authority. This implies the following:

- The responsibility for special transport services and national special transport services will be transferred from the municipality to the local public transport authority.
- Public transport authorities must be responsible for providing school transport. The municipalities must continue to ensure provision of school transport for compulsory school pupils. Further, the municipalities must notify the public transport authority concerning the need for school transport free of charge.
- The public transport authority will be responsible for arranging patient transport services that require adapted vehicles.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till kollektivtrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser och definitioner

#### Lagens innehåll

1 § I denna lag finns bestämmelser om

- lagens innehåll, andra författningar och definitioner (1 kap.),
- ansvar för kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna (2 kap.),
- nationellt ansvar för kollektivtrafik (3 kap.),
- marknadstillträde till kollektivtrafiken inom länet (4 kap.),
- färdtjänst (5 kap.),
- riksfärdtjänst (6 kap.) och
- sjukresor (7 kap.).

#### Andra författningar

2 § I *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70*<sup>1</sup> finns bestämmelser som reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa 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.

---

<sup>1</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

I 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*)<sup>2</sup> finns bestämmelser bland annat om tillträde till marknaden på sjöfartstransportområdet och om tilldelande av avtal om allmän trafik.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EEG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>3</sup> finns bland annat bestämmelser om den information som järnvägsföretagen ska tillhandahålla, ingående av transportavtal, utfärdande av biljetter och införande av ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstransporter.

I *yrkestrafiklagen* (1998:490) finns bestämmelser om bedrivande av yrkesmässig trafik samt trafiktillstånd.

I *järnvägslagen* (2004:519) finns bestämmelser om utförande och organisation av järnvägstrafik samt licens, säkerhetsintyg och särskilt tillstånd.

I *lagen* (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg finns bestämmelser om tillstånd till att bedriva spåranslagningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet.

I 4 kap. 7 § *skollagen* (1985:1100) finns bestämmelser om den kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvar för skolskjuts.

### Vissa definitioner

3 § I denna lag avses med

1. *Infrastruktur för kollektivtrafik*: platser där resenärer kan stiga av och på eller byta mellan färdmedel samt uppställningsplatser för bussar.

2. *Kollektivtrafik*: persontransporttjänster som erbjuds allmänheten fortlöpande antingen som linjetrafik eller som samordnad anropsstyrd trafik.

3. *Kollektivtrafikansvarig myndighet*: den myndighet som har ansvar för kollektivtrafik som har anknytning till ett län och dess kommuninvånare.

4. *Kollektivtrafikföretag*: ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik.

5. *Allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse

---

<sup>2</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7–10.

<sup>3</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 14–41.

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.

6. *Linje*: ett upptagningsområde och stoppmönster.

7. *Linjetrafik*: sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättningen bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. Linjetrafik kan bedrivas med buss, båt, spårväg, taxi, tunnelbana och tåg.

8. *Ensamrätt*: ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik utan att andra sådana företag har en sådan rätt.

9. *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.

10. *Avtal om trafik*: ett avtal mellan en kollektivtrafikansvarig myndighet och ett kollektivtrafikföretag gällande anropsstyrd kollektivtrafik för resenärer med särskilda behov.

11. *Tjänstekontrakt*: ett skriftligt avtal med ekonomiska villkor som sluts mellan en kollektivtrafikansvarig myndighet och en eller flera kollektivtrafikföretag som gäller utförande av tjänster.

12. *Tjänstekoncession*: ett kontrakt av samma slag som ett tjänstekontrakt men som innebär att ersättningen för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten.

13. *Direkttilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.

14. *Internt företag*: en i rättsligt hänseende fristående enhet som den kollektivtrafikansvariga myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

15. *Samordnad anropsstyrd trafik*: samordnad kollektivtrafik som erbjuds allmänheten när den linjelagda kollektivtrafiken inte kan erbjuda tillräcklig tillgänglighet.

## 2 kap. Ansvar för kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna

### Kollektivtrafikansvarig myndighet inom länet

1 § En kollektivtrafikansvarig myndighet ansvarar för att tillförsäkra kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna.

Landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Detta samverkansorgan ska även inneha de uppgifter som framgår av nämnda lag.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar.

Den kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvar innefattar att pröva ansökningar om och anordna färdtjänst och sjukresor. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har även ansvar för att anordna skolskjuts och för att pröva om personer med ett stort och varaktigt funktionshinder ska beviljas riksfärdtjänst.

### Nivån på kollektivtrafikförsörjningen

2 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska bestämma nivån på kollektivtrafikförsörjningen.

Denna nivå ska bestämmas med utgångspunkt i de transportpolitiska målen.

### Tillgänglighet för alla resenärsgupper

3 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har ansvar för att kollektivtrafiken anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärsgupper.

### **Tillförsäkra nödvändig infrastruktur**

**4 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska tillförsäkra nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken inom länet. Detta ansvar omfattar även utrustning där information kan visas.

Denna infrastruktur ska upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får vid kapacitetsbrist begränsa tillträdet till nödvändig infrastruktur. Vid en begränsning ska företräde ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förfarandet vid kapacitetsbrist på nödvändig infrastruktur.

### **Samordna anropsstyrd kollektivtrafik**

**5 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får överlåta ansvaret för beställning och samordning av anropsstyrd trafik till en enskild individ eller en juridisk person.

### **Uttrycka kollektivtrafiksystemets krav på fysisk planering**

**6 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ta fram principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas av berörda myndigheter vid den fysiska planeringen.

I plan- och bygglagen (1987:10) finns bestämmelser om hur kommunen ska beakta dessa principer.

### **Förfarandet vid kapacitetsbrist på väg**

**7 §** Väghållaren får vid kapacitetsbrist begränsa kollektivtrafiken på gata eller allmän väg.

Vid en begränsning ska företräde ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken.

Regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om förfarandet vid kapacitetsbrist på väg.

### 3 kap. Nationellt ansvar för kollektivtrafik

#### Myndighet med nationellt ansvar för kollektivtrafik

1 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska ansvara för vissa nationella uppgifter avseende kollektivtrafiken.

#### Bemyndigande

2 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska meddela föreskrifter om normer och standarder för driftskompatibla informations-, betal- och bokningssystem.

### 4 kap. Marknadstillträde till kollektivtrafiken inom länet

#### Allmänna bestämmelser

1 § Bestämmelserna i detta kapitel gäller för buss, båt, spårväg, taxi, tunnelbana och tåg.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får undanta spårväg och tunnelbana från bestämmelserna i detta kapitel. För det fall den kollektivtrafikansvariga myndigheten väljer att inte göra ett undantag för spårväg och tunnelbana ska bestämmelserna i 5–7 kap. järnvägslagen (2004:519) tillämpas på denna verksamhet.

2 § Avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekoncessioner ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i detta kapitel och i enlighet med de bestämmelser som fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 samt i 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 § Avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekontrakt ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.



4 § Avtal om trafik ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling.

5 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får inte tillämpa de möjligheter att tilldela ett avtal om allmän trafik som ges enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 i fråga om,

1. anordna linjetrafik i egen regi,
2. direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag,
3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller
4. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transporter.

### Trafikförklaring

6 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i en årlig trafikförklaring förklara behovet av kollektivtrafik och taxi.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska upprätta ett förslag till trafikförklaring.

Detta förslag ska, efter en dialog med resenärer och andra berörda parter, utvärderas och fastställas.

7 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikförklaringen definiera vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer samt vid vilka bytespunkter kollektivtrafikföretagen ska samordna anslutningar.

8 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får, förutom särskilda krav i 13 § och de krav som har meddelats med stöd av 14 §, i trafikförklaringen endast ställa krav på miljö och tillgänglighetsanpassning.

De krav på miljö och tillgänglighetsanpassning som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ställer i trafikförklaringen ska finnas angivna i författning eller i myndighets föreskrifter utfärdade efter bemyndigande från regeringen.

9 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om vad en trafikförklaring ska innehålla.

### **Anmälningförfarande kopplat till trafikförklaringen och löpande anmälningförfarande**

10 § Kollektivtrafikföretag ska till den kollektivtrafikansvariga myndighet inom vars län trafiken ska bedrivas anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje. Om trafiken omfattar flera län behöver anmälan lämnas till endast en av de berörda myndigheterna.

Regeringen får meddela föreskrifter om inom vilken tid anmälningar om kommersiell trafik ska inges till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### **Allmänna regler för anmälningförfarandet**

11 § Av anmälan ska framgå den tänkta frekvens som kollektivtrafikföretaget kommer att bedriva trafik enligt.

12 § En anmälan är bindande för kollektivtrafikföretaget och ska gälla tills vidare om inte kollektivtrafikföretaget anger att den anmälda trafiken endast avser viss tid. En anmälan som avser viss tid måste minst avse en tid om tre månader.

Ett kollektivtrafikföretag är inte bundet av en anmälan om en infrastrukturförvaltares beslut innebär att företaget inte kan bedriva den anmälda trafiken.

Genom anmälan förbinder sig kollektivtrafikföretaget att uppfylla de särskilda krav som anges i 13 § och de krav som har meddelats med stöd av 14 § samt kraven i 8 §.

Om en anmälan berör mer än en kollektivtrafikansvarig myndighet är den myndighet som fått anmälan skyldig att sända vidare anmälan till de andra kollektivtrafikansvariga myndigheterna som berörs av anmälan.

### Särskilda krav på kollektivtrafikföretag

13 § Kollektivtrafikföretag måste uppfylla följande särskilda krav för att få bedriva kollektivtrafik i länet,

1. respektive trafikslags grundläggande krav,
2. stanna för på- och avstigning på fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer,
3. ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem,
4. delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken,
5. endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer, samt
6. uppfylla vissa av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelade krav gällande förändringar i tidtabell.

14 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om ytterligare krav som kollektivtrafikföretag måste uppfylla för att få bedriva kollektivtrafik i länet.

### Tillsyn

15 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska utöva tillsyn över att kollektivtrafikföretagen uppfyller kraven i 13 § 2–6 p. och krav som har meddelats med stöd av 14 § samt kraven i 8 §.

### Vite

16 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får förelägga ett kollektivtrafikföretag att uppfylla kraven i 13 § 2–6 p. och krav som har meddelats med stöd av 14 § samt kraven i 8 §.

Om föreläggandet inte följs, kan den kollektivtrafikansvariga myndigheten vid vite förelägga kollektivtrafikföretaget att fullgöra sin skyldighet. Frågan om att döma ut vite prövas av länsrätten.

Vitet ska fastställas till ett bestämt belopp som med hänsyn till kollektivtrafikföretags årliga omsättning kan antas förmå företaget att följa föreläggandet.

Om inte annat föreskrivs regleras frågor om föreläggande och utdömmande av vite av lagen (1985:206) om viten.

### Privat infrastruktur för kollektivtrafik

17 § Om alternativ till privat infrastruktur för kollektivtrafik saknas och avsaknaden av alternativ förhindrar ett kollektivtrafikföretags tillträde till marknaden ska denna infrastruktur upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Detta gäller även system för bokning av biljetter.

Upplåtare som innehar en dominerande ställning på marknaden ska ta ut ett kostnadsorienterat pris av kollektivtrafikföretagen.

Upplåtare får vid kapacitetsbrist begränsa trafiken på privat infrastruktur för kollektivtrafik. Vid en begränsning ska företräde ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken.

Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten, får meddela föreskrifter om vilken metod som ska tillämpas vid beräkning av kostnadsorienterat pris och vilka faktorer som ska ligga till grund för beräkningen, kriterier för vad som avses med den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken samt om förfarandet vid kapacitetsbrist på privat infrastruktur för kollektivtrafik.

### Ställningstagande till anmälningarna

18 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ta ställning till om den sammanlagda trafiken som kollektivtrafikföretagen har anmält är tillräcklig i förhållande till det i trafikförklaringen uttryckta behovet av trafik.

Om trafiken inte är tillräcklig kan den kollektivtrafikansvariga myndigheten ta in den linje som trafiken avser till att omfattas av allmän trafikplikt.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska även ta ställning till om den anmälda trafiken berör en beviljad ensamrätt. Om den anmälda trafiken skadar en ensamrätt ska trafiken inte tillåtas.

Kollektivtrafikföretagen får inte börja bedriva den anmälda trafiken förrän den kollektivtrafikansvariga myndigheten har tagit ställning till anmälningarna och bedömt trafiken som tillräcklig eller att den inte skadar en ensamrätt.

## Trafikplan

19 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i en årlig trafikplan fastställa behovet av kompletterande trafik. Med kompletterande trafik avses trafik som kollektivtrafikföretagen inte kommerciellt klarar av att tillhandahålla.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska införa allmän trafikplikt på denna kompletterande trafik. De kollektivtrafikföretag som uppfyller kraven för allmän trafikplikt får bedriva denna trafik, om myndigheten inte beviljat en ensamrätt.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får i trafikplikten endast ställa krav på trafikens frekvens och högsta tillåtna pris samt krav på att ett kollektivtrafikföretag ska inneha ett kvalitetssystem.

20 § Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om vad en trafikplan ska innehålla.

## Proportionalitetsbedömning

21 § En förutsättning för att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska få införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter till kollektivtrafikföretag är att åtgärden är nödvändig och står i proportion till det avsedda resultatet.

22 § En kollektivtrafikansvarig myndighets beslut att införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter till kollektivtrafikföretag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## Anbudsförfarandet

23 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska infordra anbud på de linjer som omfattas av allmän trafikplikt.

Krav får inte ställas på att kollektivtrafikföretagen ska lämna ett gemensamt anbud på flera linjer.

24 § När tidsfrister för att komma in med anbud bestäms av myndigheten ska särskild hänsyn tas till hur lång tid som kollektivtrafikföretagen kan antas behöva för att utarbeta anbuden.

Tidsfristen för att komma in med anbud ska emellertid vara minst 52 dagar från den dag då det offentliga anbudet offentliggjordes.

**25 §** Det offentliga anbudet ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.

**26 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om anbudsförfarandet.

### **Anbudsprövning**

**27 §** Kollektivtrafikföretagen ska inom den tid som anges i det offentliga anbudet lämna in anbud till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

**28 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska göra en prövning av anbuden.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska anta antingen

1. det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för myndigheten, eller

2. det anbud som innehåller det lägsta priset. Vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga, ska myndigheten ta hänsyn till pris och kvalitet.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska snarast möjligt skriftligen underrätta de anbudsgivande kollektivtrafikföretagen om beslutet om vilket anbud som ska antas och om skälen för beslutet. Skälen för beslutet ska lämnas snarast möjligt och senast inom 15 dagar från det att en skriftlig begäran kom in.

### **Principer för anmälnings- och anbudsförfarandet**

**29 §** Anmälnings- och anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Vid förfarandena ska vidare principen om proportionalitet iakttas.

## Kommunikation, information och dokumentation

30 § Anmälningar och anbud ska lämnas skriftligen om inte något annat följer av andra stycket.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får bestämma att anmälningar och anbud ska lämnas med något elektroniskt medel.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikförklaringen respektive trafikplanen ange hur anmälan och anbud får lämnas.

31 § Kommunikation, informationsutbyte och lagrade uppgifter som rör ett anmälnings- och anbudsärende ska bevaras säkert.

32 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får inte ta del av innehållet i anbuden förrän tidsfristen för att komma in med anbud har gått ut.

Försändelser med anbud ska, samtidigt och så snart som möjligt efter anbudstidens utgång, öppnas vid en förrättning där minst två personer som utsetts av den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska delta. Anbuden ska föras upp i en förteckning, som ska bestyrkas av dem som deltar i förrättningen.

33 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får tillåta att en anbudsgivare rättar en uppenbar felskrivning eller felräkning eller något annat uppenbart fel i anbudet.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får begära att ett anbud förtydligas eller kompletteras om det kan ske utan risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning.

34 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i anbudsunderlaget ange den tid som en anbudsgivare ska vara bunden av sitt anbud.

## Tilldelning av avtal om allmän trafik

35 § De avtal om allmän trafik som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ingår med kollektivtrafikföretag ska utformas som tjänstekoncessioner. Ett tjänstekoncessionsavtal kan tilldelas med eller utan en ensamrätt. Sådana avtal som rör järnvägstrafik kan inte tilldelas med en ensamrätt.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten, kan om någon av följande förutsättningar är uppfyllda,

1. det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktsflödet, eller står för en liten del av finansieringen,

2. transporten är anropsstyrd, eller

3. det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika närliggande linjer,

istället ingå avtal om allmän trafik antingen i form av en tjänstekoncession eller ett tjänstekontrakt.

## Överprövning

**36 §** Ett kollektivtrafikföretag som anser sig ha lidit eller kan komma att lida skada enligt 37 § får i en framställning till allmän förvaltningsdomstol ansöka om åtgärder enligt den paragrafen.

En ansökan enligt första stycket får inte prövas efter den tidpunkt då det finns ett avtal om allmän trafik eller ett avtal om trafik.

## Felaktig upphandling

**37 §** Om den kollektivtrafikansvariga myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna i 29 § eller någon annan bestämmelse i detta kapitel och detta har medfört att kollektivtrafikföretaget lidit eller kan komma att lida skada, ska rätten besluta att anbuds-förfarandet ska göras om eller att det får avslutas först sedan rättelse gjorts. Rätten får vid vite förbjuda den kollektivtrafikansvariga myndigheten att fortsätta upphandlingen utan att avhjälpa bristerna.

Rätten får omedelbart besluta att anbuds-förfarandet inte får avslutas innan något annat har beslutats. Rätten får dock låta bli att fatta ett sådant interimistiskt beslut, om den skada eller olägenhet som åtgärden skulle medföra kan bedömas vara större än skadan för kollektivtrafikföretaget.



## Behörig domstol

38 § En ansökan enligt 36 § ska göras hos den länsrätt i vars domkrets den kollektivtrafikansvariga myndigheten har sin hemvist.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## Skadestånd

39 § Den kollektivtrafikansvariga myndighet som inte följt bestämmelserna i detta kapitel ska ersätta därigenom uppkommen skada för kollektivtrafikföretaget.

Ej behörig myndighet som inlett ett anbudsförfarande för kompletterande trafik ska ersätta uppkommen skada för berörda kollektivtrafikföretag och kollektivtrafikmyndigheter.

40 § Talan om skadestånd ska väckas vid allmän domstol inom ett år från den tidpunkt som följer av 36 § andra stycket. Väcks inte talan i tid, är rätten till skadestånd förlorad.

## 5 kap. Färdtjänst

1 § Detta kapitel gäller kollektivtrafik för personer med funktionshinder.

2 § Varje kollektivtrafikansvarig myndighet ansvarar, såvitt gäller kommuninnevånare i länet, för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom länet.

En kollektivtrafikansvarig myndighet får för kommuninvånare i länet anordna färdtjänst i dennes hemkommun och mellan denna kommun och andra kommuner.

## Tillstånd till färdtjänst

3 § Färdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av det läns kollektivtrafikansvariga myndighet där den sökande är folkbokförd.

4 § Tillstånd till färdtjänst ska meddelas för dem som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

Tillståndet omfattar inte transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

5 § Om den som söker tillstånd till färdtjänst behöver ledsagare under resorna, ska tillståndet gälla även ledsagaren.

6 § Tillstånd till färdtjänst meddelas för viss tid eller tills vidare.

Tillstånd får i skälig omfattning förenas med föreskrifter om

1. vilket färdstätt som får användas,
2. inom vilket område resor får göras, och
3. hur många resor tillståndet omfattar.

Sådana resor som kan anses vara väsentliga för tillståndshavaren får begränsas till antalet endast om det finns synnerliga skäl.

Om det finns särskilda skäl, får tillståndet även i övrigt förenas med villkor.

### Avgift

7 § För resor med färdtjänst får den kollektivtrafikansvariga myndigheten ta ut en skälig avgift som inte får överstiga den kollektivtrafikansvariga myndighetens självkostnader.

### Återkallelse av tillstånd m.m.

8 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får återkalla ett tillstånd att anlita färdtjänst, om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser av de föreskrifter och villkor som gäller för färdtjänsten.

Föreskrifter och villkor får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

## Handläggning av ärenden m.m.

9 § Trots sekretess får den kollektivtrafikansvariga myndigheten lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en enskild individ eller en juridisk person som beställer och samordnar transporter eller en trafikutövare, om uppgifterna behövs för att anordna transport som avses i detta kapitel.

10 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och som omfattas av detta kapitel får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om någons personliga förhållanden.

## Överklagande

11 § Den kollektivtrafikansvariga myndighetens beslut enligt 3–8 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## 6 kap. Riksfärdtjänst

1 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska på de villkor som anges i detta kapitel lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

### Tillstånd till riksfärdtjänst

2 § Riksfärdtjänst får anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det.

Frågor om tillstånd prövas av det läns kollektivtrafikansvariga myndighet där den sökande är folkbokförd.

3 § Tillstånd ska meddelas om

1. resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare,

2. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,

3. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun,

4. resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och

5. resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

Om sökanden är under 18 år ska prövningen göras i förhållande till barn i motsvarande ålder utan funktionshinder.

**4 §** Om den som söker tillstånd till riksfärdtjänst behöver ledsagare under resan, ska tillståndet gälla även ledsagaren.

**5 §** Tillstånd till riksfärdtjänst får förenas med föreskrifter om färd sätt.

### **Avgift**

**6 §** Vid resa med riksfärdtjänst ska tillståndshavaren betala en avgift (egenavgift) som motsvarar normala reskostnader med allmänna färdmedel. Regeringen meddelar närmare föreskrifter om dessa avgifter.

Ersättning för en riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Ersättning för ledsagarens resa ska dock motsvara kostnaden för resan. Ersättningen betalas till den som utfört transporten eller till den som har betalat transporten. Beslut om ersättning meddelas av den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### **Återkallelse av tillstånd m.m.**

**7 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får återkalla ett tillstånd att anlita riksfärdtjänst om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns. Ett tillstånd får också återkallas om tillståndshavaren gjort sig skyldig till allvariga eller upprepade överträdelse av de föreskrifter som gäller för riksfärdtjänsten.

Föreskrifter får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

## Handläggning av ärenden m.m.

8 § Trots sekretess får den kollektivtrafikansvariga myndigheten lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en enskild individ eller en juridisk person som beställer och samordnar transporter eller en trafikutövare, om uppgifterna behövs för att samordna resor.

9 § Personer som är eller har varit verksamma inom enskild verksamhet som bedrivs yrkesmässigt och som omfattas av detta kapitel får inte obehörigen röja vad de i verksamheten fått veta om någons personliga förhållanden.

## Överklagande

10 § Den kollektivtrafikansvariga myndighetens beslut enligt detta kapitel får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

## 7 kap. Sjukresor

### Sjukresor

1 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska sörja för att det anordnas sjukresor med särskilt anpassade fordon.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska, i fråga om personer som omfattas av sjukförsäkringen enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, lämna ersättning för resekostnader

1. i samband med öppen hälso- och sjukvård som anordnas av staten, ett landsting eller en kommun som inte ingår i ett landsting eller i samband med sjukhusvård enligt 2 kap. 4 § lagen om allmän försäkring,

2. i samband med rådgivning enligt lagen (1974:525) om ersättning för viss födelsekontrollerande verksamhet m. m.,

3. vid resor till och från sjukhus eller läkare som föranleds av en undersökning enligt förordningen (1975:1157) om ersättning för vissa läkarutlåtanden m. m.,

4. i samband med tillhandahållande av hjälpmedel åt handikappad,

5. i samband med tandvård som avses i lagen (2008:145) om statligt tandvårdsstöd,

6. vid besök som med anledning av sjukdom görs hos läkare inom studerandeorganisationernas hälsovård, för vilken statsbidrag betalas ut av högskolestyrelse,

7. i samband med konvalescentvård som ges i konvalescenthem som har tagits upp på förteckning som fastställs av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer,

8. vid besök för sjukvårdande behandling som ges i omedelbart samband med insats enligt lagen (1993:387) om stöd och service till vissa funktionshindrade,

9. vid besök för sjukvårdande behandling som ges med stöd av bestämmelserna om den kommunala hälso- och sjukvården i hälso- och sjukvårdslagen (1982:763).

I fråga om resekostnader enligt andra stycket 2 ska ersättning lämnas även när rådgivningen bedrivs av organisationer med Socialstyrelsens tillstånd.

För resekostnader som avses i andra stycket 1 behöver ersättning lämnas endast om vården eller behandlingen getts med anledning av sjukdom eller förlösning.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska också lämna ersättning för resekostnader vid vård enligt lagen (1993:1651) om läkarvårdsersättning och vid sjukgymnastik enligt lagen (1993:1652) om sjukgymnastikersättning.

**2 §** Resekostnadsersättning enligt 1 § beräknas enligt de grunder som den kollektivtrafikansvariga myndigheten bestämmer.

**3 §** Frågor om resekostnadsersättning enligt detta kapitel prövas, efter ansökan om sådan ersättning, av det läns kollektivtrafikansvariga myndighet inom vars område sökanden är bosatt. Ersättningen betalas av den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

**4 §** Om en internationell överenskommelse om social trygghet innefattar åtagande för Sverige att svara för resekostnader i samband med sjukresor, ska ersättning för dessa kostnader lämnas av det läns kollektivtrafikansvariga myndighet inom vars område vård för sjukdomen har getts.

## Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012. Genom lagen upphävs

1. lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,
2. lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik,
3. lagen (1997:736) om färdtjänst,
4. lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och
5. lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.

2. En trafikhuvudman får fram till den 1 januari 2012 förlänga trafikavtal. Avtalen får dock längst förlängas till och med den 31 december 2014.

3. På avtal som ingåtts före lagens ikraftträdande tillämpas inte 4 kap. 5 § andra punkten, om förbud mot direkttilldelning av avtal om allmän trafik till ett internt företag.

4. Den information om trafik som en trafikhuvudman innehar ska övergå till den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast vid tidpunkten för denna lags ikraftträdande.

5. Om det i en lag eller i en författning som har beslutats av regeringen hänvisas till en föreskrift som har ersatts av en föreskrift i denna lag, tillämpas istället den nya föreskriften.

---

## 2 Förslag till lag om ändring i sekretesslagen (1980:100)

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 2 § sekretesslagen (1980:100) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 6 kap.

#### 2 §

Sekretess gäller för uppgift som hänför sig till ärende angående förvärv, överlåtelse, upplåtelse eller användning av egendom, tjänst eller annan nyttighet, om det kan antas att det allmänna lider skada om uppgiften röjs. Vad som nu har sagts om tjänst avser dock inte arbete som för myndighets behov utförs av dess egen eller annan myndighets personal, om det inte är fråga om ett arbete som en myndighet i konkurrens med andra myndigheter eller enskilda erbjuder sig att utföra.

Angår ärendet försäljning av lös egendom för det allmännas räkning, får uppgift som rör anbud eller som rör motsvarande erbjudande inom en kommun, ett landsting eller en myndighet eller mellan statliga myndigheter inte i något fall lämnas till annan än den som har avgett anbudet eller erbjudandet förrän alla anbud eller erbjudanden offentliggörs eller avtal har slutits eller ärendet annars har slutförts.

Angår ärendet upphandling får uppgift som rör anbud eller som rör motsvarande erbjudande inom en kommun, ett landsting eller en myndighet eller mellan statliga myndigheter inte i något fall lämnas till annan än den som har avgett anbudet eller erbjudandet förrän alla anbud eller erbjudanden offentliggörs eller beslut om leverantör och anbud fattats eller ärendet dessförinnan har slutförts.

Angår ärendet upphandling eller ett anbudsförfarande enligt kollektivtrafiklagen (20xx:xx) får uppgift som rör anbud eller som rör motsvarande erbjudande inom en kommun, ett landsting eller en myndighet eller mellan statliga myndigheter inte i något fall lämnas till annan än den som har avgett anbudet eller erbjudandet förrän alla anbud eller erbjudanden offentliggörs eller beslut om leverantör och anbud fattats eller ärendet dessförinnan har slutförts.



*Angår ärendet ett anmälningsförfarande enligt kollektivtrafiklagen (20xx:xx) får uppgift som rör anmälan inte i något fall lämnas till annan än den som har avgett anmälan förrän trafikplanen offentliggjorts.*

Sekretess enligt tredje stycket gäller inte vid ett ansökningsförfarande enligt lagen (2008:962) om valfrihetssystem.

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år. Beträffande handling som anger villkoren i slutet avtal gäller sekretessen dock längst till dess två år, eller hos statliga affärsverk och Försvarets materielverk samt i kommunal affärsverksamhet fem år, har förflutit från det avtalet slöts.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

### 3 Förslag till lag om ändring i skollagen (1985:1100)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 7 § skollagen (1985:1100) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 4 kap.

##### 7 §

Hemkommunen är skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

*Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för att tillhandahålla skolskjuts till elever som är berättigad till skolskjuts.*

När en elev till följd av skolgången måste bo utanför det egna hemmet, *skall* hemkommunen svara för att eleven utan extra kostnader får tillfredsställande förhållanden.

När en elev till följd av skolgången måste bo utanför det egna hemmet, *ska* hemkommunen svara för att eleven utan extra kostnader får tillfredsställande förhållanden.

Hemkommunens skyldighet enligt första och andra styckena omfattar inte

1. sådana elever som väljer att gå i en annan grundskola än den som kommunen annars skulle ha placerat dem i om något önskemål om en viss skola inte framställts, eller

2. sådana elever som avses i 8 och 8 a §§.

För sådana elever som avses i 8 § första stycket *skall* den mottagande kommunen under samma förutsättningar som gäller för elever som är hemmahörande i kommunen sörja för kostnadsfri skolskjuts inom den kommunen. Kostnaden härför ingår i de utbildningskostnader som avses i 8 §.

För sådana elever som avses i 8 § första stycket *ska* den mottagande kommunen under samma förutsättningar som gäller för elever som är hemmahörande i kommunen sörja för kostnadsfri skolskjuts inom den kommunen. Kostnaden härför ingår i de utbildningskostnader som avses i 8 §.

*Kommunerna är skyldiga att underrätta den kollektivtrafikansvariga myndigheten om behovet av skolskjuts.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

## 4 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (1987:10)

Härigenom föreskrivs att 4 kap. 1, 3 och 7 §§ samt 5 kap. 3, 20, 24 och 30 §§ plan- och bygglagen (1987:10) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap. Översiktsplan

#### 1 §

I översiktsplanen *skall* redovisas de allmänna intressen enligt 2 kap. som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Vid redovisningen skall riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

Av planen *skall* framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,

2. kommunens syn på hur den byggda miljön *skall* utvecklas och bevaras, *och*

3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer.

Översiktsplanens innebörd och konsekvenser *skall* kunna utläsas utan svårighet.

I översiktsplanen *ska* redovisas de allmänna intressen enligt 2 kap. som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. Vid redovisningen skall riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken anges särskilt.

Av planen *ska* framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,

2. kommunens syn på hur den byggda miljön *ska* utvecklas och bevaras,

3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljö kvalitetsnormer, *och*

4. *hur kommunen har beaktat den kollektivtrafikansvariga myndighetens principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas vid den fysiska planeringen.*

Översiktsplanens innebörd och konsekvenser *ska* kunna utläsas utan svårighet.

#### 3 §

När förslag till översiktsplan eller till ändring av planen upprättas, *skall* kommunen samråda

När förslag till översiktsplan eller till ändring av planen upprättas, *ska* kommunen samråda

med länsstyrelsen samt regionplaneorgan och kommuner som berörs av förslaget. De myndigheter samt de sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget *skall* beredas tillfälle till samråd.

En kungörelse om utställningen av planförslaget *skall* före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införs i ortstidning. Av kungörelsen *skall* det framgå var utställningen äger rum samt inom vilken tid, på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget *skall* lämnas. Om förslaget avser en ändring av översiktsplanen, *skall* det framgå av kungörelsen.

För kungörandet gäller det som är föreskrivet i lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.

Ett exemplar av förslaget med planbeskrivning och samrådsredogörelse *skall*, innan förslaget ställs ut, sändas till länsstyrelsen samt till de regionplaneorgan och kommuner som berörs av förslaget.

med länsstyrelsen samt regionplaneorgan, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och kommuner som berörs av förslaget. De myndigheter samt de sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget *ska* beredas tillfälle till samråd.

En kungörelse om utställningen av planförslaget *ska* före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införs i ortstidning. Av kungörelsen *ska* det framgå var utställningen äger rum samt inom vilken tid, på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget *ska* lämnas. Om förslaget avser en ändring av översiktsplanen, *ska* det framgå av kungörelsen.

Ett exemplar av förslaget med planbeskrivning och samrådsredogörelse *ska*, innan förslaget ställs ut, sändas till länsstyrelsen samt till de regionplaneorgan, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och kommuner som berörs av förslaget.

## 5 kap.

### 3 §

I detaljplanen *skall* redovisas och till gränserna anges

1. allmänna platser såsom gator, vägar, torg och parker,
2. kvartersmark för bland annat bebyggelse, idrotts- och fritidsanläggningar, begravningsplatser, anläggningar för trafik, vatten, avlopp och energi samt skydds- och säkerhetsområden,

I detaljplanen *ska* redovisas och till gränserna anges

3. vattenområden för bland annat båthamnar och friluftsbad.

I fråga om allmänna platser för vilka kommunen är huvudman *skall* användningen och utformningen anges. För kvartersmark och vattenområden *skall* användningen anges.

När program utarbetas och när förslag till detaljplan upprättas, *skall* kommunen samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och kommuner som berörs av programmet eller förslaget. Sakägare och de bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs av programmet eller förslaget samt de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av programmet eller förslaget *skall* beredas tillfälle till samråd.

Kungörelse om utställningen av planförslaget *skall* minst en vecka före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införas i ortstidning. Kungörandet får dock

3. vattenområden för bland annat båthamnar och friluftsbad, *samt*

4. *hur kommunen har beaktat den kollektivtrafikansvariga myndighetens principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas vid den fysiska planeringen.*

I fråga om allmänna platser för vilka kommunen är huvudman *ska* användningen och utformningen anges. För kvartersmark och vattenområden *ska* användningen anges.

#### 20 §

När program utarbetas och när förslag till detaljplan upprättas, *ska* kommunen samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och kommuner som berörs av programmet eller förslaget. Sakägare och de bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs av programmet eller förslaget samt de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av programmet eller förslaget *ska* beredas tillfälle till samråd.

#### 24 §

Kungörelse om utställningen av planförslaget *ska* minst en vecka före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införas i ortstidning. Kungörandet får dock

ske senast den dag då utställningstiden börjar, om denna bestämts till minst fyra veckor. Av kungörelsen *skall* framgå

1. var planområdet ligger,

2. om förslaget avviker från översiktsplanen,

3. i vilken utsträckning mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme till följd av planens antagande kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 17–19 §§,

4. var utställningen äger rum,

5. inom vilken tid, på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget *skall* lämnas,

6. att den som inte senast under utställningstiden framfört synpunkter på förslaget enligt 13 kap. 5 § kan förlora rätten att överklaga beslut att anta planen.

För kungörandet *skall* gälla vad som är föreskrivet i lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.

Ett exemplar av förslaget med en planbeskrivning enligt 26 §, en genomförandebeskrivning enligt 6 kap. 1 § och samrådsredogörelsen *skall*, innan förslaget ställs ut, sändas till länsstyrelsen och kommuner som berörs av förslaget.

ske senast den dag då utställningstiden börjar, om denna bestämts till minst fyra veckor. Av kungörelsen *ska* framgå

1. var planområdet ligger,

2. om förslaget avviker från översiktsplanen,

3. i vilken utsträckning mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme till följd av planens antagande kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 17–19 §§,

4. var utställningen äger rum,

5. inom vilken tid, på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget *ska* lämnas,

6. att den som inte senast under utställningstiden framfört synpunkter på förslaget enligt 13 kap. 5 § kan förlora rätten att överklaga beslut att anta planen.

För kungörandet *ska* gälla vad som är föreskrivet i lagen (1977:654) om kungörande i mål och ärenden hos myndighet m.m.

Ett exemplar av förslaget med en planbeskrivning enligt 26 §, en genomförandebeskrivning enligt 6 kap. 1 § och samrådsredogörelsen *ska*, innan förslaget ställs ut, sändas till länsstyrelsen, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och kommuner som berörs av förslaget.

### 30 §

Senast dagen efter det att justeringen av protokollet med beslut om antagande av detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla *skall* ett meddelande om tillkännagiv-

Senast dagen efter det att justeringen av protokollet med beslut om antagande av detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla *ska* ett meddelande om tillkännagiv-

givandet, ett protokollsutdrag med beslutet och en uppgift om vad den som vill överklaga beslutet måste göra sändas i brev till

1. länsstyrelsen och de regionplaneorgan och kommuner som berörs av planen,

2. de sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt sådana organisationer och sådana föreningar som avses i 25 § första stycket 2 och föreningar som har rätt att överklaga enligt 13 kap. 6 §, om de senast under utställningstiden eller under den i 28 § andra stycket angivna tiden skriftligen har lämnat synpunkter i ärendet som inte har blivit tillgodosedda eller om de har rätt att överklaga på grund av bestämmelsen i 13 kap. 5 § andra stycket första meningen.

Om ett stort antal personer *skall* underrättas enligt första stycket 2, och det skulle innebära större kostnad och besvär att sända underrättelsen till var och en av dem än som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med underrättelsen, får underrättelse i stället ske antingen genom kungörande på det sätt som anges i 24 § eller genom att en kungörelse anslås på kommunens anslagstavla, informationsblad om kungörelsen sprids till de boende som berörs av beslutet och brev sänds till sådana sakägare, organisationer och föreningar som avses i första stycket 2. Ägare av sådan mark eller sådant utrymme och innehavare av sådan särskild rätt till mark eller annat utrymme som kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap.

det, ett protokollsutdrag med beslutet och en uppgift om vad den som vill överklaga beslutet måste göra sändas i brev till

1. länsstyrelsen, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och de regionplaneorgan och kommuner som berörs av planen,

Om ett stort antal personer *ska* underrättas enligt första stycket 2, och det skulle innebära större kostnad och besvär att sända underrättelsen till var och en av dem än som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med underrättelsen, får underrättelse i stället ske antingen genom kungörande på det sätt som anges i 24 § eller genom att en kungörelse anslås på kommunens anslagstavla, informationsblad om kungörelsen sprids till de boende som berörs av beslutet och brev sänds till sådana sakägare, organisationer och föreningar som avses i första stycket 2. Ägare av sådan mark eller sådant utrymme och innehavare av sådan särskild rätt till mark eller annat utrymme som kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap.



17–19 §§ *skall* dock alltid under-  
rättas enligt första stycket. Det-  
samma gäller den som har fått  
ett föreläggande enligt 28 a §.

Av en kungörelse enligt andra  
stycket *skall* det framgå vad  
beslutet avser, tidpunkten för  
beslutets tillkännagivande på  
kommunens anslagstavla och  
vad den som vill överklaga be-  
slutet måste göra. Om kun-  
görelsen införs i ortstidningen,  
*skall* detta ske samma dag som  
beslutet tillkännages på anslags-  
tavlan.

17–19 §§ *ska* dock alltid under-  
rättas enligt första stycket. Det-  
samma gäller den som har fått  
ett föreläggande enligt 28 a §.

Av en kungörelse enligt andra  
stycket *ska* det framgå vad  
beslutet avser, tidpunkten för  
beslutets tillkännagivande på  
kommunens anslagstavla och  
vad den som vill överklaga be-  
slutet måste göra. Om kun-  
görelsen införs i ortstidningen,  
*ska* detta ske samma dag som  
beslutet tillkännages på anslags-  
tavlan.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

## 5 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)  
*dels* att 2 kap. 16 och 17 §§ om särskilda regler för linjetrafik ska upphöra att gälla,  
*dels* att nuvarande 2 kap. 18 och 19 §§ ska betecknas 2 kap. 16 och 17 §§,  
*dels* att 2 kap. 1-2 och 5 §§ ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

*En trafikhuvudman får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län.*

*I kollektivtrafiklagen (20xx:xx) finns bestämmelser om marknadstillträde till kollektivtrafiken inom länet.*

*Trafikhuvudmannen får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.*

#### 2 §

Frågor om trafiktillstånd prövas

1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,
2. om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, varmed avses även offentligrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns.

Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas frågor om trafiktillstånd av Länsstyrelsen i Stockholms län.

*Transportstyrelsen prövar frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.*

## 5 §

Trafik tillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Den som söker trafik tillstånd *skall* utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

Trafik tillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, gott anseende *och goda säkerhetsförhållanden* bedöms vara lämplig att driva verksamheten.

Den som söker trafik tillstånd *ska* utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att han uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §.

*Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

## 6 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 10 §,

*dels* att 3 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap. Rätt att lämna olika former av bidrag, bistånd och stöd

#### *Bidrag till kollektivtrafik*

##### *10 §*

*Kommuner får lämna ekonomiskt bidrag till kollektivtrafik som landstinget ansvarar för.*

### 3 kap. Rätt att bedriva vissa typer av näringsverksamhet

#### Kollektivtrafik

##### 3 §

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med *trafikhuudmän* om att utföra lokal och regional linjetrafik *med buss samt motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn*.

Med *trafikhuudman* avses detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i *1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen (1998:490)*.

Kommunala aktiebolag får ingå avtal med *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* om att utföra lokal och regional linjetrafik.

Med *kollektivtrafikansvarig myndighet* avses detsamma som i *1 kap. 3 § kollektivtrafiklagen (20xx:xx)*. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i *1 kap. 3 § kollektivtrafiklagen (20xx:xx)*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

## **7 Förslag till kollektivtrafikförordning**

Härigenom föreskrivs följande.

### **Inledande bestämmelser**

1 § I denna förordning finns kompletterande bestämmelser till kollektivtrafiklagen (20xx:xx). De benämningar som används i förordningen har samma betydelse som i den lagen.

### **Behörig lokal myndighet**

2 § Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten är behörig lokal myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70<sup>4</sup>.

### **Förfarandet vid kapacitetsbrist på väg**

3 § Vid kapacitetsbrist på väg ska den väghållare som vill begränsa trafiken kungöra att en sådan brist rådet på ett visst vägavsnitt.

Väghållaren ansvarar för att ett kapacitetsfördelningsförfarande anordnas. Förfarandet ska vara öppet och transparent.

### **Nationellt ansvar för kollektivtrafik**

4 § XX myndigheten ska ansvara för stöd och rådgivning till varje läns kollektivtrafikansvarig myndighet.

5 § XX myndigheten ska ansvara för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafiklagen.

6 § XX myndigheten ska ansvara för uppföljning av de transportpolitiska målen.

---

<sup>4</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

7 § XX myndigheten ska utveckla ett samordnat informationssystem.

8 § XX myndigheten ska ansvara för att offentliggöra samtliga kollektivtrafikansvariga myndigheters rapporter om den allmänna trafikplikten i Europeiska unionens officiella tidning.

9 § XX myndigheten ska ansvara för att offentliggöra samtliga kollektivtrafikansvariga myndigheters trafikförklaringar den andra lördagen i oktober varje år och trafikplanerna den andra lördagen i februari varje år i Europeiska unionens officiella tidning.

Om informationen i trafikförklaringarna eller trafikplanerna ändras efter offentliggörande ska XX myndigheten snarast möjligt offentliggöra förändringen i Europeiska unionens officiella tidning.

### Trafikförklaring

10 § Trafikförklaringen ska innehålla uppgift om,

1. vilket län som avses,
2. den kollektivtrafikansvariga myndigheten avser tillämpa ett förfarande som innebär ökad konkurrens om de anropsstyrda kollektivtrafik-resorna eller inte,
3. att en anmälan om trafik är bindande för kollektivtrafikföretaget och ska gälla tills vidare om inte kollektivtrafikföretaget anger att den anmälda trafiken endast avser viss tid,
4. att kollektivtrafikföretaget genom anmälan om trafik blir bunden av de särskilda krav som ställs upp i 8 och 13 §§ och de krav som meddelats med stöd av 14 § kollektivtrafiklagen (20xx:xx),
5. att kollektivtrafikföretag senast två månader efter trafikförklaringen offentliggjorts till den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje,
6. att det av anmälan ska framgå den tidtabell som kollektivtrafikföretaget kommer att bedriva trafik i enlighet med och
7. på vilket sätt en anmälan får lämnas av kollektivtrafikföretaget.

## Anmälningförfarandet kopplat till trafikförklaringen

11 § Kollektivtrafikföretag som vill bedriva kommersiell trafik ska senast två månader efter trafikförklaringen offentliggjorts till den kollektivtrafikansvariga myndigheten lämna in en anmälan om kommersiell trafik.

## Löpande anmälningförfarande

12 § Kollektivtrafikföretag ska senast en månad innan trafiken startar till den kollektivtrafikansvariga myndigheten anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje.

## Särskilda krav på kollektivtrafikföretag

13 § Kollektivtrafikföretag ska senast en månad innan kvartalsskifte till den kollektivtrafikansvariga myndigheten anmäla en förändring av tidtabellen som innebär att trafik dras in.

14 § Kollektivtrafikföretag ska avseende den trafik de avser att bedriva eller bedriver kommersiellt anmäla att trafiken upphör senast tre månader i förväg. Detta gäller inte om den anmälda trafiken är tidsbegränsad enligt 4 kap. 12 § kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

## Trafikplan

15 § Trafikplanen ska innehålla uppgift om,

1. vilket län som avses,
2. de anmälda kommersiella linjerna och de kollektivtrafikföretag som anmält att de avser att trafikera dessa linjer,
3. de linjer med löpande avtal om allmän trafik, vilka kollektivtrafikföretag som trafikerar dessa linjer, avtalens löptid samt eventuella beviljade ersättningar och ensamrätter,
4. motiverade beslut om intagandet av linjer till allmän trafikplikt
5. att kollektivtrafikföretagen har en möjlighet att överklaga ett beslut om att låta en linje omfattas av allmän trafikplikt samt
6. på vilket sätt ett anbud får lämnas av kollektivtrafikföretaget.

### **Anbudsförfarandet**

16 § Det offentliga anbudsförfarandet ska innehålla en hänvisning till den trafikplikt som anbudsförfarandet avser genom att trafikplanen bifogas anbudsunderlaget. Underlaget ska även innehålla utvärderingskriterier som kommer tillämpas på anbudena, avtalsvillkor och administrativa bestämmelser.

### **Ändring av tidtabell**

17 § En ändring av tidtabellen ska börja gälla klockan 24.00 den andra lördagen i varje kvartals sista månad.

### **Prissamordning**

18 § Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska verka för samordning av biljettpriser.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.



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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafikförordningen (1998:779),

*dels* att 2 kap. 2–3 och 11 §§ rörande linjetrafiktillstånd ska upphöra att gälla,

*dels* att nuvarande 2 kap. 4, 5, 6, 7, 8, 9 och 10 ska betecknas 2 kap. 2, 3, 4, 5, 7, 8 och 9 §§,

*dels* att det ska införas en ny paragraf, 2 kap. 6 §.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 2 kap.

#### 6 §

*För att en sökande ska anses uppfylla kravet på goda säkerhetsförhållanden enligt 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska denne inneha ha ett säkerhetsstyrningssystem.*

*Genom säkerhetsstyrningssystemet ska de risker som verksamheten ger upphov till kunna hanteras på ett betryggande sätt.*

*Ett säkerhetsstyrningssystem ska bestå minst av följande delar:*

*a) en tydlig och väl känd fördelning av ansvar, arbetsuppgifter och befogenheter för dem som leder, utför eller kontrollerar arbete som påverkar säkerheten samt en beskrivning av hur dessa ska samråda och samarbeta,*

*b) förfaranden som säkerställer att representanter för berörd personal involveras i planeringen och utvecklingen av säkerhetsarbetet,*

*c) förfaranden som säker-*

ställer att de som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter är lämpliga och har rätt kompetens för sina uppgifter,

d) handlingsplaner som visar hur kvalitativa och kvantitativa mål ska uppnås,

e) förfaranden som säkerställer att nationella bestämmelser om säkerhet, andra relevanta bestämmelser och myndighetsbeslut som gäller där organisationen är verksam identifieras och efterlevs,

f) förfaranden som säkerställer att det vid tekniska, drifts- och underhållsmässiga eller organisatoriska förändringar i verksamheten görs en bedömning av om den planerade förändringen påverkar trafiksäkerheten,

g) förfaranden som säkerställer att de bedömningar enligt f som leder till slutsatsen att en förändring kan påverka trafiksäkerheten resulterar i en riskanalys,

h) förfaranden som säkerställer att bedömningar enligt f samt riskanalyser dokumenteras och att resultaten av utförda riskanalyser leder till nödvändiga åtgärder för att hantera risken,

i) förfaranden som säkerställer att olyckor, tillbud och andra avvikelser identifieras och rapporteras snabbt, dokumenteras, utreds och analyseras samt att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas,

j) förfaranden för nödsituatio-

ner som samordnats med relevanta myndigheter, samt

k) förfaranden som säkerställer att information som är vital för säkerheten tas in, dokumenteras, arkiveras, och kontrolleras samt förmedlas till och behandlas på relevant nivå inom organisationen, och förmedlas till andra verksamma aktörer.

Förfaranden enligt j ska baseras på analyser enligt g och i samt säkerställas genom regelbundna övningar.

Säkerhetsstyrningssystemets delar får anpassas till den utövade verksamhetens art och omfattning.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsförordningen (2004:526),  
dels att 1 kap. 3 § sjätte stycket rörande definition av trafik-  
huvudman, ska upphöra att gälla,  
dels att 4 kap. 1, 3–4 §§ och 6 kap. 3–5 och 7 §§ ska ha följande  
lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap.

#### 1 §

SJ AB har rätt att utföra och organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. A-Banan Projekt Aktiebolag har rätt att utföra och organisera persontrafik mellan Stockholms centralstation och Rosersberg. A-Banan Projekt Aktiebolag har rätt att efter regeringens medgivande överföra denna rätt att utföra persontrafik till annan.

Regeringen kan inskränka den rätt att utföra och organisera persontrafik SJ AB har enligt första stycket, om trafiken konkurrerar med trafik som staten har upphandlat enligt 5 § eller med trafik som bedrivs av en trafikhuvudman.

Regeringen kan inskränka den rätt att utföra och organisera persontrafik SJ AB har enligt första stycket, om trafiken konkurrerar med trafik som staten har upphandlat enligt 5 §.

#### 3 §

*En trafikhuvudman har rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Regeringen får besluta att en trafikhuvudman även får utföra och organisera persontrafik i angränsande län om det kan antas dels att den lokala och regionala trafiken därigenom skulle förbättras för*

*I kollektivtrafiklagen (20xx:xx) finns bestämmelser om marknadstillträde till kollektivtrafiken inom länet.*

trafikanterna, dels att detta inte skulle leda till ett mindre effektivt totalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om förutsättningarna för att bedriva kommersiell persontrafik eller av staten upphandlad trafik inte väsentligen påverkas, kan regeringen besluta att trafikhuudmän i olika län som samverkar i fråga om persontrafik inom länen skall ha gemensam rätt att utföra och organisera denna trafik.

#### 4 §

Om SJ AB eller trafikhuudmännen inte ansöker om infrastrukturkapacitet för persontrafik på en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får regeringen besluta att annan får utföra och organisera persontrafik på denna del.

Om SJ AB inte ansöker om infrastrukturkapacitet för persontrafik på en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får regeringen besluta att annan får utföra och organisera persontrafik på denna del.

Banverket får besluta att även annan får bedriva till sin omfattning obetydlig persontrafik, såsom trafik med museijärnvägsfordon, på järnvägsnät som förvaltas av staten.

### 6 kap.

#### 3 §

Om ägaren till en järnvägsspåranläggning begär det, får Banverket besluta att anläggningen eller del av den skall förvaltas av staten genom Banverket.

Innan beslut fattas, skall Banverket samråda med berörda länsstyrelser, trafikhuudmän och andra spårinnehavare som berörs.

Om ägaren till en järnvägsspåranläggning begär det, får Banverket besluta att anläggningen eller del av den ska förvaltas av staten genom Banverket.

Innan beslut fattas, ska Banverket samråda med berörda länsstyrelser och andra spårinnehavare som berörs.

## 4 §

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

<p>Innan Banverket beslutar om att underhållet <i>skall</i> upphöra, <i>skall</i> verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, <i>trafikhusvudmän</i> och järnvägsföretag.</p>	<p>Innan Banverket beslutar om att underhållet <i>ska</i> återupptas, <i>ska</i> verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner och järnvägsföretag.</p>
---	--

## 5 §

Banverket 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.

<p>Innan Banverket beslutar om att underhållet <i>skall</i> återupptas, <i>skall</i> verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, <i>trafikhusvudmän</i> och järnvägsföretag.</p>	<p>Innan Banverket beslutar om att underhållet <i>ska</i> återupptas, <i>ska</i> verket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, och järnvägsföretag.</p>
--	---

## 7 §

<p>Om Banverket inte avser att underhålla en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får verket upplåta den delen med nyttjanderätt. Innan upplåtelse sker, <i>skall</i> Banverket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner, <i>trafikhusvudmän</i> och järnvägsföretag.</p>	<p>Om Banverket inte avser att underhålla en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får verket upplåta den delen med nyttjanderätt. Innan upplåtelse sker, <i>ska</i> Banverket samråda med berörda länsstyrelser, kommuner och järnvägsföretag.</p>
---	---

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 järnvägstrafiklagen (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 järnvägstrafiklagen (1985:192).

---

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2012.

# 1 Uppdraget

## 1.1 Direktivet

Mitt huvuduppdrag är enligt direktivet 2008:55 (bilaga 1) att lämna förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken, inklusive förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna.

Uppdragets, första del som detta betänkande rör, omfattar att definiera det offentliga åtagandet, lämna förslag på hur ett öppnare marknadstillträde kan utformas samt överväga hur lagstiftningen kan utformas för att underlätta samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik. Detta delbetänkande ska enligt direktivet redovisas den 30 april 2009.

Jag ska även föreslå hur passagerarrättigheter kan stärkas i den svenska lagstiftningen. Enligt direktivet ska den frågan redovisas i slutbetänkandet senast den 30 september 2009.

## 1.2 Mitt arbetssätt

### Expertgrupp

Jag har vid fem tillfällen sammanträtt med utredningens expertgrupp. Det slutliga sammanträdet genomfördes i internatform och sträckte sig över två dagar. I expertgruppen har ingått experter från Banverket, Göteborgs spårvägar, Justitiedepartementet, Kommunstyrelsen i Åre kommun, Konsumentverket, Näringsdepartementet, Regionfullmäktige i Västra Götaland, Resenärsforum, Riksdagen, Stockholm läns landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet samt Vägverket.



## Besök hos trafikhuvudmännen

Jag har som en del i utredningsarbetet träffat samtliga trafikhuvudmän. Flertalet har jag träffat på den ort trafikhuvudmannen har sitt huvudkontor medan några möten har ägt rum på annan ort.

Syftet med rundresan har varit att inhämta synpunkter på de frågor jag har att ta ställning till i mina direktiv och samla in information om hur trafikhuvudmannen i respektive län arbetar.

Vid möten har ett strukturerat frågeformulär använts som utgångspunkt för diskussionen. Frågorna har omfattat fyra temaområden – offentliga åtagandet, ett öppnare marknadstillträde, samordning samt passagerarrättigheter. Inbjudan till mötena har gått till ansvarig chef för trafikhuvudmannen. Vilka som har medverkat från trafikhuvudmannens sida har de själva bestämt.

Nästan samtliga trafikhuvudmän har i diskussionen om ett öppnare marknadstillträde lyft fram en stark oro för att kommersiella aktörer kommer att ”plocka russinen ur kakan”. Möjligheten att korssubventionera trafiken i länet skulle vid ett öppnare marknadstillträde, enligt deras mening, försvinna och öka kostnaderna för det offentliga.

När det gäller det offentliga åtagandet har en dominerade synpunkt varit att det offentliga måste garantera stabilitet, långsiktighet och ta ett ansvar för ett sammanhållet kollektivtrafiksystem.

I fråga om samordning av allmän och särskild kollektivtrafik har den mest framträdande synpunkten varit att lagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt för trafikhuvudmannen att i egen regi bedriva beställningscentral för alla former av anropsstyrd särskild kollektivtrafik.

Efter min rundresa kunde jag konstatera att sättet att organisera sig och arbeta varierar betydligt mellan olika trafikhuvudmän. Variationer förekommer även när det gäller synen på möjligheter att samverka med den befintliga kommersiella trafiken.

## Seminarium om ett öppnare marknadstillträde med resenären i centrum

Den 19 februari 2009 anordnade jag ett seminarium där mitt förslag om ett öppnare marknadstillträde presenterades och diskuterades. Sammanlagt 260 personer hade anmält sig till seminariet, som ägde rum i Stockholm. På seminariet presenterade jag en tänkt modell

för ett öppnare marknadstillträde till den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden. En sammanfattning av denna principmodell hade även sänts ut i förväg. Syftet med seminariet var att få fram synpunkter och idéer som är viktiga att beakta i mitt slutliga förslag. Förutom de synpunkter som uttrycktes under seminariet har ett antal synpunkter och kommentarer kommit in till utredningen via e-post.

### **Andra möten och seminarier**

I samverkan med Sveriges Kommuner och Landsting genomförde jag ett seminarium om färdtjänst och sjukresor i Malmö, september 2008.

Vidare medverkade jag i ett seminarium i samarbete med Svensk kollektivtrafik och Svenska bussbranschens riksförbund i samband med Persontrafikdagarna i Göteborg, oktober 2008. På seminariet diskuterades vilken roll och vilket ansvar det offentliga bör ha i den framtida kollektivtrafiken, hur marknadstillträdet för kollektivtrafikföretagen bör utformas, hur en ökad samordning av olika slag av kollektivtrafik kan ske samt hur passagerarrättigheter och skyldigheter bör regleras.

Jag har vid flera tillfällen deltagit på möten och seminarier arrangerade av Sveriges kommuner och landsting. Utöver detta har jag deltagit i ett antal ytterligare seminarier och konferenser. Vid dessa tillfällen har jag i huvudsak presenterat mitt uppdrag. Jag har också träffat företrädare för ett antal kollektivtrafikföretag, organisationer och kommuner. En förteckning över möten och seminarier finns i bilaga 4.

På utredningens webbsida har jag kontinuerligt lämnat information om utredningens arbete bland annat i form av månatliga lägesrapporter.

### **Samråd**

I enlighet med direktivet har jag samrått med Järnvägsutredningen 2 (N 2007:11) och Transportstyrelseutredningen (N 2007:08). Vidare har samråd skett med Trafikverksutredningen (N 2008:06) samt Utredningen om en översyn av systemet för kommunal-ekonomisk utjämning (Fi 2008:07). Jag har även samrått med

Konkurrensverket samt Enheten för marknad och konkurrens på Näringsdepartementet.

### Genomförda kartläggningar och utredningar

Som underlag för mina ställningstaganden har jag uppdragit åt olika aktörer att särskilt analysera vissa områden. Samtliga underlagsrapporter finns som bilagor till betänkandet.

Jag har uppdragit åt WSP Analys & Strategi att göra en konsekvensanalys av mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde med resenären i centrum.

Vidare har inno-V på mitt uppdrag redovisat erfarenheter från avregleringen i Storbritannien samt Nya Zeeland. I uppdraget ingick även att översiktligt beskriva graden av avreglerad kollektivtrafik i ett antal europeiska länder.

Slutligen har Statens Väg- och transportforskningsinstitut, VTI, på mitt uppdrag analyserat vilka drivkrafter som finns hos olika samhällsnivåer när det gäller ansvar inom kollektivtrafiken. I uppdraget ingick att lämna förslag på vilken samhällsnivå som är mest lämplig att ansvara för kollektivtrafiken inom länet.

## 1.3 Begreppsanvändning

Den 3 december 2009 träder 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<sup>1</sup> i kraft.

För att underlätta läsandet har jag i betänkandet benämnt denna förordning som kollektivtrafikförordningen. I kollektivtrafikförordningen används även begreppet kollektivtrafikföretag. Jag har därför valt att använda den benämningen genomgående när jag avser företag som bedriver kollektivtrafik. Det är oftast privata företag men kan även vara offentligt ägda företag.

Vidare använder jag begreppet cabotageförordningen när jag avser Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1–13.

<sup>2</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7–10.

## 1.4 Betänkandets disposition

Delbetänkandet består av två volymer. Den första volymen innehåller mina överväganden, bedömningar och förslag samt vissa bilagor. Den andra volymen innehåller endast bilagor.

Inledningsvis beskrivs i första volymen bakgrund och motiv till dagens system, resandet och kollektivtrafikmarknaden, en översikt av gällande rätt samt olika avtalsformer. Jag har även sammanställt en internationell utblick.

I kapitel 7 redogör jag för utgångspunkterna för mina förslag. Därefter finns mina överväganden och förslag i kapitel 8–13. Vidare har jag i kapitel 14 beskrivit en plan för genomförande av förslagen samt vilka övergångsbestämmelser som är nödvändiga.

Avslutningsvis beskriver jag förslagets konsekvenser i kapitel 15 och lämnar författningskommentarer i kapitel 16. Författningsförslagen finns längst fram i betänkandet.

## 2 Bakgrund och motiv till dagens system

### 2.1 Trafikhuvudmannen

Enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ska de länstrafikansvarigas uppgifter handhas av en trafikhuvudman. I Stockholm och Skåne är landstinget trafikhuvudman. På Gotland är kommunen trafikhuvudman. I Kronobergs län är det kommunalförbundet Regionförbundet södra Småland som är trafikhuvudman. Övriga 17 län har valt att organisera trafikhuvudmannen i form av ett aktiebolag.

Trafikhuvudmannen svarar vanligtvis för trafikplanering, linjesträckning och tidtabeller. Vanligtvis upphandlas trafiken. Kollektivtrafikföretag tilldelas avtal om att bedriva trafik efter en anbudsprocess i konkurrens. Trafikhuvudmannen bestämmer i allmänhet hur fordonen ska vara utrustade samt vilken färg de ska ha. Det är också trafikhuvudmannen som svarar för relationen till resenären, marknadsförning, beslut om biljettpriser, försäljning av biljetter samt utformningen och hanteringen av resegarantier. Trafiken bedrivs under trafikhuvudmannens varumärke och inte under de enskilda kollektivtrafikföretagens varumärken. I bilaga 5 har jag närmare beskrivit trafikhuvudmännen i respektive län.

### 2.2 Bakgrund och motiv till dagens system

#### 2.2.1 Grundläggande reglering av ansvaret för den lokala och regionala kollektivtrafiken

Genom trafikhuvudmannareformen infördes lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, den så kallade huvudmannalagen. Lagen innehåller bestämmelser om ansvaret och

de organisatoriska grunderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Med trafikhuvudmannareformen ville man uppnå den trafikpolitiska målsättningen om en tillfredställande trafikförsörjning i landet. Detta mål kunde inte åstadkommas utan en väl utbyggd kollektivtrafik. Ett medel för att förbättra kollektivtrafiken var att effektivare samordna samtliga tillgängliga resurser. Detta ansågs bäst kunna ske genom ett samlat samhällsansvar för kollektivtrafiken. Innan reformen var antalet bussföretag stort och nästan alla hade sina egna pris- och biljettsystem. För resenären förväntades reformen medföra lägre pris, samordnade biljettsystem, högre turutbud, kortare restider, högre komfort och bättre information.

Utredningen som låg till grund för införandet av reformen (SOU 1976:43, Länskort i kollektivtrafiken) hade som utgångspunkt att det borde införas länskort för kollektivtrafiken i alla län. Utredningen kom fram till att detta inte kunde ske utan att det fanns en trafikhuvudman som var ekonomiskt ansvarig för hela den lokala och regionala kollektivtrafiken. På grund härav infördes bestämmelserna om sådana huvudmän. Trafikhuvudmännens ansvar omfattade till en början endast kollektivtrafik på väg, det vill säga busstrafik inom respektive län.

Trafikhuvudmannen tilldelades genom reformen bland annat bestämmanderätten över trafikutbud och pris. Vidare skulle trafikhuvudmannen ta ställning till hur driften av trafiken borde ske – entreprenadtrafik eller trafik i egen regi. Trafikhuvudmannen skulle även besluta om fördelningen av eventuella underskott i trafikrörelsen.

Länen var det område som trafikhuvudmännen blev ansvariga för. Skälen härför var bland annat att länen sedan länge utgjort områden för viktiga funktioner inom samhällsförvaltningen. Flerparten av län bildade även, när det gällde persontrafiken, väl sammanhängande trafikregioner och det egna länets resenärer, med undantag för några län, reste i huvudsak inom länet.<sup>1</sup>

I fråga om val av lämplig trafikhuvudman beslöt man att låta landstingen och kommunerna tillsammans utöva det gemensamma huvudmannskapet. Man ansåg att möjligheter då skapades för att både de lokala och regionala trafikintressena i länet kunde bli tillgodosedda. Genom kommunernas medverkan blev de olika lokala trafikförhållandena beaktade. Man kunde då knyta trafikförsörjningen till viktig kommunal verksamhet som skolskjutsning, färd-

---

<sup>1</sup> Prop. 1977/78:92, s. 63 f.

tjänst och bebyggelseplanering. Det var i detta sammanhang väsentligt att kommunen upprättade lokala trafikplaner som samordnades och verkställdes av huvudmannen. Landstingens roll blev att från en mer övergripande synpunkt tillgodose kravet på en god regional trafikförsörjning och att se till att hela regionen omfattades av ett enhetligt prissystem. Landstinget hade även möjlighet att se till att regionalt utjämna kommunernas kostnader för kollektivtrafiken. En annan fördel med ett trafik huvudmannaskap där både landstingen och kommunerna medverkade var att förutsättningar skapades för ett nödvändigt ekonomiskt samband mellan standarden på trafiken och finansieringsansvaret.<sup>2</sup>

Undantag beträffande trafik huvudmannaskapet gjordes för Stockholms och Gotlands län. Med hänsyn till den speciella kompetensen för Stockholms läns landsting inom bland annat trafikförsörjningen lät man trafik huvudmannen i detta län oförändrat vara landstinget. I Gotlands län fanns inte något landsting och det blev naturligt att kommunen gjordes till trafik huvudman.<sup>3</sup>

I övriga län överlät man till landstingen och kommunerna att själva bestämma om de ville dela på trafik huvudmannaskapet, om de ville att endast en av dem skulle vara trafik huvudman, eller om de ville dela upp ansvaret på något annat sätt. Även vad gällde sättet att täcka och fördela uppkommande underskott i trafik rörelsen överläts bestämmanderätten till landstinget och kommunerna tillsammans. Om landstinget och kommunerna inte kunde komma överens i dessa avseenden reglerades i lagen hur trafik huvudmannaskapet skulle delas upp eller hur underskottet skulle fördelas.<sup>4</sup>

Landstingen och kommunerna fick även bestämma om trafik huvudmannaskapet skulle vara organiserat som ett kommunalförbund eller ett aktieförbund.

Eftersom resenärer i vissa regioner reste mycket mellan länsgränserna ansåg man att det var angeläget att ett interkommunalt samarbete etablerades över länsgränserna. För den händelse att enighet inte kunde nås mellan trafik huvudmännen infördes möjligheten att få en fråga prövad av regeringen.<sup>5</sup>

Trafik huvudmännen gavs 1989, genom en bestämmelse i yrkestrafiklagen, nuvarande SFS nummer (1998:490), trafikering rätten för både buss och taxi. Samtidigt upphörde tidigare meddelade

---

<sup>2</sup> Prop. 1977/78:92, s. 65 ff.

<sup>3</sup> Prop. 1977/78:92, s. 67.

<sup>4</sup> Prop. 1977/78:92, s. 67.

<sup>5</sup> Prop. 1977/78:92, s. 101.

tillstånd till sådan trafik att gälla. Detta innebar inte att trafik-huvudmännen övergick till att driva trafiken i egen regi, utan de upphandlade tjänsterna i konkurrens från kollektivtrafikföretag. Motiven bakom lagändringen var bland annat att öka konkurrensen eftersom trafikhuvudmännen innan lagändringen i praktiken endast var hänvisade till avtalsförhandlingar med ett kollektivtrafikföretag per linje. Det var även svårt att åstadkomma rationella, genomgående busslinjer inom områden där flera tillståndsinnehavare var verksamma. Ett annat problem var att garage och verkstäder inte var optimalt belägna, vilket kunde medföra onödiga tomgångskörningar och väntetider, liksom långa resor för förarna innan och efter arbetspassen. Detta ledde i sin tur till onödigt höga kostnader för trafiken.

Från och med 1988 fick trafikhuvudmännen även ansvar för trafik utmed länsjärnvägarna.<sup>6</sup> Trafikhuvudmännen fick välja att fortsättningsvis bedriva trafiken antingen med tåg eller buss eller genom en kombination av de båda trafikslagen.<sup>7</sup> Den 1 juli 1996 tilldelades även trafikhuvudmännen trafikeringsrätt för regional persontrafik på stomjärnväg<sup>8</sup> inom det egna länet och möjlighet att bedriva sådan trafik i angränsande län, om syftet är att utveckla den regionala persontrafiken i det egna länet.<sup>9</sup> För båda slagen av järnvägar gällde att trafiken handlades upp i konkurrens mellan kollektivtrafikföretag.

Huvudmannalagen ersattes 1997 av en ny lag, benämnd lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Bestämmelserna avseende organisationsformerna är i stort sett oförändrade, med den skillnaden att landstinget och kommunerna nu benämns "länstrafikansvariga". Sådana länstrafikansvariga ska finnas i varje län och ska ansvara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter.

Enligt huvudmannalagen skulle trafikhuvudmannen årligen anta en trafikförsörjningsplan. När lagen ersattes med lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik kompletterades bestämmelsen på så sätt att trafikhuvudmannen ska anta trafikförsörjningsplanen efter samråd med dem som är länstrafikansvariga. Skälet till förändringen var att man ansåg det vara viktigt att samarbetet

---

<sup>6</sup> Banverket beslutar om vilka spåranläggningar som är länsjärnvägar.

<sup>7</sup> Prop. 1987/88:50 – Trafikpolitiken inför 90-talet.

<sup>8</sup> Som stomjärnväg betecknas "en godstrafikled av nationell och internationell betydelse eller sammanbindningsbana som är strategisk för järnvägens godstrafiktransporter". För att en järnväg ska få kallas stomjärnväg krävs att den är samhällsekonomiskt lönsam.

<sup>9</sup> Prop. 1995/96:92.



mellan trafikhuvudmännen och de länstrafikansvariga förstärktes. Genom att trafikförsörjningsplanen ska antas efter samråd förbättras även ägarstyrningen av verksamheten.<sup>10</sup>

Huvudmannalagen gav trafikhuvudmannen möjlighet att på uppdrag av en kommun eller ett landsting upphandla taxitjänster. I och med införandet av lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik utvidgades dessa möjligheter till att även avse persontransporter och samordningstjänster. Bakgrunden till utvidgningen var att effektivisera upphandlingen.

## 2.2.2 Färdtjänst och riksfärdtjänst

Den 1 januari 1998 ersatte lagen om färdtjänst (1997:736) socialtjänstlagens (2001:453) bestämmelser om färdtjänst och lagen (1997:753) om riksfärdtjänst ersatte lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Den 1 januari 1998 tillkom, som ovan nämnts (se avsnitt 2.2.1), även lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Införandet av dessa lagar innebar att kommunen primärt ska ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst men att de länstrafikansvariga, efter överenskommelse med kommunen, fick möjlighet att ta detta ansvar. Syftet var att integrera dessa transportformer i den allmänna kollektivtrafiken och skapa en drivkraft för en överföring av dyrbara taxiresor till denna del av kollektivtrafiken. Genom integrationen gjordes det ekonomiskt intressant för trafikhuvudmannen att genom olika slags anpassningsåtgärder göra ordinarie kollektivtrafik mer tillgänglig för funktionshindrade och på så sätt minska kostnaderna för färdtjänst. Målet var att öka resandet inom kollektivtrafiken och valfriheten för personer med funktionsnedsättning. Ett åtskilt huvudmannaskapet för linjetrafiken och för specialtransporterna medför att trafikhuvudmännen inte får del av de minskande kostnaderna inom färdtjänsten som en ökad handikappanpassning kan medföra.<sup>11</sup>

Färdtjänst betraktas i och med införandet av lagen om färdtjänst i första hand som en transportform istället för en form av bistånd. Kommunen ska efter införandet av den nya lagen meddela tillstånd till färdtjänst till den som på grund av funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Tillståndet omfattar inte trans-

<sup>10</sup> Prop. 1996/97:115, s. 58 f.

<sup>11</sup> Prop. 1996/97:115, s. 28 ff.

porter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna, till exempel sjukresor.

Riksfärdtjänst tillhandahålls efter införandet av den nya lagen på i stort sätt oförändrade villkor.

### 2.2.3 Skolskjuts

Skolskjuts är en kommunal uppgift. En kommun är enligt skollagen (1985:1100) skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts till grundskoleelever, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos elev eller annan särskild omständighet.

För gymnasieelever ansvarar kommunen för elevens reskostnader mellan bostaden och skolan, när färdvägen är minst sex kilometer. Planering av skolskjuts kan enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning och föreskrifter om skolskjutsning (TSVFS 1988:17) inte heller överlåtas till någon annan än kommunen. Formellt kan inte heller kommunen överlåta till trafikhuvudmannen att göra tidtabell, körplan eller besiktiga hållplatser för skolskjuts. Trafikhuvudmännen kan dock medverka vid upphandlingen och samordningen av skolskjuts, eller efter överenskommelse med en kommun i länet upphandla skolskjuts samt samordna dessa.

### 2.2.4 Sjukresor

Landstingen är sedan 1992, då lagen (1991:419) om reskostnadsersättning vid sjukresor infördes, ekonomiskt ansvariga för sjukresor. Ansvaret innebär att med utgångspunkt i lagen fastställa sjukreseersättning. Landstingen har enligt nuvarande bestämmelser inte något formellt ansvar att rent fysiskt anordna sjukresor. Landstingen har emellertid ett egenintresse av att sjukreseverksamheten bedrivs på ett effektivt sätt, till exempel genom att samordna resorna. Detta kan ske genom att fler personer delar taxi eller genom att resorna planeras så att taxibilarnas tomkörning mellan uppdragen minskas.

Många remissinstanser framhöll vid införandet av lagen om färdtjänst (1997:736), lagen (1997:753) om riksfärdtjänst och lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik att fler slag av resor borde ha ingått i lagförslaget, framför allt sjukresorna.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Prop. 1996/97:115, s. 37.

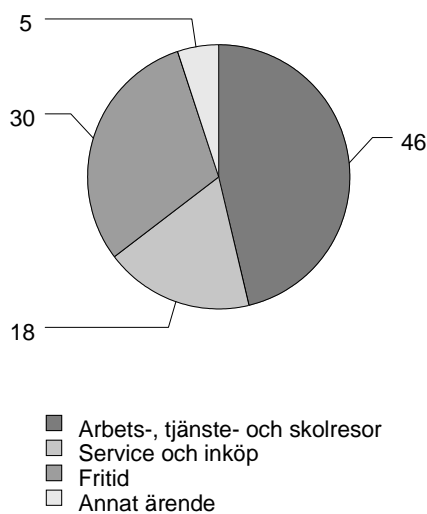
## 3 Resandet och kollektivtrafikmarknaden

### 3.1 Resandet

#### Olika typer av resor

Resenärens olika typer av resor kan delas in i arbets-, tjänste-, skol-, service-, inköps- samt fritidsresor eller andra ärenden. Av cirkeldiagrammet nedan framgår hur olika typer av huvudresor är fördelade. Störst andel resor, 46 procent, görs för att resa till eller från arbete, skola eller i tjänsten. Definitionen av begreppet huvudresa innebär att resor mellan bostaden och arbetet/skolan för att arbeta respektive studera alltid anses vara huvudärendet för resan, även om andra ärenden genomfördes under förflyttningen.

Diagram 3.1 Huvudresornas fördelning i procent på ärendekategorier



Källa: SIKAs statistik 2007:19, RES 2005–2006, Den nationella resvaneundersökningen.

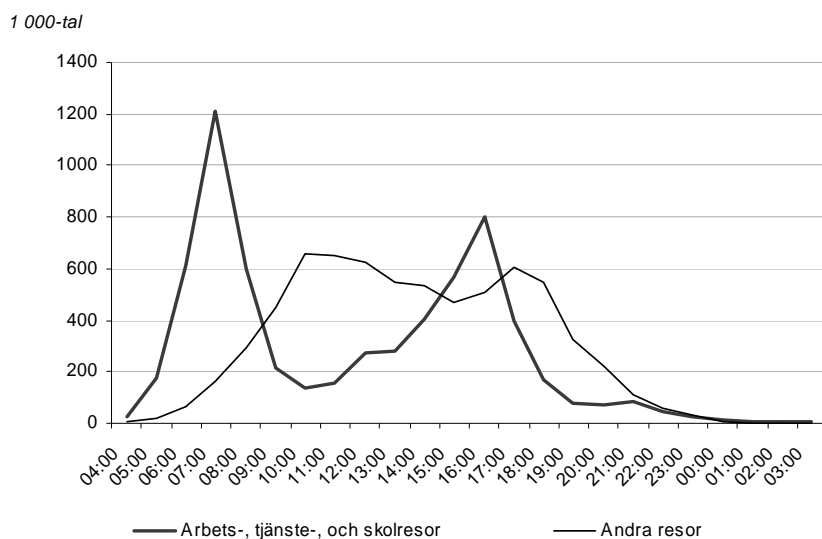
Det finns inte någon typisk resenär utan önskemål och behov varierar mellan individer. Ålder, familjesituation, disponibel inkomst, funktionsnedsättning, avstånd till hållplats och en rad andra faktorer påverkar hur mycket vi reser och med vilka färdmedel. Behovet styrs också av var man bor samt syftet med resan.

Av SIKAs resvaneundersökning 2005–2006 framgår att under en genomsnittlig dag rörde sig 83 procent av befolkningen utanför hemmet och arbetsplatsen. Vidare framgår att grupper där särskilt många reste var personer i åldern 25–34 år och heltidsanställda. Men det fanns även grupper i befolkningen för vilka det inte var vanligt att förflytta sig. Framförallt personer som hade svårt att röra sig reste mindre än genomsnittet av befolkningen. Vidare reste mer än hälften av de färdtjänstberättigade mindre än genomsnittlig dag. Att inte resa alls var också vanligt bland de äldsta.

### **Hur vi reser**

De flesta resorna startar mellan klockan 07.00 och 08.00 på morgonen och är till mycket stor del resor till arbetet. En annan topp finns mellan klockan 16.00 och 17.00 när dessa resor går i omvänd riktning, det vill säga tillbaka till hemmet. Andra sorters resor börjar oftast senare under dagen. De flesta service- och inköpsresor startar runt lunchtid och för resor på fritiden ligger toppen under den tidiga kvällen. Under de tidiga morgontimmarna är aktiviteten som lägst.

**Diagram 3.2 Starttid för huvudresor fördelade över dygnet efter ärende.  
1 000-tal resor per dag**

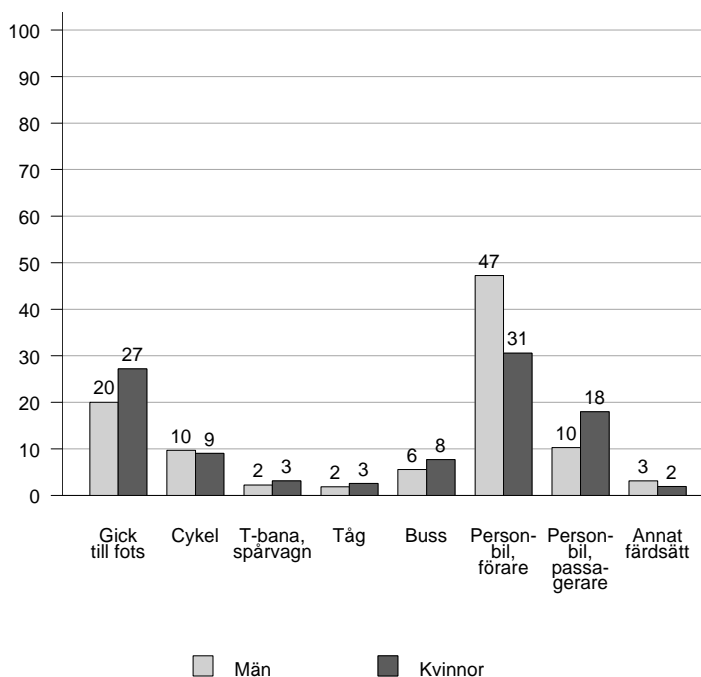


Källa: SIKA statistik 2007:19, RES 2005–2006, Den nationella resvaneundersökningen.

Enligt SIKAs resvaneundersökning 2005–2006 är det mest använda färdmedlet fortfarande bilen. Under en vanlig dag görs i genomsnitt 13 miljoner resor. Av dessa resor gjordes 14 procent med kollektiva färdmedel och 53 procent med bil. De flesta resorna är korta och görs i samband med arbete och skola. Övriga resor gjordes till fots, med cykel eller annat färdmedel.

Av diagram 3.3 framgår hur huvudresorna fördelas på olika färdmedel. Det vanligaste färdmedlet efter bilen är till fots och cykel. Därefter kommer kollektivtrafiken. Inom kollektivtrafiken är buss det vanligaste färdmedlet. Kvinnor reser mer kollektivt än män, går mer till fots och är oftare passagerare i personbil än män.

Diagram 3.3 Andel (%) huvudresor efter färdstätt, uppdelat på kön

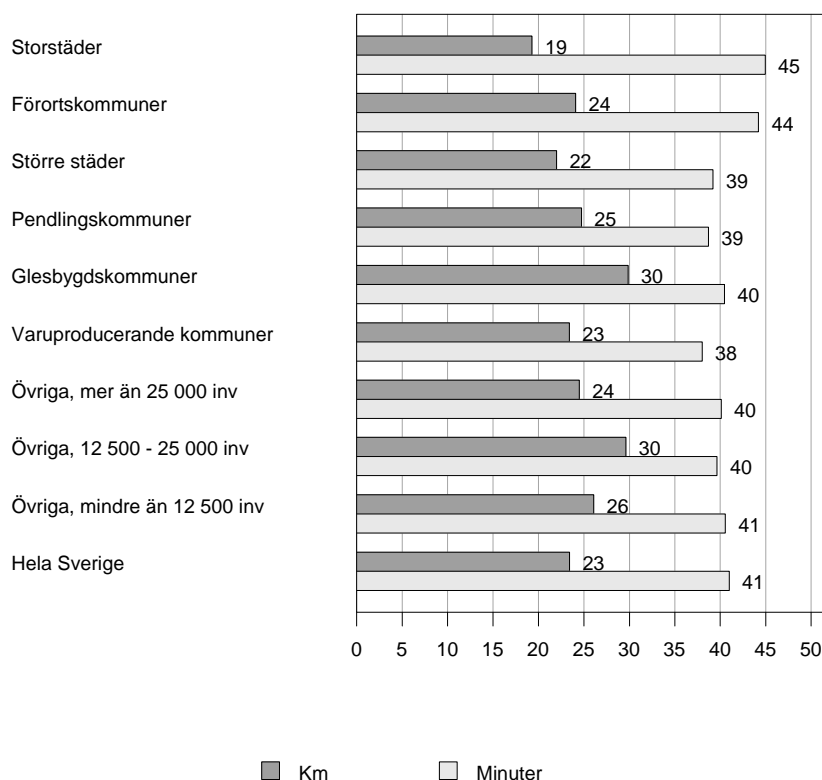


Källa: SIKA statistik 2007:19, RES 2005–2006, Den nationella resvaneundersökningen.

### Reslängd och restid

Huvudresans genomsnittliga reslängd och restid varierade mellan boenderegioner. Resan var kortast, 19 km, men tog samtidigt längst tid, 45 minuter, för boende i storstäder. Längst, 30 km, är resan i glesbygdskommuner med 12 500–25 000 invånare. Skillnaden i restid är relativt liten mellan de olika boenderegionerna. Restiden varierade mellan 38 och 45 minuter i genomsnitt per region.

**Diagram 3.4 Restid och reslängd för huvudresor efter boenderegion (SKL-indelning, exklusive flyg). Medelvärden**



Källa: SIKA statistik 2007:19, RES 2005–2006, Den nationella resvaneundersökningen.

Av statistik från SIKAs resvaneundersökning 2005–2006 framgår också att den genomsnittliga arbetsresan var 16 kilometer. Reslängden på en arbetsresa var kortast för boende i storstäder och längst i pendlingskommuner. Samtidigt var restiden längst i förortskommuner och storstäder.

Användning av bil respektive kollektiva färdmedel vid arbetsresor skilde sig kraftigt åt mellan olika regioner. Att åka kollektivt till arbetet var ungefär tio gånger så vanligt i storstäder som i glesbygden. I glesbygden är man i hög grad hänvisad till att ta sig till arbetet med bil och bilanvändning vid arbetsresor var nästan dubbelt så vanlig i glesbygden jämfört med i storstäder.



Varje dag gjordes cirka 200 000 resor längre än tio mil enkel resa från bostaden alternativt fritidsbostaden. Jämfört med det totala antalet resor per dag (13 miljoner) är antalet långa resor få. Andelen uppgår endast till 1,5 procent av alla resor. Bil är det vanligaste färdmedlet för långväga resor. Flyg och tåg stod för 11 procent var av resorna och buss användes i 7 procent av resorna. Flertalet av de långa resorna gjordes till mål i Sverige. Drygt hälften av resorna inom Sverige, som var längre än 10 mil enkel resa, var dagsresor.

Det är således en överväldigande majoritet av resorna som görs varje dag som är lokala eller regionala.

### 3.2 Kollektivtrafikmarknaden

Det totala resandet med kollektivtrafik och samhällsbetalda resor ökar för varje år. Marknadsandelen av kollektivtrafikresor har dock inte ökat. I jämförelse med biltrafiken är andelen resor med kollektivtrafik relativt låg. Andelen resta personkilometer är drygt 76 procent med bil och knappt 20 procent med kollektiva transportmedel.

År 2007 uppgick kostnaderna och verksamhetsintäkterna för den lokala och regionala kollektivtrafiken till cirka 27 respektive 14,5 miljarder kronor. Därutöver uppgick ersättning från kommun, landsting och stat till närmare 12,5 miljarder kronor. Beloppet inkluderar inte det offentliga ersättning till den särskilda kollektivtrafiken som år 2007 uppgick till 8,5 miljarder kronor<sup>1</sup>.

Sedan 1999 har kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken ökat med 37 procent medan verksamhetsintäkterna endast ökat med 32 procent. Under samma period har bidragen från kommun och landsting ökat med 46 procent. Kommuner och landsting står alltså för en allt större andel av kostnaderna. (SIKA Statistik 2008:17, Lokal och regional kollektivtrafik 2007).

År 2007 gjordes cirka 1,2 miljarder resor i lokal och regional kollektivtrafik. Det kan jämföras med cirka 1 miljard resor år 1999. Drygt hälften, 56 procent, av kollektivtrafikresorna år 2007 gjordes i Stockholms län, 17 procent i Västra Götalands län och 11 procent i Skåne län. De tre storstads länen Skåne, Stockholm och Västra

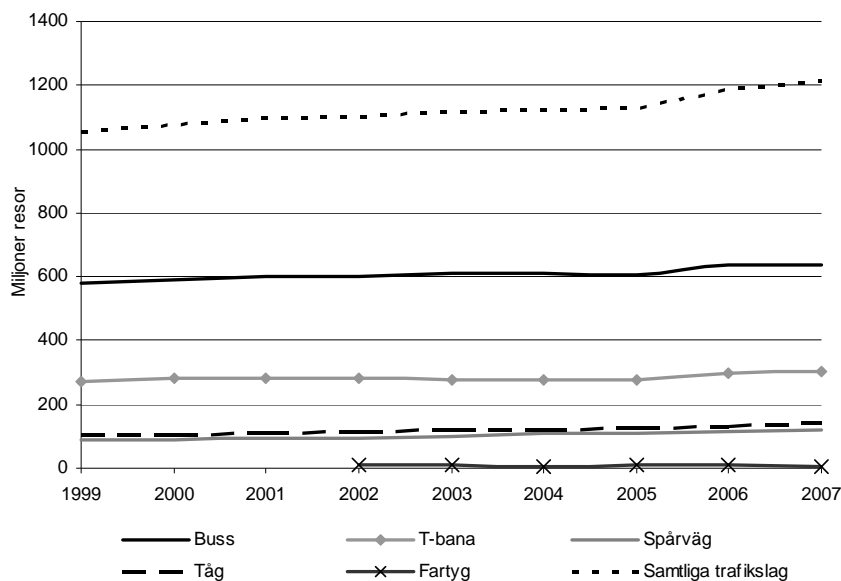
---

<sup>1</sup> All ersättning som utgått för sjukresor inklusive ersättning för resor med egen bil eller allmän kollektivtrafik ingår i den 8,5 miljarder kronorna.

Götaland, svarade tillsammans för 84 procent av alla kollektivtrafikresor i Sverige.

Drygt hälften av det totala antalet lokala och regionala resor görs med buss medan man reser minst med fartyg. Av diagram 3.5 framgår antalet lokala och regionala kollektivtrafikresor som genomfördes med buss, tunnelbana, spårväg, tåg, fartyg och samtliga trafikslag mellan år 1999–2007. I denna statistik ingår inte färdtjänstresor och särskilt anordnade skolresor och sjukresor.

**Diagram 3.5** Antal kollektivtrafikresor per trafikslag i riket år 1999–2007. Miljoner resor



Källa: SIKA Statistik 2008:17, Lokal och regional kollektivtrafik 2007.

## Bussmarknaden

Bussbranschen kan delas upp i olika marknader. Den trafik som det offentliga upphandlar, den avreglerade marknaden för långväga buss i linjetrafik samt olika former av charter- eller beställnings- trafik.

Den långväga busstrafiken avreglerades den 1 januari 1999. Under 2007 var det 28 företag som bedrev långväga linjelagd busstrafik i Sverige (SIKA Statistik 2008:21, Långväga buss 2007).

Sammanlagt körde företagen 158 långväga busslinjer i egen regi och 17 långväga busslinjer på uppdrag under år 2007. De långväga busslinjerna i Sverige är geografiskt koncentrerade till syd- och mellansverige. Därtill finns flera linjer längs kusten mot Norrland. Swebus Express är det dominerande kollektivtrafikföretaget inom långväga busstrafik i Sverige.

Inträdeshinder till bussmarknaden är i dag relativt låga. Andelen fasta kostnader är lägre än för järnväg och investeringsbehoven för att starta en verksamhet är inte lika stora som för järnväg. Det största inträdeshindret på bussmarknaden är den monopolliknande roll trafikhuvudmännen har. Bussmarknaden har inte heller de begränsningar i konkurrensmöjligheter som spårburen trafik har till följd av begränsad spårkapacitet. Av tabell 3.1 framgår vilka de tio största bussföretagen är i Sverige om man ser till antalet bussar.

**Tabell 3.1 De tio största bussföretagen per den 31 december 2008**

Företagsnamn	Antal bussar
Swebus	2 486
Busslink	1 407
Veolia Transport	910
Bergkvarabuss	454
Göteborgs Spårvägar	430
Arriva	414
Orusttrafiken	321
KR-trafik	218
Gamla Uppsala Buss	177
Vänersborgs linjetrafik	150

*Källa:* Statistik om bussbranschen 2009, rapport från Svenska Bussbranschens riksförbund.

De flesta linjebussföretagen är små. År 2007 fanns det 323 linjebussföretag i landet. Av dessa företag hade 95 stycken inga anställda. I 250 av bussföretagen var antalet anställda färre än 10 och endast sju bussföretag hade fler än 100 anställda.

Mellan år 2003 och år 2007 har antalet linjebussföretag minskat med ungefär 20 procent. Under samma period har charter- och beställningsbussföretag ökat med 23 procent. Majoriteten av linjebussföretagen kör upphandlad trafik utan möjlighet att själv påverka marknaden.

Tabell 3.2 Antal bussföretag 2003–2007

Typ av företag	2003	2004	2005	2006	2007
Linjebuss	401	387	378	343	323
Charterbuss/beställning	480	488	492	506	591
<b>Totalt</b>	<b>881</b>	<b>875</b>	<b>870</b>	<b>849</b>	<b>914</b>

Källa: Statistik om bussbranschen 2009, rapport från Svenska Bussbranschens riksförbund.

## Järnvägsmarknaden

Järnvägsmarknaden är en bransch med stordriftsfördelar i trafiken och nätet. Inträdesbarriärerna är relativt höga. Det gäller såväl för tåg som för spårväg och tunnelbana.

SJ AB har ensamrätt till den järnvägstrafik som bolaget bedömer kunna bedriva kommersiellt. I stort sett all övrig persontrafik upphandlas av trafik huvudmännen som i princip har monopol på trafiken inom länen. Rikstrafiken lämnar ersättning till viss inter-regional trafik. Regeringen har den 26 mars 2009 beslutat propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008:09:176) med förslag som innebär att marknaden för persontrafik på järnväg öppnas för konkurrens och att SJ AB:s ensamrätt upphävs. Sedan april 2007 är marknaden för charter- och nattågstrafiken öppen för konkurrens.

För persontrafiken är SJ AB den dominerande aktören. A-train bedriver kommersiell trafik på sträckan Stockholms central – Arlanda, där man också har ensamrätt för direktpendling till Arlanda från Stockholms central. Den 20 mars 2009 fanns det 11 järnvägsföretag med giltigt trafiktillstånd för persontrafik. Vilka de företagen är framgår av tabell 3.3.

**Tabell 3.3 Järnvägsföretag med giltigt tillstånd, per den 20 mars 2009**

<b>Företagsnamn</b>
Arriva Tåg AB
A-Train AB
DSB First Sverige AB
Inlandsbanan AB
Nordic Haulage AB
Roslagståg AB
SJ AB
Stockholmståg KB
Svenska Tågkompaniet AB
Tågåkeriet i Bergslagen AB
Veolia Transport Sverige AB

*Källa:* Transportstyrelsen.

### **Taximarknaden**

Taximarknaden är avreglerad sedan den 1 juli 1990. Barriären för en företagare att träda in på marknaden är relativt låg och andrahandsmarknaden för fordon god. Taxibranschen består av många små företag som ofta är anslutna till beställningscentraler. Centralernas storlek varierar från några få fordon till cirka 1 500 fordon. Företagen som är anslutna till en beställningscentral har samma priser och ofta ett gemensamt utseende på taxibilarna. Konkurrens mellan beställningscentraler uppstår främst i större tätorter. Samarbetet inom beställningscentraler innebär att kunderna inte alltid upplever taxiåkeriet som egen företagare.

Den 31 december 2008 fanns det 8 153 gällande trafik tillstånd för taxi. Enligt rapport (Branschläget 2008) från Svenska Taxiförbundet domineras taximarknaden av företag med endast en bil och de flesta företag i den svenska taxibranschen drivs som enskilda näringsidkare. Antalet taxiföretag som har fler än 20 fordon har dock ökat från 30 till 41 stycken mellan 2007 och 2008. De största företagen fortsätter att växa. Det största taxiföretaget i landet hade år 2008 sammanlagt 125 fordon.

Tabell 3.4 Företagsstorlek, antal fordon och antal företag, april 2008

Antal fordon	2000	2004	2008
1	6 103	5 635	5 335
2	1 386	1 187	1 055
3–5	860	826	837
6–10	189	227	264
11–20	55	59	69
> 20	18	23	41

Källa: Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2008.

Taxinäringens marknad kan delas upp i tre delar, företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor. Med samhällsbetalda resor avses sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik. De samhällsbetalda transportererna svarar för drygt 50 procent av intäkterna för taxiföretagen. Variationerna är dock mycket stora mellan olika delar av landet. På större orter utgörs en större andel av företags- och privatresor. På landsbygden och i de mindre orterna kan de samhällsbetalda transportererna svara för nästan 100 procent av taxiföretagens intäkter.

### Kollektivtrafik till sjöss

Kollektivtrafik till sjöss utförs med passagerarbåtar av många olika slag. Allt från bilfärjor som även kan ta passagerare till små båtar som bara hämtar eller lämnar ett litet antal passagerare.

Den mest omfattande passagerartrafiken till sjöss utgörs av upphandlad trafik. Kollektivtrafik till sjöss bedrivs i störst omfattning i Stockholms län och Västra Götalands län även om det förekommer sådan trafik i begränsad omfattning i en del andra län. I Stockholm bedrivs av landstinget subventionerad kollektivtrafik till sjöss parallellt med helt kommersiell skärgårdstrafik.

I Västra Götalands län är det Västtrafik som upphandlar kollektivtrafiken i skärgården. Den kommersiella trafiken har här inte fått möjlighet att etablera sig parallellt med den upphandlade. Styröbolaget är den dominerande aktören i Västra Götaland och i Stockholm är det Waxholmsbolaget som bedriver trafik med subvention och Strömmabolaget som driver helt kommersiell trafik med tyngdpunkt på turisttrafik under sommarsäsongen.

## Marknaden för färdtjänst och skolskjuts

Omkring 290 000 grundskoleelever åker dagligen skolskjuts till och från skolan. Skolskjutsningen sker antingen genom den ordinarie linjetrafiken eller genom särskilt anordnade skolskjutsar. Någon fördelning mellan allmän och särskilt anordnad skolskjuts finns dock inte.<sup>2</sup>

Omkring 360 000 personer har tillstånd att åka färdtjänst och de gör tillsammans cirka 12 miljoner resor per år. Antalet resor har sjunkit betydligt under senare år som en följd av att kollektivtrafiken och den fysiska miljön har blivit mer tillgänglig för funktionshindrade.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Källa: Sveriges kommuner och landstings webbsida.

<sup>3</sup> Källa: Sveriges kommuner och landstings webbsida.

## 4 Gällande rätt

### 4.1 Lagen (1997: 734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik

I lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik finns de grundläggande bestämmelserna om den allmänna kollektivtrafiken.

Av 1 § framgår att det i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter för att främja en tillfredställande trafikförsörjning. Det framgår vidare att de länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafik huvudman. De länstrafikansvariga ansvarar enligt andra stycket också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst (se avsnitt 4.6) och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst (se avsnitt 4.7) i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till trafik huvudmannen i länet.

Trafik huvudmannen ska enligt 2 § verka för att transporter som avses i 1 § första stycket ska vara tillgängliga för funktionshindrade.

Av 3 § framgår att trafik huvudmannen ska ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredställande taxiförsörjning.

Landstinget och kommunerna i länet är enligt 4 § gemensamt länstrafikansvariga. Vidare framgår att i Stockholms län är landstinget länstrafikansvarigt och i Gotlands län är kommunen länstrafikansvarig, samt att landstinget och kommunerna i övriga län kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska vara länstrafikansvariga.

Ett landsting eller en kommun som ensamt är länstrafikansvarigt ska enligt 5 § också vara trafik huvudman. I övriga fall ska trafik huvudmannen vara ett kommunalförbund. Det framgår emellertid vidare att om de som är länstrafikansvariga är överens får trafik huvudmannen istället vara ett aktiebolag som har bildats för



ändamålet och i vilket de länstrafikansvariga ska inneha samtliga aktier.

Omfattningen av trafik som avses i 1 § första stycket och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik ska enligt 6 § första stycket anges i en trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen årligen antar efter samråd med de som är länstrafikansvariga. I planen ska det tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken. Av andra stycket framgår att omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksfärdtjänst och grunderna för prissättning för resor med sådan trafik ska anges i en trafikförsörjningsplan som kommunen årligen antar efter samråd med trafikhuvudmannen och landstinget i länet. I tredje stycket anges att om en kommun har överlåtit sina uppgifter enligt lagen om färdtjänst eller lagen om riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen ska trafikhuvudmannens trafikförsörjningsplan även omfatta resor enligt dessa lagar. I trafikförsörjningsplanerna ska det enligt fjärde stycket även redogöras för miljöskyddande åtgärder.

Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får trafikhuvudmannen enligt 7 § första stycket upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. När en kommun, ett landsting eller en trafikhuvudman upphandlar taxitjänster får man även enligt andra stycket beakta åtaganden av anbudsgivaren att hålla en godtaxiservice för allmänheten.

Regeringen får efter framställning av en trafikhuvudman, ett landsting eller en kommun enligt 8 § meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan trafikhuvudmän i olika län

## 4.2 Kommunallagen (1991:900)

Sverige är enligt 1 kap. 1 § indelat i kommuner och landsting.

Av 1 kap. 4 § första stycket framgår att medlem av en kommun är den som är folkbokförd i kommunen, äger fast egendom i kommunen eller är taxerad till kommunalskatt där. Vidare framgår av andra stycket att medlem av ett landsting är den som är medlem av en kommun inom landstinget.

Kommuner och landsting får enligt 2 kap. 1 § 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 kap. 5 § framgår att om kommunernas och landstingens rätt att meddela föreskrifter och att för skötseln av sina uppgifter ta ut skatt finns det föreskrifter i regeringsformen.

Kommuner och landsting får enligt 2 kap. 7 § driva näringsverksamhet, om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget.

Kommuner och landsting får enligt 3 kap. 16 § första stycket, efter beslut av fullmäktige, lämna över vården av en kommunal angelägenhet, för vars handhavande särskild ordning inte föreskrivits, till ett aktiebolag, ett handelsbolag, en ekonomisk förening, en ideell förening, en stiftelse eller en enskild individ. Av andra stycket framgår att vården av en angelägenhet som innefattar myndighetsutövning enligt 11 kap. 6 § regeringsformen endast får överlämnas om det finns stöd för det i lag.

Av 3 kap. 20 § första stycket framgår att kommuner och landsting får bilda kommunalförbund och överlämna vården av kommunala angelägenheter till sådana förbund.

### **4.3 Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.**

Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. gäller enligt 1 § första stycket för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Av andra stycket framgår att i de fall då trafiken organiseras av en trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande huvudmannen, även om denne inte själv utför trafiken.

Transportören ska enligt 2 § ha ett system för att lämna ersättning till passagerare som drabbas av förseningar eller andra störningar i trafiken.

Transportören har enligt 3 § första stycket en allmän skyldighet att lämna tydlig och tillförlitlig information om sina transporttjänster och om sitt ersättningsystem enligt 2 §. Till den som vill köpa en enskild resa ska transportören enligt andra stycket lämna information om resans pris, avgångs- och ankomsttid, sitt ersätt-

ningssystem och vem som ska utföra transporten eller en del av den, om denne är någon annan än den som säljer transporten. Av tredje stycket framgår att vid behov ska transportören också lämna information om möjligheterna för en funktionshindrad person att genomföra en viss resa. Resenären ska även enligt fjärde stycket på begäran ges en utskrift av informationen enligt andra stycket.

Om det uppstår en försening eller annan störning i trafiken ska transportören enligt 4 § snarast möjligt lämna information om förseningens eller störningens orsak, varaktighet och konsekvenser.

#### **4.4 Lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik**

I denna lag finns bestämmelser om handikappanpassning av kollektivtrafik.

Av 1 § framgår att med kollektivtrafik avses i lagen sådan trafik för personbefordran som tillhandahålls allmänheten mot ersättning.

Den som har tillsyn över kollektivtrafik och den som utövar sådan trafik ska enligt 2 § första stycket se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. Därvid ska enligt andra stycket funktionshindrades särskilda behov beaktas när kollektivtrafik planeras och genomförs. Enligt tredje stycket ska de färdmedel som används så långt som möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder.

#### **4.5 Förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik**

Handikappanpassningen av kollektivtrafiken ska enligt 2 § ske i den takt och omfattning som bedöms skälig med hänsyn till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna hos dem som utövar trafiken.

Av 3 § framgår att vid anpassningen ska hänsyn tas till de särskilda förhållandena för kollektivtrafiken i tätortsområden. Vidare ska särskilt beaktas att kraven på säkerhet för resenärer och övriga berörda tillgodoses.

Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsverket ska vart och ett inom sitt område enligt 4 § initiera, planera och följa

upp anpassningen. Rikstrafiken ska verka för att anpassningen samordnas.

#### 4.6 Lagen (1997:736) om färdtjänst

Denna lag gäller särskilt anordnade transporter för personer med funktionshinder.

Varje kommun ansvarar, såvitt gäller kommuninvånarna, enligt 3 § för att färdtjänst av god kvalitet anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Det framgår vidare att en kommun för sina kommuninvånare får anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Av 4 § framgår bland annat att kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till trafikhuvudmannen i länet. Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en trafikhuvudman ansvarar trafikhuvudmannen enligt 5 § för kommuninvånarna på samma sätt som kommunen gör enligt 3 §.

Färdtjänst får enligt 6 § första stycket anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det. Av andra stycket framgår att frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen – tillståndsgivaren.

För resor med färdtjänst får tillståndsgivaren enligt 10 § ta ut en avgift. Grunderna för denna avgift bestäms enligt 11 § första, andra och tredje styckena. Avgifterna ska enligt fjärde stycket vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

#### 4.7 Lagen (1997:735) om riksfärdtjänst

En kommun ska på de villkor som anges i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst lämna ersättning för reskostnader för personer som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste resa på ett särskilt kostsamt sätt.

Av 3 § framgår bland annat att kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de länstrafikansvariga, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till trafikhuvudmannen i länet. Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag.

Riksfärdtjänst får enligt 4 § första stycket anlitas av den som efter ansökan har fått tillstånd till det. Av andra stycket framgår att frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till trafikhuvudmannen i länet, av trafikhuvudmannen – tillståndsgivaren.

Vid resa med riksfärdtjänst ska den som fått tillstånd till riksfärdtjänst, tillståndshavare, enligt 8 § första stycket betala en avgift, egenavgift, som motsvarar normala reskostnader med allmänna färdmedel. Av andra stycket framgår att ersättning för en riksfärdtjänstresa lämnas med ett belopp som motsvarar skillnaden mellan reskostnaden och egenavgiften. Vidare framgår bland annat att ersättning betalas till den som utfört transporten eller till den som betalt transporten, samt att beslut om ersättning meddelas av tillståndsgivaren.

#### **4.8 Lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor**

Landsting och kommuner som inte tillhör något landsting (sjukvårdshuvudmän) ska, i fråga om personer som omfattas av sjukförsäkring enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring, lämna ersättning för resekostnader i samband med i 1 § uppräknad hälso- och sjukvård.

Av 2 § framgår att resekostnadsersättning enligt 1 § beräknas enligt de grunder som sjukvårdshuvudmannen bestämmer.

Frågor om resekostnadsersättning enligt denna lag prövas, efter ansökan om sådan ersättning, enligt 3 § av den sjukvårdshuvudman inom vars område sökanden är bosatt. Ersättningen betalas av sjukvårdshuvudmannen.

## 4.9 Skollagen (1985:1100)

Av 4 kap. 7 § första stycket framgår bland annat att hemkommunen är skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet. Hemkommunens skyldighet omfattar enligt tredje stycket inte sådana elever som väljer att gå i en annan grundskola än den som kommunen annars skulle ha placerat dem i om något önskemål om en viss skola inte framställts. Denna skyldighet omfattar inte heller en elev för vars grundskoleutbildning kommunen inte är skyldig att sörja för men som med hänsyn till sina personliga förhållanden har särskilda skäl att få gå i den kommunens grundskola. Slutligen är hemkommunen inte skyldig att sörja för att det anordnas kostnadsfri skolskjuts för, en elev som kommunen under vissa i lagen angivna förutsättningar valt att ta emot efter önskemål från vårdnadshavare.

## 4.10 Lagen (1991:1110) om kommunernas skyldighet att svara för vissa elevresor

Till gymnasieelever som har mer än 6 km mellan bostad och skola samt erhåller studiebidrag ska kommunen enligt 2 § betala ut reseersättning i form av kontanter eller busskort.

## 4.11 Förordning (1970:340) om skolskjutsning

Med skolskjutsning avses enligt 1 § sådan befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och ej är av tillfällig natur.

Skolskjutsning ska med avseende på tidsplaner och färdvägar enligt 2 § ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses.

När ett fordon används för skolskjutsning ska det enligt 5 § vara försett med en skylt eller liknande som visar fordonets användning. Vidare ska dörrar på vänster sida av fordonet vid skolskjutsning inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare. Av andra

stycket framgår att fordon som inte uppfyller kraven i första stycket i undantagsfall får användas för skolskjutsning.

#### 4.12 Yrkestrafiklagen (1998:490)

Denna lag gäller yrkesmässig trafik, varmed avses sådan trafik som bedrivs med personbilar, lastbilar, bussar, terrängmotorfordon eller traktorer med tillkopplade släpfordon (traktortåg) och som innebär att fordon och förare mot betalning ställs till allmänhetens förfogande för transporter av personer eller gods.

Yrkesmässigtrafik kan enligt 1 kap. 3 § bedrivs som linjetrafik, taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik. Linjetrafik är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter som är tidtabellsbunden och där ersättning bestäms särskilt för varje passagerare för sig. En förutsättning är vidare att trafiken inte ingår som ett led i ett sammanhängande arrangemang, där huvudsyftet är ett annat än själva transporten. Taxitrafik definieras som sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med personbil eller lättlastbil som inte är linjetrafik. Beställningstrafik med buss är sådan yrkesmässig trafik för persontransporter med buss, tung lastbil, terrängmotorfordon eller traktortåg som inte är linjetrafik. Godstrafik är sådan yrkesmässig trafik som avser transport av gods.

Yrkesmässig trafik får enligt 2 kap. 1 § första stycket drivas endast av den som har trafiktillstånd. Av andra stycket framgår att en trafikhuvudman utan särskilt tillstånd inom länet får driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Vidare får trafikhuvudmannen anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Av 2 kap. 2 § första stycket 1 framgår att frågor om trafiktillstånd prövas, om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd. Om sökanden eller innehavaren är en juridisk person, varmed avses även offentlighetsrättsliga juridiska personer såsom staten, en kommun, ett kommunalförbund eller ett landsting, prövas frågor om trafiktillstånd enligt 2 punkten av länsstyrelsen i det län där företagets eller verksamhetens ledning finns. Om sökanden eller innehavaren är en fysisk person som inte är folkbokförd i Sverige eller en juridisk person vars ledning finns utanför Sverige, prövas sådana frågor enligt andra stycket av Länsstyrelsen i Stockholms län. Enligt fjärde

stycket prövar Vägverket frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

Trafiktillstånd får enligt 2 kap. 5 § endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Bestämmelser som närmare behandlar vad som avses med yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende finns i 2 kap. 8–11 §§.

Tillstånd till linjetrafik får enligt 2 kap. 16 § första stycket inte ges, om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för att driva trafik enligt 1 § andra stycket (då trafikhuvudmannen utan trafiktillstånd driver trafik) eller sådan järnvägstrafik i länet där trafikhuvudmannen har trafikeringsrätten. Vidare framgår att tillstånd dock alltid får ges om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås. Tillstånd får enligt andra stycket förenas med villkor som är ägnade att motverka sådan skada som avses i första stycket. Sådana villkor får endast meddelas i samband med att tillstånd ges eller omprövas enligt 17 §.

Tillståndets fortsatta giltighet kan enligt 2 kap. 17 § första stycket prövas på nytt enligt 16 § första stycket när 10 år har förflutit efter det att det meddelades och därefter vart tionde år. Prövningen ska göras endast om den begärs av någon som är trafikhuvudman och som berörs av linjetrafiken. Av andra stycket framgår att en sådan begäran får ges in till prövningsmyndigheten tidigast två år och senast ett år före utgången av den löpande tioårsperioden.

Den som har tillstånd till persontransporter får enligt 2 kap. 18 § även frakta gods med fordon som tillståndet avser.

Lagen behandlar även bland annat frågor om taxiförläggning, återkallelse av tillstånd och taxiförläggning samt straffbestämmelser.

#### **4.13 Järnvägslagen (2004:519)**

Lagen gäller järnvägsinfrastruktur och järnvägsfordon samt utförande och organisation av järnvägstrafik.

Den myndighet som regeringen bestämmer (Transportstyrelsen) ska enligt 1 kap. 3 § pröva ansökningar om tillstånd och utöva tillsyn enligt denna lag och enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen.



Infrastrukturförvaltaren är enligt 1 kap. 4 § den som förvaltar järnvägsinfrastrukturen och driver anläggningar som hör till infrastrukturen. Järnvägsföretag är den som med stöd av licens eller särskilt tillstånd tillhandahåller dragkraft och utför järnvägstrafik. Det framgår vidare att tågläge innebär 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 definieras som en plan över användning av järnvägsinfrastruktur under en viss angiven period.

För att utföra järnvägstrafik krävs enligt 3 kap. 1 § antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller, i fall som avses i 4 §, särskilt tillstånd.

Licens ska enligt 3 kap. 2 § första stycket beviljas den som avser att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, har hemvist eller säte i Sverige, med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att tillhandahålla dragkraft och utföra järnvägstrafik, samt genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik. Licens eller annat motsvarande tillstånd utfärdat i en annan stat inom EES eller i Schweiz gäller enligt andra stycket i Sverige.

Bestämmelser om under vilka förutsättningar säkerhetsintyg ska beviljas järnvägsföretag finns i 3 kap. 3 §.

Särskilt tillstånd får enligt 3 kap. 4 § första stycket bland annat beviljas den som avser att inom landet utföra endast persontrafik på lokal eller regional fristående järnvägsinfrastruktur och regionala godstransporter. Sådant tillstånd ska enligt andra stycket endast beviljas den som uppfyller de krav som anges i 2 § första stycket och 3 § första stycket. Kraven får vidare dock anpassas till verksamhetens art och omfattning.

I 3 kap. 9 § finns bestämmelser om villkor, giltighetstid och omprövning av tillstånd.

Regeringen meddelar enligt 5 kap. 1 § första stycket föreskrifter om vem som, utöver vad som anges i 2 § (internationell sammanlutning av järnvägsföretag), har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. I fråga om andra järnvägsnät bestämmer enligt andra stycket infrastrukturförvaltaren vem som, utöver vad som anges i 2 §, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltaren råder över.

Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan enligt 6 kap. 7 § första stycket ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet.

Infrastrukturförvaltaren ska enligt 6 kap. 9 § första stycket bland annat ta fram ett förslag till tågplan med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. Enligt andra stycket ska infrastrukturförvaltaren i så stor utsträckning som möjligt tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet samt beakta den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökanden.

Ett tågläge ska enligt 6 kap. 19 § första stycket tilldelas för en tågplanperiod i taget och den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det.

I samband med tilldelning av ett tågläge ska järnvägsföretaget eller den som har auktorisation enligt 3 kap. 5 § och infrastrukturförvaltaren enligt 6 kap. 22 § första stycket ingå de avtal av administrativ, teknisk och ekonomisk natur som behövs för utnyttjande av tågläget (trafikeringsavtal). Det framgår vidare att avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande. Av andra stycket framgår att järnvägstrafik inte får utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

Lagen innehåller även bestämmelser om säkerhet, tillsyn och straff.

#### **4.14 Järnvägsförordningen (2004:526)**

Transportstyrelsen är enligt 1 kap. 2 § tillsynsmyndighet enligt järnvägslagen (2004:519).

Transportstyrelsen ska enligt 3 kap. 1 § meddela ett beslut om licens enligt 3 kap. 2 § järnvägslagen så snart som möjligt, dock senast tre månader efter det att en fullständig ansökan getts in.

Av 3 kap. 7 § framgår att Transportstyrelsen ska meddela ett beslut om säkerhetsintyg enligt 3 kap. 3 § järnvägslagen eller säkerhetstillstånd enligt 3 kap. 7 § järnvägslagen så snart som möjligt, dock senast fyra månader efter det att en fullständig ansökan getts in.

SJ AB har enligt 4 kap. 1 § första stycket rätt att utföra och organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Rikstrafiken har enligt 4 kap. 2 § rätt att organisera persontrafik som ska upphandlas enligt 5 § på järnvägsnät som förvaltas av staten.

En trafikhuvudman har enligt 4 kap. 3 § första stycket rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Det framgår vidare att regeringen får besluta att en trafikhuvudman även får utföra och organisera persontrafik i angränsande län om det kan antas dels att den lokala och regionala trafiken därigenom skulle förbättras för trafikanterna, dels att detta inte skulle leda till ett mindre effektivt totalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen.

Om SJ AB eller trafikhuvudmännen inte ansöker om infrastrukturkapacitet för persontrafik på en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får regeringen enligt 4 kap. 4 § första stycket besluta att annan får utföra och organisera persontrafik på denna del.

Regeringen kan enligt 4 kap. 5 § första stycket besluta att sådan persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten, som inte är lokal eller regional och för vilket det saknas förutsättningar för kommersiell drift, ska upphandlas. Det framgår vidare att när ett avtal om upphandlad persontrafik upphör att gälla avgör regeringen om trafiken ska upphandlas på nytt.

#### **4.15 Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg**

Denna lag gäller säkerheten vid tunnelbana och spårväg.

Spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet får enligt 4 § första stycket drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd får enligt andra stycket beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden av betydelse kan anses uppfylla kraven i denna lag och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillståndsmyndigheten (Transportstyrelsen) får enligt tredje stycke anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

Frågor om tillstånd att driva spåranläggningar eller spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet prövas enligt 5 § av tillsynsmyndigheten.

Lagen innehåller även bestämmelser om bland annat återkallelse av tillstånd, säkerhet, tillsyn och straffbestämmelser.

#### **4.16 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70**

##### **Syfte och tillämpningsområde, artikel 1**

Förordningen reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa 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. Syftet med antagandet av förordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för allmän trafikplikt. Skälet härtill är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

Denna förordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt, och på väg.

##### **Definitioner, artikel 2**

I artikel 2.a definieras kollektivtrafik som persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten förlöpande och utan diskriminering. Allmän trafikplikt benämns i punkten e som ett 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. Ensamrätt definieras i punkten f som ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra företag har en sådan rätt. Av punkten g framgår att ersättning för allmän trafik innebär 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. Med direkttilldelning menas enligt punkten h tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande. Avtal om allmän trafik innebär enligt punkten i 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. Allmänna bestämmelser definieras i punkten l som en åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.

### **Avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser, artikel 3**

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. Skälet till varför denna skyldighet infördes var att man ville öka öppenheten och insynen. Avtalets form och benämning kan enligt reciten till förordningen variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.

Om den behöriga lokala myndigheten i den allmänna trafikplikten vill fastställa en högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare omfattas denna taxa av allmänna bestämmelser. Ett eventuellt fastställande av en högsta taxa ska framgå av trafikförklaringen. Den behöriga myndigheten ska i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan till förordningen ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor. Dessa villkor ska fastställas i allmänna bestämmelser på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks.

Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna från 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.

#### **Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser, artikel 4**

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 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 driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska även fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljning ska fördelas mellan kollektivtrafikföretaget och den behöriga myndigheten.

Genom att i avtalet om allmän trafik fastställa arten av allmän trafikplikt och metoder för beräkning av ersättning sörjer man inom EU för att principen om insyn, principen om likabehandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen tillämpas.

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 spårburet transportsätt. En begränsning av avtalens längd motiveras i reciten till förordningen med att avtal som har för lång löptid kan leda till en onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets posi-

tiva effekter. För att minimera snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet har avtal om allmän trafik därför tidsbegränsats.

När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer, ska dessa normer enligt förordningen anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik. Skälet härtill är att öka öppenheten och insynen.

I anbudshandlingar och avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas.

### **Tilldelning av avtal om allmän trafik, artikel 5**

Ett avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med bestämmelserna i EG-direktiven om offentlig upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster<sup>1</sup> om det rör sig om ett kontrakt. Ett avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med förordningen om det rör sig om en koncession<sup>2</sup>.

Förordningen grundas på neutralitetsprincipen i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i EG-fördraget, principen om medlemsstaternas rätt att fritt utforma tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i EG-fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i EG-fördraget. Av reciten till förordningen framgår det därför att det ur gemenskapsrättslig synvinkel inte har någon betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Gemenskapen har i förordningen strävat efter större smidighet. Detta märks framförallt genom att de behöriga myndigheterna har fritt val att organisera kollektivtrafiken genom att antingen utlysa ett anbuds-förfarande eller själva eller genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafiktjänster.

Enligt förordningen får alltså behöriga lokala myndigheter, om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning, besluta att själva

---

<sup>1</sup> 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 (försörjningsdirektivet). I Sverige har direktivet införlivats genom lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

<sup>2</sup> Koncession är ett kontrakt som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten, det vill säga att kontraktet medför en risk för kollektivtrafikföretagen.

tillhandahålla kollektivtrafik eller genom direkttilldelning<sup>3</sup> av avtal om allmän trafik uppdras åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. Enligt rådets gemensamma ståndpunkt<sup>4</sup> innebär denna bestämmelse att medlemsstaterna erkänner det nationella ansvaret för organisationen av kollektivtrafiken och att dessa behåller befogenheten att genom lag förbjuda lokala myndigheter att använda sig av möjligheten att direkttilldela kontrakt om allmänna tjänster på sitt territorium.

Villkoret för att en behörig lokal myndighet ska få direkttilldela ett avtal om allmän trafik 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. Det är emellertid enligt förordningen acceptabelt att utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet sträcker sig in på angränsande behöriga lokala myndigheters territorium.

Det interna företaget får inte heller delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium. Skälet härtill är att man vill undvika en snedvridning av konkurrensen.

Ett internt företag får emellertid delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden två år innan företagets direkttilldelade avtal om allmän trafik löper ut. Detta gäller under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företags avtal ska underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat avtal om allmän trafik.

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. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med

---

<sup>3</sup> Med direkttilldelning menas tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.

<sup>4</sup> Gemensam ståndpunkt (EG) nr 2/2007 av den 11 december 2006 antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.



nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

I motiven till kommissionens förslag till förordning<sup>5</sup> anges att förordningen ger myndigheterna större möjligheter att i detalj bestämma hur anbudsinfordringarna ska gå till. Förordningen omfattar därför inte någon förteckning över kriterier som de behöriga myndigheterna måste uppfylla vid tilldelning av avtal om allmän trafik.

Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning är de behöriga myndigheterna undantagna från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning 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 avtal med ett företag som bedriver trafik med högst 23 fordon höjs dessa tröskelvärden.

Av reciten till förordningen framgår att de behöriga myndigheterna vid risk för trafikavbrott bör kunna vidta kortfristiga nödgärder i avvaktan på att ett kontrakt om allmänna tjänster tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning. Berörda myndigheter får vidta nödgärder vid trafikstörningar eller vid överhängande risk för sådana. När myndigheterna vidtar nödgärder är de undantagna från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning av avtal om allmän trafik. En direkttilldelning, en utvidgning av ett kontrakt om allmänna tjänster eller ett åläggande om ett sådant kontrakt som nödgärd får inte överstiga två år.

Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning är de behöriga myndigheterna undantagna från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägs-transport med undantag av tunnelbana och spårvagnar.

## Ersättning för allmän trafik, artikel 6

Ersättning för allmännyttiga tjänster kan vara nödvändig för att kollektivtrafikföretagen ska kunna bedriva kollektivtrafik. Sådan ersättning måste enligt artikel 73 i fördraget syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster av allmänt intresse och ersättningen får inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostna-

---

<sup>5</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg /\* KOM/2005/0319 slutlig - COD 2000/0212 \*/

derna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.

Dessutom ska all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats som en nödgärd, ett avtal om mindre värde, eller avseende järnvägstrafik stämma överens med bestämmelserna i bilagan till förordningen.

### **Offentliggörande, artikel 7**

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, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering. Den ska även ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

Varje berörd myndighet ska även se till att den berörda myndighetens namn och adress, planerad tilldelningsmetod, samt tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds, respektive innan ett avtal direktutdelas. Avtal som rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år behöver inte offentliggöras. Om denna information ändras efter offentliggörandet är medlemsstaterna skyldiga att snarast möjligt offentliggöra rättelsen av rapporten. Detta gäller inte för avtal som direkttilldelats som en nödgärd. På begäran av en berörd part ska de behöriga myndigheterna redogöra för skälen för sitt beslut angående direkttilldelningen av ett avtal om allmän trafik.

### **Förenlighet med fördraget, artikel 9**

Ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med denna förordning eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser (se artikel 3.2 och 3) ska vara förenlig med den

gemensamma marknaden. Sådan ersättning ska vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.

#### 4.17 Luftfartslagen (1957:297)

Luftfart i Sverige får enligt 1 kap. 1 § äga rum bara på de villkor, som följer av denna lag, av bestämmelser som meddelats med stöd av denna lag eller av andra lagar eller förordningar.

Luftfart får enligt 1 kap. 2 § första stycket äga rum med svenska luftfartyg. Med luftfartyg som har nationalitet i en annan stat får luftfart äga rum endast om det har träffats ett avtal med den andra staten om rätt till luftfart inom svenskt område. Av andra stycket framgår att regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer (Transportstyrelsen) får, om det finns särskilda skäl, medge att luftfart äger rum även med andra luftfartyg och bestämma på vilka villkor detta får ske.

Luftfart i förvärvssyfte får enligt 7 kap. 1 § första stycket inte utövas i Sverige utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Tillstånd får enligt 7 kap. 2 § första stycket bara beviljas om det inte möter hinder med hänsyn till det allmänna. Vid prövning av ansökan om tillstånd ska enligt andra stycket de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas.

Av 7 kap. 3 § framgår bland annat att tillstånd till luftfart i inrikestrafik får ges endast till svenska staten, svenska kommuner eller landsting, svenska medborgare eller dödsbon, svenska handelsbolag, som inte har någon utländsk bolagsman, svenska föreningar, samfund eller stiftelser, som inte har någon utländsk medborgare i styrelsen, eller ett svenskt aktiebolag, om aktierna i bolaget är ställda till viss man och till ett kapitalvärde och ett röstvärde av minst två tredjedelar ägs av någon som kan få tillstånd enligt denna paragraf.

När tillstånd meddelas får enligt 7 kap. 4 § villkor föreskrivas av för tillståndet.

Lagen innehåller även bestämmelser om bland annat återkallelse av tillstånd, flygplatser och registrering av luftfartyg.

#### **4.18 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen**

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>6</sup> reglerar utfärdandet av tillstånd för EG-lufttrafikföretag, deras rätt att utöva lufttrafik inom gemenskapen samt prissättningen av lufttrafik inom gemenskapen.

Operativ licens: definieras i artikel 2.1 som ett tillstånd, utfärdat av den behöriga tillståndsmyndigheten för ett företag, att tillhandahålla den lufttrafik som anges i den operativa licensen. EG-lufttrafikföretag: är enligt artikel 2.11 ett lufttrafikföretag med giltig operativ licens som utfärdats av en behörig tillståndsmyndighet i enlighet med förordningen. Trafikrättighet: definieras i artikel 2.14 som en rättighet att utöva lufttrafik mellan två flygplatser inom gemenskapen.

Av artikel 15.1 framgår att EG-lufttrafikföretag ska ha rätt att bedriva lufttrafik inom gemenskapen. Enligt artikel 15.2 får medlemsstaterna inte kräva någon form av tillstånd eller godkännande för ett EG-trafikföretags utövande av lufttrafik inom gemenskapen.

En medlemsstat får enligt artikel 16.1 inom sitt territorium införa allmän trafikplikt. Trafikplikten får införas på regelbunden lufttrafik mellan en flygplats i gemenskapen och en flygplats som betjänar ett ytterområde eller ett utvecklingsområde på dess territorium eller på en flyglinje med låg trafikintensitet till valfri flygplats på dess territorium, om flyglinjen anses väsentlig för den ekonomiska och sociala utvecklingen i den region som flygplatsen betjänar. Medlemsstaten måste innan den inför allmän trafikplikt samråda med andra berörda medlemsstater. Det framgår vidare av artikel 16.1 att medlemsstaten även måste meddela kommissionen, berörda flygplatser och de lufttrafikföretag som utövar lufttrafik på flyglinjen innan allmän trafikplikt får införas. Trafikplikten ska införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet, vilka lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen.

---

<sup>6</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

Normerna för den flyglinje som omfattas av den allmänna trafikplikten ska vidare fastställas på ett öppet och icke-diskriminerande sätt.

Av artikel 16.3 framgår att frågan om en planerad allmän trafikplikt är nödvändig och adekvat ska bedömas av medlemsstaterna med beaktande av följande kriterier;

- a) proportionaliteten mellan den planerade trafikplikten och den berörda regionens behov av ekonomisk utveckling,
- b) möjligheten att anlita andra transportsätt samt dessas ändamålsenlighet när det gäller att tillgodose de aktuella transportbehoven,
- c) de passagerarpriser och villkor som kan erbjudas kunderna, och
- d) det samlade resultatet av insatserna från alla lufttrafikföretag som utövar eller avser att utöva lufttrafik på flyglinjen.

När en medlemsstat vill införa allmän trafikplikt ska texten om det planerade införandet enligt artikel 16.4 som huvudregel offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.

Om inget EG-lufttrafikföretag utövar eller kan visa att det står i begrepp att utöva bärkraftig regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med den allmänna trafikplikt som gäller för flyglinjen får medlemsstaten enligt artikel 16.9 begränsa tillträde till den regelbundna lufttrafiken på den flyglinjen till endast ett EG-lufttrafikföretag för en period på högst fyra år, varefter situationen ska omprövas.

Rättigheten att utöva lufttrafik på flyglinjer ska enligt artikel 16.10 erbjudas genom offentligt anbudsförfarande.

Erbjudandet om att delta i anbudsförfarande ska enligt artikel 17.2 som huvudregel offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning. Erbjudandet ska enligt artikel 17.3 bland annat omfatta följande punkter:

- a) De normkrav som gäller för den allmänna trafikplikten.
- b) Regler för ändring och hävning av kontraktet, särskilt med hänsyn till oförutsedda förändringar.
- c) Kontraktets giltighetstid.
- d) Sanktioner om kontraktet inte uppfylls.
- e) Objektiva och öppet redovisade parametrar som ska användas som grundval för beräkning av eventuell ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt.

Tidsfristen för inlämnande av anbud får enligt artikel 17.4 inte vara kortare än två månader räknat från dagen för offentliggörandet.

Medlemsstaten kan enligt artikel 17.8 ge ersättning till ett lufttrafikföretag. Denna ersättning får inte överstiga det belopp som krävs för att täcka de nettokostnader som uppkommer vid fullgörandet av varje allmän trafikplikt, med hänsyn till lufttrafikföretagets intäkter i samband därmed samt till en rimlig vinst.

En medlemsstat får enligt artikel 21.1 avvisa, begränsa eller införa villkor för utövandet av trafikrättigheter för att lösa plötsligt uppkomna kortvariga problem som uppstått till följd av oförutsebara och oundvikliga omständigheter. Sådana åtgärder ska följa principerna om proportionalitet och öppenhet och ska grundas på objektiva och icke-diskriminerande kriterier.

#### **4.19 Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna – cabotageförordningen**

Frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom en medlemsstat (cabotage) gäller enligt artikel 1.1 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.

Sjötransporttjänster inom en medlemsstat (cabotage) innebär enligt artikel 2.1 sjötransporttjänster som normalt utförs mot ersättning. Av punkten 3 framgår att 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. Det framgår vidare att ett avtal om allmän trafik i synnerhet kan innefatta transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet. Avtalen innefattar även i synnerhet, särskilda transporttjänster, transporttjänster med speciella tariffer och villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare och vissa sträckor, samt anpassning av tjänsterna till verkliga behov. Förpliktelser vid allmän trafik definieras enligt punkten 4 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.

En medlemsstat får enligt artikel 4.1 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 cabotagetjänster. Det framgår vidare att 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. När de ålägger rederier förpliktelser vid allmän trafik ska medlemsstaterna enligt punkten 2 begränsa sig till krav om vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyg.

#### **4.20 Lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster**

Denna lag gäller för upphandling av varor och tjänster för verksamhet bland annat inom området transporter.

Med upphandlande enheter avses i denna lag enligt 2 kap. 20 § första stycket dels upphandlande myndigheter dels sådana företag som en upphandlande myndighet kan utöva ett bestämmande inflytande över, eller som bedriver verksamhet som omfattas av lagens tillämpningsområde med stöd av en särskild rättighet eller ensamrätt. Av andra stycket framgår vad som avses med bestämmande inflytande och av tredje stycket vad som avses med särskild rättighet eller ensamrätt.

Av 1 kap. 8 § första stycket framgår att en verksamhet omfattas av denna lag om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. Ett nät för transporttjänster ska enligt andra stycket anses finnas om tjänsten tillhandahålls enligt villkor som fastställts av en behörig myndighet och som avser linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden.

Denna lag gäller enligt 1 kap. 11 § inte vid tilldelning av bl.a. tjänstekoncessioner som beviljas för sådan verksamhet som omfattas av lagens tillämpningsområde.

Med tjänstekontrakt avses enligt 2 kap. 19 § första stycket bland annat ett kontrakt som gäller utförande av tjänster avseende landtransport, flygtransport av passagerare och gods, järnvägs-transport samt sjötransport.

Med tjänstekoncession avses enligt 2 kap. 18 § ett kontrakt av samma slag som ett tjänstekontrakt men som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten.

Lagen gäller enligt 1 kap. 22 § inte för upphandling som avser busstransportverksamhet enligt 8 § om verksamheten var undantagen från tillämpningsområdet för rådets direktiv 93/38/EEG av den 14 juni 1993 om samordning av upphandlingsförfarandet för enheter som har verksamhet inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2001/78/EG enligt dess artikel 2.4 och påbörjades senast den 30 april 2004. Bestämmelsen i direktivet innebär att busstransport som tillhandahålls i form av allmänna kommunikationer inte ska omfattas av direktivet, när andra företag fritt kan få tillhandahålla samma tjänster på samma villkor som upphandlande enheter.

Denna lag gäller enligt 1 kap. 23 § första stycket inte om det fastställts enligt det särskilda förfarande som anges i artikel 30 i 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, senast ändras genom kommissionens förordning (EG) nr 2083/25, att verksamheten är direkt konkurrensutsatt på marknader med fritt tillträde. Av andra stycket framgår att Europeiska gemenskapernas kommission efter begäran från en upphandlande enhet prövar om förutsättningarna enligt första stycket är uppfyllda för viss verksamhet.



## 5 Olika avtalsformer

Det offentliga har enligt 1 § lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ansvar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. I detta ansvar ligger en skyldighet att främja en tillfredställande trafikförsörjning. Det finns olika sätt för det offentliga att uppfylla detta ansvar. I dag tillförsäkrar trafikhuvudmannen trafikförsörjningen huvudsakligen genom att de ingår avtal med kollektivtrafikföretag om att företagen ska bedriva trafik. Avtal kan ingås i form av tjänstekontrakt eller tjänstekoncessioner. Nedan följer en redogörelse av dessa avtalsformer.

### **Tjänstekontrakt**

På den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden ingås i dag huvudsakligen tjänstekontrakt.

En verksamhet omfattas av lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen) om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana.

Trafikhuvudmannens uppgifter när det gäller den allmänna kollektivtrafiken består i att tillhandahålla eller driva ett offentligt transportnät. Tjänstekontrakt som ingås inom den allmänna kollektivtrafiken omfattas därför enligt 1 kap. 8 § av försörjningslagens bestämmelser.

Inom den särskilda kollektivtrafiken upphandlar trafikhuvudmannen transporter som endast är till för en viss grupp människor, till exempel färdtjänst och sjukresor. Dessa tjänstekontrakt omfattas därför istället av lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (den klassiska lagen).

Med tjänstekontrakt avses enligt försörjningslagen ett kontrakt som gäller utförande av tjänster avseende landtransport, flygtransport av passagerare och gods, järnvägstransport samt sjötransport. I den klassiska lagen definieras kontrakt på ett motsvarande sätt. Det som ofta benämns bruttoavtal är att betrakta som ett tjänstekontrakt.

Dessa kontrakt ingås enligt de upphandlingsförfaranden som följer av de båda lagarna. Upphandlingsförfarandena innebär sammanfattningsvis att trafikhuvudmannen infor drar anbud från kollektivtrafikföretagen. Som underlag för anbuds förfarandet utformar trafikhuvudmannen ett förfrågningsunderlag. I detta underlag ingår en uppdragsbeskrivning, kravspecifikation, utvärderingsgrund, utvärderingskriterier samt de kommersiella villkor som ska gälla under avtalsperioden. Anbudena utvärderas av trafikhuvudmannen och avtal ingås därefter med ett av företagen.

## Tjänstekoncession

Avtal kan även ingås i form av en koncession. En tjänstekoncession definieras enligt 2 kap. 18 § försörjningslagen som ett kontrakt av samma slag som ett tjänstekontrakt men som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av en rätt att utnyttja tjänsten.

Kommissionen har gett ut ett tolkningsmeddelande<sup>1</sup> om koncessioner. Enligt kommissionen rör det sig om en koncession, om tjänsteleverantören tar riskerna i samband med den tillhandahållna tjänsten och tar ut ersättning av användaren till exempel via avgifter. Tjänstekoncessioner kännetecknas enligt kommissionen vidare av att ansvaret för den tillhandahållna tjänsten överförs på koncessionshavaren. Enligt kommissionen kan en tjänstekoncession även vara föremål för särskilda eller exklusiva rättigheter.

Enligt 1 kap. 11 § försörjningslagen gäller emellertid inte denna lag vid tilldelning av tjänstekoncessioner.

De EG-rättsliga principerna om icke-diskriminering, lika-behandling, öppenhet och proportionalitet måste dock enligt EG-domstolens praxis<sup>2</sup> alltid iakttagas vid ett koncessionsförfarande.

---

<sup>1</sup> CELEX 32000Y0429(01).

<sup>2</sup> Mål C-324/98 Telaustria Verlags GmbH och Telefonadress GmbH mot Telekom Austria AG, i närvaro av: Herold Business Data AG, REG 2000 I – 10745, p. 60 och del av p. 2 samt punkt 3. Se även mål C-458/03 (Parking Brixen GmbH mot Gemeinde Brixen, Stadtwerke Brixen AG, REG 2005 I-00.

Av prop. 2006/07:128<sup>3</sup>, s. 138 framgår även att regeringen, mot bakgrund av EG-domstolens praxis, är av uppfattningen att de grundläggande principer för offentlig upphandling, som framgår av såväl EG-fördraget som försörjningslagen är tillämpliga vid upphandling av ett kontrakt avseende tjänstekoncessioner.

När det gäller tilldelning av avtal om allmän trafik i form av en tjänstekoncession avseende trafik med buss, tåg, spårväg och tunnelbana kommer dessa från och med 3 december 2009 att regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Det som ofta benämns nettoavtal är att betrakta som en koncession.

### Gränsdragning mellan ett kontrakt och en koncession

Gränsdragningsfrågan mellan vad som är ett tjänstekontrakt och vad som kan betraktas som en tjänstekoncession har behandlas av EG-domstolen i mål Parking Brixen<sup>4</sup>. Domstolen konstaterar i målet att ett krav för att ett avtal ska utgöra en tjänstekoncession och inte ett vanligt tjänstekontrakt är att leverantören tar en verksamhetsrisk för den verksamhet i vilken tjänsterna tillhandahålls till allmänheten. Någon betalning utgick inte i det aktuella fallet från den upphandlande enheten för uppdraget, som rörde ansvaret för en kommunal parkeringsplats. Leverantören fick i stället sin ersättning från avgifter som togs ut av allmänheten. EG-domstolen fann därför att avtalet var en tjänstekoncession.

---

<sup>3</sup> Ny lagstiftning om offentlig upphandling och upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster”.

<sup>4</sup> Mål C-458/03 Parking Brixen GmbH mot Gemeinde Brixen och Stadtwerke Brixen AG, REG 2005 I-00.

## 6 Internationell utblick

Vid en analys av hur kollektivtrafikmarknaderna är organiserade för regional och lokal kollektivtrafik i Europa kan jag konstatera att det i praktiken inte finns några förebilder till hur ett öppnare marknadstillträde kan utformas där resenären sätts i centrum. En ländervis sammanställning av rådande situation av busstrafikens reglering framgår av bilaga 7. Det land som har kommit längst i marknadsöppning är Storbritannien. Det land förutom Storbritannien som genomfört en omfattande avreglering av bussmarknaden är Nya Zeeland. En djupare analys av avregleringen av bussmarknaderna i dessa två länder finns därför i bilaga 7. Mot bakgrund av att Danmark, Norge och Finland är särskilt nämnda i mina direktiv har jag valt att närmare redogöra för organisation och reglering av kollektivtrafiken i dessa länder. Slutsatsen av min genomgång av situationen i de nordiska länderna är att inte heller där har dessa marknader öppnats i någon större utsträckning.

Schweiz framhålls av många trafikplanerare som ett föredöme inom kollektivtrafiken. Långsiktighet och stabilitet präglar kollektivtrafiksystemets utformning och förvaltning, liksom en stark central planering. Någon marknadsöppning i syfte att öka konkurrensen och låta resenärerna själva påverka systemet har dock inte genomförts varför jag valt att inte närmare studera organisation och reglering av marknaden där.

### 6.1 Danmark

Transportministeriet har det övergripande ansvaret för vägsektorn i Danmark. På regionalnivå ska varje regionsråd upprätta ett eller flera så kallade "trafikselskaber". Varje kommun ska delta i ett trafikselskab. Ett trafikselskab kan omfatta kommuner i två regioner, om regionerna gränsar mot varandra. Trafikselskabet finan-

sieras genom intäkter från försäljning av resekort och biljetter samt genom tillskott från de deltagande kommunerna och regionerna.

Ett trafikselskab har bland annat följande uppgifter inom sitt geografiska område:

- den allmänna kollektivtrafiken,
- fastställande av biljettpriser och betalsystem och
- organisering och planering den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Trafikselskabets uppgifter omfattar samarbete om kollektivtrafik som korsar gränsen mellan två trafikselskabers område. Efter avtal med en kommun eller en region kan trafikselskabet ta hand om uppgifter rörande inköp av trafik. Trafiken köps in genom traditionell upphandling linje för linje eller område för område. Trafikselskabet kan även efter avtal med en kommun överta uppgifter rörande driften av färjelinjer.

Trafikselskaberna ska samarbeta och skapa goda möjligheter för samordning av trafik från andra trafikselskaber och den trafik som bedrivs på kontrakt med staten. Transport- och energiministeriet kan fastställa regler för detta samarbete.

Transport- och energiministeriet utarbetar minst vart fjärde år en trafikplan för den järnvägstrafik som bedrivs på kontrakt med staten. Trafikplanen antas efter en dialog med trafikselskab och kommuner. I planen redogörs för statens prioriteringar. Planen ska bland annat innehålla upplysningar om de politiska och ekonomiska servicemålsättningarna för trafiken, samt en beskrivning av beslutade statliga projekt som berör kapaciteten på järnväg och samspelet med den existerande trafiken.

Trafikselskab ska minst vart fjärde år, med utgångspunkt i trafikplanen, utarbeta en plan för utbudet av trafik som trafikselskabet ansvarar för.

Ett företag som vill bedriva yrkesmässig personbefordran med buss måste ha ett tillstånd av Færdselsstyrelsen. För att få ett sådant tillstånd måste företaget uppfylla vissa villkor som rör yrkeskvalifikationer, ekonomi, skulder till allmänheten samt vandel och gott beteende.

Även tillstånd till kommersiell linjetrafik söks hos Færdselsstyrelsen. Tillståndet kan avse antingen långväga buss, trafik över mer än två trafikselskabs områden<sup>1</sup>, eller lokal och regional buss.

---

<sup>1</sup> Trafiken på Bornholm och Själland omfattas inte av denna huvudregel.

Alla företag som har tillstånd till att bedriva yrkesmässig personbefordran med buss kan ansöka om tillstånd till kommersiell linjetrafik. Vid tillståndsgivningen för långväga buss görs ingen bedömning av behovet av den ansökta trafiken. Ett tillstånd till lokal och regional linjetrafik med buss beviljas emellertid endast under förutsättning att linjesträckningen för den ansökta linjen inte omfattas av existerande offentligt finansierad trafik.

Det danska järnvägsnätet ägs till övervägande del av staten som upphandlar trafiken. De kontrakt som ingås är utformade som nettokontrakt.

Det finns emellertid 13 privat ägda järnvägar i Danmark.<sup>2</sup> Dessa ägs av aktiebolag i vilka trafikselskab äger cirka 90 procent av aktierna och 10 procent av aktierna ägs av privata aktörer. Trafikselskaben köper in trafik till järnvägarna. Det finansiella ansvaret för trafiken ligger på regionerna.

I Danmark har inte den lokala och regionala kollektivtrafiken öppnats upp för konkurrens.

## 6.2 Norge

Ansvaret för kollektivtrafiken är i Norge delat mellan staten, fylkeskommunerna och kommunerna. Staten har det överordnade ansvaret för den samlade transportpolitiken. Staten har ett särskilt ansvar för järnvägens infrastruktur, köp av olönsamma persontransporttjänster på järnväg samt luftfart och Hurtigruten.

Det är fylkeskommunerna och Oslo kommun som har ansvar för den lokala och regionala kollektivtrafiken i fylkena. Detta ansvar omfattar bland annat fastställande av utbudet av kollektivtrafik och biljettpriser samt skolskjuts och anpassad kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. Fylkeskommunen upphandlar<sup>3</sup> den trafik som fylket har ett behov av och är skyldig att erlagga ersättning härför till kollektivtrafikföretagen. Staten ger årligen ett finansiellt tillskott för att delvis täcka kostnaderna för kollektivtrafiken inom fylket.

Bestämmelser som reglerar tillståndsgivningen avseende yrkesmässig personbefordran med buss och linjetrafik finns i yrkestransportlagen, nr 45, från den 21 juni 2002.

---

<sup>2</sup> Uppgift från Transportministeriets hemsida.

<sup>3</sup> Detta regleras i forskrift om anbud i lokal rutetransport.

Staten har det överordnade tillståndsgivningsansvaret för linjetrafik avseende riksvägfärjor och den långväga busstrafiken (trafik som korsar ett eller flera fylken). Detta ansvar är delegerat till Vegdirektoratet och fylkeskommunerna, med undantag för Hurtigruten.

Fylkeskommunerna har ansvaret för tillståndsgivningen avseende yrkesmässig personbefordran med buss och linjetrafik inom fylkets gränser. För att erhålla tillstånd till yrkesmässig personbefordran med buss (turvognløyve) krävs god vandel, tillfredställande ekonomisk förmåga och tillräcklig yrkesmässig kompetens. Den som vill köra linjetrafik (ruteløyve) måste ha ett turvognløyve. Ett ruteløyve ges endast om det finns ett behov av den ansökta trafiken i fylket. Detta gäller både buss och färja.

Statens jernbanetilsyn har ansvar för säkerheten på de olika delarna av järnvägsverksamheten, ger tillåtelse till järnvägsverksamhet samt godkänner spår och rullande material.

Samferdselsdepartementet köper persontransporttjänster med tåg från NSB. Nya ramavtal för perioden 2007–2010 ingicks den 22 januari 2007 samtidigt som avtalen för 2007 ingicks.

Inte heller i Norge är den lokala och regionala trafiken avreglerad.

### 6.3 Finland

Planerings- och utvecklingsansvaret för kollektivtrafiken ligger hos de finska myndigheterna. Kommunikationsministeriet ansvarar nationellt för kollektivtrafiken och kommunerna har till uppgift att fastställa servicenivån på kollektivtrafiken inom sitt område.

I lagen (343/1991) och förordningen (666/1994) om tillståndspliktig persontrafik på väg finns bestämmelser som reglerar kollektivtrafiken.

För att få bedriva persontransport på väg med motorfordon mot ersättning ska kollektivtrafikföretaget ha *trafiktillstånd* för kollektivtrafik. Trafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen i det län där sökanden har sin hemort. Kollektivtrafiktrafiktillstånd beviljas en sökande som är solvent, har gott anseende och är yrkesskicklig. Sökanden ska även vara lämpad att bedriva persontrafik och råda över sig själv och sin egendom. En sökande ska även visa att han har tillräckliga ekonomiska resurser att inleda trafikverksamheten och sköta trafiken på ändamålsenligt sätt.

Kollektivtrafik kan antingen bedrivas i form av *linjetrafik* eller *köptrafik*. Tillstånd till *linjetrafik* kan beviljas en sökande som innehar trafiktillstånd för kollektivtrafik. Vid beviljande av linjetrafiktillståndet ska framför allt beaktas efterfrågan på trafiktjänsten, befintliga trafiktjänster, även köptrafik, behoven av att ordna persontrafik i kommunerna samt lönsamheten och ändamålsenligheten hos den trafik som ansökan gäller. Linjetrafiktillstånd beviljas av länsstyrelsen. Om linjen sträcker sig över fler än ett länsområde, beviljas tillståndet av den länsstyrelse på vars område den största delen av linjen finns. Den linje som ska trafikeras fastställs av trafiktillståndsmyndigheten. Linjetrafiken finansieras med biljettintäkter.

Eftersom linjetrafik finansieras av biljettintäkter är målet att kollektivtrafikföretagen ska sköta största delen av kollektivtrafiken i denna form. Om inte all trafik som anses vara viktig för samhället kommer tillstånd genom linjetrafik kan länsstyrelsen eller kommunen köpa – upphandla – sådan trafik. För att få bedriva *köptrafik* måste ett kollektivtrafikföretag inneha ett kollektivtrafiktillstånd eller ett taxitillstånd. Villkoren för köptrafik framgår av det avtal om köp av tjänster som kollektivtrafikföretaget har ingått med en kommun, en samkommun, huvudstadsregionens samarbetsdelegation, trafikministeriet eller länsstyrelsen. Vid anskaffning av köptrafiktjänster ska myndigheterna följa bestämmelserna om offentlig upphandling och upphandla trafiken i en konkurrensutsatt ”anbudstävling”. Eftersom målet är att kollektivtrafikföretagen ska sköta största delen av kollektivtrafiken i form av linjetrafik ger länsstyrelsen, innan en ny offertrunda ordnas, kollektivtrafikföretagen möjlighet att ansöka om att få köra sådana turer som tidigare körts som köptrafik som linjetrafik.

Det är till stor del privata företag som producerar kollektivtrafik. Även myndigheterna kan producera trafiken och kommunerna kan vid behov samarbeta med varandra antingen när de producerar eller anskaffar kollektivtrafiktjänster.

Fri prissättning råder inom kollektivtrafiken. Kommuner och samkommuner har emellertid rätt att med kollektivtrafikföretagen avtala om priserna på region- och kommunbiljetter när kommuner eller staten finansierar rabatter på dessa biljetter.

Kommunikationsministeriet har det huvudsakliga ansvaret för den riksomfattande planeringen och styrningen av samordningen mellan allmän och särskild kollektivtrafik. Länsstyrelsen styr samordningsverksamheten på länsnivå tillsammans med kommunerna,



sjukvårdsdistrikten med flera. Vid anskaffningen av samordningstjänster organiserar länsstyrelsen ”anbudstävlingar”.

Centraler för samordning av resor samordnar och sammanlänkar resor som ersätts av samhället, såsom skoltransporter, sjukhus- och rehabiliteringsresor, färdtjänst för handikappade samt resor och hälsocentralbesök som hänför sig till hemvård för äldre. Centralerna ska så effektivt som möjligt i första hand utnyttja den allmänna kollektivtrafiken. Om kundens tillstånd så kräver ska resan dock anordnas separat. Centralens uppgift är att ta emot beställningar, samordna resorna, sammanlänka och lägga upp en rutt för kunderna, visa kunden till ett lämpligt fordon och även sköta annan service som har att göra med resan.

Kommunikationsministeriet fastställer genom förordning taxor för sjuktransporter och seriebiljettpriser för skolskjutsar som utförs med buss.

## 6.4 Storbritannien

Department for Transport är ansvarigt för kollektivtrafikfrågor.

I Storbritannien har den lokala och regionala bussmarknaden varit avreglerad sedan 1986. I hela Storbritannien, med undantag för London och Nordirland, bedrivs kollektivtrafiken av kommersiella företag.

Det förekommer även viss samhällsstödd trafik. De regionala myndigheterna – Passenger Transport Authorities (PTA) och Executive (PTE) – ansvarar för denna trafik i tätorter. I glesbygd är det local County Councils som har detta ansvar.

Kollektivtrafikföretag kan registrera linjer och tidtabeller där de bedömer att trafiken kommer att bära sig helt kommersiellt. Det finns inga restriktioner på biljettpriser, tidtabellen eller linjen i sig. Det enda kravet är att registreringen ska ske sex veckor innan trafiken påbörjas. Inga andra kollektivtrafikföretag kan klaga på en registrering eftersom ensamrätter inte är tillåtna.

Det finns i vissa situationer möjlighet för kollektivtrafikföretagen att erhålla ersättning för trafiken. En sådan möjlighet är att få kompensation för rabatter på biljettpriser. De lokala myndigheterna har en möjlighet att kräva att kollektivtrafikföretagen rabatterar biljettpriser för vissa grupper av passagerare till exempel äldre, barn eller handikappade. Kollektivtrafikföretagen kan även kräva återbetalning av betalda bränsleskatter.

Linjer som inget kollektivtrafikföretag anser vara lönsamma, men som det offentliga bedömer som viktiga att upprätthålla får myndigheterna ta ansvar för att tillhandahålla. Detta gäller även särskild trafik för personer med funktionsnedsättning, äldre och unga. Myndigheterna upphandlar vanligtvis företag för att bedriva denna trafik och offentliga medel används för att subventionera trafiken.

PTA har en viktig samordnande roll för den lokala kollektivtrafiken. PTA informerar om tidtabeller, vilka kollektivtrafikföretag som bedriver trafiken och om möjliga resvägar. PTA har även hand om viss infrastruktur till exempel vissa busshållplatser och busstationer.

Nästan 84 procent av all busstrafik var 1990 kommersiell. Den siffran har sjunkit till 79 procent 2007.

Positiva effekter av avregleringen är att den ledde till en ökad produktivitet i kollektivtrafiksektorn och att antalet busskilometer ökade. De negativa effekterna är att antalet resenärer minskade, biljettpriserna ökade och samordningen minskade. Grunden till dessa effekter kan emellertid sökas i fler faktorer än själva avregleringen. Samtidigt med avregleringen begränsades även de lokala myndigheternas budget. Detta innebär att myndigheterna inte längre kunde upprätthålla de tidigare starkt subventionerade biljettpriserna. Avregleringen innebär även att samordningen av biljettpriser, tidtabeller och information inte längre upprätthölls på samma sätt som tidigare.

Vissa förändringar i lagstiftningen gjordes år 2000. En lokal myndighet kan i ett så kallat Quality Partnership Scheme åta sig att till exempel förbättra busstationer längs en linje. Myndigheten kan sedan ställa krav på de kollektivtrafikföretag som vill stanna eller avgå från stationerna. Kraven kan innebära att kollektivtrafikföretagen måste tillhandahålla tjänster av en viss standard, till exempel en viss typ av buss, maxpris på biljetten och antal turer. Dessa krav kan ställas om det inte finns relevanta invändningar från berörda aktörer.

I ytterligare ett försök att lösa de problem som uppkommit efter avregleringen antogs en ny lag i november 2008, The Local Transport Act 2008. Enligt bestämmelser i lagen ges lokala myndigheter utökade befogenheter för att kunna förbättra kvaliteten på den lokala busstrafiken.

## 6.5 Nya Zeeland

Den lokala och regionala kollektivtrafiken med buss avreglerades 1989 på Nya Zeeland. Efter avregleringen utgörs endast en mindre del av kollektivtrafiken av kommersiell trafik. Kollektivtrafiken utgörs till övervägande del av trafik som det offentliga upphandlar kollektivtrafikföretag att utföra. Den kommersiella trafiken förekommer huvudsakligen i de två största städerna på Nya Zeeland. Det kollektiva resandet har efter avregleringen ökat relativt mycket på Nya Zeeland.

Efter avregleringen kan kollektivtrafikföretag till den regionalt ansvariga kollektivtrafikmyndigheten registrera trafik som de vill bedriva på kommersiell grund. Företaget kan börja bedriva sin verksamhet 21 dagar efter registreringen. När kollektivtrafikföretaget vill avsluta verksamheten måste företaget säga upp trafiken med 21 dagars varsel. Vidare är företagen bland annat tvungna att inneha adekvata intyg på yrkesförmåga. Krav ställs även på att linjen ska vara lämplig att trafikera. Den regionalt ansvariga kollektivtrafikmyndigheten kan även neka att registrera en linje om den i för hög utsträckning konkurrerar med en subventionerad existerande linje.

Den regionalt ansvariga kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om sänkta biljettpriser för vissa resenärsgupper och kollektivtrafikföretagen blir kompenserade för mellanskillnaden.

Myndigheten kan komplettera den kommersiella trafiken med subventionerad trafik för att uppnå de trafikmål som angetts i den regionala kollektivtransportplanen<sup>4</sup>. Detta görs oftast genom att myndigheten upphandlar kollektivtrafikföretag att bedriva den kompletterande trafiken i form av nettokontrakt.

På grund av vissa problem med det avreglerade systemet antogs 2008 ett lagförslag för att möjliggöra för regionerna att leverera bättre kollektivtrafik.

Av lagen framgår att regionen som huvudregel ska anta en regional kollektivtrafikplan<sup>5</sup>. Planen har till syfte att definiera hur den regionalt ansvariga kollektivtrafikmyndigheten avser att genomföra den regionala landtransportstrategin<sup>6</sup> samt medverka till att målet med den nya lagstiftningen uppnås på ett effektivt sätt. Ett grundläggande krav på den regionala kollektivtrafikplanen

---

<sup>4</sup> Regional Transport Plan.

<sup>5</sup> Regional Public Transport Plan (RPTP).

<sup>6</sup> Regional Land Transport Strategy, som inkluderar alla transportsätt.

är att den ska beskriva den trafik som myndigheten avser sörja för i regionen. Denna beskrivning kan inkludera en redovisning av linjer, kapacitet, tid och frekvens på trafiken. Den kan även inkludera behov av taxi och flygplatstransporter.

Varje myndighet är i kollektivtrafikplanen fri att sätta upp bestämmelser som reglerar kollektivtrafiken i regionen. De nationella myndigheterna har satt upp riktlinjer för dessa bestämmelser. Planen kan inkludera bestämmelser om den information som kollektivtrafikföretagen måste ge till myndigheten. Denna information behöver myndigheten för planering, avtalsingående och kontroll. Planen kan även inkludera kvalitets- och utförandestandarder, linjesträckningar samt krav på biljettsystem, biljettpriser och teknisk utrustning. En minimumperiod som kollektivtrafikföretagen ska bedriva trafik i regionen kan föreskrivas i planen. Intentioner som den regionalt ansvariga kollektivtrafikmyndigheten har i fråga om subventioner av viss trafik och policies för olika typer av standarder och kontroller kan även tas med i planen.

Planerna kan, på grund av att det är upp till den regionalt ansvariga kollektivtrafikmyndigheten att utforma dessa, se olika ut beroende på vilken region som den avser. Detta gäller även avseende de krav som ställs för att kollektivtrafikföretagen ska tilldelas ett kontrakt och avseende de krav som myndigheten allmänt ställer på kollektivtrafikföretagen.

Myndigheten måste ange skälen för varje bestämmelse som tas in i kollektivtrafikplanen. Även de alternativa bestämmelser som övervägts och den förväntade effekten av bestämmelserna måste redovisas.

## 7 Utgångspunkter för mina förslag

Mitt uppdrag är enligt direktivet att med utgångspunkt ur ett tydligt resenärsperspektiv se över och ge förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken, inklusive förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna.

Lagstiftningen ska skapa incitament för kollektivtrafikföretagen att i förhållande till resenärerna upprätthålla en hög servicenivå och en hög grad av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Vidare sägs i direktivet att kollektivtrafikföretagen måste ges incitament att bli mer resenärsorienterade, det vill säga mer inriktade på att göra kollektivtrafiken attraktiv för fler resenärer. Regleringen ska också skapa goda förutsättningar för att organisera kollektivtrafiken på ett flexibelt sätt.

Enligt direktivet ska lagstiftningen också medge ett ökat inslag av konkurrens i syfte att stimulera utveckling samt öka effektiviteten och attraktiviteten hos kollektivtrafiken.

Jag har i detta kapitel valt att utveckla utgångspunkterna för mina förslag.

### 7.1 Transportpolitiska principer

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om följande fem vägledande principer (prop. 2006/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308).

1. Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
2. Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
3. Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.

4. Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
5. Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Dessa principer, tillsammans med regeringens utredningsdirektiv, har utgjort de grundläggande utgångspunkterna för mina förslag. Jag redogör därför i nedanstående avsnitt för hur jag har utvecklat dessa utgångspunkter.

## 7.2 Resenären ska stå i centrum

Med resenären i centrum menas, enligt min mening, att kollektivtrafiken ska anpassas till resenärens behov och krav. I begreppet resenär inkluderas såväl befintliga som potentiella resenärer. Resenären är en kund med rätt att ställa krav. Resenärerna är ingen enhetlig grupp, deras önskemål och behov varierar. Det är resenären själv som bäst kan avgöra vilken lösning denne föredrar för sina resor. Resenärens behov synliggörs bäst genom att resenären med sitt aktiva val kan uttrycka sin önskan. Möjligheten till individuella val är också en viktig utgångspunkt i de transportpolitiska principer som riksdagen fastställt

I dagens system uttrycker trafikhuvudmannen resenärens behov. Trafikhuvudmannen försöker att ta reda på behoven genom exempelvis enkäter men huvudmannen möter inte resenärerna direkt utan vanligtvis via ett kollektivtrafikföretag. Dessutom saknas i dag ofta ett direkt samband mellan priset för en tjänst och kostnaden för att producera tjänsten. Information om kundens behov försvinner i systemet och denna information måste därför ersättas av olika former av resvaneundersökningar och kvalitetsutvärderingar. Detta är enligt mitt sätt att se det ett ovanifrån perspektiv.

I mina förslag har jag valt att vända detta ovanifrån perspektiv till ett underifrånperspektiv. Ett sådant perspektiv innebär att resenären själv ges ett större inflytande att genom sitt aktiva val påverka kollektivtrafiksystemet. Resenären ska i mina förslag ges möjlighet att i större utsträckning välja sin resa utifrån olika kvalitetsaspekter, service- och prisnivåer.

Inom projektet Koll Framåt har ett antal brister, som innebär att resenärens behov inte alltid kommer i första hand, identifierats.

Det handlar om att det i princip är omöjligt att göra individuella val utifrån individens behov och önskemål.

Av Koll Framåts rapporter framgår också att dagens avtal mellan trafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag innebär att kollektivtrafikföretagen inriktar sig på att producera trafik till lägsta möjliga kostnad. Företagen anpassar sig främst till trafikhuvudmännens krav och inte till resenärernas behov och krav.

För att locka fler att resa kollektivt kan inte hänsyn tas bara till existerande resenärers behov utan också till de behov som finns hos potentiella resenärer. Detta kräver, att för resenären, mer relevanta produkter utvecklas och att kunskap om dessa når fler.

Flera studier har genom åren genomförts för att ta reda på vad som är viktigt ur resenärens perspektiv. Inom projektet Koll Framåt har bland annat följande faktorer identifierats som viktiga för resenären:

- Pålitlighet – resenären måste kunna lita på att man kommer fram i tid.
- Enkelhet – det ska vara enkelt att förstå tidtabeller, att ta del av information och att hitta.
- Användbarhet – tidtabell, turtäthet och linjenät ska bidra till att lösa resenärens resbehov.
- Mervärde (för individen utöver den fysiska resan från A till B) – mervärde genom exempelvis att spara pengar, slippa använda bil och leta parkeringsplats samt tid för arbete eller avkoppling.

Inom Kollektivtrafikbarometern mäts bland annat vilka faktorer som påverkar resandet. Enligt barometern påverkas resandefrekvensen främst av hur relevant alternativ kollektivtrafiken är till övriga transportsätt. Även det mervärde, det vill säga produktfördelen som individen upplever är av betydelse. Slutligen är resenärernas kunskap om vilka resmöjligheter kollektivtrafiken kan erbjuda av betydelse för resandefrekvensen.

Kollektivtrafikbarometern mäter även vad som påverkar resenärens nöjdhet. Enligt sammanställning från Ipsos, det företag som ansvarar för kollektivtrafikbarometern, påverkas nöjdheten av hur den funktionella kvaliteten fungerar. Vidare påverkas nöjdhet av hur väl kollektivtrafiken skapar känslomässiga band till resenären. Hur nöjd en resenär är med sitt kollektivtrafikresande påverkas också av hur socialt accepterad kollektivtrafiken är, vilket också

kan beskrivas i termer av hur populärt varumärket/företaget är. Enligt resultat från Kollektivtrafikbarometern bidrar dessa faktorer dock inte till ökat resande utan påverkar endast hur nöjda befintliga resenärer är. Ovanstående faktorer brukar beskrivas som hygienfaktorer. Resenären tar för givet att de ska fungera och därför skapas inget mervärde.

För att öka andelen kollektivtrafikresenärer måste därför i första hand relevanta resmöjligheter skapas eller informationen om resmöjligheterna spridas till andra grupper än redan existerande resenärer.

Som jag redogjort för i avsnitt 2.2.1 var ett av syftena med trafikhuvudmannareformen att kunna införa länskort i kollektivtrafiken. Trafikhuvudmannen fick därför bestämmanderätt över biljettpriser. I ett mer dynamiskt system med fler kollektivtrafikföretag som själv kan besluta om priser kan gemensamma biljetter i form av periodkort som gäller för vissa sträckor eller geografiska områden fortfarande tillhandahållas. Det förutsätter dock att kollektivtrafikföretagen på frivillig väg kommer överens om detta.

Med ett mer gränslöst resande där länsgränsen inte ska vara avgörande är länskort mindre relevant. När det exempelvis gäller dagliga resor till arbetet är resenären främst intresserad av ett bra pris i relationen mellan bostad och arbetsplats och möjligen mindre intresserad av bra biljettpris för resor i hela länet. Prissamarbete och särskilda kort kan dock vara motiverat i kollektivtrafiksystem med ett omfattande passagerarutbyte mellan trafikslagen eller där ett omfattande utbyte av passagerare sker mellan olika linjer i ett system.

Betalsystem ska alltid vara samordnade för att en resenär ska kunna använda samma informationsbärare även om det är olika kollektivtrafikföretag. Ett samordnat betalsystem innebär inte att priserna är samordnade.

### **7.3 Mer attraktiv kollektivtrafik genom ökad konkurrens**

Kollektivtrafiken ska göras attraktiv för fler resenärer. För att attrahera fler resenärer ställs krav på nya produkter och tjänster inom kollektivtrafiken. Marknaden behöver bli mer dynamisk så att relevanta transportlösningar utvecklas. Dagens enhetliga utbud lockar inte och passar inte alla resenärer. Ett ökat resande kräver att



kollektivtrafikföretagen ges möjlighet att utveckla kollektivtrafiken på ett sätt som bättre stämmer med resenärernas behov, såväl de befintliga resenärerna som de potentiella.

Den monopolliknande roll trafikhuvudmännen har, de detaljerade avtalen med kollektivtrafikföretagen och avsaknaden av relevanta incitament och drivkrafter i avtalen hindrar kollektivtrafikföretagens kreativitet. Företagen blir passiva i sin roll och liknar i stor utsträckning ett bemanningsföretag.

Problem med avtalsformerna har också lyfts fram inom flera olika studier. Bland annat inom projektet Koll Framåt har det konstaterats att dagens avtal fokuserar på produktion istället för på resenärens behov och krav. Jag har uppmärksammat att det inom branschen pågår ett arbete med att utveckla avtalsformerna inom ramen för partnersamverkan för en fördubblad kollektivtrafik till år 2020.

Enligt min mening är en förändring av avtalsmodellerna inte tillräckligt för att uppnå en mer kunddriven kollektivtrafik. En ökad konkurrens, vid andra tidpunkter än anbudsörfarandet, mellan olika kollektivtrafikföretag måste också tillåtas för att stimulera en utveckling av ny attraktiv och relevant kollektivtrafik med alternativa lösningar som kan locka fler resenärer och öka valfriheten.

Syftet med en ökad konkurrens inom kollektivtrafiken är främst att öka kundanpassningen och därigenom öka resandet. Konkurrensen måste därför utvecklas på ett sätt som innebär att resenärens ställning stärks och att redan uppnådda samordningseffekter inte äventyras. Det gäller bland annat samordnade betalsystem och koordinerade ankomst- och avgångstider som medger effektiva resekedjor och byten.

Mina överväganden och förslag till hur en modell för ett öppnare marknadstillträde kan utformas tar sin utgångspunkt i att kollektivtrafikföretagen, inte det offentliga, är bäst på att uppmärksamma och anpassa sig till kundernas behov.

I grunden innebär detta att kollektivtrafikföretagen kan identifiera olika kundgrupper och deras skilda önskemål om tjänsteinnehåll och priser. Konkurrens ska leda till ökade möjligheter att påverka och därmed till en större valfrihet för resenären.

Kollektivtrafikmarknaden måste bli mer dynamisk och kunna erbjuda fler relevanta produkter till varierande priser. Relationen mellan kund och företag måste förändras. Den som möter kunden ska också vara ansvarig för relationen.

De övergripande syftena med trafikhuvudmannareformen – trafiksamordning och helhetsperspektiv – ska fortsatt garanteras av det offentliga. Ett öppnare marknadstillträde kommer dock att förändra det offentliga ansvar och uppgifter.

I de fall det offentliga måste komplettera den kommersiella trafiken ska det enligt min uppfattning göras på ett sådant sätt att marknaden värnas och att allmänna medel inte snedvrider konkurrensen. Detta garanteras bäst genom att ett system med tjänstekoncessioner (rena nettoavtal) införs. Det är i den avtalsformen som kollektivtrafikföretagens drivkrafter att sätta resenären i centrum bäst tas tillvara.

Förutom att en marknadsöppning stärker resenärernas ställning bedömer jag att effektiviteten kan öka exempelvis genom att nya trafikupplägg eller transportlösningar förbättrar resursutnyttjandet.

På en mer dynamisk marknad blir det naturligt med en större rörlighet bland kollektivtrafikföretagen. Nya aktörer kommer in, varav en del lyckas och andra inte.

Nya linjer och nya produkter kommer att etableras, varav en del kommer att bestå och andra att avvecklas. För resenären innebär detta en större valfrihet men det pris resenären får betala är en ökad osäkerhet om trafikutbudets varaktighet och stabilitet. Detta är skillnaden mellan en mer statisk marknad, liknande den monopolliknande situation trafikhuvudmännen har haft, och en mer dynamisk marknad.

## 7.4 Stabilitet och dynamik

Stabilitet i kollektivtrafiksystemet handlar om pålitlighet, resenären ska kunna lita på att trafiken fungerar. Stabilitet handlar också om att tillförsäkra ett samordnat kollektivtrafiknät. För att garantera en viss nivå av stabilitet bör det offentliga ges ett huvudansvar för den övergripande strukturen, vilket bland annat inkluderar för kollektivtrafiken nödvändig infrastruktur. Det offentliga bör också ansvara för att skapa förutsättningar för en samordnad kollektivtrafik, dels genom att ställa krav på kollektivtrafikföretagen, dels genom att ansvara för vissa samordnande funktioner.

Det regelverk som tas fram för kollektivtrafiken måste inkludera grundläggande regler som leder till stabilitet. Det handlar bland annat om bestämmelser för in- och utträde på marknaden, bestämmelser om att delta i samordning och bestämmelser om när

tidtabellsförändringar får göras. För att säkra stabiliteten är det också nödvändigt med bestämmelser om hur det offentliga får ingripa vid exempelvis trafikavbrott.

Samtidigt ska den som möter resenären ha ett huvudansvar för tjänsternas service, kvalitet och pris. Genom att möjlighet ges för fler kollektivtrafikföretag att på en mer öppen marknad erbjuda sina tjänster skapas ett tillskott av idéer. En minskad detaljstyrning från det offentliga sida, även i de fall det offentliga avtalar om trafik, ger bättre drivkrafter för företagen att utveckla sina produkter och anpassa dem efter resenärerna. Företagen förväntas bidra till dynamik och förnyelse inom kollektivtrafiken.

Såväl stabilitet som dynamik syftar till att gynna resenären. En utmaning är att hitta rätt balans mellan dessa två faktorer.

För att skapa ett mer dynamiskt kollektivtrafiksystem kommer en del av dagens stabilitet att minska. Framförallt handlar det om att biljettpriset kan variera i större utsträckning samt att tidtabellsförändringar kan göras oftare. Under en övergångsfas, innan företagen anpassat sig till marknaden, finns en risk för överetablering vilket kan leda till att några företag inte klarar sig. Det kan innebära en viss osäkerhet för resenärerna. Trots dessa osäkerhetsfaktorer bedömer jag att värdet av en mer kundanpassad kollektivtrafik är större. Resenären kommer på flera håll att kunna få produkter som är mer anpassad för de resbehov man har.

## 7.5 Trafikslagsövergripande perspektiv

Enligt direktivet ska jag utgå från ett trafikslagsövergripande synsätt. Kollektivtrafikresor sker ofta i kedjor där flera olika trafikslag är inblandade. Det handlar om att individer ska kunna ta sig från en plats till en annan. Eftersom en resa kan inkludera flera olika färd-sätt har min utgångspunkt varit att förslagen i så stor utsträckning som möjligt ska omfatta de fyra trafikslagen – järnväg (inklusive spårväg och tunnelbana), luftfart, sjöfart och väg.

Jag kan dock konstatera att förutsättningarna och marknaderna skiljer sig mellan de olika trafikslagen. En annan försvårande omständighet är att de olika trafikslagen i olika stor utsträckning styrs av internationella regelverk och EG-rätt.

Vad gäller luftfart görs det inom den lokala och regionala kollektivtrafiken i princip inga resor med flyg. Undantag kan finnas

i större län exempelvis Norrbotten där det är möjligt att flyga mellan Luleå och Pajala.

Angående sjöfart förekommer kollektivtrafik till sjöss endast i några län där det finns bofasta i skärgården. Kollektivtrafik i skärgården kan på många platser jämföras med glesbygdstrafik, åtminstone när det gäller vintertrafiken till sjöss när antalet resenärer är färre än sommartid.

Buss och taxi har relativt låga inträdesbarriärer till skillnad från järnväg, tunnelbana och pendeltåg. Kapacitetsbegränsningar finns i princip inte heller för buss och taxi på det sätt som gäller för spårburen trafik. Det krävs inga långa planeringstider för att starta upp en buss- eller taxiverksamhet.

Vad gäller järnväg, tunnelbana och spårväg är inträdesbarriärerna betydligt högre. Fordonen är kostnadskrävande investeringar med långa avskrivningstider. Järnväg karakteriseras också av långa planeringstider. Till de mer tidskrävande förberedelserna inför trafikstart hör på järnvägssidan arbetet i samband med tågplaneprocessen, det vill säga den process med ansökningar och tidtabellsplanering som under infrastrukturförvaltaren ledning ska resultera i en tågplan.

## 7.6 Anpassad till framtida regioner

Det anges i mitt direktiv att förslaget till ny lagstiftning ska vara ändamålsenligt oavsett hur den framtida indelningen av landet i regioner och län kan komma att se ut.

Ansvarskommitténs har i sitt slutbetänkande Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft (SOU 2007:10) föreslagit en ny regional samhällsorganisation som innebär att landstingen ombildas till regionkommuner som kan omfatta flera landsting. Kommitténs förslag bereds för närvarande i Regeringskansliet. Min utgångspunkt är därför att mitt förslag när det gäller det offentliga åtagandet för kollektivtrafiken och hur det ska organiseras ska passa in i en struktur med regionkommuner. Jag kan dock konstatera att det är en uppenbar fördel att ansvaret för frågor som anknyter till regional utveckling samlas i samma organ, exempelvis frågor som tillväxt, infrastruktur och kollektivtrafik.

## 7.7 Lagstiftningen ska vara anpassad till EG-rätt

En viktig utgångspunkt för mitt arbete är att anpassa förslagen till gällande EG-rätt. Det rättsliga läget inom mitt utredningsuppdrag regleras av ett flertal EG-förordningar. Dessa är direkt tillämpliga i medlemsländerna. Bestämmelser i dessa förordningar har samma funktion som en nationell lag och ska tillämpas av medlemsstaternas domstolar och myndigheter i sin EG-rättsliga form. Detta innebär att länderna som utgångspunkt inte ska utfärda nationella genomförande åtgärder.

I utarbetande av förslagen har jag beaktat tillämplig EG-rätt. Det är emellertid endast EG-domstolen som kan uttala sig om de föreslagna bestämmelsernas förenlighet med EG-rätten.

I övrigt kan arbetet inom EU på sikt komma att påverka även andra delar i de förslag jag lägger men hänsyn till detta kan av förklarliga skäl, inte tas i detta skede.

## 7.8 Lagstiftningen ska vara flexibel, samlad och överskådlig

Det anges i mina direktiv att lagstiftningen ska underlätta en flexibel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik.

Jag tolkar begreppet flexibelt som att det ska finnas utrymme för olika lokala och regionala variationer vad gäller kollektivtrafiken. Vidare antyder flexibilitet att lagförslaget inte ska reglera mer än nödvändigt och att möjligheter att skapa olika trafiklösningar ska underlättas. För mig är flexibilitet viktig men det måste kombineras med ett helhetsperspektiv och samordning.

Det anges också att lagstiftningen ska vara samlad och överskådlig. De bestämmelser som reglerar kollektivtrafiken finns i dag i flera olika lagar. Dels olika lagar för olika transportslag, dels olika lagar för olika typer av kollektivtrafik exempelvis är färdtjänst reglerat i en egen lag.

Min utgångspunkt när det gäller en ny kollektivtrafiklag är att där ska bestämmelser som reglerar frågor av generell karaktär för den lokala och regionala kollektivtrafiken samlas. Vidare ska regler för att få finnas på kollektivtrafikmarknaden samt det offentligas ansvar avseende kollektivtrafiken regleras i kollektivtrafiklagen. Däremot ska bestämmelser som reglerar specifika frågor, som exempelvis säkerhet och tillstånd, fortsatt regleras i särskilda lagar.

## 7.9 Övriga förändringar inom sektorn som påverkar mitt arbete

### Järnvägsutredningen 2

Den 10 oktober 2008 överlämnade Järnvägsutredningen 2 betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92). Utredarens utgångspunkt är att upphandling av trafik endast ska genomföras i de fall marknaden intresse uteblir. Kommersiella kollektivtrafikföretags intresse av att utan ersättning trafikera en viss sträcka ska undersökas genom ett annonseringsförfarande.

När ett kollektivtrafikföretag anmäler sitt intresse bör trafikhuvudmannen och kollektivtrafikföretagen komma överens om att trafiken enligt vissa krav kommer att upprätthållas under viss tid. En sådan överenskommelse får inte resultera i att kollektivtrafikföretagen ges en ensamrätt att driva trafiken. Utredaren föreslår även att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt ska avskaffas.

Trafikhuvudmännen ska kompletteringsupphandla den trafik som inte marknaden klarar av att tillhandahålla. Vidare föreslår utredaren att trafikhuvudmännens rätt att utföra och organisera trafik även fortsättningsvis som huvudregel bör begränsas till trafik inom det egna länet. Utvidgad trafikeringsrätt över länsgräns ska kunna beviljas på liknande sätt som i dag.

Min uppfattning är att den grundsyn som finns i Järnvägsutredningens betänkande stämmer väl överens med de förslag jag lämnar. I några frågor skiljer sig dock våra förslag, det gäller bland annat vilka uppgifter som Transportstyrelsen ska ges, synen på ensamrätter samt trafikhuvudmännens roll.

Den 26 mars 2009 beslutade regeringen om propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:179). Enligt propositionen upphör SJ:s ensamrätt på persontrafik och marknaden öppnas stegvis för nya aktörer. För att underlätta för resenärer att hitta information om resealternativ föreslås i propositionen även ett gemensamt system för information till resande.

Några av Järnvägsutredningen 2:s förslag bereds fortsatt inom Regeringskansliet och har inte tagits med i beslutad proposition.

## Trafikverksutredningen

Trafikverksutredningen (N2008:06) har haft i uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportsektorn. Huvudsakligen inom Vägverkets, Banverkets, Sjöfartsverkets, Luftfartsverkets, Luftfartsstyrelsens, Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Affärsverket Statens järnvägar (ASJ) och Rederinämndens ansvarsområde.

Den 19 december 2008 lämnade utredningen ett delbetänkande Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar (SOU 2008:128) till regeringen. I delbetänkandet redovisade utredaren sitt förslag vad gäller myndigheternas sektorsansvar. Ytterligare ett delbetänkande lämnades den 2 mars 2009, De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24).

Den 1 april 2009 överlämnades slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – en ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31) till regeringen. Utredaren föreslår att ett Trafikverk bildas med uppgift att hålla samman och ansvara för planeringen för samtliga trafikslag, upphandlingen av drift och underhåll samt nybyggnad av vägar och järnvägar.

Utredarens förslag innebär att samtliga uppgifter som för närvarande utförs av Vägverket och Banverket överförs till det nya Trafikverket. Även de uppgifter som utförs av SIKA, Luftfartsverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen i den nuvarande långsiktiga inriktnings- och åtgärdsplaneringen ska enligt förslaget överföras till Trafikverket. Vidare föreslår utredaren att ansvaret för den officiella statistiken förs till Transportstyrelsen. Som en följd av förslaget föreslås att Vägverket, Banverket och SIKA läggs ned. Utredaren föreslår också att en utvärderingsfunktion inrättas och knyts till VTI.

## 8 Olika modeller för marknadstillträdet

**Min bedömning:** Trafikförklaringsmodellen är enligt min bedömning den modell som bäst uppfyller utredningsdirektivets krav på ett system som sätter resenären i centrum.

I mitt uppdrag ingår att lämna förslag på hur förutsättningarna för kommersiell trafik bättre kan tas tillvara. Dessa förslag ska vara baserade på en analys av hur marknadstillträdet kan underlättas för kollektivtrafikföretagen. Min utgångspunkt ska även i denna fråga ha ett tydligt resenärsperspektiv.

Dagens system bygger, enligt min uppfattning, på ett ”ovanifrån perspektiv” där det offentliga genom bland annat resenärsundersökningar försöker ta reda på resenärens syn på vad som är en attraktiv kollektivtrafik.

Min intention är att det förslag på modell för marknadstillträde som jag lämnar ska bygga på en mer direkt relation mellan resenären och kollektivtrafikföretagen. Förslaget ska utgå från ett ”underifrån perspektiv” där resenären i större utsträckning kan påverka utbudet av kollektivtrafik genom sina aktiva val.

En annan viktig utgångspunkt för mitt arbete är principen att samhället inte ska ingripa på marknaden där en tillräcklig trafik kan upprätthållas på kommersiella villkor. Denna princip återspeglas såväl i svensk transportpolitik som i EG:s rättsakter.

Dagens modell, som tillkommit genom trafikhuvudmannareformen, har lett fram till att trafikhuvudmannen fått en beställarfunktion, närmast att betrakta som ett monopol utan större förutsättningar för entreprenörer att utveckla sina produkter på kollektivtrafikmarknaden. Kollektivtrafikföretagen säljer i dag sina transporttjänster till trafikhuvudmannen och konkurrerar i upp-



handlingsskedet. Under den löpande avtalsperioden föreligger emellertid inte någon konkurrens om resenärerna.

Mitt uppdrag är att ta fram en lagstiftning som ska öka attraktiviteten hos och effektiviteten i kollektivtrafiken genom att underlätta och stimulera såväl samordning som konkurrens.

En öppnare marknad gör det möjligt för nya kollektivtrafikföretag att komma in på kollektivtrafikmarknaden, vilket är en förutsättning för att konkurrens ska uppstå. Konkurrens stimulerar vanligtvis till en bättre användning av samhällets resurser. En väl fungerande konkurrens är därför viktig och kan förväntas leda till att transportutbud, tillgänglighet och biljettpriser anpassas till marknadens behov och därmed till nytta för såväl det allmänna, näringslivet och konsumenterna. En effektiv konkurrens på transportmarknaden kan även leda till ett utvecklat utbud av kollektivtrafik som kan komma att minska personbilsresandet med miljövinster till följd. Utvecklingen av gods- och persontransporter med buss, taxi, flyg, tåg och båt beror även till stor del på graden av konkurrens inom och mellan olika transportslag.

Jag har övervägt tre principiella sätt att öka dynamiken på marknaden. Modellerna medför i olika grad ökad konkurrens mellan kollektivtrafikföretagen genom att marknadsstillträdet underlättas. De medför även i olika grad effekter för resenärer, kollektivtrafikföretag samt kommuner och landsting. Oavsett vilken av modellerna som väljs måste svensk lagstiftning överensstämma med bestämmelserna i kollektivtrafikförordningen.

## **8.1 Modell A – ”slopande av vetorätten”**

### **Slopande av trafik huvudmännens vetorätt**

Denna modell utgår från nuvarande system med den förändringen att den så kallade vetorätten som trafik huvudmännen har mot konkurrerande linjetrafik tas bort.

Precis som i dag ska det i varje län finnas en länstrafikansvarig som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafik huvudman. Trafik huvudmannen får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Vidare får trafik huvudmannen, som i dag, anlita någon annan att

utföra sådan trafik. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Tillstånd till linjetrafik får i dag inte ges om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för trafikhuvudmannen att driva eller upphandla linjetrafik eller skada förutsättningarna för sådan järnvägstrafik i länet där trafikhuvudmannen har trafikeringsrätten. Ett tillstånd får dock alltid ges om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom skulle uppnås. Vid en prövning av en ansökan om ett linjetrafiktillstånd inhämtar länsstyrelserna i dag ett yttrande från trafikhuvudmannen för att kunna göra en skadlighetsprövning. Trafikhuvudmannens yttrande väger tungt vid länsstyrelsens bedömning om sökande ska få ett tillstånd till linjetrafik.

Den förändring som införs med modell A är att denna ”vetorätt” som trafikhuvudmannen har tas bort. Detta innebär att länsstyrelserna vid skadlighetsbedömningen inte ska fästa lika stor vikt vid trafikhuvudmannens inställning till om förutsättningarna för dennes trafik skadas. Länsstyrelsernas frihet att göra prövningen blir större än i dag, men kräver också väsentligt utökad kompetens och förmåga att göra en fristående skadlighetsprövning av den offentligt anordnade kollektivtrafiken.

Eftersom det i realiteten blir mycket svårt för länsstyrelsen att göra en skadlighetsprövning om inte lika stor vikt ska fästas vid trafikhuvudmannens inställning, kan man tänka sig en variant där även skadlighetsprövningen tas bort. Detta innebär i praktiken att ett fritt tillträde till den regionala kollektivtrafikmarkanden tillåts och att skyddet av den offentligt anordnade trafiken helt upphör.

Det är också möjligt att tänka sig en kombination av de två varianterna där det är tillåtet med en fri etablering för den linjetrafik som avser linjer med en sträcka längre än till exempel 30 kilometer, men att det för en kortare linje ska göras en skadlighetsprövning. Denna kombination av de två varianterna medför att det inom de flesta städer skulle komma att göras skadlighetsprövningar medan den mer renodlade interregionala trafiken släpptes helt fri.

Enligt min bedömning skulle en sådan kombinerad modell kunna vara ett bra alternativ för att undvika samordningsproblem i tätortstrafik samtidigt som konkurrens tillåts i den renodlade regionala trafiken där motsvarande samordning inte är lika nödvändig.

I ”modell A” har de länstrafikansvariga och trafikhuvudmännen inte ålagts några ytterligare myndighetsuppgifter än de uppgifter som de har i dag.

## **Bedömning av effekter av att slopa vetorätten**

### **Effekter för resenärerna**

Genom att tillåta fri etablering utan skadlighetsprövning kan företag med nya idéer och produkter etablera sig på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden. Mer varierade och resenärsanpassade produkter skulle därför kunna komma att erbjudas i form av nya linjesträckningar eller linjer med annan komfort och kvalitet än de som erbjuds idag.

Samtidigt fortsätter trafikhuvudmännen i modell A att upphandla trafik på samma sätt som i dag och erbjuda denna trafik till kraftigt rabatterade biljettpriser. Det innebär att den nya kommersiella trafiken ska konkurrera med av samhället subventionerad trafik. De olika villkoren för den offentligt stödda trafiken och den kommersiella trafiken gör det svårt för företagen att bedriva kommersiell trafik. Jag bedömer därför att ny trafik inte kommer att uppstå i sådan omfattning att resenärerna kan påverka transportsystemets utformning och utveckling i önskad grad. De privata kollektivtrafikföretagen kan emellertid komma att trafikera vissa kommersiellt bärkraftiga linjer. På dessa linjer konkurrerar kollektivtrafikföretagen med trafikhuvudmannens upphandlade och subventionerade trafik om resenärerna. Om linjen även av trafikhuvudmannen drivs med full kostnadstäckning genom biljettintäkter, vilket är fallet på vissa trafikstarka linjer i många län redan i dag, kommer den konkurrerande kommersiella trafiken att undandra intäkter för den offentligt organiserade trafiken i länet. Detta innebär att trafikhuvudmannen inte på samma sätt som i dag kan utjämna kostnader mellan olika sträckor. Med all sannolikhet kommer detta att leda till att trafikhuvudmannen måste minska utbudet av kollektivtrafik.

Det är sannolikt att det i upphandlingsskedet kommer att råda en stor osäkerhet om hur marknadssituationen ser ut under hela avtalsperioden. Olika former av netto- eller incitamentsavtal kan därför vara svåra att få till stånd eftersom det kommer att finnas kommersiella aktörerna som etablerar sig på de sträckor där

lönsamhet kan nås. Risken för ett företag att ingå någon form av incitamentsavtal kan därför bli för stor. Det är därför troligt att det främst blir bruttokontrakt inom den upphandlade trafiken. Bruttokontrakt har, bland annat inom Koll Framåt, bedömts vara till nackdel för resenärerna.

Om skadlighetsprövningen kvarstår, med den skillnaden att länsstyrelserna inte tar hänsyn till trafikhuvudmannens inställning, uppstår inte samma påverkan på tillkommande kommersiell trafik. Denna trafik blir sannolikt istället ytterst marginell till sin omfattning. Det är då sannolikt att trafikhuvudmännen på samma sätt som i dag, inom den upphandlade trafiken kommer att jobba vidare med bruttoavtal som den huvudsakliga kontraktsformen. Det innebär att det även i denna variant fortsatt kommer att finnas avtalsformer i branschen som inte leder till rätt drivkrafter utifrån ett resenärsperspektiv.

Sammanfattningsvis innebär modell A är att det offentliga även fortsättningsvis kommer att arbeta utifrån samma "ovanifrån perspektiv" som i dag eftersom genomslaget för den konkurrerande trafiken blir för svagt. Med utgångspunkt från att de länstrafikansvariga bibehåller dagens nivå på utbud av turer och kraftigt rabatterade biljettpriser innebär modellen att resenärerna endast kommer att få ett marginellt större utbud av kollektivtrafik att välja mellan.

### Effekter för kollektivtrafikföretagen

För kollektivtrafikföretagen innebär modell A en ökad tillgång till marknaden genom att de inte kan bli nekade tillträde till denna genom trafikhuvudmannens "vetorätt". I varianten med skadlighetsprövningen kvar är denna marknadsöppning liten och symbolisk eftersom en prövning även fortsättningsvis görs för att skydda den offentligt organiserade trafiken.

Om skadlighetsprövningen helt tas bort finns inga legala hinder för tillträdet till den lokal och regionala marknaden. I varianten med en skadlighetsprövning för linjer kortare än 30 km öppnas i praktiken bara den regionala trafiken.

För kollektivtrafiken inom städerna bedömer jag, oavsett om marknaden öppnas helt eller om en skadlighetsprövning fortfarande ska göras, att det är osäkert om så många kollektivtrafikföretag kommer att ta risken att konkurrera mot den av

trafikhuvudmännen upphandlade trafiken. I denna typ av nätverks- trafik råder det mycket stora systemeffekter som gör det svårt att erbjuda attraktiva enstaka konkurrerande linjer och därmed är det i praktiken svårt att erbjuda intressanta alternativ till den etablerade subventionerade tätortstrafiken.

Den stora förändringen som uppstår för de privata kollektivtrafikföretagen i modell A, om skadlighetsprövningen tas bort för alla linjer längre än 30 km, gäller den långväga länsgränsöverskridande busstrafiken och kollektivtrafiken mellan kommunerna. Den långväga busslinjetrafiken kommer att kunna ta upp och lämna passagerare även inom ett län. Denna ökade tillgång till marknaden kommer att innebära en möjlighet till ökat entreprenörskap där kollektivtrafikföretagen kan pröva olika gångbara trafiklösningar. Den kommer även att innebära möjligheter till ökade intäkter för kollektivtrafikföretagen. Dessa ökade intäkter kan i sin tur leda till investeringar och satsningar exempelvis i form av nya linjer och nya bättre fordon.

Till följd av att fler kollektivtrafikföretag kan trafikera en linje och marknaden är mer föränderlig kommer kollektivtrafikföretagen vid en upphandling i modell A att få svårare att beräkna sina anbud till trafikhuvudmännen.

### **Effekter för kommuner och landsting**

Om kollektivtrafikföretagen väljer att endast trafikera de kommersiellt gångbara linjerna kommer samhället inte längre att kunna jämna ut kostnaderna för de andra linjerna mot de linjer som kan drivas helt kommersiellt. Förutsatt att de länstrafikansvariga bibehåller det offentliga åtagandet på samma nivå som i dag kommer denna modell därför att innebära ökade kostnader för kommuner och landsting. Det är emellertid inte säkert att modellen kommer att få denna effekt. Trafikhuvudmännen kan välja att differentiera priset på olika turer vilket kan innebära att det istället blir vissa resenärer som får ökade kostnader för sitt resande. Trafikhuvudmännen kan även välja att minska utbudet av kollektivtrafik och på så sätt undvika att kostnaderna höjs för kommuner och landsting.

Det kan inte heller uteslutas att ett kommersiellt kollektivtrafikföretag lyckas få lönsamhet på en tidigare olönsam linje.

Detta skulle kunna innebära att trafikhuvudmannen kan sluta att trafikera denna linje och kostnaderna kan minska för det allmänna.

Trafikhuvudmannen skulle också kunna ändra sitt arbetssätt och mer återgå till det ursprungliga syftet att samordna trafiken i länet och att erbjuda kompletterande trafik på de trafiksvaga linjerna. I sådant fall liknar trafikhuvudmannens ansvar det som jag föreslår i modell B.

## 8.2 Modell B – trafikförklaringsmodellen

### Trafikförklaringsmodellen

De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska en gång om året upprätta en trafikförklaring för att söka marknaden och ta reda på vilken trafik som kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor. Förfarandet börjar med att ett förslag till trafikförklaring utformas. Myndigheterna ska med förslaget som grund föra en dialog med bland annat kommuninnevånare, rese- och näringsorganisationer, arbetsgivare och så vidare för att ta reda på vilken kollektivtrafik som samhället har ett behov av. Därefter ska förslaget till trafikförklaring eventuellt revideras, fastställas och offentliggöras. I trafikförklaringen ska de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna förklara samhällets behov av trafik i länet.

Kollektivtrafikföretagen ska inom två månader till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna anmäla om de kommersiellt avser att bedriva trafik. Anmälningarna är under vissa förutsättningar bindande. De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska ta ställning till om den trafik som kollektivtrafikföretagen har anmält att de avser att bedriva är tillräcklig. Om den anmälda trafiken inte lever upp till myndigheternas krav kan myndigheterna ”ta in” linjen från den kommersiella trafiken och låta den omfattas av den allmänna trafikplikten.

De kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande se till att samhället förses med den kompletterande trafik som marknaden inte klarar av att upprätthålla. Denna kompletterande trafik omfattas av den allmänna trafikplikten och fastställs utifrån de behov och mål som angetts i trafikförklaringen. Trafiken fastställs i en trafikplan, som används som anbudsunderlag vid anbudsförfarandet. Trafikplanen ska även innehålla en förteckning över kommersiella linjer och löpande avtal

om allmän trafik samt motiverade beslut till varför en linje tagits in från den kommersiella trafiken. Trafikplanen ska offentliggöras och på de linjer som omfattas av allmän trafikplikt ska myndigheterna efter ett anbudsförfarande tilldela kollektivtrafikföretagen avtal om allmän trafik huvudsakligen i form av koncessioner. Dessa koncessionsavtal kan undantagsvis innebära att ett kollektivtrafikföretag beviljas en ensamrätt på en viss linje.

Kollektivtrafikföretagen är tvungna att uppfylla vissa särskilda krav för att få bedriva linjetrafik. Alla kollektivtrafikföretag måste uppfylla följande särskilda krav; respektive trafikslags grundläggande krav (trafiktillstånd, licens, säkerhetstillstånd, och så vidare), stanna för på- och avstigning på en fullt tillgänglig bytespunkt för resenärer, ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem, delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken, endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer samt senast en månad innan kvartalsskifte anmäla en indragning av trafik i en tidtabell till den kollektivtrafikansvariga myndigheten. På de kommersiella linjerna ska kollektivtrafikföretagen även senast en månad innan de avser att börja bedriva ny trafik och senast tre månader innan de avser att sluta med trafiken anmäla detta till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna.

Kollektivtrafikföretag kan ansöka om överprövning av tilldelningen av koncessionsavtal om allmän trafik.

## **Bedömning av effekter av trafikförklaringsmodellen**

### **Effekter för resenärerna**

Modell B innebär att entreprenörskapet hos kollektivtrafikföretagen tas till vara då de ges utrymme att utveckla linjer med olika utbud till differentierade priser. Kollektivtrafikföretaget har det direkta ansvaret mot resenären. Resenären får en större valfrihet och kan välja de turer med det kollektivtrafikföretag som de anser ger bäst service eller lägst priser. Modellen är ett exempel på ett "underifrån perspektivet" där resenärens val i större utsträckning påverkar utbudet av trafik. Samtidigt finns en viss risk för högre biljettpriser om konkurrensen inte fungerar fullt ut.

Ökade kostnader kan uppkomma för den inte kommersiellt bärkraftiga trafiken i och med att kostnader för denna trafik inte

längre kan utjämnas mot den trafik som kan finansieras enbart genom biljettintäkter. Enligt min bedömning kommer de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna att säkerställa att de linjer som det finns ett behov av i länet trafikeras även om de inte är kommersiellt lönsamma. Detta innebär att utbudet av kollektivtrafik inte minskar. Även om det offentliga inte har prioriterat en linje har ett kollektivtrafikföretag en möjlighet att anmäla intresse för att driva linjen kommersiellt utifrån sina egna förutsättningar. Genom kollektivtrafikföretagens initiativ kan modellen därför innebära ett till viss del ökat utbud av trafik.

### Effekter för kollektivtrafikföretagen

I modell B har kollektivtrafikföretagen ett öppet tillträde till marknaden om de tillhandahåller trafik i erforderlig omfattning och kvalitet. I modell B förenklas anbudsprocessen jämfört med när upphandling görs på traditionellt sätt. Lika krav ställs på alla företag på marknaden och vid utvärdering av anbud är endast pris och kvalitet avgörande.

Vidare ska, enligt modell B, de linjer som behöver offentligt stöd upphandlas var för sig. Små företag kan vid ett upphandlingsförfarande av endast en linje, bli mer konkurrenskraftiga. Detta kommer att innebära att fler kollektivtrafikföretag får förutsättningar att etablera sig på marknaden. Med fler kollektivtrafikföretag på marknaden blir konkurrensen bättre i de anbudsprocesser det offentliga anordnar för att komplettera med trafik.

Kollektivtrafikföretagen får en ekonomisk drivkraft att åstadkomma attraktiva produkter för resenärerna eftersom de står risken i verksamheten. Detta innebär att företagets entreprenörskap och initiativförmåga gynnas av denna modell.

### Effekter för kommuner och landsting

Det åligger enligt denna modell, på samma sätt som i dag, det offentliga att upprätthålla samhällets behov av trafik. Första gången de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska utforma en trafikförklaring och en trafikplan kommer det att innebära en relativt stor arbetsinsats. Arbetet som lagts ned kan emellertid användas vid utformningen följande år. Att fler företag etableras på



marknaden innebär en ökad konkurrens vid upphandlingen och detta kan leda till sänkta kostnader för det offentliga. Det kan dock inte uteslutas att kostnaderna inledningsvis blir högre för att upprätthålla de linjer som inte är lönsamma, eftersom möjligheten att korssubventionera inte finns kvar.

### 8.3 Modell C – Valfrihetsmodellen

#### Valfrihetsmodellen

Denna modell, Modell C, utgår från att det liksom idag finns en kollektivtrafikansvarig myndighet som upphandlar den lokala och regionala kollektivtrafiken. Modellen innebär dock att flera konkurrerande företag tillåts trafikera samma linje. Efter en upphandlingsprocess ingår myndigheten avtal med flera företag som tillsammans får rätt att trafikera en linje. Var och en av kollektivtrafikföretagen får ensamrätten till vissa specifika turer på en linje. Detta innebär att turerna på en linje trafikeras av olika kollektivtrafikföretag, allt i syfte att resenären ska få valfrihet att välja den tur som bäst passar de behov man har. I ett kontrakt mellan myndigheten och kollektivtrafikföretaget fastställs de närmare villkoren för avtalet, bland annat eventuell ersättningsnivå. Avtalen får, i likhet med idag, utformas som brutto- eller nettoavtal eller ett mellanting mellan dessa.

Resenären kan fritt välja vilka turer man vill åka med på en linje, allt efter tidpunkt, service- och prisnivå. Beroende på vad avtalet ger för möjlighet kan kollektivtrafikföretagen på samma linje sammellan erbjuda olika service. Är det bruttoavtal med kvalitetsincitament kanske det handlar om olika former av produktpassning och servicenivå. Är det fråga om nettoavtal kan även en högre grad av pris- och kvalitetsdifferentiering erbjudas resenären.

Möjligheten för ett kollektivtrafikföretag att ansöka om linjetillstånd för konkurrerande kollektivtrafik inom länet kvarstår på samma sätt som i dag enligt modell C.

Den långväga busstrafiken är fortfarande avreglerad enligt modellen och efter tillstånd kan kollektivtrafikföretagen plocka upp och släppa av resenärer även inom ett län.

## Effekter av valfrihetsmodellen

### Effekter för resenärerna

Enligt denna modell åligger det, som i dag, de kollektivtrafikansvariga myndigheterna att upphandla kollektivtrafiken i länet. Resenären får, förutsatt att avtalen utformas som nettoavtal, en större valfrihet och kan välja de turer med det kollektivtrafikföretag som de anser ger bäst service eller har lägst priser. Kvalitén i form av exempelvis ökad service och bättre standard på bussarna kommer antagligen att öka till följd av den ökade konkurrensen om resenärerna. Modellen har emellertid ett "ovanifrån perspektiv" där de kollektivtrafikansvariga myndigheterna står som uttolkare av resenärens syn på vad som är attraktiv kollektivtrafik.

### Effekter för kollektivtrafikföretagen

Kollektivtrafikföretagen ingår precis som i dag avtal med de kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Avtalen kan utformas som rena brutto- eller nettoavtal eller som någon form av incitamentsavtal. Till skillnad från i dag upphandlar myndigheterna flera företag att köra samma linje. Detta innebär att det kan komma att etableras fler kollektivtrafikföretag på marknaden. Små företag kommer att bli mer konkurrenskraftiga då man upphandlar enskilda turer på en linje. Att turerna på en linje delas upp innebär även att fler företag är med och konkurrerar vid upphandlingen. I denna modell kommer fler företag att överleva mellan upphandlingsomgångarna vilket i sin tur leder till ökad konkurrens vid nästa upphandling.

### Effekter för kommuner och landsting

De kollektivtrafikansvariga myndigheterna kommer enligt denna modell precis som i dag att upphandla all kollektivtrafik i länet. Administrationen för att upphandla på detta sätt kommer enligt min bedömning att bli kostsam och tungrodd, vilket kommer att innebära ökade administrativa kostnader för det offentliga. Där- emot kan de kollektivtrafikansvariga myndigheterna även fortsättningsvis korssubventionera mellan olika linjer i nätet om man så önskar.

## 8.4 Analys och bedömning av modellerna

Det är enligt min bedömning svårt att dra några säkra slutsatser av vilka följder det får att enbart slopa trafikhuvudmännens ”vetorätt” samtidigt som skadlighetsprövningen behålls. Detta beror delvis på att länsstyrelserna har svårt att göra en skadlighetsbedömning utifrån de nya premisser som modellen inför. Jag tror emellertid inte att enbart ett slopande av vetorätten enligt modell A kommer att innebära några större effekter för vare sig resenärer, kollektivtrafikföretag eller kommuner och landsting. De förändringar som följer på denna modell kommer emellertid främst kollektivtrafikföretagen tillgodo. Marknadstillträdet underlättas i viss utsträckning genom att inte trafikhuvudmannen regelmässigt hörs utan att länsstyrelsen själv får göra sin skadlighetsprövning. Modellen kommer att innebära en viss möjlighet till ökat entreprenörskap och ökade intäkter för kollektivtrafikföretagen om vi antar att länsstyrelserna gör andra bedömningar än vad trafikhuvudmännen hittills gjort när konkurrerande trafik har bedömts.

Resenären har, förutom en viss ökning av antalet linjer, enligt min bedömning inte så mycket att vinna på denna begränsade förändring för tillträdet till den lokala och regionala marknaden.

Om även skadlighetsprövningen tas bort blir det fråga om en rejäl förändring som skulle kunna resultera i en situation där resenärens inflytande skulle kunna öka. Valfriheten skulle öka, åtminstone på de kommersiellt starka linjerna.

Kollektivtrafikföretagen kommer endast att trafikera de kommersiellt bärande sträckorna och på dessa sträckor ta resenärer från den trafik som trafikhuvudmannen har organiserat. Eftersom trafikhuvudmannen inte på samma sätt som i dag kan utjämna kostnader mellan olika sträckor finns det en risk att modellen kan leda till ett minskat utbud av kollektivtrafik på de trafiksvagaste linjerna. På kommersiellt intressanta sträckor kan modell A emellertid leda till ett ökat utbud.

Den främsta nackdelen med modell A är dock att det inte blir ett tydligt gränssnitt mellan kommersiell trafik och offentligt finansierad trafik. Villkoren blir inte neutrala mellan den offentligt organiserade trafiken och den privata konkurrensutsatta trafiken. Det kommer att snedvrider konkurrensen på marknaden och modellen ger därför inte de förutsättningar som krävs för att ge långsiktigt stabila villkor så att marknaderna utvecklas. Modell A ger därmed inte heller de långsiktiga förutsättningar som krävs för att

resenärerna varaktigt ska kunna påverka transportsystemets utformning. Dessutom kan det ifrågasättas om det är förenligt med EG-rätten att samhällsstödd trafik tillåts konkurrera med rent kommersiell trafik på samma marknad.

På anförda skäl anser jag att modellen inte uppfyller direktivets krav på att sätta resenären i fokus. Marknadskrafterna tas inte tillvara i tillräcklig omfattning för att modellen ska vara intressant att använda sig av som en långsiktig lösning. Dessutom är inte gränssnittet mellan den kommersiella trafiken och den samhällsstödda trafiken löst i denna modell.

Valfrihetsmodellen sätter resenären mer i centrum än modell A. I valfrihetsmodellen kommer sannolikt samma turer som i dag upphandlas av myndigheten. Om de kollektivtrafikansvariga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen väljer att använda sig av nettoavtal får kollektivtrafikföretagen ett utrymme att utveckla sina egna produkter till differentierade priser. Detta kommer resenären tillgodo genom en lite större valfrihet av turer med olika servicenivå och biljettpris. Om parterna väljer att använda sig av bruttoavtal kommer kollektivtrafikföretagen emellertid endast att kunna arbeta med sin servicenivå för att attrahera resenärer. Även enligt denna modell kommer det offentliga att med ett ovanifrånperspektiv försöka att ta reda på vilken kollektivtrafik resenären vill ha. Något som starkt talar mot denna modell är slutligen att administrationen för att upphandla på detta sätt kommer att bli tungrodd och kostsam.

Sammanfattningsvis uppfyller inte modell C kriterierna i direktivet på att öka flexibiliteten i organisationen av trafiken. Marknadskrafterna tas inte heller tillvara i tillräcklig omfattning och resenärerna ges inte ett tillräckligt stort inflytande för att modellen ska vara intressant att använda sig av.

Trafikförklaringsmodellen (modell B) är den modell som enligt min mening bäst uppfyller direktivets krav på att ta tillvara förutsättningarna för kommersiell trafik samtidigt som den sätter resenären i fokus och garanterar långsiktighet och stabilitet i tillräcklig omfattning. Främsta skälet till detta är att ett tydligt gränssnitt erhålls mellan kommersiell trafik och offentligt stödd trafik. En tydlig process etableras som gör att den kommersiella marknaden kan skyddas från snedvridande bidrag samtidigt som samhällsstöd kan erbjudas till linjer där trafik inte är kommersiellt gångbar.

Resenären kommer enligt min bedömning att få ett större utbud av linjer, turer och produkter att välja mellan, till olika priser. Modellen leder till att det i första hand är resenärens val som styr utbudet av kollektivtrafik men det offentliga kan se till att utbudet upprätthåller en viss minsta servicenivå. Detta är enligt min uppfattning viktiga förutsättningar för att kollektivtrafiksresandet ska kunna öka och ta marknadsandelar av biltrafiken. Trafikförklaringsmodellen ger således entreprenören de förutsättningar som krävs för att resenären ska sättas i centrum. Det offentliga kan ingripa, men bara efter ett förfarande som värnar marknaden och ger konkurrensneutrala förutsättningar.

Kollektivtrafikföretagen får en stor möjlighet att utveckla sitt entreprenörskap inom de ramar som myndigheterna fastställt. Kollektivtrafikföretagen har även en möjlighet att anmäla om de kommersiellt vill trafikera ytterligare linjer än de som upptagits i trafikförklaringen och i trafikplanen. Därmed ökar dynamiken på marknaden jämfört med i de andra alternativa modellerna och då i synnerhet jämfört med modell C som i allt väsentligt saknar dynamik. Jag anser att denna ökade dynamik väger tyngre än att möjligheten att korssubventionera försvinner. De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna har i trafikförklaringsmodellen ett ansvar för att samhällets behov av trafik upprätthålls. Detta innebär att utbudet av linjer och turer antagligen inte kommer att minska på de trafiksvagare linjerna. Tvärtom finns en viss möjlighet att trafikutbudet kommer att öka genom att kollektivtrafikföretagen får möjlighet att trafikera helt nya linjer.

Trafikförklaringsmodellen är enligt min bedömning den modell som bäst uppfyller direktivets krav på ett system som sätter resenären i centrum.

Jag väljer därför att i kapitel 9 närmare redogöra för trafikförklaringsmodellen.

## 9 Ett öppnare marknadstillträde med resenären i centrum

### 9.1 Analys av vilket utrymme det finns för kompletterande nationell lagstiftning avseende marknadstillträdet

Bestämmelserna om tillträde till kollektivtrafikmarknaden ser olika ut när det gäller trafikslagen väg, järnväg, luftfart och sjöfart. Jag har som utgångspunkt för mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde valt att redogöra för hur reglerna avseende marknadstillträdet ser ut för dessa trafikslag. Jag tar sedan ställning till vilka trafikslag som kan omfattas av förslaget.

#### 9.1.1 Väg

##### Buss

Bestämmelser om tillträde till bussmarknaden finns i yrkestrafiklagen (1998:490). En trafikhuvudman får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Trafikhuvudmannen får anlita ett kollektivtrafikföretag som har ett trafiktillstånd för att utföra sådan trafik.

Tillstånd till linjetrafik får sökas av de kollektivtrafikföretag som har ett trafiktillstånd. Tillstånd till linjetrafik får inte ges om det görs sannolikt att den avsedda trafiken i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna för trafikhuvudmannen att driva trafik eller skada sådan järnvägstrafik i länet där trafikhuvudmannen har trafikeringsrätten. Ett linjetrafiktillstånd får dock alltid ges om en avsevärt bättre trafikförsörjning därigenom kan uppnås.

## Internationell busstrafik

Internationella persontransporter med buss inom gemenskapens territorium som utförs i yrkesmässig trafik regleras i två EG-förordningar<sup>1</sup>. Genom dessa förordningar har internationell tillfällig trafik avreglerats. När det gäller internationell linjetrafik måste kollektivtrafikföretagen begära tillstånd av de medlemsstater genom vilka transporten sker för att linjetrafiken ska tillåtas. Det är dessutom möjligt att bedriva cabotagetrafik<sup>2</sup> i anslutning till denna internationella linjetrafik.

En ny förordning, i vilken ovan nämnda förordningar omarbetats och konsoliderats till en enda förordning, är under behandling inom EU. Rådet antog den 8 oktober 2008 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillträde till marknaden för busstransporter. Förslaget innebär i sin nuvarande form ingen väsentlig förändring i fråga om cabotage- trafik.

## Taxi

Marknadsstillträdet för taxi är avreglerat. Tillstånd till linjetrafik får enligt yrkestrafiklagen (1998:490) sökas av de taxiföretag som har ett trafiktillstånd.

### 9.1.2 Järnväg

#### Järnväg

Den 1 juli 2004 trädde järnvägslagen (2004:519) i kraft. Genom lagen genomfördes bland annat EU:s så kallade första järnvägs-paket, vilket består av fyra EG-direktiv<sup>3</sup>. Regeringen meddelar

---

<sup>1</sup> Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (EGT L 74, 20.3.1992, s. 1). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1) och rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag ska få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT L 4, 8.1.1998, s. 4).

<sup>2</sup> Cabotage definieras som trafik där passagerare tas upp eller släpps av i samma medlemsstat i samband med reguljär internationell linjetrafik. Trafikens huvudsakliga syfte ska vara att befordra passagerare mellan skilda medlemsstater.

<sup>3</sup> Direktiv 2001/12/EG om ändring av direktiv 91/440 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar, Direktiv 2001/13/EG om ändring av direktiv 95/18 om tillstånd för järnvägsföretag, Direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av

enligt järnvägslagen föreskrifter om vem som, utöver en internationell sammanslutning av järnvägsföretag, har rätt att utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. I fråga om andra järnvägsnät bestämmer infrastrukturförvaltaren vem som har rätt att utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltaren råder över.

Den 26 mars 2009 beslutade regeringen proposition Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176) där en stegvis öppning av marknaden för persontrafik på järnväg föreslås.

Den som har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät kan ansöka om infrastrukturkapacitet i form av tågläge hos en infrastrukturförvaltare i enlighet med dennes beskrivning av järnvägsnätet.

Infrastrukturförvaltaren ska bland annat ta fram ett förslag till tågplan<sup>4</sup> med utgångspunkt från de ansökningar som kommit in och med beaktande av behovet av reservkapacitet. I så stor utsträckning som möjligt ska infrastrukturförvaltaren tillmötesgå alla ansökningar om infrastrukturkapacitet. I sin bedömning ska infrastrukturförvaltaren beakta den ekonomiska effekten på sökandens verksamhet och andra förhållanden av betydelse för sökanden.

Ett tågläge ska tilldelas för en tågplanepериод i taget och den som har tilldelats ett tågläge får inte överlåta det. I samband med tilldelning av ett tågläge ska järnvägsföretaget och infrastrukturförvaltaren ingå ett trafikeringsavtal. Avtalsvillkoren ska vara konkurrensneutrala och icke-diskriminerande och järnvägstrafik får inte utföras utan att trafikeringsavtal har ingåtts.

Järnvägsförordningen (2004:526) innehåller ytterligare bestämmelser om kollektivtrafikföretagens tillträde till järnvägsmarknaden. SJ AB har enligt järnvägsförordningen rätt att utföra och organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. En trafik huvudman har rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Regeringen kan besluta att en trafik huvudman även får utföra och organisera persontrafik i angränsande län. En förutsättning härför är att det kan antas, dels att den lokala och regionala trafiken därigenom skulle förbättras för trafikanterna, dels att detta inte

---

avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg, samt Direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg.

<sup>4</sup> Tågplanen är tågens tidtabell och tidplan för genomförande av banarbete.



skulle leda till ett mindre effektivt totalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Om SJ AB eller trafikhuvudmännen inte ansöker om infrastrukturkapacitet för persontrafik på en del av järnvägsnät som förvaltas av staten, får regeringen besluta att annan får utföra och organisera persontrafik på denna del

Den 23 oktober 2007 antogs det så kallade marknadsöppningsdirektivet<sup>5</sup>. Genom detta direktiv öppnas marknaden för internationell tågtrafik för alla järnvägsföretag. I detta inkluderas rätten till cabotage. Medlemsstaterna har emellertid rätt att begränsa tillträdesrätten och rätten till cabotage på sträckor som omfattas av avtal om allmänna tjänster eller där ett järnvägsföretag har beviljats exklusiv tillträdesrätt.

## Tunnelbana och spårväg

Det finns inga särskilda marknadstillträdesregler för spårväg och tunnelbana. Oftast både förvaltar trafikhuvudmännen, alternativt berörda kommuner, infrastrukturen och utövar trafiken, det senare vanligtvis genom upphandlade kollektivtrafikföretag. Det är alltså trafikhuvudmännen och berörda kommuner som själva avgör vilka kollektivtrafikföretag som ska utföra trafiken. En förutsättning för kollektivtrafikföretagets tillträde till marknaden är att de har de tillstånd som krävs enligt lagen (1990:1157) om säkerhet för tunnelbana och spårväg.

### **9.1.3 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70**

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (kollektivtrafikförordningen) är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna

---

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur.

transportsätt samt på väg. Tilldelas ett avtal om allmän trafik, avseende kollektivtrafik med buss och spårvagn, i form av ett kontrakt<sup>6</sup> ska emellertid istället lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster tillämpas på tilldelningen av ett avtal om allmän trafik. Av detta följer att när ett avtal om allmän trafik avseende buss och spårvagn tilldelas i form av en koncession<sup>7</sup> ska denna förordning gälla. Bestämmelser i kollektivtrafikförordningen som bland annat innehåller krav på transparens, icke-diskriminering och proportionalitet ska oavsett valet av i vilken form ett avtal om allmän trafik tilldelas gälla för nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt samt på väg.

Kollektivtrafikförordningen reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse. Syftet med kollektivtrafikförordningen är att fastställa ramarna för de behöriga myndigheternas beviljande av ensamrätter och ersättning för allmän trafikplikt<sup>8</sup>. Skälet härtill är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

De behöriga myndigheterna kan enligt kollektivtrafikförordningen välja att tillhandahålla kollektivtrafiken genom något av följande alternativ:

1. själva tillhandahålla kollektivtrafik,
2. genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafiktjänster, eller
3. tillhandahålla kollektivtrafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Med ett internt företag avses en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. I kollektivtrafikförordningen ställs ett flertal krav som måste uppfyllas för att myndigheten ska få direkttilldela ett avtal om allmän trafik.

---

<sup>6</sup> Kontrakt är ett skriftligt avtal med ekonomiska villkor som sluts mellan en kollektivtrafikansvarig myndighet och en eller flera kollektivtrafikföretag som gäller utförande av tjänster.

<sup>7</sup> Koncession är ett kontrakt som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten, det vill säga att kontraktet medför en risk för kollektivtrafikföretagen.

<sup>8</sup> Allmän trafikplikt är ett 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.

Det konkurrensutsatta anbuds-förfarande ska vara öppet för alla företag, vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. I motiven till kommissionens förslag till kollektivtrafikförordning<sup>9</sup> anges att förordningen ger myndigheterna möjligheter att i detalj bestämma hur anbudsinföringarna ska gå till. Kollektivtrafikförordningen omfattar därför inte någon förteckning över kriterier som de behöriga myndigheterna måste uppfylla vid tilldelning av avtal om allmän trafik.

#### 9.1.4 Luftfart

Marknadstillträdet till flyglinjer regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>10</sup>. I förordningen finns utförliga bestämmelser som reglerar kollektivtrafikföretagens tillträde till marknaden. Enligt förordningen har EG-lufttrafikföretag rätt att bedriva lufttrafik inom gemenskapen. En medlemsstat får efter samråd med bland annat berörda medlemsstater och efter att ha meddelat kommissionen införa allmän trafikplikt på viss regelbunden lufttrafik. Trafikplikten ska införas endast i den utsträckning som är nödvändig för att på denna flyglinje säkerställa ett minimiutbud av regelbunden lufttrafik som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, prissättning eller minimikapacitet, vilka lufttrafikföretagen inte skulle uppfylla om de enbart tog hänsyn till sina kommersiella intressen.

Om inget EG-lufttrafikföretag utövar eller kan visa att det står i begrepp att utöva bärkraftig regelbunden lufttrafik på en flyglinje i enlighet med kraven i den allmänna trafikplikten får medlemsstaten ge ett EG-lufttrafikföretag ensamrätt under högst fyra år. Medlemsstaterna kontrollerar detta förhållande genom att i Europeiska unionens officiella tidning annonsera att om inget företag anmäler att det avser att bedriva flygtrafik enligt den allmänna trafikplikten kommer anbud att införas. Rättigheten att utöva flygtrafik på linjer med ensamrätt ska erbjudas genom ett offentligt anbuds-förfarande.

---

<sup>9</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg /\* KOM/2005/0319 slutlig - COD 2000/0212 \*/

<sup>10</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

### 9.1.5 Sjöfart

Marknadsstillträdet inom sjöfarten regleras i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna<sup>11</sup>, den så kallade 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. En medlemsstat får emellertid ingå avtal om allmän trafik<sup>12</sup> med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar, så kallat öcabotage. En medlemsstat får ange förpliktelser vid allmän trafik<sup>13</sup> som villkor för rätten att tillhandahålla sådana tjänster. Förpliktelser vid allmän trafik får emellertid enligt kommissionens tolkningsmeddelande, KOM (2003) 595 slutlig p. 5.2, bara införas på reguljära öcabotagetjänster när marknaden misslyckats. 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 kommissionens tolkningsmeddelande (p. 5.4) 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.

<sup>11</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

<sup>12</sup> Avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom gemenskapen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster. Det framgår vidare att ett avtal om allmän trafik i synnerhet kan innefatta transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet. Avtalen innefattar även i synnerhet, särskilda transporttjänster, transporttjänster med speciella tariffer och villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare och vissa sträckor, samt anpassning av tjänsterna till verkliga behov.

<sup>13</sup> 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.

När en medlemsstats behöriga myndighet ingår ett avtal om allmän trafik, måste myndigheten enligt tolkningsmeddelandet följa tillämpliga upphandlingsregler. Om avtalet utgörs av ett tjänstekontrakt gäller lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen). Om avtalet utgörs av en tjänstekoncession gäller däremot inte försörjningslagen. Även vid tilldelning av koncessioner måste emellertid de EG-rättsliga principerna om icke-diskriminering, likabehandling, öppenhet och proportionalitet enligt EG-domstolens praxis<sup>14</sup> emellertid följas. Genom att införa förpliktelser vid allmän trafik ingriper medlemsstaterna i bestämmelserna om marknads tillgång till vissa trafikleder. 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 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, icke-diskriminerande 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.

Kommissionen kräver inte av medlemsstaterna att de ska anmäla varje avtal om allmän trafik som ingås. Enligt artikel 9 ska emellertid medlemsstaterna 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.

---

<sup>14</sup> Mål C-324/98 *Telaustria Verlags GmbH och Telefonadress GmbH mot Telekom Austria AG*, i närvaro av: *Herold Business Data AG*, REG 2000 I – 10745, p. 60 och del av p. 2 samt punkt 3. Se även mål C-458/03 (*Parking Brixen GmbH mot Gemeinde Brixen, Stadtwerke Brixen AG*, REG 2005 I-00).

### 9.1.6 Bedömning

**Min bedömning:** När det gäller väg, järnväg, och sjöfart lämnar EG-rätten utrymme för att i nationella bestämmelser reglera marknadstillträdet till kollektivtrafiken inom länet. Däremot bedömer jag att det avseende marknadstillträdet för luftfarten inte finns något sådant utrymme.

Samråd med kommissionen måste ske vid lagstiftning som påverkar marknadstillträdet för sjöfarten.

För att kunna förverkliga tanken om en inre marknad inom EU har marknadstillträdet för de olika trafikslagen reglerats genom EG-förordningar.

När det gäller landtransporter får medlemsstaterna enligt kollektivtrafikförordningen själva bestämma hur kollektivtrafik ska tillhandahållas. Det offentliga kan själv eller genom direkttilldelning till ett internt bolag tillhandahålla trafiken. Ett annat alternativ är att tillhandahålla trafiken genom konkurrensutsatta anbuds-förfaranden. Förordningen reglerar inte i detalj hur tilldelningen av avtal om allmän trafik ska gå till vid det konkurrensutsatta anbuds-förfarandet.

Enligt cabotageförordningen och kommissionens tolknings-meddelande KOM (2003) 595 p. 5.4 har medlemsstaten inom sjöfarten olika administrativa möjligheter att införa förpliktelser vid allmän trafik. Exempel som ges är ett anmälnings-, licens- eller godkännandesystem. Medlemsstaterna kan också införa förpliktelser vid allmän trafik genom ingående av avtal om allmän trafik med en eller ett begränsat antal kollektivtrafikföretag.

När det gäller luftfarten har, som jag redogjort för, tillvägagångssätten för tillträde till marknaden reglerats genom en EG-förordning. Denna förordning har samma funktion som en nationell lag och ska tillämpas av medlemsstaternas domstolar och myndigheter i sin EG-rättsliga form. Detta innebär att länderna som utgångspunkt inte ska utfärda nationella genomförande åtgärder<sup>15</sup>. Någon svensk reglering av marknadstillträdet för luftfarten är därför inte möjlig.

<sup>15</sup> EG-domstolens dom av den 7 februari 1973 i mål 39/72, kommissionen mot Italien, REG 1973, s. 101, svensk specialutgåva, volym 2, s. 77, och dom av den 2 februari 1977 i mål 50/76, Amsterdam Bulb BV mot Produktschap voor Siergewassen, REG 1977, s. 137, svensk specialutgåva, volym 3, s. 281.

Regleringen i EG-förordningarna som rör trafikslagen väg, järnväg, och sjöfart är mer flexibel än de som gäller luftfarten. Jag anser därför att dessa förordningar lämnar ett utrymme att lagstifta om hur Sverige vill tillhandhålla kollektivtrafik.

Sverige måste emellertid enligt artikel 9 i cabotageförordningen samråda med kommissionen innan en lag eller en författning antas för att genomföra förordningen. Min bedömning är därför att ett sådant samråd måste ske innan mitt förslag på ett öppnare marknadsstillträde eventuellt införs inom sjöfarten.

## 9.2 Övervägande och förslag till vilka trafikslag som ska omfattas av förslaget till ett öppnare marknadsstillträde

**Mitt förslag:** Mitt förslag till ett öppnare marknadsstillträde ska omfatta väg, järnväg och sjöfart.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får emellertid undanta tunnelbana och spårväg från förslaget. För det fall den kollektivtrafikansvariga myndigheten väljer att inte göra ett undantag för tunnelbana och spårväg ska bestämmelserna i 5–7 kap. järnvägslagen (2004:519) tillämpas på denna verksamhet.

Jag har tidigare konstaterat att det i svensk rätt inte är möjligt att reglera marknadsstillträdet för flyg. Det är redan reglerat genom EG-förordning. Dessutom förekommer i princip inte flyg som färdmedel på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden. Sträckorna blir vanligtvis för korta för att flyg ska vara lönsamt. Undantaget är exempelvis Norrbotten, där det är möjligt att flyga mellan Luleå och Pajala.

Vad gäller övriga trafikslag är min utgångspunkt att ett öppnare marknadsstillträde ska vara trafikslagsövergripande för att möjliggöra en rättvis konkurrens mellan olika trafikslag.

Min bedömning är dock att det finns ett antal faktorer som försvårar ett öppnare marknadsstillträde vad gäller tunnelbana och spårväg.

## Tunnelbana och spårväg

Lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg reglerar huvudsakligen säkerhetsfrågor. En möjlighet att överlåta trafikledningsfunktionen omfattas emellertid av lagen.

Min bedömning är att om marknadstillträdet ska öppnas för tunnelbana och spårväg måste det finnas bestämmelser som hantarerar rätten att utföra och organisera trafik, tilldelning av infrastrukturkapacitet och avgifter för utnyttjande av infrastrukturen. Sådana bestämmelser finns i 5–7 kap. järnvägslagen (2004:519). Jag anser att det ska vara upp till den kollektivtrafikansvariga myndigheten att ta ställning till om tunnelbana och spårväg ska omfattas av förslaget om ett öppnare marknadstillträde. För det fall myndigheten väljer att låta dessa transportslag omfattas av förslaget ska bestämmelserna i 5–7 kap. järnvägslagen (2004:519) tillämpas på denna verksamhet.

### 9.3 Analys avseende möjlighet för det offentliga att lämna ekonomisk ersättning

För att säkerställa ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik kan den kollektivtrafikansvariga myndigheten bland annat bevilja kollektivtrafikföretagen ersättning eller en ensamrätt. Det är viktigt att den ersättning eller den ensamrätt som det offentliga ger till kollektivtrafikföretagen inte snedvrider konkurrensen på marknaden. Jag kommer därför i det följande att redogöra för reglerna om statligt stöd och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

#### 9.3.1 Statsstöd

EG-fördragets regler om statligt stöd utgör en del av den reglering som ska säkerställa att konkurrensen inom den inre marknaden inte snedvrider. Statligt stöd kan ta formen av direkta subventioner, förmånliga garantier, skattelättnader, särskilda rättigheter med mera. Bestämmelserna innebär i grunden ett förbud mot statligt stöd eftersom stöd riskerar att snedvrider konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna. Reglerna återfinns i artiklarna 87–89 i EG-fördraget. Statsstödsreglerna har till syfte att förhindra att konkurrensförhållandena inom gemenskapen för-



vanskas genom att medlemsstaterna ekonomiskt gynnar vissa företag eller viss produktion. Statliga åtgärder ska inte ge vissa företag obefogade fördelar som sätter marknadskrafterna ur spel, vilket i sin tur minskar EU:s allmänna konkurrenskraft. I likhet med konkurrensreglerna i övrigt är det Europeiska kommissionen som svarar för övervakningen av statsstödsreglerna.

I artikel 87.1 i EG-fördraget uppställs fyra villkor som samtliga måste vara uppfyllda för att en offentlig stödåtgärd ska omfattas av förbudet<sup>16</sup>. Stödet måste:

1. utgöra en selektiv ekonomisk förmån, det vill säga gynna visst företag eller viss produktion,
2. finansieras direkt eller indirekt genom offentliga medel,
3. snedvrider eller hota att snedvrider konkurrensen och
4. påverka handeln mellan medlemsstaterna.

Nya stöd eller stödsystem ska anmälas till kommissionen enligt artikel 88.3 i EG-fördraget. Det är förbjudet att genomföra stöd som inte har anmälts. Vissa undantag föreskrivs i artiklarna 87.2 och 87.3 samt i gruppundantagsförordningar.

### 9.3.2 Tjänster av allmänt ekonomiskt intresse

Begreppet ”tjänster av allmänt intresse” förekommer inte i EG-fördraget utan har i gemenskapens praxis härletts från begreppet ”tjänster av allmänt ekonomiskt intresse”. Dessa tjänster omtalas emellertid bland annat i artikel 16 i EG-fördraget. I denna bestämmelse framhålls att dessa tjänster är betydelsefulla för att upprätthålla unionens gemensamma värderingar och för att främja social och territoriell sammanhållning inom EU. De ska dock vara förenliga med fördragets bestämmelser i övrigt, bland annat statsstödsreglerna. Av störst betydelse i detta sammanhang är artikel 86 i EG-fördraget.

Enligt artikel 86.2 i EG-fördraget får vissa konkurrensbegränsningar förekomma vid utövandet av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse om de är *nödvändiga och står i proportion till det avsedda resultatet*. Det krävs sålunda att tjänsten inte kan utföras utan att konkurrensen begränsas, vilket innebär att det inte ska finnas något

---

<sup>16</sup> Se mål C-142/87, Belgien mot kommissionen, REG 1990, s. I-959, punkt 25, svensk specialutgåva, volym 10, s. I-369 och mål C-280/00, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg, REG 2003, s. I-7747, punkt 74.

alternativ som är mindre ingripande, samt att konkurrensbegränsningen står i proportion till det allmänintresse som eftersträvas.

Med stöd av artikel 86.2 kan därför ett statligt stöd eller stödprogram, som under normala förhållanden är att betrakta som ett statligt stöd, falla utanför tillämpningsområdet för artikel 87 i EG-fördraget, om stödet utgör ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

I rättspraxis har domstolen preciserat hur fördragets bestämmelser om statligt stöd ska tillämpas på allmänna tjänster, och i synnerhet på allmän trafik i målet *Altmark*<sup>17</sup>.

Målet gäller en tvist mellan två små kollektivtrafikföretag i den tyska regionen Stendal. År 1994 beviljades ett av företagen, utan anbudsförfarande, tillstånd att bedriva linjetrafik med buss. Det andra företaget invände mot den ersättning som myndigheterna betalat ut till konkurrenten. Enligt tysk lag får vissa typer av ersättning utgå först efter en anbudsinfordran och den nationella domstolen måste därför bestämma om ersättningen i det aktuella fallet kunde hänföras till denna kategori. Den skulle alltså avgöra om myndigheterna hade rätt att betala ut ersättningen utan att ta hänsyn till gemenskapens regler om statligt stöd. Den nationella domstolen begärde därför att EG-domstolen skulle meddela ett förhandsavgörande beträffande tolkningen av artiklarna 73<sup>18</sup> och 87 i fördraget och beträffande 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<sup>19</sup>.

Domen bekräftar att artikel 73 i EG-fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2, eftersom den fastställer regler om ersättning för allmän trafikplikt. Artikel 73 har enligt domen till fullo genomförts i förordningarna 1191/69, 1192/69 och 1107/70<sup>20</sup>. Eftersom landtransporterna omfattas av de särskilda regler som fastställs genom förordning (EEG) nr 1191/69 har domen därför begränsade konsekvenser för denna kollektivtrafik. Enligt domen riskerar emellertid ersättning som strider mot denna förordning att betraktas som statligt stöd och att förklaras strida mot fördraget. I

<sup>17</sup> Mål C-280/00, *Altmark*, REG 2003, s. I-7747.

<sup>18</sup> Av artikel 73 framgår att stöd är förenligt med detta fördrag, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt.

<sup>19</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 1–7.

<sup>20</sup> 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. Rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning. Rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

de situationer där medlemsstater gett lokala transportföretag möjlighet att avvika från bestämmelser i förordningen ska Altmark-testet (se nedan) dock vara uppfyllt för att ersättningen inte ska betraktas som statligt stöd.

När det gäller kollektivtrafik för exempelvis flyg och båt, anger domstolen fyra villkor som måste vara uppfyllda för att ersättning för allmän trafikplikt inte skall betraktas som en ekonomisk förmån och därmed som statligt stöd:

1. Det mottagande företaget ska faktiskt ha ålagts allmän trafikplikt och dessa skyldigheter ska vara klart definierade.
2. Metoden för beräkning av ersättningen ska ha fastställts i förväg på ett objektivet och öppet sätt.
3. Ersättningen får inte överstiga de kostnader som har uppkommit i samband med skyldigheten att tillhandahålla allmänna tjänster.
4. När det företag som ska tillhandahålla tjänsterna inte väljs ut genom ett anbudsförfarande ska ersättningen fastställas på grundval av en jämförelse med ett genomsnittligt och välskött företag som är utrustat med transportmedel som är lämpliga.

### 9.3.3 Bedömning

**Min bedömning:** Den ersättning eller ensamrätt som beviljas i enlighet med kollektivtrafikförordningen ska inte betraktas som statligt stöd. Kompletterande bestämmelser till förordningen som berör beviljandet av ersättning och ensamrätter måste uppfylla Altmark-testet för att inte betraktas som statligt stöd.

Den ersättning eller ensamrätt som beviljas inom sjöfarten måste uppfylla Altmark-testet för att inte betraktas som statligt stöd.

Ersättning och ensamrätter som beviljas i enlighet med förordningen 1191/69, som reglerar landtransporterna ska, som jag tidigare redogjort för, inte betraktas som statligt stöd. Skälet för detta är att EG-domstolen genom Altmark-domen bekräftar att artikel 73 är *lex specialis*<sup>21</sup> i förhållande till artikel 86.2. Enligt artikel 86.2 i EG-fördraget ska varje konkurrensbegränsande åtgärd vara strikt

<sup>21</sup> Lex specialis innebär att speciallag går före allmän lag.

proportionerlig mot det mål som ska uppnås med den offentliga tjänsten. Artikel 73 i EG-fördraget fastställer regler om ersättning för allmän trafikplikt. Artikel 73 hade enligt domen till fullo genomförts i förordningen och en proportionalitetsbedömning hade redan gjorts vid tillkomsten av förordningen.

Även kollektivtrafikförordningen, som efter den 3 december 2009 kommer att reglera landtransporterna, bygger på artikel 73 i EG-fördraget. Jag gör därför bedömningen att även tilldelning av ersättning och ensamrätter i enlighet med denna förordning inte riskerar att betraktas som statligt stöd.

Kollektivtrafikförordningen reglerar inte i detalj hur organisationen av kollektivtrafiken ska gå till. Vid tilldelningen av avtal om allmän trafik har medlemsstaterna själva utrymme att bestämma hur anbudsinfordringarna ska gå till vid det konkurrensutsatta anbudsförfarandet. Eftersom gemenskapen inte har kunnat ta ställning till om dessa bestämmelser är i överensstämmelse med EG-rätten framgår av artikel 5.3 i förordningen att detta förfarande ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering.

De kompletterande bestämmelser som jag föreslår avseende ersättning och ensamrätter måste således överensstämma med EG-rätten och uppfylla Altmark-testet för att inte riskera att betraktas som statligt stöd.

Av Altmark domen följer att den ersättning eller ensamrätt som beviljas inom sjöfarten måste uppfylla Altmark-testet för att inte betraktas som statligt stöd.

## 9.4 Förslag till former för att ta reda på vilken trafik kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor

### Mina förslag:

- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i en årlig trafikförklaring förklara länets behov av kollektivtrafik och taxi.
- Processen för att ta fram en trafikförklaring ska börja med att myndigheterna upprättar ett förslag till trafikförklaring.
- Myndigheterna ska föra en dialog med resenärer och andra berörda parter innan trafikförklaringen fastställs.
- Trafikförklaringen ska offentliggöras en gång per år. Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska se till att samtliga läns trafikförklaringar offentliggörs samtidigt den andra lördagen i oktober varje år.
- Genom ett anmälningsförfarande ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten efterforska vilken trafik kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor.

### 9.4.1 Process för att ta fram en trafikförklaring

#### Trafikförklaringen

Trafikförklaringen är det dokument som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten enligt mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde ska upprätta för att söka marknaden och ta reda på vilken trafik som kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor.

Som ett första steg för att söka marknaden anser jag att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska upprätta ett förslag till trafikförklaring. Samhällets övergripande behov av trafik ska framgå av trafikförklaringen. Trafikförklaringen ska myndigheten använda som underlag vid anmälningsförfarandet för att kunna värdera den anmälda trafiken i förhållande till behoven. Förslag till trafikförklaring ska utgöra grunden för myndigheternas dialog med berörda parter.

## Förklara samhällets behov av trafik

I trafikförklaringen ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten förklara länets behov av kollektivtrafik. Även länsgränsöverskridande trafik som behövs för att transportera länets invånare ska tas upp i trafikförklaringen. Vidare ska behovet av linjelagd anropsstyrd trafik och skolskjuts tas upp i trafikförklaringen. I trafikförklaringen ska även tas upp eventuella mål gällande taxiförsörjning för enskilt bruk.

Myndigheterna ska förklara trafikutbudet bland annat med utgångspunkt i de transportpolitiska målen. Dessa mål måste myndigheterna operationalisera för den lokala och regionala nivån (se kapitel 13).

Beskrivningen av det trafikutbud som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten vill ha i länet kan uttryckas i form av tillgänglighet till målpunkter och funktioner. Funktioner i form av att kunna ta sig mellan olika punkter. Tillgänglighet i form av frekvens på trafiken. Ett exempel på kriterier som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten skulle kunna utgå ifrån är kommuninvånarna tillgänglighet till:

- huvudorten och tätorterna i kommunerna
- större arbetsplatser
- länsjukvård/vårdcentral/äldreboende/servicehus
- grundskola/gymnasieskola/annan utbildning
- kultur, service och affärer
- orter i angränsande län
- flygplats

De samhälleliga behoven kan exempelvis definieras som en möjlighet för kommuninnevånare att kunna ta sig ett visst antal gånger per vecka till huvudorten i kommunen. När det gäller den anropsstyrda kollektivtrafiken kan samhällets behov förklaras exempelvis i termer av antal resor.

Trafikförklaringen ska på ett tydligt sätt ange samhällets behov. Tydligheten är viktig för att kollektivtrafikföretagen i sin planering av kommersiell trafik ska kunna väga in i samhällets behov.

## Samordning

**Mitt förslag:** Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikförklaringen definiera vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer samt vid vilka bytespunkter kollektivtrafikföretagen ska samordna anslutningar.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har ett samordningsansvar för kollektivtrafiken i länet. Samordningen kan omfatta flera åtgärder. Myndigheterna ska bland annat definiera vid vilka bytespunkter kollektivtrafikföretagen ska samordna sina anslutningar för att byten ska underlättas. Ett annat exempel är att myndigheterna ska definiera vilka bytespunkter som ska uppfylla kraven på full tillgänglighet för alla resenärer (se kapitel 13).

## Krav på säkerhet, miljö och tillgänglighetsanpassning

### Mina förslag:

- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får, förutom särskilda krav enligt avsnitt 9.4.4, i trafikförklaringen endast ställa krav på miljö och tillgänglighetsanpassning. Kraven på säkerhet behandlas i kapitel 10.
- Kraven på miljö och tillgänglighetsanpassning ska finnas angivna i författning eller i myndighets föreskrifter utfärdade efter bemyndigande från regeringen.
- Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska följa upp en eventuell tillämpning av konkurrensbegränsande ”ska krav”.

**Min bedömning:** Regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram bestämmelser som med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och EG-rätten ska reglera vilka krav som ska ställas på kollektivtrafikföretag i fråga om miljö och tillgänglighetsanpassning.

Inom arbetet med Koll Framåt har problemen med trafikhuvudmännens detaljerade styrning, i upphandlingen och trafikavtalen, av kollektivtrafikföretagen uppmärksammas. Detaljerade krav ställs till exempel på tillgänglighetsanpassning samt säkerhet och miljö. Dessa krav försvårar och förlänger upphandlingsprocesserna avsevärt. Kraven försvårar även utvärderingen av anbuden genom att det är svårare att klara av att få förfarandet transparent. Dessa krav innebär även att inte alla mindre kollektivtrafikföretag har möjlighet att delta i upphandlingen därför att det kräver omfattande resurser för att kunna utforma ett anbud. Koll Framåt har även lyft fram att de detaljerade upphandlingarna hämmar företagets kreativitet och utrymme för att ta initiativ som lockar fler resenärer.

För att säkerställa ett konkurrensneutralt system anser jag att det är viktigt att lika krav ställs på kollektivtrafikföretag över hela landet. Ambitionen är att kvalitetsnivån ska upprätthållas men jag är av den uppfattningen att dessa ”ska krav” istället ska hanteras inom ramen för det grundläggande tillståndsförfarandet. Jag anser att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att ta fram bestämmelser som med utgångspunkt i de transportpolitiska målen och EG-rätten ska reglera vilka krav som ska ställas på kollektivtrafikföretag i fråga om miljö och tillgänglighetsanpassning. I detta arbete är det viktigt att konkurrenssituationen mellan trafikslagen övervägs.

I avvaktan på att sådana bestämmelser utformas anser jag att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i trafikförklaringen måste kunna ställa miljö- och tillgänglighetsanpassningskrav på kollektivtrafikföretagen och deras fordon. Myndigheterna ska emellertid inte sätta upp egna normer utan istället relatera till krav som finns angivna i författning eller i myndighets föreskrifter utfärdade efter bemyndigande från regeringen. Det kan exempelvis i trafikförklaringen stå att kollektivtrafikföretagen ska ha fordon av minst en viss miljöklass.

Uppfyller inte kollektivtrafikföretagen de krav som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ställt i trafikförklaringen riskerar de att få betala vite (se närmare avsnitt 9.4.4).

När det gäller kraven på säkerhet kommer jag i kapitel 10 Säkerhetsstyrningssystem att återkomma till hur jag anser att denna fråga ska hanteras.

Jag har övervägt om det ska vara möjligt för kollektivtrafikföretagen att invända mot krav på miljö och tillgänglighetsanpassning. Jag har emellertid, mot bakgrund av att erfarenheter



visar att liknande domstolsprocesser har en benägenhet att dra ut på tiden, stannat vid att inte föreslå en sådan möjlighet. Jag anser istället att en nationell myndighet ska, i syfte att värna de kommersiella krafterna, ges till uppgift att följa upp en eventuell tillämpning av konkurrensbegränsande ”ska krav”. För det fall sådana konkurrensbegränsande krav används i för stor utsträckning anser jag att den nationella myndigheten till regeringen ska föreslå förändring i lagstiftningen.

### **Dialog med berörda parter**

För att kollektivtrafiken ska anpassas efter resenärernas behov anser jag att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska föra en dialog både med dagens resenärer och med presumtiva sådana. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska därför med utgångspunkt i det förslag på trafikförklaringen som den har upprättat föra en dialog med berörda parter innan förklaringen fastställs. Berörda parter kan vara resenärsorganisationer, boende i olika bostadsområden, vårdinrättningar, eller arbetsgivare i länet. För det fall landstinget ensamt ansvarar för kollektivtrafiken ska särskild vikt läggas vid en dialog med kommunerna i länet.

Syftet med dialogen är att myndigheterna ska få ett bra underlag för att avgöra vilken trafik som behövs för att regionen ska leva och utvecklas. Genom dialogen får myndigheterna kunskap om vad berörda aktörer efterfrågar för kollektivtrafik.

Jag anser att det är viktigt att dialogen utformas på ett sådant sätt att den uppnår sitt syfte. Den lokala och regionala nivån är bäst lämpad att själva hitta former och tidsramar för denna dialog. Jag anser därför att dessa former inte ska regleras i lag.

I detta sammanhang kan den nationella myndigheten med ett ansvar för kollektivtrafik ha en stödjande funktion.

Efter dialogen med berörda parter ska förslaget till trafikförklaring eventuellt revideras och därefter fastställas.

### **Offentliggörande av trafikförklaringen**

Trafikförklaringen ska uppdateras och revideras en gång per år. Min bedömning är dock att de samhällsliga målen och behoven kommer att vara relativt konstanta och justeringar blir nödvändiga

främst vid större förändringar inom länet, som exempelvis vid inrättande av nya bostads- eller industriområden. Efter uppdatering och revidering ska trafikförklaringen offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning. Att trafikförklaringarna offentliggörs samtidigt är framförallt av betydelse för att synkronisera trafiken inom länet med järnvägstrafiken (se kapitel 14), men även för kollektivtrafikföretagens planering av den länsöverskridande trafiken. Jag anser att trafikförklaringen ska offentliggöras den andra lördagen i oktober varje år. Detta ska ombesörjas av den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten (se kapitel 13).

#### 9.4.2 Anmälan om kommersiell kollektivtrafik

##### Mina förslag:

- Kollektivtrafikföretagen ska senast två månader efter att trafikförklaringen offentliggjorts anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje.
- Av anmälan ska framgå den tänkta frekvens som kollektivtrafikföretaget kommer att bedriva trafik i enlighet med.
- En anmälan är bindande för kollektivtrafikföretaget och ska gälla tills vidare om inte kollektivtrafikföretaget anger att den anmälda trafiken endast avser viss tid. En anmälan som avser viss tid måste minst avse en tid om tre månader.
- Ett kollektivtrafikföretag är inte bundet av en anmälan om infrastrukturförvaltares beslut innebär att företaget inte kan bedriva den anmälda trafiken.
- Genom anmälan förbinder sig kollektivtrafikföretaget att uppfylla de särskilda krav som anges i avsnitt 9.4.4 samt de krav i fråga om miljö och tillgänglighetsanpassning som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ställer på kollektivtrafikföretagen i trafikförklaringen.
- Om en anmälan berör mer än en lokal kollektivtrafikansvarig myndighet är den myndigheten skyldig att sända vidare en anmälan till de andra lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna som berörs av anmälan.

I trafikförklaringen ska anges att kollektivtrafikföretagen senast två månader efter trafikförklaringen offentliggjorts ska anmäla till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten om de kommersiellt avser att trafikera en linje. I trafikförklaringen ska även anges att myndigheterna kan komma att begränsa eller stänga tillträdet till den trafik som inte omfattas av någon anmälan eller där anmäld trafik inte är tillräcklig genom att allmän trafikplikt införs. Tillträdet begränsas genom att kollektivtrafikföretagen på linjer med allmän trafikplikt måste uppfylla kraven i trafikplikten för att få trafikera linjen. Tillträdet till en linje kan även komma att stängas genom att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan bevilja ett kollektivtrafikföretag ensamrätten till linjen.

Ett företag som avser bedriva trafik över fler än en länsgräns, som dagens så kallade expressbussar, ska anmäla sin trafik till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i ett av de län de passerar. Anmälningskravet gäller även den nationella järnvägs-trafiken. Detta får till följd att all trafik som bedrivs i landet måste anmälas till en sådan lokal kollektivtrafikansvarig myndighet för att den ska kunna bedrivas.

Den myndighet som får anmälan har skyldighet att vidarebefordra den till samtliga övriga berörda lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter. Det är enligt min uppfattning inte rimligt att kräva av ett kollektivtrafikföretag att det ska hantera den administration det innebär att skicka anmälan till samtliga berörda myndigheter. I anmälan ska kollektivtrafikföretagen ange vilka linjer som de avser att bedriva trafik på. Med begreppet "linje" avser jag ett:

- upptagningsområde – det område som linjen är tänkt att försörja, samt
- stoppmönster – exempelvis på vilket sätt bussen stannar, vid punkterna a, b, c, d och e eller endast vid punkterna a och e.

Även uppgift om den tänkta frekvens som företaget kommer att bedriva trafik i enlighet med ska inges till myndigheterna. Detta behövs för att myndigheterna ska kunna ta ställning till om den trafik som företaget har anmält är tillräcklig vad gäller antal turer men också hur de är fördelade över dygnet, veckorna och året.

Den anmälda trafiken ska antas gälla tills vidare om det inte anges i anmälan att trafiken endast avser en viss tid. En anmälan om att ett kollektivtrafikföretag på visst sätt avser att bedriva trafik är

bindande för företaget. För att kollektivtrafikföretag inte ska kunna komma undan kravet på tre månaders uppsägningstid ska minsta tid för en anmälan som avser en begränsad tid vara tre månader.

Ett kollektivtrafikföretag blir emellertid inte bundet av en anmälan om infrastrukturförvaltares beslut innebär att företaget inte kan bedriva den anmälda trafiken. Ett kollektivtrafikföretag är tvunget att skicka in en anmälan om kommersiell trafik till den kollektivtrafikansvariga myndigheten innan de lämnar in en ansökan om infrastrukturkapacitet till en infrastrukturförvaltare. Om infrastrukturförvaltaren inte beviljar kollektivtrafikföretagets ansökan om kapacitet kan företaget inte bedriva den anmälda trafiken eftersom den inte får tillgång till infrastrukturen. Ett kollektivtrafikföretag blir i en sådan situation enligt mitt förslag inte bunden av sin anmälan om kommersiell trafik.

Genom att ett kollektivtrafikföretag lämnar in en anmälan förbinder sig företaget även att uppfylla de särskilda krav som ställs på företagen (se närmare avsnitt 9.4.4). Företaget förbinder sig även genom anmälan att uppfylla de krav på miljö och tillgänglighetsanpassning som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ställt i trafikförklaringen. Det är därför viktigt att det av trafikförklaringen klart framgår att anmälan är bindande samt att företaget även förbinder sig att uppfylla nämnda särskilda krav samt kraven på miljö och tillgänglighetsanpassning.

Kollektivtrafikföretagen är tvungna att anmäla sin avsikt att köra viss trafik utan att veta om fler företag avser att köra samma trafik. Detta kan medföra att en situation uppstår där så många kollektivtrafikföretag lämnar in en anmälan att trafiken inte blir kommersiellt bärkraftig för några av dem. Eftersom kollektivtrafikföretagen blir bundna av sin anmälan måste de åtminstone bedriva trafik under uppsägningstiden om tre månader (se nedan avsnitt 9.4.4). Enligt min bedömning är detta ett problem som kommer att finnas initialt. Därefter blir marknaden mer känd för kollektivtrafikföretagen. Dessutom kommer kommersiell trafik att tillåtas redan innan den första trafikförklaringen har presenterats. Företagen kommer därför att successivt kunna lära sig marknaden (se kapitel 14).

### 9.4.3 Ställningstagande till anmälningarna

**Mina förslag:**

- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ta ställning till om den sammanlagda trafiken som kollektivtrafikföretagen har anmält är tillräcklig i förhållande till det i trafikförklaringen uttryckta behovet av trafik.
- Om trafiken inte är tillräcklig kan den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ta in den linje som trafiken avser till att omfattas av allmän trafikplikt.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska även ta ställning till om den anmälda trafiken berör en beviljad ensamrätt. Om trafiken inverkar menligt på en ensamrätt ska trafiken inte tillåtas.
- Kollektivtrafikföretagen får inte börja bedriva den anmälda trafiken förrän den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har tagit ställning till anmälningarna och bedömt trafiken som tillräcklig.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ta ställning till om den trafik som kollektivtrafikföretagen har anmält är tillräcklig i förhållande till de samhälleliga behov och mål som har uttryckts i trafikförklaringen. Detta ställningstagande ska göras på grundval av det sammanlagda trafikutbudet i samtliga kollektivtrafikföretags anmälan avseende en viss linje. Om de sammantagna anmälningarna inte lever upp till de krav som myndigheterna ställer på trafiken kan myndigheterna ”ta in” linjen från den kommersiella trafiken och låta den omfattas av den allmänna trafikplikten och av anbudsörfarandet (se avsnitt 9.5.7). Den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens eventuella beslut om att ta in en linje till allmän trafikplikt ska framgå av trafikplanen (se avsnitt 9.5.6).

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska även ta ställning till om den anmälda trafiken berör en beviljad ensamrätt. Om trafiken skadar ett företag som har en ensamrätt, genom exempelvis förlorade biljettintäkter till följd av att resenärer väljer det andra företaget, ska den inte tillåtas.

Även den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens beslut om att viss anmäld trafik är tillräcklig och inte berör någon ensam-

rätt kommer att framgå av trafikplanen genom att de där upptas som kommersiella linjer. Kollektivtrafikföretagen får inte börja bedriva den anmälda trafiken förrän den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har tagit ställning till anmälningarna och bedömt trafiken som tillräcklig samt att den inte berör någon ensamrätt. I och med att myndigheterna tagit ställning till att viss trafik är tillräcklig har parterna ingått ett avtal om att trafiken ska utföras under de förutsättningar som angetts i trafikförklaringen och i anmälan om kommersiell trafik. Detta avtal gäller tills vidare om inget annat angetts i anmälan.

En del av den kommersiella trafik som inletts under perioden från den 1 januari 2012, då mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde träder ikraft, till det datum då den första trafikplanen offentliggörs kan komma att omfattas av allmän trafikplikt med ensamrätt. Det innebär att den måste upphöra i samband med att ett avtal om allmän trafik börjar gälla.

#### 9.4.4 Särskilda krav på kollektivtrafikföretag, med mera

##### Mitt förslag:

Alla kollektivtrafikföretag måste uppfylla följande särskilda krav för att få vara verksam på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden.

- Respektive trafikslags grundläggande krav.
- Stanna för på- och avstigning på en fullt tillgänglig bytespunkt för alla resenärer.
- Ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem.
- Delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken.
- Endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer.
- Senast en månad innan kvartalsskifte anmäla en indragning av trafik i en tidtabell till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

Kollektivtrafikföretag ska avseende den trafik de avser att bedriva eller bedriver kommersiellt även uppfylla följande särskilda krav:

- Anmäla trafiken hos den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten senast en månad innan trafiken startar.
- Anmäla att trafiken upphör senast tre månader innan trafiken avslutas.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska utöva tillsyn över att kollektivtrafikföretagen uppfyller de särskilda kraven samt kraven på miljö och tillgänglighetsanpassning. Ansvaret för tillsynen omfattar inte respektive trafikslags grundläggande krav.

Uppfyller inte ett kollektivtrafikföretag dessa krav samt kraven på miljö och tillgänglighetsanpassning riskerar det att få betala vite. Vitets storlek ska sättas i relation till kollektivtrafikföretagens årliga omsättning.

### Särskilda krav på alla kollektivtrafikföretag

En förutsättning för att få bedriva kollektivtrafik inom länet är att kollektivtrafikföretagen uppfyller de grundläggande krav som ställs på respektive trafikslag. Detta innebär att kollektivtrafikföretagen för buss- och taxitrafik ska inneha ett trafiktillstånd, för järnvägstrafik en licens, ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd, för trafik med tunnelbana och spårväg ett tillstånd till sådan trafik samt för sjöfart olika typer av certifikat beroende på fartyg, typ av trafik och område där trafiken bedrivs (se avsnitt 10.1.4).

Det är av stor betydelse att mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde inte motverkar de övergripande syftena med trafik- huvudmannareformen – trafiksamordningen och helhetsperspektivet. Ett öppnare marknadstillträde innebär att den enskilde resenären får flera relationer till olika kollektivtrafikföretag. De nätverksvinster som finns när bara ett kollektivtrafikföretag hantarer ett nätverk får inte gå förlorade när marknaden öppnas för fler kollektivtrafikföretag. En öppnare marknad ställer därför krav på samordning av kollektivtrafikföretagen för att kollektivtrafiksystemet ska fungera som ett sammanhållet system. För att möjliggöra denna samordning anser jag att krav ska ställas på att alla

kollektivtrafikföretag ska stanna för på- och avstigning på en fullt tillgänglig bytespunkt – för alla resenärer. Detta innebär exempelvis att om en långväga buss avser stanna i Uppsala så måste bussen stanna på en fullt tillgänglig bytespunkt. Bussen kan inte, som förekommer idag, stanna på annat ställe eller i närheten av en sådan bytespunkt. Om bussen inte avser att stanna i Uppsala medför inte bestämmelsen ett tvång att stanna i staden.

Ett ytterligare sätt att öka samordningen och främja helhetsperspektivet är att alla kollektivtrafikföretag enligt mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde ska ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem (se närmare kapitel 13).

Slutligen ökas samordningen genom att krav ställs på att kollektivtrafikföretaget endast ska stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer. De regler som finns i dag handlar främst om att fordon måste stanna på ett trafiksäkert sätt. Jag anser dock att ett krav på att kollektivtrafikföretag måste stanna på en hållplats är en förutsättning för att företagen ska kunna delta i ett samordnat informationssystem.

Efter att mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde trätt ikraft kommer fler kollektivtrafikföretag än idag att trafikera den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden. Speciellt i situationer när olika trafikslag blandas kommer det att finnas ett behov av att kunna leda och styra trafiken vid en trafikstörning. Jag anser därför att det ska ställas krav på att kollektivtrafikföretag för att få vara verksam på marknaden ska delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken. Kravet innebär att kollektivtrafikföretagen är tvungna att försäkra sig på ett sätt som exempelvis innebär att ersättningstrafik kan erbjudas resenärerna. Ett kollektivtrafikföretag kan exempelvis ansluta sig till en ledningscentral som leder om trafiken eller ordnar ersättningstrafik vid störningar i trafiken.

I dag ändras vanligtvis tidtabellen för järnväg och busstrafik två gånger per år. I december ändras tidtabellen för första halvan av nästa år och i juni ändras tidtabellen för resterande del av året. Andra trafikslag byter tidtabell oftare, till exempel luftfarten.

Det är viktigt för resenären att kollektivtrafiksystemet är förutsägbart. För att uppnå kontinuitet och stabilitet i systemet anser jag därför att det ska regleras när neddragning av tidtabellen får ske. Jag har övervägt hur ofta en sådan förändring ska kunna äga rum. Tillägg i trafiken får däremot göras kontinuerligt. Enligt min bedömning är det för komplicerat för resenären att varje månad



behöva kontrollera om tidtabellen förändrats. Att tillåta en förändring av tidtabellen fyra gånger per år innebär enligt min mening även att marknaden i detta avseende fortfarande är dynamisk och flexibel men att resenären vet när förändringar kan inträffa.

Jag anser att det på en framtida marknad med fler kollektivtrafikföretag även vore önskvärt om systemet för kollektivtrafiken inom länet i denna fråga är synkroniserad med bestämmelserna i järnvägsförordningen. Jag menar därför att en ändring eller justering av tidtabellen ska kunna genomföras varje kvartal samt att förändringen ska genomföras klockan 24.00 den andra lördagen i kvartalets sista månad. Kollektivtrafikföretaget måste senast en månad innan kvartalsskiftet anmäla en förändring i tidtabellen. Tidtabellen gäller fram till dess en förändring anmäls.

I trafikförklaringen ska myndigheten ange att dessa krav ställs på kollektivtrafikföretagen.

### Särskilda krav på trafik som inte omfattas av allmän trafikplikt

Ett kollektivtrafikföretag kan när som helst under året till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten anmäla att det avser att kommersiellt trafikera en linje som inte omfattas av allmän trafikplikt.

Denna anmälan måste göras senast en månad innan kollektivtrafikföretagen börjar med sin trafik på sträckan. Denna tid behövs för att myndigheterna ska kunna genomföra administrativa åtgärder och för att anpassa informationssystemet till den nya linjen.

Ett kollektivtrafikföretag som vill upphöra med trafik på en kommersiell linje ska senast tre månader i förväg anmäla detta till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. En sådan gräns är viktig för att ur ett resenärsperspektiv uppnå en grundläggande förutsägbarhet, tillförlitlighet och stadga i trafiksystemet.

När det gäller internationell linjetrafik regleras den av två EG-förordningar<sup>22</sup>. Enligt dessa måste ett kollektivtrafikföretag begära tillstånd av de medlemsstater genom vilka transporten sker för att linjetrafiken ska tillåtas. Dessa kollektivtrafikföretag kan bedriva

---

<sup>22</sup> Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (EGT L 74, 20.3.1992, s. 1.). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1) och rådets förordning (EG) nr 12/98 av den 11 december 1997 om villkoren för att transportföretag ska få utföra nationella persontransporter på väg i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT L 4, 8.1.1998, s. 4).

cabotagetrafik<sup>23</sup> i anslutning till den internationella linjetrafiken. Denna cabotagetrafik är tillåten enligt de nämnda EG-förordningarna och trafiken får bedrivas utan att uppfylla de krav som ställs på kommersiell trafik av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

I och med att företaget anmäler att de kommer att köra viss trafik accepterar de att följa de krav som ställs på alla kollektivtrafikföretag samt nämnda tidskrav vid inträde på och utträde från marknaden. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ingår, som jag tidigare redogjort för, genom anmälan ett avtal med dessa kollektivtrafikföretag.

I trafikförklaringen ska myndigheterna ange att dessa krav ställs på kollektivtrafikföretagen.

### Tillsyn och vite

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har ett tillsynsansvar (se kapitel 13) över att kollektivtrafikföretagen uppfyller de ovan nämnda särskilda kraven samt kraven på miljö och tillgänglighetsanpassning (se närmare avsnitt 9.4.1). Ansvaret för tillsynen omfattar inte respektive trafikslags grundläggande krav. Det är istället Transportstyrelsen som utövar denna tillsyn.

Uppfyller inte ett kollektivtrafikföretag dessa särskilda krav eller kraven på miljö och tillgänglighetsanpassning riskerar det att få betala vite.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får förelägga ett kollektivtrafikföretag att uppfylla nämnda krav. Om föreläggandet inte följs, kan den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten vid vite förelägga kollektivtrafikföretaget att fullgöra sin skyldighet. Vitets storlek ska fastställas till ett bestämt belopp och i syfte att förmå företagen att följa föreläggandet ska vitet sättas i relation till kollektivtrafikföretagens årliga omsättning.

Frågor om utdömande av vite prövas av länsrätt. Frågor om föreläggande och utdömande av vite prövas enligt lagen (1985:206) om viten.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten måste, för att kunna utöva tillsyn, ha en systematisk uppföljning av kollektiv-

---

<sup>23</sup> Cabotage definieras som trafik där passagerare tas upp eller släpps av i samma medlemsstat i samband med reguljär internationell linjetrafik. Trafikens huvudsakliga syfte ska vara att befordra passagerare mellan skilda medlemsstater.

trafikföretagen och andra företag som är verksamma på kollektivtrafikmarknaden och berörs av särskilda krav (se närmare kapitel 13).

#### 9.4.5 Privat infrastruktur för kollektivtrafik

##### Mina förslag:

- Om alternativ till privat infrastruktur saknas och avsaknaden av alternativ förhindrar ett kollektivtrafikföretags tillträde till marknaden ska denna infrastruktur upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.
- Upplåtare som innehar en dominerande ställning på marknaden ska ta ut ett kostnadsorienterat pris av kollektivtrafikföretagen.
- Upplåtare får vid kapacitetsbrist begränsa tillträdet till privat infrastruktur. Vid en begränsning ska företräde ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken.
- Regeringen eller efter regeringens bemyndigande den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får meddela föreskrifter om vilken metod som ska tillämpas vid beräkning av kostnadsorienterat pris och vilka faktorer som ska ligga till grund för beräkningen, kriterier för vad som avses med den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken samt om förfarandet vid kapacitetsbrist på privat infrastruktur.

Med privat infrastruktur för kollektivtrafik avses bland annat platser där resenärer kan stiga av och på eller byta mellan färdmedel samt uppställningsplatser för bussar. Med infrastruktur avses även system för bokning av biljetter men inte väg, järnväg eller farled.

Det huvudsakliga syftet med att införa bestämmelser om tillträde till privat infrastruktur är att ge förutsättningar för att skapa en effektiv konkurrens och i slutändan gynna resenärerna.

På en marknad där alternativ till privat infrastruktur saknas och avsaknaden av alternativ förhindrar ett kollektivtrafikföretags inträde på marknaden ska företag därför vara skyldiga att upplåta denna infrastruktur. Detta ska ske på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.

Samma syfte ligger bakom förslaget om att en upplåtare som har en dominerande ställning endast får ta ut ett kostnadsbaserat pris. Det innebär ett pris som täcker kostnaderna samt kan ge en rimlig vinst. Ett bemyndigande ges till regeringen eller efter regeringens bemyndigande den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att meddela föreskrifter om vilken metod som ska tillämpas vid beräkning av kostnadsorienterat pris och vilka faktorer som ska ligga till grund för beräkningen.

Även konkurrenslagstiftningen har till mål att främja en god konkurrens. Av 2 kap. 7 § konkurrenslagen (2008:579) framgår att missbruk av en dominerande ställning på marknaden är förbjudet. Exempel på sådant missbruk är enligt bestämmelsen att direkt eller indirekt påtvinga någon oskäligen inköps- eller försäljningspriser eller andra oskäligen affärsvillkor, att begränsa produktion, marknader eller teknisk utveckling till nackdel för konsumenterna, att tillämpa olika villkor för likvärdiga transaktioner, varigenom vissa handelspartner får en konkurrensnackdel, eller att ställa som villkor för att ingå ett avtal att den andra parten åtar sig ytterligare förpliktelser som varken till sin natur eller enligt handelsbruk har något samband med föremålet för avtalet.

Konkurrensproblem eller missbruk av konkurrensfördelar kan leda till utslagning av nytillkomna kollektivtrafikföretag till nackdel för konkurrensen och därmed även för resenärerna. Det är därför enligt min mening viktigt att skapa ett lätthanterligt system för att undvika och kunna hantera konkurrensproblem som kan komma att uppstå. Konkurrenslagstiftningen uppställer generella förbud för att värna konkurrensen som företagen har att rätta sig efter. Vid konstaterad överträdelse av konkurrenslagens förbud vidtas sanktioner i efterhand. Mitt förslag är annorlunda uppbyggt genom att bestämmelsen som reglerar tillträdet till privat infrastruktur ska verka konkurrensfrämjande genom att på förhand ålägga upplåtaren skyldigheter som är direkt avpassade för situationen på kollektivtrafikmarknaden. Med denna utgångspunkt framstår det som rimligt att i förhållande till konkurrenslagen särreglera denna fråga.

Bestämmelsen om tillträdet till privat infrastruktur ska enligt min mening ses som ett komplement till konkurrenslagstiftningen.

Vid begränsad kapacitet till den privata infrastrukturen kan det finnas skäl att genom ett tydligt och transparent förfarande begränsa tillträdet till infrastrukturen. Jag anser att upplåtaren ska ha en sådan möjlighet. Den mest samhällsekonomiskt lönsamma

trafiken ska vid en begränsning ges företräde till kapaciteten. Ett bemyndigande ges till regeringen eller efter regeringens bemyndigande den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att meddela föreskrifter om kriterier för vad som avses med den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken samt om hur förfarandet vid kapacitetsbrist på privat infrastruktur ska gå till.

Jag anser att det krävs en fördjupad analys av behovet av kontroll och eventuella sanktionsmöjligheter för att se till att bestämmelsen följs av företagen. Det har dock inte funnits tid inom mitt uppdrag för att analysera denna fråga närmare.

## 9.5 Förslag till process för att se till att samhället förses med kompletterande trafik

Det offentliga måste efter anmälningsförfarandet se till att samhället förses med den trafik som behövs för att kompletterar den anmälda kommersiella trafiken. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska se till att denna trafik kommer tillstånd genom avtal med kollektivtrafikföretag.

### 9.5.1 Avtalsformer

**Mitt förslag:** Avtal om allmän trafik som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ingår med kollektivtrafikföretag ska som huvudregel utformas som tjänstekoncessioner.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan ingå avtal om allmän trafik antingen i form av tjänstekontrakt eller tjänstekoncession när,

1. det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktstillflödet, eller står för en liten del av finansieringen,
2. transporten är anropsstyrd, eller
3. det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika närliggande linjer.

## Avtal om allmän trafik

Mot bakgrund av mitt uppdrag anser jag att de avtal om allmän trafik – avtal avseende den så kallade allmänna kollektivtrafiken – som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ingå med kollektivtrafikföretag ska utformas som tjänstekoncessioner. Det är i den avtalsformen som kollektivtrafikföretagens drivkrafter att sätta resenären i centrum bäst tas tillvara. En tjänstekoncession innebär att företaget tar en risk för trafikverksamheten. I denna risk ligger både en risk för förlust men framför allt en möjlighet till vinst om verksamheten går bra. Ett kollektivtrafikföretag som har ingått en tjänstekoncession har därmed en ekonomisk drivkraft att åstadkomma attraktiva produkter för resenärerna. Detta innebär att företagets entreprenörskap och initiativförmåga gynnas av ett sådant avtal. I en tjänstekoncession produceras tjänster till resenären eftersom det är denne som är kund. Det är även kollektivtrafikföretaget som ansvarar för relationen med resenären och som direkt mot denne är ansvarig för sina produkter. Enligt slutsatserna i Koll Framåt är en mer direkt relation mellan kollektivtrafikföretaget och resenären en viktig förutsättning för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Avtal om allmän trafik avseende väg, järnväg, och sjöfart som tilldelas i form av koncessioner omfattas inte av lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster. Koncessionsavtal om allmän trafik avseende väg och järnväg ska istället enligt art. 5.1 kollektivtrafikförordningen tilldelas i enlighet med denna förordning. Avtal avseende sjöfarten ska tilldelas i enlighet med cabotageförordningen.

Det förslag på marknadstillträde som jag nedan lämnar har därför utformats i enlighet med dessa förordningar och den övriga gemenskapsrätten. I de delar EG-förordningarna reglerar en fråga kan jag inte lämna ett lagförslag eftersom förordningar har samma funktion som nationell lag och ska tillämpas av medlemsstaternas domstolar och myndigheter i sin EG-rättsliga form. Jag kommer istället avseende dessa frågor endast att redogöra för vad förordningarna stadgar.

### Möjlighet att tilldela avtal om allmän trafik och avtal om trafik i form av ett tjänstekontrakt

I vissa situationer anser jag att det är tveksamt om tjänstekoncessionen som avtalsform är den mest lämpliga. Detta gäller både när avtal om allmän trafik ingås som när avtal om trafik ingås – avtal gällande anropsstyrd kollektivtrafik för särskilda grupper.

I en situation när det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktssflödet, eller står för en liten del av finansieringen anser jag att en tjänstekoncession inte är lämplig. Om resandeunderlaget är lågt till följd av få boende i ett område är det svårt för företaget att öka resandet och därmed biljettintäkterna. Det kan gälla exempelvis trafik på glesbygden eller i skärgården.

Även när det gäller anropsstyrd trafik med särskilt anpassade fordon kan det vara svårt att tillämpa tjänstekoncessioner. Ambitionen är inte att öka resandet med särskilt anpassade fordon utan snarare att möjliggöra för fler att kunna resa i den ordinarie kollektivtrafiken. Dessutom utgör egenavgiften en liten del av den totala reskostnaden vid anropsstyrd trafik med särskilda fordon. Det offentliga ersättning utgör i allmänhet den stora intäkten för de företag som tillhandahåller denna typ av trafik.

Slutligen kan en sådan situation uppkomma när det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika närliggande linjer, exempelvis i stads- och tätortstrafik. Vid ett anbudsförfarande som leder till tjänstekoncessioner på enstaka linjer finns risk att nätverkseffekter förloras. I viss tätortstrafik kan det därför vara mer lämpligt att tilldela tjänstekontrakt för ett nät av linjer.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får, enligt mitt förslag, i dessa situationer välja om de vill ingå avtalet i form av en tjänstekoncession eller ett tjänstekontrakt.

Om avtalet ingås i form av ett tjänstekontrakt kan antingen lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen) eller lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (den klassiska lagen) vara tillämplig. Av 1 kap. 8 § försörjningslagen framgår att verksamhet omfattas av denna lag om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. Med ett publikt nät avses ett nät vars syfte är att tillhandahålla allmänheten transporter. Ett nät för transporttjänster ska anses finnas om tjänsten tillhandahålls enligt villkor som fastställts av en behörig myndighet och som

avser linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden. I de fall en myndighet upphandlar trafik som inte kan anses ingå i ett publikt nät ska den klassiska lagen tillämpas.

Den så kallade allmänna kollektivtrafiken är öppen för allmänheten och bedrivs i form av ett nät för transporttjänster. Avtal om allmän trafik som ingås i form av ett tjänstekontrakt omfattas därmed av försörjningslagen. Frågan är mer problematisk när det gäller exempelvis anropsstyrd trafik som är särskilt anpassad för funktionshindrade eller anropsstyrd trafik för vissa glesbygdsområden. Det är svårt att avgöra vilken av lagarna som omfattar ingångna tjänstekontrakt avseende kollektivtrafik som är öppen för viss del av allmänheten utifrån vissa kriterier, exempelvis avstånd till hållplats för den ordinarie linjetrafiken, men ordnad med hänsyn till särskilda behov för någon grupp.

### **Tjänstekoncession eller tjänstekontrakt**

Jag har förslagit att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten som huvudregel ska ingå avtal om allmän trafik i form av en tjänstekoncession och att myndigheten i vissa fall har en möjlighet att välja att ingå avtal om allmän trafik och avtal om trafik antingen i form av en tjänstekoncession eller ett tjänstekontrakt.

Myndigheten ska i utformandet av avtalet utgå från de definitioner som anges i kollektivtrafiklagen och i tillämplig EG-rätt och praxis. Jag är medveten om att det finns en glidande skala mellan de olika typerna av avtal beroende på hur villkoren i avtalet utformas. Myndighetens utgångspunkt ska emellertid vara att villkoren i avtalet ska utformas på så sätt att det hör till den ena eller andra kategorin.



### 9.5.2 Tillhandahållande av kollektivtrafik

**Mina förslag:**

- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska tilldela avtal om allmän trafik på grundval av konkurrensutsatta anbudsförfaranden.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska inte ha möjlighet att anordna linjetrafik i egen regi.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska inte ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik till ett intern företag, ett avtal avseende ett mindre värde eller ett avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter.

Av artikel 5 i kollektivtrafikförordningen framgår att de behöriga myndigheterna kan välja att tillhandahålla kollektivtrafiken genom att antingen utlysa ett anbudsförfarande eller, om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning, själva eller genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafiktjänster. Direkttilldelning av avtal om allmän trafik innebär att uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.

Enligt rådets gemensamma ståndpunkt<sup>24</sup> innebär förordningen att medlemsstaterna behåller befogenheten att genom lag förbjuda lokala myndigheter att använda sig av möjligheten att direkttilldela kontrakt om allmänna tjänster på sitt territorium. Av reciten till förordningen framgår att det ur gemenskapsrättslig synvinkel inte har någon betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Det framgår vidare att förordningen grundas på neutralitetsprinciperna i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om fri utformning av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i fördraget.

<sup>24</sup> Gemensam ståndpunkt (EG) nr 2/2007 av den 11 december 2006 antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Enligt kommittédirektivet ska lagstiftningen medge ett ökat inslag av konkurrens i syfte att stimulera utveckling samt öka effektiviteten och attraktiviteten hos kollektivtrafiken. En utgångspunkt för mitt arbete är som tidigare nämnts principen att samhället inte ska ingripa där en tillräcklig trafik kan upprätthållas på kommersiella villkor (proportionalitetsprincipen). Jag anser att direkttilldelning till ett internt bolag innebär att konkurrensen skulle hämmas på marknaden. Detta skulle vara i strid med mitt uppdrag om att underlätta marknadstillträdet för kollektivtrafikföretagen och inte leda till en önskad positiv utveckling på kollektivtrafikområdet. Som jag redogjort för anser jag att ett konkurrensutsatt anbudsförfarande är det förfarande som bäst uppfyller direktivets krav på att ta till vara förutsättningarna för kommersiell trafik. Jag anser att den kollektivtrafikansvariga myndigheten i länet därför ska tillhandahålla kollektivtrafik genom konkurrensutsatta anbudsförfaranden.

Det finns inget hinder mot att avtal om allmän trafik inom sjöfarten tilldelas genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande och eftersom jag anser att ett sådant förfarande bäst uppfyller direktivets krav ska även förfarandet tillämpas på sjöfarten.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska inte ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik till ett intern företag och inte heller bedriva trafik i egen regi.

### **9.5.3 Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan vidta nödgärder vid risk för trafikavbrott**

Berörda myndigheter får enligt artikel 5.5 i kollektivtrafikförordningen vidta nödgärder vid trafikstörningar eller vid överhängande risk för sådana. Av reciten till kollektivtrafikförordningen framgår att myndigheterna vid risk för trafikavbrott bör kunna vidta kortfristiga nödgärder i avvaktan på att ett kontrakt om allmänna tjänster tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning. Av rådets gemensamma ståndpunkt<sup>25</sup> framgår att risken ska vara överhängande för att denna möjlighet ska tillämpas.

---

<sup>25</sup>Gemensam ståndpunkt (EG) nr 2/2007 av den 11 december 2006 antagen av rådet i enlighet med det i artikel 251 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen angivna förfarandet, inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordningar (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

Vidare ska nödåtgärden enligt artikel 5.5 kollektivtrafikförordningen bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett kontrakt om allmänna tjänster 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 kontrakt om allmänna tjänster eller ett åläggande om ett sådant kontrakt som nödåtgärd får inte överstiga två år.

Denna möjlighet innebär att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten till och med vid en överhängande risk för trafikavbrott är undantagna från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning av avtal om allmän trafik. Myndigheterna kan även i en sådan situation formellt komma överens om att utvidga ett redan ingånget kontrakt med ett kollektivtrafikföretag till att omfatta även en annan linje. Vidare har myndigheterna i en sådan situation möjlighet att ålägga ett kollektivtrafikföretag att fullgöra en viss trafikplikt. Ett företag som genom ett beslut av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ålagts att fullgöra allmän trafikplikt ska enligt kollektivtrafikförordningen kunna klaga på beslutet. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens agerande i denna fråga utgör enligt min bedömning myndighetsutövning eftersom saken avgörs ensidigt genom beslut av myndigheten. Kollektivtrafikföretaget har enligt bestämmelser i förvaltningslagen (1986:223) en möjlighet att överklaga ett beslut som innefattar myndighetsutövning. Denna möjlighet innebär enligt min bedömning att kraven i kollektivtrafikförordningen uppfylls.

Ett kontrakt som är tilldelat på något av dessa tre sätt har en maximal löptid om två år. Tidsgränsen har satts till två år med beaktande av den tid som krävs för att anordna tilldelning av nya kontrakt om allmänna tjänster på ett sådant sätt att tilldelningen sker på ett riktigt sätt.

Om den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten måste vidta nödåtgärder avseende en kommersiell linje måste myndigheten första besluta att ta in linjen till den allmänna trafikplikten. Innan detta beslut fattas måste en proportionalitetsbedömning göras. I beslutet ska anges en beslutsmotivering.

Ersättning för ett avtal om allmän trafik som tilldelats genom en nödåtgärd ska enligt förordningen stämma överens med bestämmelserna i bilagan till denna förordning. Den bärande tanken med dessa bestämmelser är att kollektivtrafikföretaget ska erhålla en

skälig vinst som inte riskerar att snedvrída konkurrensen på marknaden.

#### **9.5.4 Direkttilldelning av avtal avseende ett mindre värde ska inte vara tillåtet**

Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning är de behöriga myndigheterna enligt artikel 5.4 i kollektivtrafikförordningen undantagna från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning 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 avtal med ett företag som bedriver trafik med högst 23 fordon höjs dessa tröskelvärden.

Jag anser att en möjlighet att tilldela avtal avseende ett mindre värde och kilometerantal utan ett anbudsförfarande riskerar att medföra att vissa företag på orättfärdig grund premieras på bekostnad av andra företag. Mot bakgrund av att proportionalitetsprincipen om att samhället inte ska göra större ingripanden än nödvändigt, som framgår av artikel 1.1 kollektivtrafikförordningen, gör jag bedömningen att tanken med en sådan möjlighet är att den behöriga lokala myndigheten avseende ett mindre antal avtal, som inte är så attraktiva, ska ha en möjlighet att lösa dessa på ett smidigt sätt. I Sverige understiger enligt uppgift från Svenska bussbranschens riksförbund emellertid hälften av de avtal som ingås mellan det offentliga och medlemmar av Svenska bussbranschens riksförbund det årliga genomsnittsvärdet som uppställs som gräns i kollektivtrafikförordningen. Denna möjlighet skulle följaktligen omfatta en stor del av de avtal som ingås i Sverige. Att en sådan stort andel av kollektivtrafikmarknadens aktörer omfattas av en möjlighet till direkttilldelning går enligt min mening tvärt emot kommittédirektivets tanke om att öppna marknaden för fler kollektivtrafikföretag och öka konkurrensen på marknaden. Förekomsten av en sådan möjlighet stämmer inte heller överens med Järnvägsutredningen 2:s förslag. Jag anser därför att denna möjlighet till direkttilldelning ska förbjudas i svensk rätt.

### 9.5.5 Även järnvägstransporter ska omfattas av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande

Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning är de behöriga myndigheterna enligt artikel 5.6 i kollektivtrafikförordningen undantagna från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägstransport med undantag av tunnelbana och spårvagnar.

Det finns enligt min mening en risk för att ett sådant förfarande stänger ute små aktörer från marknaden och öppnar upp för så kallad svågerpolitik. Detta skulle hämma det fria företagandet och stå i strid med mitt uppdrag om att öppna marknaden för fler kollektivtrafikföretag. Denna möjlighet står även i strid med Järnvägsutredningen 2:s förslag. Jag anser därför att denna möjlighet ska förbjudas i svensk lag.

### 9.5.6 Trafikplan

#### Mina förslag:

- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska upprätta en trafikplan. I denna plan ska ingå de anmälda kommersiella linjerna. Vidare ska myndigheterna i trafikplanen fastställa samhällets behov av kompletterande trafik.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska införa allmän trafikplikt på denna kompletterande trafik. De kollektivtrafikföretag som uppfyller alla krav för allmän trafikplikt får bedriva denna trafik, om myndigheten inte beviljat en ensamrätt.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får i trafikplikten endast ställa krav på trafikens frekvens och högsta tillåtna pris samt krav på att ett kollektivtrafikföretag ska inneha ett kvalitetssystem.
- En förutsättning för att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska få införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter till kollektivtrafikföretag är att åtgärden är nödvändig och står i proportion till det avsedda resultatet. En lokal kollektivtrafikansvarig myndighets beslut att införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensam-

rätter till kollektivtrafikföretag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

- Trafikplanen ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning den andra lördagen i februari varje år. Om informationen i trafikplanen ändras efter offentliggörandet ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten snarast möjligt offentliggöra förändringen i Europeiska unionens officiella tidning. Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska se till att samtliga läns trafikplaner offentliggörs samtidigt.

### Innehållet i trafikplanen

I trafikplanen ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten fastställa behovet av trafik i länet som inte marknaden klarar av att upprätthålla. I trafikförklaringen förklarar myndigheten de långsiktigt strategiska målen och i trafikplanen ska dessa mål omsättas till de dagliga behoven och fastställas. Även behovet av länsöverskridande trafik, som behövs för att transportera länets invånare, linjelagd särskild kollektivtrafik och skolskjuts ska fastställas i trafikplanen. Trafikplanen ska innehålla uppgift om vilket geografiskt område som avses med beskrivningen.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får i trafikplikten ställa krav på frekvens och högsta tillåtna pris för att säkerställa samhällets behov av trafik, samt för att biljettpriset inte blir för högt för vissa grupper av människor. Med frekvens menar jag turtäthet, det vill säga hur ofta turerna går samt hur turerna är fördelade över dygnet, veckan och året.

Myndigheten får även ställa krav på att ett kollektivtrafikföretag ska inneha ett kvalitetssystem. Genom ett kvalitetssystem ska de problem med kvalitén som kan uppstå i kollektivtrafikföretagens verksamhet kunna hanteras på ett betryggande sätt. Företagen ska själva utarbeta detta system genom att bland annat sätta upp de mål för verksamheten som behövs från kvalitetssynpunkt. Av systemet ska även framgå hur företagen följer upp att målen uppnås. Exempel på detta är hur kollektivtrafikföretagen hanterar klagomål, hur egenuppföljningen görs, kundbemötande, serviceåtaganden, med mera. Innehållet i kvalitetssystemet ska redovisas i det anbud

som företagen lämnar till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. Syftet med att låta myndigheten ställa krav på att kollektivtrafikföretaget ska ha ett kvalitetssystem är att skydda resenären. Även om någon ensamrätt inte beviljats har resenären i realiteten ofta inte något alternativt sätt att resa kollektivt på linjer med trafikplikt utan är utelämnad till det företag som ensamt trafikerar en viss linje.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten och kollektivtrafikföretaget kan i trafikavtalet sedan ange att det är hävningsgrundande om företaget inte uppfyller de mål och övriga åtaganden som följer av företagets kvalitetssystem.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska införa allmän trafikplikt på denna kompletterande trafik. De kollektivtrafikföretag som uppfyller alla krav för allmän trafikplikt får bedriva denna trafik. Denna möjlighet finns under förutsättning att marknaden inte har stängts genom att myndigheten har beviljat ett kollektivtrafikföretag en ensamrätt avseende trafiken.

Uppgift om vilka kollektivtrafikföretag som trafikerar redan existerande linjer, den eventuella avtalstidens längd samt vilka ersättningar och ensamrätter som beviljats dessa kollektivtrafikföretag ska även omfattas av trafikplanen.

I trafikplanen ska de kommersiella linjerna och uppgift om vilka kollektivtrafikföretag som har anmält att de avser att trafikera dessa linjer tas upp. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikplanen ta ställning till anmälningarna i form av ett motiverat beslut. Om myndigheterna väljer att låta trafiken omfattas av allmän trafikplikt ska detta beslut motiveras i trafikplanen. Om den anmälda trafiken är tillräcklig tas dessa linjer upp som kommersiella linjer i trafikplanen. I och med att denna trafik tas upp i trafikplanen har kollektivtrafikföretagen ingått ett avtal med den kollektivtrafikansvariga myndigheten om att utföra anmäld trafik under de förutsättningar som anges i trafikförklaringen.

Det ska även finnas en uppgift om att kollektivtrafikföretagen har en möjlighet att överklaga beslutet om att ta in en linje till allmän trafikplikt.

## Fastställa samhällets behov av kompletterande trafik

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska avgöra vilken trafik som det utifrån ett samhällsperspektiv är motiverat att införa allmän trafikplikt på. Denna bedömning ska göras utifrån de trafikmål som angetts i trafikförklaringen. Det utbud av kompletterande trafik som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten anser att det finns ett behov av i länet ska myndigheterna fastställa i trafikplanen och låta omfattas av allmän trafikplikt. I detta ligger även att myndigheterna ska ta ställning till om den kommersiell trafik som anmälts är tillräcklig.

## Proportionalitetsbedömning

Gemenskapsrätten kräver att varje konkurrensbegränsande åtgärd måste vara strikt proportionell mot det mål som ska uppnås med den offentliga tjänsten (se närmare avsnitt 9.3 Analys avseende möjlighet för det offentliga att lämna ekonomisk ersättning). Av artikel 1.1 i kollektivtrafikförordningen framgår att förordningens syfte är att fastställa hur de behöriga myndigheterna kan ingripa för att se till att det tillhandahålls tjänster som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet och billigare än vad den fria marknaden kan erbjuda. Även av art.4 i cabotageförordningen och av kommissionens tolkningsmeddelande<sup>26</sup> framgår att förpliktelser vid allmän trafik bara får införas på reguljära öcabotagetjänster när marknaden misslyckats. Dessa artiklar ger uttryck för den allmängiltiga proportionalitetsprincipen om att samhället inte ska göra större ingripanden än nödvändigt.

Det är av vikt att den offentligt subventionerade trafiken inte försämrar de kommersiella aktörernas möjlighet att bedriva trafik. De samhälleliga behoven måste därför vara rimliga och väl avvägda i förhållande till den trafik den kommersiella marknaden kan bedriva. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten måste därför varje gång de överväger att ingripa göra en proportionalitetsbedömning. En förutsättning för att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska få införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter till kollektivtrafikföretag är att åtgärden är nödvändig och står i proportion till det avsedda resultatet.

---

<sup>26</sup> KOM (2003) 595 slutlig p. 5.2.



Samhällsnyttan med exempelvis en ny linje måste stå i proportion till den skada som intagandet av denna nya linje kan orsaka på existerande eller anmälda linjer som trafikeras utan ersättning eller ensamrätter. Denna proportionalitetsbedömning ska även göras i förhållande till andra trafikslags kommersiella trafik, det vill säga avseende väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

En annan situation där den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten måste göra en proportionalitetsbedömning är när de bedömer att en linje inte uppfyller samhällets behov av trafik och tar in en kommersiell linje till att omfattas av allmän trafikplikt. Myndigheterna måste ta ställning till om deras krav på trafikutbud är motiverade av samhälleliga intressen.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikplanen motivera skälen till att utbudet av subventionerad trafik utvidgas utöver det som kommer till stånd på kommersiell väg. Samhällsnyttan med den nya eller den ökade trafiken ska tydligt beskrivas samt hur avvägningen gjorts gentemot den skada som kommersiell trafik kan komma att drabbas av.

Vid den årliga revideringen av trafikplanen måste den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten, utifrån de trafikmål som ställs i trafikförklaringen, ta ställning till om den anmälda trafiken är tillräcklig. Kollektivtrafikföretag som bedriver kommersiell trafik måste därför alltid kontrollera att deras linjer svarar mot de uppställda målen i trafikförklaringen. De måste även vara beredda på att trafiken kan tas in till allmän trafikplikt om de inte korrigerar utbudet av trafik efter trafikmålen.

### **Överklagande av beslut att införa allmän trafikplikt**

En lokal kollektivtrafikansvarig myndighets beslut att införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter till kollektivtrafikföretag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Kollektivtrafikföretaget ska vid överklagandet argumentera antingen utifrån att den skada deras kommersiella linje drabbats av är större än den nytta samhället får av den tillkommande subventionerade linjen eller utifrån att den trafik företaget har anmält ur ett samhälleligt perspektiv är tillräckligt.

När ett sådant beslut överklagas löper processen, med att se till att samhället förses med kompletterande trafik, vidare på övriga linjer.

### Utformningen av trafikplanen

Det är viktigt att trafikplanen utformas på ett så fullständigt och tydligt sätt som möjligt eftersom det med tanke på de EG-rättsliga principerna om ickediskriminering, likabehandling och öppenhet som bland annat ska följas finns små möjligheter att i efterhand korrigera eller justera kraven. Ett annat skäl är att anbudsgivaren även ska kunna grunda sina beräkningar och anbudsgivningen på de krav och villkor som ställs i trafikplanen.

Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten kommer att ha till uppgift att stödja den kollektivtrafikansvariga myndigheten i utformningen av trafikplanen (se kapitel 13).

### Offentliggörande

Trafikplanen ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning den andra lördagen i februari varje år. I praktiken uppdateras och revideras den ursprungliga trafikplanen varje år allt eftersom nya avtal ingås, nya linjer upptas i trafikplanen, och så vidare.

Om informationen i trafikplanen ändras efter offentliggörande ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten snarast möjligt offentliggöra förändringen i Europeiska unionens officiella tidning.

Den nationella myndigheten med ett ansvar för kollektivtrafik ska se till att samtliga läns trafikplaner offentliggörs samtidigt (se avsnitt 9.11). Att planerna offentliggörs samtidigt är framförallt av betydelse för att synkronisera trafiken inom länet med järnvägs- trafiken, men även vid kollektivtrafikföretagens planering av den länsöverskridande trafiken.

### 9.5.7 Offentligt anbudsförfarande

**Mina förslag:**

- När tiden för kollektivtrafikföretagen att anmäla att de avser att kommersiellt bedriva trafik gått ut kan den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten infordra anbud på de linjer som den i trafikplanen låtit omfattas av allmän trafikplikt.
- Det offentliga anbudsförfarandet ska innehålla en hänvisning till den trafikplikt som anbudsförfarandet avser genom att trafikplanen bifogas anbudsunderlaget. Underlaget ska även innehålla utvärderingskriterier som kommer tillämpas på anbuden, avtalsvillkor och administrativa bestämmelser.
- När tidsfrister för att komma in med anbud bestäms av myndigheten ska särskild hänsyn tas till hur lång tid som kollektivtrafikföretagen kan antas behöva för att utarbeta anbuden. Tidsfristen för att komma in med anbud ska emellertid vara minst 52 dagar från den dag då det offentliga anbudet offentliggjordes.
- Det offentliga anbudsunderlaget ska tillsammans med trafikplanen och även eventuella förändringar i trafikplikten offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.
- Krav får inte ställa på att kollektivtrafikföretagen ska lämna ett gemensamt anbud på flera linjer.

**Min bedömning:** Av artikel 7.2 kollektivtrafikförordningen följer att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten minst ett år i förväg ska offentliggöra sin avsikt att tilldela avtal om allmän trafik.

När tiden för kollektivtrafikföretagen att anmäla att de avser att kommersiellt bedriva trafik på en viss linje gått ut ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten begränsa eller stänga tillträdet till den trafik som inte omfattas av någon anmälan eller där anmäld trafik inte är tillräcklig genom att allmän trafikplikt införs. Tillträdet begränsas genom att kollektivtrafikföretagen på linjer med allmän trafikplikt måste uppfylla kraven i trafikplikten för att få trafikera linjen. Tillträdet till en linje kan även komma att stängas

genom att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan bevilja ett kollektivtrafikföretag ensamrätt till linjen. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska infordra anbud från kollektivtrafikföretag på dessa linjer. Kollektivtrafikansvariga myndigheter i två eller flera län kan även inleda en gemensam anbudsprocess om länen är i behov av länsöverskridandetrafik till en gemensam målpunkt, till exempel trafik från flera Norrlands län till Stockholm.

I praktiken kommer avtalen om allmän trafik att gå ut vid olika tidpunkter. Detta innebär att flera olika anbudsförfaranden i olika tidsperioder kan pågå samtidigt.

När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer, ska dessa normer enligt artikel 4.6 i kollektivtrafikförordningen anges i anbudshandlingarna. Skälet till detta är att öka öppenheten och insynen.

För att uppfylla kraven i förordningen ska det offentliga anbudsförfarande innehålla en hänvisning till det trafikutbud, med tillhörande villkor, som anbudsförfarandet avser. Detta uppfylls genom att en hänvisning görs till gällande trafikplan.

Av artikel 4.7 kollektivtrafikförordningen framgår att det klart och tydligt i anbudshandlingarna ska anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas.

De kriterier som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kommer att använda sig av vid utvärdering av anbuden ska anges i erbjudandet. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får som jag redogjort för inte i anbudsförfarandet ställa detaljerade och långtgående krav på säkerhet, miljö, kvalitet, handkappanpassning och så vidare. I avvaktan på att kraven omhändertas inom ramen för respektive trafikslags grundläggande tillstånd (trafiktillstånd, licens, säkerhetstillstånd, och så vidare) anser jag att myndigheten i trafikförklaringen endast ska få ställa krav på miljö och tillgänglighetsanpassning som finns angivna i författning eller i myndighets föreskrifter utfärdade efter bemyndigande från regeringen. I och med att dessa krav ställs i trafikförklaringen gäller de alla kollektivtrafikföretag som vill bedriva linjetrafik inom länet. Eftersom myndigheten inte får "hitta på" egna krav kommer kraven även att bli mer enhetliga än de är i dag. Mitt förslag i denna del medför att de enda kriterium som ska användas vid utvärderingen av anbuden är priset och kvalitén.

Det offentliga anbudet ska även innehålla avtalsvillkor, det vill säga exempelvis bestämmelser om regler för ändring och hävning av kontrakt, kontraktets giltighetstid, påföljder om kontraktet inte uppfylls och tvistlösning. Det ska även framgå vilka administrativa bestämmelser som ska gälla för den aktuella upphandlingen, till exempel namn och adress, e-postadress, telefon- och telefaxnummer på den upphandlade myndigheten.

### **Tidsfrister för anbudsförfarandet**

När en upphandlande myndighet ska bestämma tidsfristen för ett upphandlingsförfarande enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen) ska den enligt 8 kap. 1 § särskilt ta hänsyn till hur komplex upphandlingen är och hur lång tid som behövs för att utarbeta ett anbud. De tidsfrister som anges i lagen är minimitider och en bedömning bör göras vid varje enskild upphandling om vilken frist som är lämplig. Vid ett öppet förfarande är minsta tid för att lämna anbud 52 dagar (8 kap. 2 § försörjningslagen).

Jag anser även att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten vid bestämmande av tidsfristen för anbudsförfarandet ska ta hänsyn till hur lång tid det behövs för att utarbeta ett anbud. Jag anser att det, på liknande sätt som i försörjningslagen, i lag bör anges tidsfrister i form av minimitider som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har att följa. Enligt min bedömning bör dessa tider överensstämma med de tider som anges i försörjningslagen eftersom tiderna, på samma sätt som i försörjningslagen, har till syfte att säkerställa konkurrens på lika villkor.

### **Offentliggörande av anbudsunderlaget**

Av artikel 7.2 kollektivtrafikförordningen framgår att varje berörd myndighet ska se till att åtminstone den berörda myndighetens namn och adress, planerad tilldelningsmetod, samt tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds. Om denna information ändras efter offentliggörandet är medlemsstaterna skyldiga att snarast möjligt offentliggöra rättelsen av rapporten. Av reciten till kollektivtrafik-

förordningen framgår att de behöriga myndigheterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att minst ett år i förväg offentliggöra sin avsikt att tilldela avtal om allmän trafik, med undantag av bland annat nödatgärder, så att potentiella kollektivtrafikföretag kan ta ställning.

Jag gör bedömningen att detta innebär att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten senast ett år innan anbudsförfarandet inleds avseende en eller flera linjer ska offentliggöra detta på angivet sätt. I kollektivtrafikförordningen anges att detta ska ske senast ett år innan anbudsförfarandet inleds. Myndigheten kan enligt min bedömning förenkla förfarandet genom att gemensamt offentliggöra ett antal linjer där anbudsförfarandet ska inledas inom tidsgränsen på ett år.

### **Gemensamt anbud på flera linjer**

Jag anser inte att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska tillåtas att ställa krav på att ett kollektivtrafikföretag ska vara tvungen att lägga ett gemensamt anbud på flera linjer. Ett sådant förfarande skulle kunna medföra att små kollektivtrafikföretag utestängdes från marknaden. Detta argument väger tyngre än den eventuella stordriftsfördel som en sådan möjlighet skulle kunna medföra.

Jag menar att det istället är upptill kollektivtrafikföretagen att hitta olika lönsamma koncept för att bedriva trafik. En lösning kan vara att företagen lägger ett gemensamt anbud på flera linjer.

När det gäller de situationer där den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har en möjlighet att ingå tjänstekontrakt med kollektivtrafikföretag kan myndigheten självklart kräva att företagen avger ett gemensamt anbud på flera linjer.

### 9.5.8 Anbudsprövningen

**Mitt förslag:**

- Kollektivtrafikföretagen ska inom den tid som anges i det offentliga anbudet lämna in anbud till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska göra en prövning av anbuderna. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska anta antingen det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för myndigheten, eller det anbud som innehåller det lägsta priset. Vid bedömningen av vilket anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga, ska myndigheten ta hänsyn till pris och kvalitet.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska snarast möjligt skriftligen underrätta de anbudsgivande kollektivtrafikföretagen om beslutet om vilket anbud som ska antas och om skälen för beslutet. Skälen för beslutet ska lämnas snarast möjligt och senast inom 15 dagar från det att en skriftlig begäran kom in.

Kollektivtrafikföretagen ska inom den tid som anges i det offentliga anbudsunderlaget lämna in anbud till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

Myndigheterna ska därefter göra en prövning av anbuderna. Prövningen av anbuderna ska även ske i enlighet med den så kallade diskrimineringsprincipen. Enligt denna princip är all diskriminering på grund av nationalitet, samt i enlighet med den så kallade likabehandlingsprincipen och transparensprincipen förbjudet.

Som jag tidigare har redogjort ska endast priset och kvalitén användas som kriterium vid utvärderingen av anbuderna (se avsnitt 9.5.7). Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan välja om den vill anta det lägsta priset, eller det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet. I bedömningen om vad som utgör det mest fördelaktiga anbudet vägs både pris och kvalitet in. Myndigheten ska vid denna bedömning ta hänsyn till de mål och åtaganden som kollektivtrafikföretaget angett att de kommer att leva upp till i kvalitetssystemet.

Om fler än ett kollektivtrafikföretag kan tänka sig att trafikera en viss linje med en ensamrätt eller till samma pris får myndigheten lösa frågan genom lottdragning.

Sedan den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten prövat och utvärderat kollektivtrafikföretagens anbud ska ett beslut fattas om vilka anbud som ska antas. Detta beslut ska vara skriftligt och myndigheten ska motivera ett beslut om avslag. Skälen för beslutet ska lämnas snarast möjligt och senast inom 15 dagar från det att en skriftlig begäran kom in. Beslutet kan även överklagas (se kapitel 9.9).

### 9.5.9 Avtal om och ersättning för allmän trafik

De behöriga myndigheterna är enligt artikel 3.1 kollektivtrafikförordningen skyldiga att ingå ett avtal om allmän trafik när ensamrätter och/eller kompensation beviljas som ersättning för allmän trafikplikt. Denna skyldighet infördes i syfte att öka öppenheten och insynen och därigenom undvika en risk för snedvridning av konkurrensen.

Kollektivtrafikförordningen innehåller detaljerade bestämmelser om vad ett avtal om allmän trafik måste innehålla och hur ersättning för allmän trafik ska bestämmas. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser<sup>27</sup> ska enligt artikel 4.1–2 kollektivtrafikförordningen klart och tydligt fastställas bland annat vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses.

Enligt kollektivtrafikförordningen ska i avtalet om allmän trafik och i allmänna bestämmelser fastställas hur riskerna i koncessionsavtalet fördelas mellan kollektivtrafikföretaget och den behöriga myndigheten. Det innebär att det i avtalet ska 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 driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital. För att fastställa hur risken fördelas ska även enligt kollektivtrafikförordningen i avtalet om allmäntrafik fast-

---

<sup>27</sup> Allmänna bestämmelser definieras som en åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.



ställas hur inkomsterna från biljettförsäljning ska fördelas mellan kollektivtrafikföretaget och den behöriga myndigheten.

All slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats som en nödgård ska stämma överens med bestämmelserna i bilagan till kollektivtrafikförordningen (se närmare avsnitt 9.5.3).

I avtal om allmän trafik ska det enligt art. 4.7 kollektivtrafikförordningen klart och tydligt anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas.

I kollektivtrafikförordningen har inte fastställts någon förteckning över vilka kvalitetskriterier som ska användas av myndigheterna när de tilldelar ett avtal om allmäntrafik. För att öka öppenheten och insynen finns emellertid en skyldighet för behöriga myndigheter att enligt art. 4.6 kollektivtrafikförordningen i avtalen om allmän trafik ange de kvalitetskrav som de ställer på kollektivtrafikföretagen.

### Avtalstidens längd

**Min bedömning:** Det är upp till den kollektivtrafikansvariga myndigheten att inom de ramar som följer av kollektivtrafikförordningen och cabotageförordningen bestämma längden på avtalen om allmän trafik.

Löptiden för avtalen om allmän trafik ska enligt art. 4.3 kollektivtrafikförordningen vara begränsad och får inte överstiga 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt. En begränsning av avtalens längd motiveras i reciten till kollektivtrafikförordningen med att avtal som har för lång löptid kan leda till en onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets positiva effekter.

Vad gäller båttrafik anses, enligt cabotageförordningen, att en avtalsperiod på mer än 6 år i normalfallet inte uppfyller kravet på proportionalitet. Avtal som rör transport till och från "mindre öar" där det totala årliga antalet passagerare som transporteras sjövägen till och från ön är 100 000 eller färre kan en längre varaktigheter för kontrakt, 12 år, godtas.

Eftersom förordningarna har satt ramarna för avtalens löptid är det enligt min bedömning inte möjligt att närmare i nationell rätt lagstifta om vilken längd avtalen ska ha. Det är istället upp till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att inom dessa ramar bestämma längden på avtalen. Mot bakgrund av erfarenheter från flyget kommer antagligen fler och fler kollektivtrafikföretag att vilja vara med och bedriva kommersiell trafik på allt fler sträckor i takt med att kollektivtrafikmarknaden och konkurrensen utvecklas. För att underlätta för nya företag att komma in på marknaden anser jag att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten, åtminstone inte inledningsvis, ska ingå avtal om allmän trafik med alltför långa löptider.

### **Avtalsbrott**

I bland kommer kollektivtrafikföretag av olika anledningar inte att fullfölja avtalen om allmän trafik. Följden av ett avtalsbrott kan bli att inget kollektivtrafikföretag trafikerar en sträcka som omfattas av allmän trafikplikt. Denna situation kan uppkomma när som helst under året och den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten måste kunna fylla denna lucka i trafiknätet innan nästa trafikförklaring fastställs och annonserings- och anbudsproceduren inleds.

Som jag har redogjort i avsnitt 9.5.3 för är den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten vid en överhängande risk för trafikavbrott eller vid trafikavbrott undantagen från skyldigheten att infordra anbud vid tilldelning av avtal om allmän trafik. Myndigheterna kan i en sådan situation även formellt komma överens om att utvidga ett redan ingånget kontrakt med ett kollektivtrafikföretag till att omfatta en annan linje. Vidare har myndigheten i en sådan situation möjlighet att ålägga ett kollektivtrafikföretag att fullgöra en viss trafikplikt.

Ett sådant så kallat nödkontrakt har emellertid en maximal löptid om två år och under denna tid förväntas den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten vidta åtgärder som gör att anbud infordras på rätt sätt.

## Ensamrätt

### Mina förslag:

- Ett tjänstekoncessionsavtal kan tilldelas med eller utan en ensamrätt. Sådana avtal som rör järnvägstrafik kan inte tilldelas med en ensamrätt.
- Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska följa upp och utvärdera effekterna av en eventuell användning av ensamrätter.

### *Vad är en ensamrätt?*

Ensamrätt definieras enligt artikel 2.f kollektivtrafikförordningen som 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. Ensamrätter är tillåtna enligt denna förordning.

Ensamrätter är även tillåtna för linjesjöfart. Ensamrätten ska emellertid stå i proportion till syftet att garantera regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. Vidare ska ensamrätterna beviljas för en begränsad period och ensamrätten ska baseras på ett öppet, rättvist, icke-diskriminerande och gemenskapstäckande urvalsförfarande.

Inom flyget, där trafikplikten i princip endast handlar om trafik mellan två punkter, är ensamrätten enkel att definiera. På järnvägs-, buss och båtsidan kan ett flertal olika variationer av trafik finnas mellan de två punkter där trafikplikt kan vara motiverad, men som sedda för sig inte uppfyller trafikplikten. Av detta följer att ensamrätter inte kan användas på samma sätt inom järnväg, väg och sjöfart som inom luftfarten. Jag anser att ensamrätten inom järnväg, väg och sjöfart tydligt måste definieras och kopplas till en viss produkt. Med detta menar jag exempelvis att en ensamrätt på samma eller delvis samma linje ska kunna ges till ett kollektivtrafikföretag för en viss produkt samtidigt som andra produkter på samma sträcka kan tillåtas, så kallad partiell ensamrätt. Med produkt menar jag exempelvis dag- eller nattbuss.

Enligt kollektivtrafikförordningens definition innebär ensamrätten trafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra företag har en sådan rätt. Jag gör bedömningen att

denna definition innebär att när den kollektivtrafikansvariga myndigheten beviljar en ensamrätt till ett kollektivtrafikföretag gäller den ensamrätten gentemot den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten och det område som myndighetens ansvar omfattar. Det vill säga att samma myndigheter bara kan bevilja ett kollektivtrafikföretag ensamrätt till en viss linje med en viss funktion. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten i ett annat län kan dock bevilja en ensamrätt avseende samma interregionala sträcka till ett annat kollektivtrafikföretag. Det kollektivtrafikföretag som trafikerar en linje som går mellan två olika län har rätt att transportera sina egna kommuninnevånare från sitt län till det andra länet. För att, på väg till sluthållplatsen, få ta upp passagerare i det andra länet krävs en överenskommelse med det länets kollektivtrafikansvariga myndighet. På väg tillbaka till det egna länet få kollektivtrafikföretagen dock ta upp passagerare.

Man kan tänka sig en situation där ett kollektivtrafikföretag både beviljas en ensamrätt och ersättning för att trafikera en linje. Hur stor ersättning som krävs för att ett kollektivtrafikföretag ska kunna tänka sig att trafikera linjen beror i ett sådant fall på hur ensamrätten är definierad. En tydligt definierad ensamrätt gör att kollektivtrafikföretaget kan vara säker på att ingen annan får köra en sträcka som tangerar hans ensamrätt. En otydlig definition innebär att kollektivtrafikföretaget riskerar att utsättas för konkurrens.

Om ett kollektivtrafikföretag anmält och av myndigheten tillåtits bedriva en trafik som inkräktar på ett annat företags ensamrätt kan kollektivtrafikföretagen med ändrade avtalsförhållanden som grund kräva högre ekonomisk ersättning av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten för att utföra avtalad trafik.

#### *Ska ensamrätter tillåtas?*

Eftersom det enligt kollektivtrafikförordningen och cabotageförordningen är möjligt att tilldela ensamrätter anser jag att ensamrätter ska kunna tilldelas kollektivtrafikföretag. Möjligheten att tilldela ensamrätter ska emellertid användas restriktivt. Ensamrätter begränsar de kommersiella aktörernas möjligheter att agera på marknaden under den tid då ensamrätten gäller. Vidare kan det vara svårt att tydligt definiera vilken produkt ensamrätten avser. Detta kan leda till ett ökat antal skadestandsprocesser som i sin tur kan

leda till ökade kostnader för det offentliga. Denna svårighet blir större på en lokal och regional kollektivtrafikmarknad med ett finmaskigt trafiknät.

Enligt min mening ska det vara upp till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att avgöra om de anser det vara nödvändigt att bevilja en eller flera ensamrätter. Skälet för att bevilja en ensamrätt kan vara att det blir billigare för det offentliga.

Enligt det förslag som lämnades av Järnvägsutredningen 2, i betänkandet Konkurrens på spåret, SOU 2008:92, ska inga ensamrätter kunna tilldelas järnvägsföretag. Jag delar utredarens uppfattning i denna fråga och anser därför att koncessionsavtal som rör järnvägstrafik inte ska kunna tilldelas med en ensamrätt.

Ett alternativ till användandet av ensamrätter praktiseras av Rikstrafiken. I avtalet som Rikstrafiken ingår med ett kollektivtrafikföretag står att företaget ska räkna med att det inte får konkurrens på sträckan. Parterna överenskommer vidare i avtalet att om det trots allt blir konkurrens på sträckan ska avtalet revideras. Det åvilar emellertid kollektivtrafikföretagen att på ett tydligt sätt kunna visa vilken effekt intrånget fått och kunna beräkna skadan. Det finns flera exempel på när upphandlad trafik utsatts för konkurrens, bland annat till följd av öppnandet av natttågstrafik.

Jag anser att den nationella myndigheten med kollektivtrafikansvar ska följa upp och utvärdera effekter av en eventuell användning av ensamrätter.

## 9.6 Ökad konkurrens om de anropsstyrda kollektivtrafikresorna

**Mitt förslag:** Trafikförklaringen ska innehålla uppgift om den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten avser tillämpa ett förfarande som innebär ökad konkurrens om de anropsstyrda kollektivtrafik resorna eller inte.

Jag har även övervägt att omfatta anropsstyrd kollektivtrafik som utförs av personbil eller andra fordon av ett förfarande som innebär ökad konkurrens om de anropsstyrda-kollektivtrafik-resorna. Mitt förslag innebär att alla kollektivtrafikföretag på marknaden som

uppfyller vissa grundläggande villkor ska ges möjlighet att tillhandahålla anropsstyrd trafik. En avropslista med exempelvis kilometerpris och inställelsetid ska upprättas. För att få vara med på denna lista måste företaget ha accepterat de villkor som de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna fastställt.

På detta sätt ges fler kollektivtrafikföretag möjlighet att erbjuda sina tjänster till skillnad från en mer traditionell upphandling där endast det eller de företag som vinner upphandlingen får utföra tjänsten under ett visst antal år. Förslaget innebär att företagen kontinuerligt konkurrerar med varandra istället för bara vid upphandlingstillfällena. Min bedömning är att detta långsiktigt leder till en bättre fungerande marknad för allmänhetens taxiresor och att det offentliga kostnader för anropsstyrd kollektivtrafik kan begränsas.

Ett sådant förfarande kan dock bara fungera i kommuner eller på orter där det finns en väl fungerande konkurrens mellan taxiföretag som inte är beroende av ersättning från det offentliga. De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna får bedöma när detta förfarande ska användas. Myndigheten ska i trafikförklaringen redovisa sitt ställningstagande.

Jag har även övervägt möjligheterna att införa ett förfarande som innebär ökad konkurrens om de anropsstyrda kollektivtrafikresorna även där konkurrens mellan taxiföretag är bristfällig. Min bedömning är dock att de låga inträdesbarriärerna innebär att det är lätt att etablera sig på marknaden för trafik med personbil. Risken är därför stor att oseriösa företag anmäler intresse för att köra trafik. Oseriösa företag leder till ojämlika konkurrensvillkor som riskerar att förstöra marknaden. Vidare kan jag konstatera att en effektiv tillsyn av taximarknaden är resurskrävande. Min bedömning är att Transportstyrelsen inte har möjlighet att utöva en tillräcklig tillsyn. Taximarknaden skiljer sig från exempelvis järnväg där tillsynen omfattar betydligt färre företag. I de områden som de kollektivtrafikansvariga myndigheterna bedömer att det inte finns en tillräcklig konkurrens gällande taxiresor för enskilt bruk anser jag att det öppnare marknadstillträdet inte ska tillämpas. Upphandlingen görs i samband med att myndigheten utformar trafikplanen.

I de fall myndigheterna bedömer att det finns en tillräcklig konkurrens på taximarknaden för taxi för enskilt bruk ska myndigheten i trafikförklaringen förklara att ett öppet förfarande med avropslista kommer att användas. I trafikförklaringen definierar myndigheten behovet av anropsstyrd kollektivtrafik. Det kan

handla om att uttrycka behoven i funktionella termer till exempel gällande geografisk täckning, förbeställningstider, behov av olika typer av fordon, beräknat antal resor med olika fordonstyper eller andra särskilda behov. Företagen anmäler till kollektivtrafikansvarig myndighet pris, egenskaper hos fordonen och tillgänglighet exempelvis avseende inställetid eller tillgänglighet över dygnet. Anmälan är bindande. På samma sätt som avseende övrig kollektivtrafik binds kollektivtrafikföretagen att bedriva trafik i minst tre månader genom anmälan.

De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna ska ta ställning till om den anmälda trafiken uppnår målen i trafikförklaringen och tillräcklig trafik kan komma till stånd. I de fall anmälningarna inte bedöms kunna klara av den trafik myndigheten ser behov av inleds en traditionell upphandling. Utgångspunkten är att de anropsstyrda resorna samordnas i samordnings- och beställningscentral. Krav ska också ställas på att trafikföretaget ansluter sig till ett standardiserat boknings-, betal- och informationssystem.

## 9.7 Grundläggande krav på anmälningsförfarandet och det konkurrensutsatta anbudsförfarandet

**Mitt förslag:** Anmälningsförfarandet och det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn, icke-diskriminering och proportionalitet.

Av artikel 5.3 kollektivtrafikförordningen framgår att det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Proportionalitetsprincipen kommer till uttryck genom artikel 1.1 kollektivtrafikförordningen (se ovan avsnitt 9.5.6).

När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik ska detta enligt art. 4 cabotageförordningen ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen. Av kommissionens tolkningsmeddelande till cabotageförordningen framgår att medlemsstaternas ingripande på marknaden även bygger på proportionalitetsprincipen.

Principen om öppenhet eller insyn förutsätter till exempel att uppgifter som gäller förfarandena inte hemlighålls, att uppgifter annonseras offentligt, att de som deltagit i ett förfarande informeras om resultatet och att handlingarna i princip är offentliga.

Icke-diskriminering förutsätter att anbudsgivare från andra orter behandlas på samma sätt som t.ex. företag från den egna kommunen. I EG-domstolens domar i mål C-31/87 (Gebroeders Beentjes BV mot Nederländska staten, REG, rättsfallssamling, 1988 s. 4635) och C-243/89 (Europeiska gemenskapernas kommission mot Danmark, Storabältdomen, REG, rättsfallssamling, 1993 s. I-03353) har innebörden av principen om icke-diskriminering tolkats så att de krav som ställts på förfarandet inte får gynna någon som kommer från orten eller representerar ett visst område, eftersom detta leder till diskriminering av företag från andra länder och inte heller på annat sätt vara diskriminerande.

Proportionalitetsprincipen förutsätter att kraven på förfarandena står i rimlig proportion till det mål som eftersträvas.

Av förordningarna och av den övriga gemenskapsrätten framgår således att förfarandet vid tilldelning av avtal om allmän trafik ska följa dessa principer. För att tydliggöra denna omständighet anser jag att det i lag ska intas en bestämmelse om att anmälningsförfarandet och det konkurrensutsatta anbuds förfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn, icke-diskriminering och proportionalitet.

## 9.8 Kommunikation, information och dokumentation

Regler om förfarandet vid handläggning av ärenden hos myndigheter finns i förvaltningslagen (1986:223). Reglerna syftar till att garantera rättssäkerheten inom förvaltningen och att underlätta för den enskilde att ha med myndigheterna att göra. Flera av reglerna tar i första hand sikte på handläggningen av ärenden som avser myndighetsutövning mot enskilda. Begreppet myndighetsutövning, i den mening som avses i förvaltningslagen, omfattar endast ärenden där saken avgörs ensidigt genom beslut av myndigheten. Begreppet kan därmed inte omfatta ärenden som avgörs genom att myndigheten träffar avtal med en enskild. Ärenden rörande anmälnings- och anbuds förfarandet omfattas således inte av de bestämmelser i förvaltningslagen som enbart gäller handläggning av ärenden som avser myndighetsutövning. De bestämmelser i för-



valtningslagen som är tillämpliga oavsett om ärendet avser myndighetsutövning eller inte är bland annat bestämmelserna om myndigheternas serviceskyldighet (4 och 5 §§), inkommande handlingar (10 §), jäv (11 och 12 §§) samt rättelse av skrivfel och liknande (26 §). I ett ärende rörande anmälnings- och anbudsförfarandet, som utgör ett civilrättsligt förhållande, är emellertid inte bestämmelserna om serviceskyldighet eller rättelse i beslut av skrivfel aktuella att tillämpa. Däremot kan bestämmelserna om inkommande handlingar och jäv aktualiseras i vissa fall.

Eftersom inte förvaltningslagen är tillämplig på merparten av den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens hantering av anmälnings- och anbudsförfarandet anser jag att det i kollektivtrafiklagen måste föras in vissa bestämmelser som reglerar myndighetens förfarande vid handläggning av dessa ärenden. Mina förslag till bestämmelser bygger på de krav som i detta avseende uppställs i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling.

**Mitt förslag:** Anmälnings- och anbudsförfarandet ska uppfylla vissa formella krav.

Anmälningar och anbud ska enligt mitt förslag som huvudregel lämnas skriftligen. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får emellertid bestämma att anmälningar och anbud ska lämnas med något elektroniskt medel. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i trafikförklaringen respektive trafikplanen ange hur anmälan och anbud får lämnas.

Kommunikation, informationsutbyte och lagrade uppgifter som rör ett anmälnings- och anbudsärenden ska enligt mitt förslag bevaras säkert. Bestämmelsen har närmast karaktären av ordningsregler. Att den sekretess som gäller för anmälningarna och anbuden ska bevaras följer av sekretesslagen och mitt förslag till ändring i sekretesslagen men även av lagen om företagshemligheter.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får enligt mitt förslag inte ta del av innehållet i anbuden förrän tidsfristen för att komma in med anbud har gått ut. Försändelser med anbud ska, samtidigt och så snart som möjligt efter anbudstidens utgång, öppnas vid en förrättning där minst två personer som utsetts av den

lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska delta. Anbudena ska föras upp i en förteckning, som ska bestyrkas av dem som deltar i förrättningen.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får enligt mitt förslag tillåta att en anbudsgivare rättar en uppenbar felskrivning eller felräkning eller något annat uppenbart fel i anbudet. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får även begära att ett anbud förtydligas eller kompletteras om det kan ske utan risk för särbehandling eller konkurrensbegränsning.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska enligt mitt förslag i anbudsunderlaget ange den tid som en anbudsgivare ska vara bunden av sitt anbud.

## 9.9 Sekretess

De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheternas verksamhet omfattas av offentlighetsprincipen. Denna princip innebär att verksamheten så långt det är möjligt ska ske i öppna former. Kärnan i offentlighetsprincipen utgörs av den så kallade handlingsoffentligheten. Denna ger varje svensk medborgare rätt att ta del av sådana handlingar som betecknas som allmänna handlingar, se 2 kap. 1 § tryckfrihetsförordningen (TF). Vad som är en allmän handling regleras också i 2 kap. TF. Med handling förstås framställning i skrift eller bild samt upptagning som kan läsas, avlyssnas eller på annat sätt uppfattas endast med hjälp av tekniskt hjälpmedel. En handling är allmän om den förvaras hos en myndighet och anses inkommen eller upprättad där (2 kap. 3 § TF). Offentlighetsprincipen gäller inte utan begränsningar. Av 2 kap. 2 § första stycket TF följer att rätten att ta del av allmän handling får begränsas endast om det är påkallat med hänsyn till vissa i bestämmelsen angivna intressen, däribland skyddet för det allmänna ekonomiska intresset och skyddet för enskildas ekonomiska förhållanden. I andra stycket anges att begränsning i rätten att ta del av allmän handling ska anges noga i en särskild lag eller i annan lag till vilken den särskilda lagen hänvisar. Den särskilda lagen är sekretesslagen.

Sekretess innebär förbud att röja uppgift, oavsett om detta sker muntligen eller genom att en allmän handling lämnas ut eller det sker på annat sätt. Sekretesslagen innehåller således en gemensam

reglering av handlingssekretess och tystnadsplikt i det allmännas verksamhet.

Det är enligt 20 kap. 3 § brottsbalken förenat med straffansvar att lämna ut uppgifter i strid med sekretesslagen.

### 9.9.1 Skydd för enskilda

I 8 kap. 10 § sekretesslagen finns bestämmelser som ger skydd åt en enskild som har trätt i affärsförbindelse med en myndighet. Sekretessen gäller hos myndigheten och avser skydd för uppgift om enskilds affärs- eller driftförhållande. Sekretess gäller endast, om det av särskild anledning kan antas att den enskilde lider skada om uppgiften röjs.

Denna bestämmelse omfattar sådana uppgifter som kollektivtrafikföretag lämnar till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten exempelvis i ett anmälnings- eller anbuds-förfarande.

### 9.9.2 Skydd för det allmänna

#### Mina förslag:

- Uppgift som rör anmälningar får inte i något fall lämnas till annan än den som har avgett anmälan förrän trafikplanen offentliggjorts.
- Uppgift som rör anbud får inte i något fall lämnas till annan än den som har avgett anbudet förrän alla anbud offentliggörs eller beslut om anbud fattats eller ärendet dessförinnan har slutförts.

Enligt 6 kap. 2 § tredje stycket sekretesslagen råder i ärenden om upphandling så kallad absolut sekretess för uppgifter som rör ett anbud. Bestämmelsen innehåller inget skaderekvisit, vilket innebär att myndigheten inte behöver pröva om det allmännas ekonomiska intresse kan lida skada av att uppgifterna lämnas ut. Uppgifterna omfattas alltså alltid av sekretess. Den absoluta sekretessen infördes i syfte att förhindra anbudskarteller (prop. 1937:107 s. 91 och 96) och gäller uppgifter som ger upplysning om ett visst anbud har inforrats eller avgetts. Även uppgifter i arbetspromemorior och

andra handlingar som har upprättats av myndigheten beträffande anbud omfattas av sekretessen. Den absoluta anbudssekretessen består tills ett beslut tas att tilldela en viss anbudsgivare ett kontrakt i upphandlingsärendet. För det fall anbuden offentliggörs vid en anbudsöppning blir dock alla anbud offentliga på en gång. Anbuden blir offentliga också om det beslutas att någon upphandling inte ska äga rum.

Mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde innebär att förändringar måste göras i sekretesslagen (1980:100). Dessa förändringar måste göras för att, på samma sätt som när den kollektivtrafikansvariga myndigheten upphandlar enligt lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster, värna myndighetens ställning i anmälnings- och anbudsförfarandet. Jag föreslår därför att sekretesslagen ändras på så sätt att dess bestämmelser i 6 kap. 2 § tredje stycket även omfattar anmälnings- och anbudsförfarandet.

## 9.10 Överprövning och skadestånd

**Mitt förslag:** En möjlighet till överprövning av tilldelningen av tjänstekoncessionsavtal om allmän trafik och möjlighet till skadestånd ska införas i svensk rätt.

### Tjänstekontrakt

Ett kollektivtrafikföretag som anser sig ha lidit eller kan komma att lida skada på grund av en felaktig upphandling av ett tjänstekontrakt kan enligt 16 kap. 1 och 2 §§ lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen) hos allmän förvaltningsdomstol ansöka om överprövning av upphandlingen och skadestånd.

### Tjänstekoncession

Upphandling av ett tjänstekoncessionsavtal om kollektivtrafik omfattas inte av lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (försörjningslagen) och

denna lags bestämmelser om överprövning är inte heller tillämpliga på tjänstekoncessionsavtal.

EG-domstolens rättspraxis om de grundläggande friheterna enligt fördraget ger vid handen att ett beslut om avvisning eller avslag ska motiveras och måste kunna bli föremål för en rättslig prövning för den berörda parten. Detta är generella krav som, enligt domstolen, är en del av medlemsstaternas gemensamma konstitutionella traditioner och som dessutom finns befästa i Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna. Detta gäller följaktligen även när enskilda anser att de behandlats felaktigt i samband med en koncessionsgivning.

I rättsmedelsdirektivet<sup>28</sup> anges att medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera, att en upphandlande myndighets beslut prövas effektivt. I synnerhet ska prövningar göras skyndsamt, enligt de regler som anges i direktivet, för de fall upphandlingsbeslut innefattar överträdelser av gemenskapsrätten för upphandling eller nationella bestämmelser om införandet av sådan lag.

Enligt nu föreliggande svensk rättspraxis<sup>29</sup> omfattas inte upphandling av tjänstekoncessioner av procedurreglerna i försörjningslagen och en ansökan om överprövning av ett kontrakt avseende tjänstekoncession har avvisats på den grunden.

Den omständigheten att de grundläggande principerna ska iaktas vid ett anbudsförfarande i samband med en tjänstekoncession innebär att avtalet kan bli föremål för prövning av talan om skadestånd på nationell nivå. Avtalet kan även komma att bedömas av EG-domstolen i anledning av en fördragsbrottstalan med stöd av artikel 226 EG-fördraget.

### Behov av ny lagstiftning

Enligt art. 5.7 kollektivtrafikförordningen ska medlemsstaterna vidta nödvändiga åtgärder för att beslut om tilldelning av avtal om allmän trafik ska kunna överprövas snabbt och effektivt. En sådan begäran kan göras 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 det fall sådana beslut innefattar en

<sup>28</sup> Direktiv 89/665/EEG.

<sup>29</sup> Länsrätten i Stockholms län mål nr 7844-05E, Kammarrätten i Stockholm mål nr 4374-05, Regeringsrätten mål nr 4158-05 (inget prövningstillstånd), se även kammarrätten i Stockholm, 2006-11-12, mål nr 6595-06.

överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av sådan lag.

Om prövningsorganen inte utgörs av rättsliga instanser ska enligt förordningen skriftliga beslutsmotiveringar alltid ges. Dessutom måste det 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.

I kollektivtrafikförordningen ställs krav på att även en tilldelning av en koncession ska kunna överprövas på samma sätt som tilldelning av ett tjänstekontrakt enligt försörjningslagen. För att uppfylla de krav som ställs i kollektivtrafikförordningen anser jag att en sådan möjlighet ska införas i svensk rätt även såvitt avser fel vid tilldelning av koncessioner. Jag har som utgångspunkt vid utformandet av dessa bestämmelser använt mig av försörjningslagen.

### Överprövning av avtal om trafikplikt

Ett kollektivtrafikföretag som anser sig ha lidit eller kan komma att lida skada på grund av att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har brutit mot de grundläggande principerna för det konkurrensutsatta anbudsförfarandet; öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn, icke-diskriminering och proportionalitet (se ovan avsnitt 9.7) eller någon annan bestämmelse i kollektivtrafiklagen (20xx:xx) får hos allmän förvaltningsdomstol ansöka om att anbudsförfarandet ska göras om eller att förfarandet får avslutas först sedan rättelse gjorts.

Rätten får vid vite förbjuda den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att fortsätta anbudsförfarandet utan att avhjälpa bristerna.

Rätten får även omedelbart besluta att anbudsförfarandet inte får avslutas innan något annat har beslutats. Rätten får dock låta bli att fatta ett sådant interimistiskt beslut, om den skada eller olägenhet som åtgärden skulle medföra kan bedömas vara större än skadan för kollektivtrafikföretaget.

## Skadestånd

De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter som inte följt bestämmelserna i kollektivtrafiklagen ska ersätta skada som därigenom uppkommit för kollektivtrafikföretaget. Med ”uppkommen skada” avses inte bara onödiga kostnader utan även det positiva kontraktsintresset. Den som yrkar ersättning är bevis-skyldig för skadan. För att det ska anses att ett kollektivtrafik-företag drabbats av skada på grund av felet ska han i princip ha förlorat avtalet om allmän trafik till följd därav.

Om en myndighet som inte är behörig att inleda ett anbuds-förfarande för kompletterande kollektivtrafik har inlett ett sådant förfarande ska denna myndighet ersätta uppkommen skada för berörda kollektivtrafikföretag och berörda kollektivtrafikmyndig-heter.

### 9.11 Offentliggörande av en samlad rapport om den allmänna trafikplikten

**Min bedömning:** Enligt kollektivtrafikförordningen ska en samlad rapport om den allmänna trafikplikten offentliggöras en gång om året. Enligt min bedömning uppfylls det kravet genom att trafikplanen offentliggörs varje år i Europeiska unionens officiella tidning samt att eventuella ändringar efter offentlig-görande snarast möjligt offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning.

**Mitt förslag:** Den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik ska offentliggöra samtliga lokala kollektivtrafik-ansvariga myndigheters rapporter om den allmänna trafik-plikten.

Varje behörig myndighet ska enligt art. 7 kollektivtrafikför-ordningen en gång om året 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. Rap-porten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effek-

tivitet, kvalitet och finansiering. Den ska även ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning. Om denna information ändras efter offentliggörandet, ska den behöriga myndigheten snarast möjligt offentliggöra en rättelse i enlighet därmed.

Dessa uppgifter ingår i trafikplanen. Kravet enligt kollektivtrafikförordningen om att en samlad rapport om den allmänna trafikplikten ska offentliggöras en gång om året bör enligt min bedömning vara uppfyllt genom att trafikplanen offentliggörs varje år i Europeiska unionens officiella tidning. Även kravet enligt kollektivtrafikförordningen om att en förändring av informationen snarast möjligt ska offentliggöras uppfylls enligt min bedömning genom att mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde innehåller en bestämmelse om att förändringar i trafikplanen snarast möjligt ska offentliggöras. Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten har givits i uppgift att offentliggöra trafikplanerna och jag föreslår därför att denna myndighet även ska fullgöra denna uppgift eftersom det är samma dokument som ska offentliggöras.

Trafikplanen innefattar även den kommersiella trafiken och informationen i rapporten kommer därför även att avse denna trafik.



## 10 Säkerhetsstyrningssystem

Enligt mitt förslag om ett öppnare marknadstillträde har det offentliga även fortsättningsvis en möjlighet att ställa krav på kollektivtrafikföretagen i fråga om pris och utbud med mera. Förslaget medför emellertid att beslut om priser och produktionens fördelning mellan kollektivtrafikföretagen i större utsträckning än enligt nuvarande bestämmelser kommer att fattas av marknadsaktörerna och i mindre utsträckning av det offentliga. Mitt förslag om ett öppnare marknadstillträde innebär således en omreglering av transportmarknaden genom att makt överförs från reglerande myndigheter till marknaden, det vill säga konsumenter och producenter. Av regeringens konkurrenspolitiska proposition<sup>1</sup> framgår att det sällan räcker med att ta bort regler för att en effektiv marknad ska utvecklas. Tvärtom kan det behövas fler regler än tidigare och en utökad tillsyn. Om man väljer att öka konkurrensen på transportmarknaden på ovan angivet sätt finns det därför skäl att fundera över hur den grundläggande prövningen av kollektivtrafikföretagen i form av beviljandet av trafiktillstånd, licens, säkerhetstillstånd, och så vidare ska se ut. Frågan är om dessa krav bör skärpas till följd av att marknadstillträdet underlättas för kollektivtrafikföretagen och i så fall i vilken utsträckning detta kan ske med tanke på EG-rättsliga bestämmelser. I detta kapitel redogör jag inledningsvis för hur regleringen för närvarande ser ut vad avser villkoren för att beviljas tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter inom de olika trafiklagen för att därefter överväga om det är motiverat med en skärpning av dessa villkor.

---

<sup>1</sup> Proposition 1999/2000:140, s. 53.

## 10.1 Villkor för tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter

### 10.1.1 Väg

#### Buss

Bestämmelser om tillstånd till yrkesmässig trafik med buss finns i yrkestrafiklagen (1998:490). I yrkestrafiklagen har bestämmelser i direktivet 96/26/EG rörande rätten att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg<sup>2</sup> införlivats. En förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg förhandlas för närvarande inom EU (se avsnitt 10.3).

Yrkesmässig trafik med buss får bedrivas endast av den som har trafiktillstånd. En trafikhuvudman får emellertid utan trafiktillstånd inom länet bedriva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Vidare får trafikhuvudmannen anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken ska ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter. (2 kap. 1 § yrkestrafiklagen).

Trafiktillstånd till yrkesmässig trafik med buss får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Enligt yrkestrafiklagen ska prövningen i fråga om juridiska personer och utomlands bosatta näringsidkare avse den eller de som är trafikansvariga. Kravet på yrkeskunnande ska bland annat anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov som anordnats av Transportstyrelsen. Den som söker trafiktillstånd ska ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Vid denna prövning ska främst likviditet och soliditet beaktas. Om inte särskilda skäl föranleder annat ska sökanden anses ha tillräckliga resurser, om han förfogar över kapital och reserver om minst 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje därutöver tillkommande fordon. Vid prövningen av sökandens goda anseende ska beaktas sökandens vilja och förmåga att fullgöra sina skyldigheter mot det allmänna, laglydnad i övrigt och andra omständigheter av betydelse.

I kraven på yrkeskunnande och gott anseende ställs indirekt säkerhetskrav på kollektivtrafikföretagen. Yrkestrafiklagen ställer

---

<sup>2</sup> EGT L 124, 23.5.1996, s. 1–10 (Celex 31996L0026).

emellertid inte några uttryckliga säkerhetskrav för att få ett trafik-tillstånd. Dock ställs bland annat krav på bussarnas säkerhetsnivå i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/85/EG av den 20 november 2001 om särskilda bestämmelser för fordon som används för personbefordran med mer än åtta säten utöver förarsätet och om ändring av direktiv 70/156/EEG och 97/27/EG<sup>3</sup>, det så kallade bussdirektivet. Detta direktiv har införlivats i svensk rätt genom Vägverkets fordonsföreskrifter (VVFS 2003:22, med ändringar enligt VVFS 2005:65).

## Taxi

Även bestämmelser om tillstånd till yrkesmässig trafik med taxi finns i yrkestrafiklagen (1998:490). De bestämmelser om trafik-tillstånd, som jag ovan redogjort för avseende buss, gäller även för taxi.

Den förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg som för närvarande förhandlas inom EU omfattar emellertid endast motorfordon, byggda och utrustade på sådant sätt att de är lämpliga att transportera mer än nio personer, inklusive föraren. Förordningen kommer därför inte att vara tillämplig på taxi.

### 10.1.2 Järnväg

#### Järnväg

För att utföra järnvägstrafik krävs antingen tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg eller ett så kallat särskilt tillstånd. Frågor om tillstånd för att utföra järnvägstrafik regleras i 3 kap. järnvägs-lagen (2004:519). Bestämmelserna bygger i stor utsträckning på EG-direktiv<sup>4</sup>. En trafik huvudman har rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

<sup>3</sup> EGT L 42, 13.2.2002, s. 1–102.

<sup>4</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägs-säkerhetsdirektivet), EUT L 164, 30.4.2004, s. 44–113 (Celex 32004L0049).

För att utföra järnvägstrafik i form av licens eller särskilt tillstånd ska kollektivtrafikföretagen med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att utföra sådan trafik. Kraven får emellertid anpassas till verksamhetens art och omfattning. En sökandes ekonomiska förmåga bedöms utifrån sökandens förmåga att uppfylla sina skyldigheter 12 månader framåt. Transportstyrelsen inhämtar avseende aktiebolag uppgifter från Bolagsverket och övriga kollektivtrafikföretag ska bifoga senaste årsredovisningen till ansökan. Transportstyrelsen begär även in aktuella uppgifter från upplysningscentralen och andra berörda myndigheter. För en nystartad verksamhet ska budgeten bifogas. För att kunna bedöma kollektivtrafikföretagens yrkeskunnande ska meritförteckningar för den ansvariga chefen samt för de personer som är ansvariga för trafik, fordon/underhåll och trafiksäkerhetsfrågor inges till Transportstyrelsen. Namn och personnummer på ledande personer hos kollektivtrafikföretagen ska även bifogas ansökan. Transportstyrelsen inhämtar från Bolagsverket information om dessa personer är försatta i konkurs eller har näringsförbud. Utdrag tas även in från Rikspolisstyrelsens belastnings- och misstankeregister.

Kollektivtrafikföretagen ska även uppfylla krav på att ha ett säkerhetsstyrningssystem med visst innehåll, de svenska säkerhetskraven. Vidare ska kollektivtrafikföretagen ha fordon som antingen är godkända i Sverige eller/och uppfyller de krav som EU ställer på fordon<sup>5</sup>. Vidare ska kollektivtrafikföretagen visa att de har försäkring eller annat likvärdigt arrangemang som täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma.

Kollektivtrafikföretagens säkerhetssystem ska innehålla övergripande dokumentation över företagets styrningprocesser för säkerhetsarbetet. Exempel på detta kan vara dokument som visar att kollektivtrafikföretagen uppfyller tillämpliga föreskrifter och författningar, företagets säkerhetspolicy, risker som verksamheten ger upphov till, ansvarsfördelning vad avser säkerheten, kompetensstyrningssystem som visar att de som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter är lämpliga och har rätt kompetens, processer som

---

<sup>5</sup> Avseende järnväg grundar sig kraven på vad säkerhetssystemen och säkerhetskraven ska innehålla på Järnvägsstyrelsens föreskrift JvSFS 2007:1 och säkerhetsdirektivet 2004/49/EG bilaga III samt kommissionens förordning (EG) nr 653/2007 av den 13 juni 2007, bilaga III. De punkter som ska ingå i säkerhetsstyrningssystemet och den dokumentation som ska insändas som verifiering till Järnvägsstyrelsen grundar sig på Europeiska järnvägsbyråns (ERA) bedömningskriterier.

visar hur företaget hanterar olyckor och nödsituationer samt processer som säkerställer säkerhetsinformation.

### Tunnelbana och spårväg

Trafik på tunnelbana och spårvägar får drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd till spårtrafik för tunnelbana och spårväg får beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden av betydelse kan anses uppfylla kraven i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg och i föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillståndsmyndigheten (Transportstyrelsen) har även en möjlighet att anpassa kraven med hänsyn till verksamhetens art och omfattning.

För att kunna bedöma kollektivtrafikföretagens yrkeskunnande ska meritförteckning för spåransvarig, tekniskt ansvarig, trafikansvarig samt trafiksäkerhetsansvarig bifogas ansökan om tillstånd. På samma sätt som gäller för järnvägstrafik inhämtar Transportstyrelsen uppgifter från upplysningscentralen avseende kollektivtrafikföretagens ekonomi. Om kollektivtrafikföretaget är nytt ska senast upprättad budget bifogas ansökan. Vad gäller bedömningen av kollektivtrafikföretagens goda anseende kontrollerar Transportstyrelsen om sökanden är försatta i konkurs eller har näringsförbud. Utdrag tas även in från Rikspolisstyrelsens belastnings- och misstankeregister avseende personer med ledande funktioner hos kollektivtrafikföretagen.

Av 7 § lagen om säkerhet vid tunnelbana och spårväg framgår att Transportstyrelsen, i samband med att tillstånd meddelas eller under ett tillstånds giltighetstid, får föreskriva de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt. Transportstyrelsen har i föreskrifter om säkerhetsordning för tunnelbana och spårväg (JvSFS 2007:4) föreskrivit att den som driver spårtrafik ska ha en säkerhetsordning. Detta är ett sammanfattande begrepp för verksamhetsutövarnas egna detaljerade säkerhetsbestämmelser om trafik, personal, fordon, spåranläggning, olycks- och tillbudshantering samt internkontroll. Enligt Transportstyrelsen föreskrifter om internkontroll för tunnelbana och spårväg (JvSFS 2007:5) ska verksamhetsutövarens verkställande ledning utöva säkerhetsstyrning av verksamheten. Verksamhetsutövaren ska ha rutiner som säkrar att olyckor, tillbud och andra avvikelser i drift och produk-

tion snabbt fångas upp. För verksamhet, vars storlek eller komplexitet gör att det behövs mer än en verksamhetsnivå för drift av spårplanläggning, spårtrafik eller särskild trafikledningsverksamhet, ska ett system för säkerhetsstyrning etableras.

### 10.1.3 Luftfart

Luftfart i förvärvssyfte får inte utövas i Sverige utan tillstånd av regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer (Transportstyrelsen). Tillstånd får bara beviljas om det inte möter hinder med hänsyn till det allmänna.

Vid prövning av ansökan om tillstånd till luftfart i förvärvssyfte ska de ekonomiska förutsättningarna för trafiken beaktas. Detta sker genom att lufttrafikföretaget ansöker om och beviljas en *operativ licens*. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>6</sup> styr detta förfarande. För att erhålla en operativ licens ska lufttrafikföretaget kunna visa att det när som helst kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden baserade på realistiska antaganden, under 24 månader räknat från driftstarten. Lufttrafikföretaget ska även visa att de kan täcka de fasta och rörliga kostnader som följer av verksamhetsplanen och som baseras på realistiska antaganden utan beaktande av driftintäkter, under tre månader från driftstarten. Lufttrafikföretaget ska bland annat bifoga en verksamhetsplan för minst de första tre driftåren till ansökan. Verksamhetsplanen ska också ge en detaljerad redogörelse för sökandens ekonomiska förbindelser med andra affärsmässiga verksamheter som sökanden medverkar i, direkt eller via besläktade företag. Transportstyrelsen får alltid utvärdera det ekonomiska resultatet för ett EG-lufttrafikföretag som beviljats licens. På grundval av sin bedömning kan Transportstyrelsen tillfälligt eller permanent återkalla licensen om den inte längre bedömer det som säkert att lufttrafikföretaget kan uppfylla sina faktiska och potentiella åtaganden för en tolv månadersperiod. Transportstyrelsen kontrollerar så att de personer som fortlöpande och rent faktiskt ska stå för driften av lufttrafikföretaget har gott anseende. Transportstyrelsen kan bland annat i händelse av grov vårdslöshet eller brottslig gärning permanent eller tillfälligt återkalla licensen. Krav på yrkeskunnande för att erhålla en operativ

---

<sup>6</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

licens ställs inte på ansvariga personer hos lufttrafikföretaget. Krav på yrkeskunnande ställs emellertid på flygplanspiloten. För att ett lufttrafikföretag ska erhålla en operativ licens ställs även krav på att det ska vara försäkrade för att täcka ersättningsansvar i samband med olyckor. Ett ytterligare villkor för utfärdandet av en operativ licens är att lufttrafikföretaget har ett gällande drifttillstånd (se nedan).

Vid prövning av ansökan om tillstånd till luftfart i förvärvssyfte ska även de tekniska förutsättningarna för trafiken beaktas. Detta sker genom att ett lufttrafikföretag hos Transportstyrelsen ansöker om ett *drifttillstånd* för att få utöva luftfart i förvärvssyfte. De krav som ställs för att erhålla ett drifttillstånd framgår av Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart<sup>7</sup>.

Ett lufttrafikföretaget som vill få tillstånd till luftfart i förvärvssyfte måste även ha ett säkerhetsgodkännande. Bestämmelser som reglerar ett sådant godkännande finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2320/2002 av den 16 december 2002 om införande av gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten<sup>8</sup>. Förordningen antogs efter terrorattackerna i New York och Washington den 11 september 2001 och grundas på gällande rekommendationer i Europeiska civila luftfartskonferensens (ECAC) dokument 30. Rekommendationerna upptar en mängd bestämmelser som bland annat tar sikte på säkerheten avseende luftfartyg samt rekryteringen och utbildningen av personal. Enligt förordningen ska varje medlemsstat anta ett nationellt säkerhetsprogram för civil luftfart i syfte att säkerställa tillämpningen av de gemensamma normer som anges i förordningen. Lag (2004:1100) om luftfartsskydd innehåller kompletterande bestämmelser till nämnda förordning. Kommissionens förordning (EG) nr 622/2003 av den 4 april 2003 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd<sup>9</sup> reglerar även frågor avseende säkerhetsgodkännande. I denna förordning fastställs de åtgärder som krävs för att genomföra och tekniskt anpassa de gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd som ska införlivas i nationella säkerhetsprogram för civil luftfart. Åtgärderna ska vara hemliga och ska inte offentliggöras. De ska

<sup>7</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 4–8 (Celex 31991R3922).

<sup>8</sup> EGT L 355, 30.12.2002, s. 1 (Celex 32002R2320).

<sup>9</sup> EUT L 89, 5.4.2003, s. 9–10 (Celex 32003R0622).

endast vara tillgängliga för personer som i behörig ordning godkänts av en medlemsstat eller kommissionen. Det är Transportstyrelsen som utfärdar ett säkerhetsgodkännande.

#### 10.1.4 Sjöfart

Kollektivtrafik med båt får bedrivas utan särskilt tillstånd och kollektivtrafikföretagen har alltså redan idag fritt tillträde till denna marknad. Ett flertal trafikhuvudmän har emellertid åtagit sig att svara för båttrafik i skärgården.

Det krävs dock att fartyg och kollektivtrafikföretag uppfyller vissa krav för att överhuvudtaget få trafikera nationella och internationella farvatten. Kraven är olika högt ställda beroende på fartygets storlek, vilken trafik fartyget ska köra och var trafiken går. Systemet är uppbyggt på så sätt att fartyg och kollektivtrafikföretag erhåller olika typer av certifikat utefter de krav de uppfyller. Krav på att kollektivtrafikföretagen ska ha vissa ekonomiska förhållanden och yrkesmässig kompetens ställs inte på sjöfarten. Det ställs dock krav på att fartyg, utifrån storlek, typ av trafik och vilket farvatten fartyget ska trafikera, ska ha en viss bemanning med viss utbildningsnivå.

För att ett fartyg ska få användas på sjön krävs att det uppfyller grundläggande säkerhetskrav och fartyget erhåller då ett fartygscertifikat. Om fartyget ska transportera passagerare krävs enligt 3 kap. 2 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) att fartyget innehar ett passagerarfartygscertifikat. Med passagerarebefordran avses transport av fler än tolv personer. Av 3 kap. 5–6 §§ fartygssäkerhetslagen och 2 kap. 20 § SJÖFS 2008:23 framgår bland annat att alla fartyg som transporterar passagerare ska genomgå besiktning för att få minsta fribord fastställt och därefter på vardera sida av fartyget ha fribordsmärken som visar minsta tillåtna fribord innan det används till sjöfart för första gången. Av 3 kap. 7 § fartygssäkerhetslagen framgår att fartyg som har fribordsmärken ska ha fribordscertifikat.

Vissa passagerarfartyg<sup>10</sup> ska enligt 2 kap. 35 § SJÖFS 2008:23 bedriva egenkontroll och ha rutiner för att fortlöpande kontrollera att fartygen och fartygsutrustningen hålls i gott skick samt rutiner för miljöskydd och för att förebygga ohälsa och olycksfall.

---

<sup>10</sup> Se 1 kap. 3 § SJÖFS 2008:23.



Fartygen ska slutligen ha ett EU-passagerarfartygscertifikat enligt rådets direktiv 98/18/EG av den 17 mars 1998 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg<sup>11</sup>, senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/75/EG<sup>12</sup>. Direktivet har genomförts i svensk rätt genom Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2002:17) om säkerheten på passagerarfartyg i inrikes trafik. För att erhålla ett sådant certifikat ska fartyget uppfylla vissa i föreskriften angivna säkerhetskrav.

Internationella säkerhetsorganisationskoden för säker drift av fartyg och för förhindrande av förorening (nedan kallad "ISM-koden") antogs 1993 av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 336/2006 av den 15 februari 2006 om genomförande av Internationella säkerhetsorganisationskoden i gemenskapen och upphävande av rådets förordning (EG) nr 3051/95 infördes koden i EG-rätten<sup>13</sup>. Av artikel 7 framgår att om en medlemsstat anser att det i praktiken är svårt för företag att följa specifika bestämmelser i ISM-koden när det gäller vissa fartyg eller kategorier av fartyg som uteslutande används på inrikes resor i den medlemsstaten, kan den göra undantag helt eller delvis från dessa bestämmelser genom att införa åtgärder som säkerställer att kodens mål uppnås på motsvarande sätt. Den får för dessa fartyg och företag fastställa alternativa förfaranden för certifiering och verifiering. Detta har Sverige gjort och de säkerhetsföreskrifter som gäller för nationell trafik bygger på ISM-koden och finns samlad SJÖFS 2002:8<sup>14</sup>. Transportstyrelsen har även gett ut en handbok för nationell säkerhetsorganisation där riktlinjerna som fartygen ska följa finns angivna. Av 5 § SJÖFS 2002:8 framgår att ett svenskt rederi ska inneha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation och att rederiets svenska fartyg, som ska drivas i överensstämmelse med rederiets säkerhetsorganisation, ska inneha certifikat om godkänd säkerhetsorganisation, som bevis på att fartyget genomgått tillsyn, bestående av operativ kontroll och bedömning av fartygets tekniska tillstånd. Utländskt rederi, som bedriver sjöfart med utländskt fartyg inom Sveriges sjöterritorium eller med svenskt fartyg, ska ha ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation utfärdat av behörig myndighet i det land, där rederiet bedriver sin verksamhet.

<sup>11</sup> EGT L 144, 15.5.1998, s. 1–115 (Celex 31998L0018).

<sup>12</sup> EUT L 190, 30.7.2003, s. 6–9 (Celex 32003L0075).

<sup>13</sup> EUT L 64, 4.3.2006, s. 1–36 (Celex 32006R0336).

<sup>14</sup> Se även 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen (2003:364).

Dokument och certifikat för godkänd säkerhetsorganisation utvisar bland annat att kollektivtrafikföretagen och fartyget har rutiner för vad som ska göras om en olycka inträffar. Enligt 6 § SJÖFS 2002:8 har dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation en giltighet av högst fem år från utfärdandet. Det framgår vidare att rederiet och dess fartyg ska genomgå årliga kontroller för att visa att rederiets och fartygets säkerhetsorganisation vidmakthålls<sup>15</sup>. Det är fartygsinspektörer som utfärdar certifikaten och utför kontrollerna.

På varje rederi ska en säkerhets- och miljöansvarig person utses. Denna person ska tydligt utpekas och ska ansvara för att säkerhetsstyrningssystemet fungerar. Denna person ska om möjligt vara placerad inom landorganisationen och företaget ska tillförsäkra att erforderliga resurser tilldelas den ansvarige.

### 10.1.5 Analys och bedömning

**Min bedömning:** För att säkerheten bättre ska kunna garanteras på en omreglerad marknad måste krav ställs på att buss- och taxiföretagen ska ha ett säkerhetsstyrningssystem.

De krav som ställs på kollektivtrafikföretagen för att få tillstånd till att köra yrkesmässig trafik är ganska lika utformade när det gäller yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende för de olika trafikslagen. På trafik med tåg, tunnelbana, spårväg, flyg och båt ställs även krav på att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa säkerhetskrav. Det ställs emellertid inte något krav på att buss- och taxiföretagen ska uppfylla några säkerhetskrav för att få ett trafiktillstånd. Jag anser att det är en brist att det inte ställs sådana krav även på dessa företag. Min bedömning är att säkerheten bättre kan garanteras om krav ställs på att kollektivtrafikföretagen ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. I ett öppnare marknadstillträde behövs tydliga och höjda krav kombinerat med en utökad tillsyn på de kollektivtrafikföretag som är etablerade i Sverige och får ett trafiktillstånd här. Detta för att även fortsättningsvis kunna tillförsäkra en säker kollektivtrafik. I dag kan säkerhetsrelaterade krav ställas i samband med upphandling av

---

<sup>15</sup> Se även 2 kap. 10–17 §§ SJÖFS 2008:23.

trafik, exempelvis krav på alkohol. Det innebär att olika krav kan gälla för avreglerad buss och upphandlad buss. På en mer öppen marknad bör lika villkor gälla för marknadstillträdet. Mot bakgrund av att även taxi ska kunna delta i kollektivtrafiken bör samma krav på säkerhet ställas även på taxi.

Jag är medveten om att detta krav på säkerhetsstyrningssystem även kommer att tillämpas på kollektivtrafikföretag som bedriver exempelvis chartertrafik. Dessa företag konkurrerar med företag som fått sitt trafiktillstånd i andra länder som inte ställer något sådant krav. Att uppställa ett sådant krav i Sverige kan därför i viss utsträckning påverka dessa företag negativt ur konkurrenssynpunkt. Samtidigt är säkerheten viktig för resenärernas trygghet och ett företag med väl utvecklade säkerhetssystem bör därför enligt min bedömning även kunna ha en konkurrensfördel gentemot övriga företag. Jag har dessutom erfarit att flera företag har denna typ av säkerhetsarbete och därmed skulle en lagreglering endast befästa det som redan görs. Min uppfattning är att buss- och taxitrafikföretag som ett villkor för att få ett trafiktillstånd ska vara tvungna att ha ett säkerhetsstyrningssystem, för att möjliggöra företagets egenkontroll.

En EG-förordning avseende gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg är under förhandling i EU. Efter att förordningen antagits kommer det direktiv<sup>16</sup> som ligger till grund för yrkestrafiklagens (1998:490) bestämmelser att upphöra att gälla och den nya förordningen kommer att reglera detta område. Eftersom den förordningen kan komma att påverka möjligheterna att reglera krav om säkerhetsstyrningssystem redogör jag i följande avsnitt för innehållet i denna förordning.

## 10.2 EG-rättsliga aspekter

### 10.2.1 Ny EG-förordning under behandling

Yrkestrafiklagens (1998:490) bestämmelser om vilka förutsättningar som krävs för att driva yrkesmässig trafik (se kap. 2 yrkestrafiklagen) bygger på minimikraven i direktiv 96/26/EG rörande rätten att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på

---

<sup>16</sup> Direktiv 96/26/EG rörande rätten att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg.

väg<sup>17</sup>. Det har visat sig att direktivet tillämpas på mycket olika sätt i medlemsstaterna. Skillnaden vad gäller tillämpning har lett till snedvridning av konkurrensen, dålig insyn i marknaden, att kontroll och övervakning tillämpas olika på kollektivtrafikföretag i olika medlemsstater och att nivåerna när det gäller yrkesmässig kompetens och ekonomisk solvens skiljer sig i mycket hög grad<sup>18</sup>. På grund av detta antog kommissionen den 23 maj 2007 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg. Europaparlamentet har antagit en text efter den första behandlingen av förslaget och kommissionen har därefter avgett sin ståndpunkt avseende parlamentets ändringsförslag. Den 8 oktober 2008 antog rådet ett förslag till förordning. En andra behandling av förslaget i Europaparlamentet beräknas äga rum den 22 april 2009. Därefter avvaktas kommissionens yttrande och det blir eventuellt ett förlikningsförfarande mellan rådet och Europaparlamentet innan förordningen eventuellt antas beroende på utgången av förfarandet.

Den föreslagna förordningen är tänkt att ersätta ovan nämnda direktiv i syfte att åtgärda de brister som uppkommit vid dess tillämpning.

### 10.2.2 Innehållet i förslaget till förordning

De bestämmelser i förordningen som redogörs för i det följande är baserade på hur förslaget ser ut efter rådets antagande den 8 oktober 2008.

#### Kvarstående bestämmelser

I den föreslagna förordningen fastställs de villkor som alla företag som är etablerade i gemenskapen måste uppfylla för att få tillstånd att yrkesmässigt bedriva transporter på väg. Det föreliggande förslaget innebär en komplettering och omarbetning av gällande direktiv rörande tillträde till vägtransportyrket. Många av de befintliga principerna och reglerna i ovan nämnda direktiv kvarstår. Exempel på detta är de tre kraven på gott anseende, yrkesmässig

---

<sup>17</sup> EGT L 124, 23.5.1996, s. 1–10 (Celex 31996L0026).

<sup>18</sup> KOM(2007) 263 slutlig 2007/0098 (COD).

kompetens och ekonomisk kapacitet för att få tillträde till yrket. Även bestämmelserna om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis kvarstår.

## Föreslagna nya bestämmelser

### *Ökat ansvar för transportansvariga*

Genom förordningens artikel 4 införs ett ökat ansvar för den transportansvarige som, förutom gott anseende och yrkesmässig kompetens, ska ha hemvist i en medlemsstat och vara den som faktiskt och fortlöpande leder företagets transportverksamhet. Den transportansvarige ska ha en verklig anknytning till företaget, alltså antingen vara anställd, styrelseledamot, ägare, aktieägare, eller förvalta det. Om företaget är en fysisk person ska denna person vara transportansvarig. Det införs även undantag från kravet på att företaget ska ha en transportansvarig.

Den transportansvarige görs ansvarig för överträdelser som begås inom ramen för verksamheten. Detta ansvar innebär ansvar i enlighet med föreliggande förordning, men det har inte företräde framför det straffrättsliga eller ekonomiska ansvar som föreskrivs enligt varje medlemsstats nationella lagstiftning.

De småskaliga transportföretagens möjlighet att ta hjälp av en transportansvarig för att få rätt att utöva yrket kommer att övervakas, framför allt för att stärka deras oberoende i förhållande till de större transportföretag som de utför godstransporter åt och på detta sätt skydda dem mot att utnyttjas som skenbart egenföretagande.

### *Utökade villkor rörande etableringskravet*

Ett företag måste enligt artikel 5 vara reellt och fast etablerat i en medlemsstat. Det innebär att företaget ska ha ett kontor, äga registrerade fordon och ha ett driftscenrum i den medlemsstat som beviljar tillstånd att utöva transportyrket. Dessa bestämmelser har införts för att företagets uppträdande ska kunna övervakas ordentligt av den nationella myndighet som beviljat företaget tillstånd att utöva yrket.

*Preciserade villkor för gott anseende*

Förordningen innebär utförligare föreskrifter i fråga om de villkor som ska uppfyllas med avseende på gott anseende. Kravet på gott anseende innebär enligt artikel 6 att själva företaget och den transportansvarige inte har fått en fällande dom eller påföljder för allvarliga överträdelser av gällande nationella regler i bland annat handels- och insolvensrättsligt sammanhang eller i vägtrafiklagstiftningen. Kommissionen ges också behörighet att upprätta en gemensam förteckning över dessa överträdelser. Denna förteckning är en förutsättning för allt organiserat informationsutbyte mellan medlemsstater och för fastställande av de gemensamma trösklar som vid överskridande ska medföra att tillståndet återkallas.

*Nya indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet*

Nya och mer exakta indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet införs genom artikel 7. Företagen eller medlemsstaterna kan välja mellan två alternativ: Antingen måste företagets kapital och reserver uppnå en viss nivå, vilket fastställs på grundval av företagets årsredovisning, eller så kan företaget styrka sin ekonomiska kapacitet genom en bankgaranti eller ett annat finansiellt instrument, till exempel försäkring. Detta förfarande kan vara enklare och mindre kostsamt för företagen. De ekonomiska indikatorer som föreslås är de som vanligen används vid ekonomisk analys för att bedöma ett företags kapacitet att betala sina fordringar på kort sikt.

*Förbättrad yrkesmässig kompetens*

Regler om förbättrad yrkesmässig kompetens införs i artikel 8. Detta sker genom en kombination av utbildning med ett obligatoriskt examensprov för att kontrollera den yrkesmässiga kompetensen. Dessa krav gäller alla sökande, inklusive de som redan har yrkeserfarenhet eller ett utbildningsbevis på området. Medlemsstaterna får emellertid under särskilda förutsättningar besluta om befrielse från examensprovet. Det föreskrivs också minimivillkor för ackreditering av examinerings- och utbildningscentrum och tanken är att främja utbytet av erfarenheter mellan medlemsstater på detta område.

*Förbättrad uppföljning och övervakning*

Artiklarna 9, 10–13 förtydligar och stärker de av medlemsstaterna utsedda myndigheternas roll när det gäller att kontrollera om företagen uppfyller villkoren enligt förordningen. Enligt artikel 10 får medlemsstaterna i nationell lagstiftning ange varaktigheten för tillståndet. I artiklarna 10 och 12 anges de tidsfrister som myndigheterna måste iaktta när de granskar ärendena, men också de frister som kan beviljas ett företag som behöver åtgärda en situation för att undvika påföljd. Enligt artikel 12 måste de behöriga myndigheterna varna de företag som löper risk att inte längre uppfylla förordningens villkor. Genom artikel 12 och 13 införs en graderad skala för administrativa påföljder, från delvis indragning av tillståndet till olämplighetsförklaring av den transportansvarige. Inom området kontroller införs genom artikel 11 så kallade riktade kontroller<sup>19</sup> som medlemsstaterna kan använda i stället för systematiska kontroller som görs oftare än de redan existerande femårskontrollerna. De riktade kontrollerna har visat sig effektiva när det gäller att konstatera överträdelser och för att minska de administrativa kostnaderna, eftersom det bara är riskföretag som kontrolleras.

*Förenkling och administrativt samarbete*

Genom artikel 15 införs en skyldighet för varje medlemsstat att föra ett elektroniskt register över de kollektivtrafikföretag som beviljats tillstånd till att yrkesmässigt bedriva transporter på väg. Registren ska innehålla uppgift om företagets namn och rättsliga status, etableringsställets adress, namn på de transportansvariga, typ av tillstånd och antal fordon som tillståndet omfattar, antal, kategori och typ av allvarliga överträdelser, samt namnet på personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet. Medlemsstaternas register ska kopplas samman på EU-nivå.

---

<sup>19</sup> Se rapporten "Kontroller för sund konkurrenskraft och ökad trafiksäkerhet inom nytto-  
trafiken på väg", maj 2008, utförda av Vägverket, i samråd med Rikspolisstyrelsen och  
Bilprovningen, på uppdrag av regeringen.

### 10.2.3 Bedömning av hur nationella bestämmelser kan komma att påverkas av förordningen

Lagstiftningsprocessen avseende den nya förordningen har ännu inte avslutats. Gemenskapens lagstiftningsprocess präglas av mycket mer förhandlingar och kompromisser än vad den svenska lagstiftningsprocessen vanligtvis gör. Till skillnad mot den svenska lagstiftningsprocessen, där regeringens proposition speglar den lag som sedan träder i kraft, kan det slutliga resultatet i form av ett direktiv eller en förordning inom EG-rätten ofta skilja sig markant från kommissionens ursprungliga förslag. Detta förhållande gör det svårt att i nuläget slutligt ta ställning till förordningen. Eftersom processen ändå gått så långt att rådet antagit ett förslag av texten utgår jag emellertid från att viss vikt kan läggas vid hur förslaget ser ut i dag.

Sverige har genomfört de minimikrav som ställs i direktivet 96/26/EG rörande rätten att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg<sup>20</sup>. Enligt min bedömning innebär förslaget till förordning att kraven utökas i förhållande till de krav som idag ställs i yrkestrafiklagen. Krav på att endast kollektivtrafikföretag som är reellt och fast etablerade i en medlemsstat kan erhålla tillstånd att utöva transportyrket införs. Villkoren som uppställs är att kollektivtrafikföretagen i den medlemsstat som beviljar tillståndet ska ha ett kontor, äga registrerade fordon och ha ett driftscentrum. Syftet med dessa krav har bland annat varit att få bort så kallade postlådeföretag från marknaden. Förslaget medför även ett ökat ansvar för den transportansvarige genom att denne ska ha hemvist i en medlemsstat och vara den som faktiskt och fortlöpande leder företags transportverksamhet. Dessa bestämmelser har införts för att komma tillrätta med att den person som innehar ett intyg om yrkesmässig kompetens faktiskt bedriver transportverksamhet och inte bara agerar som en så kallad målvakt. Utförligare föreskrifter införs i fråga om de villkor som ska uppfyllas med avseende på gott anseende. Även nya och mer exakta indikatorer för att bedöma ett företags ekonomiska kapacitet införs genom förslaget till förordning. När det gäller kraven på yrkesmässig kompetens krävs precis som idag att kravet ska anses uppfyllt av den som genomgått ett obligatoriskt skriftligt examensprov. För detta ändamål får medlemsstaten enligt förslaget till förordningen besluta att föreskriva en utbildning inför examens-

<sup>20</sup> EGT L 124, 23.5.1996, s. 1–10 (Celex 31996L0026).



provet. Förslaget innebär även förbättrad uppföljning och övervakning över om kollektivtrafikföretagen uppfyller villkoren enligt förordningen. Enligt förslaget införs en skyldighet att föra ett elektroniskt register över de kollektivtrafikföretag som beviljats tillstånd och antal, kategori och typ av allvarliga överträdelser, samt namnet på personer som har förklarats olämpliga att leda ett företags transportverksamhet. Medlemsstaternas register ska kopplas samman på EU-nivå.

Som jag tidigare konstaterat anser jag att det på en mer öppen marknad finns ett ökat behov av att höja de krav som ställs på kollektivtrafikföretagen. Förslaget till förordning innebär en utökning av dessa krav. Vidare anser jag att kraven för att erhålla ett tillstånd till att yrkesmässigt bedriva transporter på väg i Sverige bör skärpas på så sätt att det även ska omfatta krav på att kollektivtrafikföretagen ska ha ett säkerhetsstyrningssystem. Detta krav finns inte med i förslaget till förordning och jag kommer därför i avsnitt 10.4 att analysera om Sverige kan komplettera med egna villkor i denna fråga.

### **10.3 Förslag till nationella villkor till komplettering av förordningen**

Av artikel 3 i förslaget till förordning framgår att inget hindrar att medlemsstaterna kompletterar förordningen med egna villkor för tillträde till yrket. Det enda hindret för denna möjlighet följer av principen om etableringsfrihet och behovet att säkerställa ömsesidigt erkännande av vissa intyg.

#### **10.3.1 Etableringsfriheten**

Artikeln om etableringsrätten, art. 43 EG-fördraget, rör egna företagares frihet att starta och utöva förvärvsverksamhet liksom att bilda och driva företag på de villkor som etableringslandet uppställer för sina egna medborgare. Enligt art. 48 EG-fördraget likställs med företagare bolag som bildats i överensstämmelse med en medlemsstats lagstiftning och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom gemenskapen. Inom gemenskapsrätten skiljer man mellan full etablering och sekundär etablering. Full etablering innebär nyetablering eller fullständig

överflyttning av en hel, fullt fristående rörelse från ett land till ett annat. Sekundär etablering innebär att en juridisk person upprättar dotterbolag, filial, agentur eller liknande i ett annat land. För rätt till full etablering krävs medlemskap i ett EU-land. För rätt till sekundär etablering eller utövande av tjänster krävs medborgarskap och ett faktiskt och varaktigt samband med ekonomin ett medlemsland. Kravet på hemvist uppfylls för juridiska personers del när de har ett faktiskt och varaktigt samband med ekonomin i en medlemsstat. Syftet med hemvistkravet är att hindra företag med endast mer eller mindre fiktiv anknytning till ett EU-land från att nyttja gemenskapens liberala etableringsregler. Genom avgörandet i Centros-målet<sup>21</sup> verkar det dock vara klarlagt att en formell, laglig företagsetablering i något medlemsland utgör tillräcklig anknytning till detta, oavsett exempelvis grundarens faktiska hemvist eller den faktiska basen för verksamhetens senare utövande. Artikeln om etableringsrätten liksom bland annat bestämmelserna om friheten att tillhandahålla tjänster inom gemenskapen är baserade på principen om förbud mot direkt eller indirekt diskriminering på grund av nationalitet i artikel 12 EG-fördraget – likabehandlingsprincipen. EG-domstolen har ofta i sina avgöranden framhållit att de olika artiklarna ska betraktas som ett uttryck för gemensamma principer. Etableringsfriheten är alltså inte en rätt till fri cirkulation utan en rätt att bli behandlad på samma sätt som värdlandets egna individer och bolag. Nationella regler har vanligen större genomslagskraft vid etableringar än vid tillhandahållandet av tjänster. Etablering bygger ofta en mer varaktig närvaro, där företaget inlemmas i värdlandets ekonomi och samhälle och därmed bör rätta sig efter samma inhemska regler som gäller för motsvarande inhemska företag<sup>22</sup>.

Rådet kan besluta om att göra undantag från tillämpningen av etableringsfriheten. Av artikel 46 EG-fördraget framgår att nationella regler om särskild behandling av utländska medborgare kan accepteras om de grundas på särskild hänsyn till allmän ordning, allmän säkerhet eller hälsa. Artikel 46 tolkas snävt. Även indirekt diskriminering omfattas av förbudet, men medlemsstaterna kan försöka rättfärdiga sådan. Medlemsstaten måste i så fall visa att de aktuella kriterierna som orsakar den negativa effekten är objektiva i förhållande till sitt ändamål och baserade på annat än den drabbade ekonomiska verksamhetens nationella ursprung. Om staten förmår

<sup>21</sup> Mål C-212/97, Centros Ltd mot Erhvervs- og Selskabsstyrelsen (REG 1999, s. I-1459).

<sup>22</sup> Bernitz och Kjellgren, Europarättens grunder, tredje upplagan, 2007, s. 256.

göra detta antas diskrimineringseffekten vara en ren tillfällighet och det inträffade bedöms inte utgöra någon diskriminering<sup>23</sup>.

I nyare praxis har EG-domstolen även varit beredd att i vissa situationer underkänna inskränkningar som förefaller icke-diskriminerande men ändå försvårar marknadstillträdet eller i vart fall ter sig omotiverat betungande. I avgörandet *Gebhard*<sup>24</sup> slog domstolen fast att nationella åtgärder som kan hindra eller göra det mindre attraktivt att utöva de grundläggande friheterna som garanteras av fördraget för att vara tillåtna ska uppfylla fyra förutsättningar.

1. sådana åtgärder ska vara tillämpliga på ett icke-diskriminerande sätt,
2. framstå som motiverade med hänsyn till ett trängande allmänintresse,
3. vara ägnade att säkerställa förverkligandet av den målsättning som eftersträvas genom dem samt
4. inte gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå denna målsättning, det vill säga vara proportionerliga.

Målet handlade om frihet att tillhandahålla tjänster men det så kallade Gebhardtestet är även tillämpligt på regler som påverkar etablering. Domstolen har bland annat ansett att skydd för konsumenter med beaktande av den berörda medlemsstatens sociala och kulturella särdrag när det gäller lotteriverksamhet<sup>25</sup>, folkhälsöhänsyn när det gäller reklam för alkohol<sup>26</sup> och hänsyn till arbetstagare<sup>27</sup> utgör trängande allmänna intressen som har legitimerat avsteg från de fria tjänste- och etableringsrörligheterna. Bibehållen kongruens i skattesystemet samt effektiv skattekontroll har i prin-

---

<sup>23</sup> Se t.ex. mål C-49/98, *Finalarte* (REG 2001, s. I-7831).

<sup>24</sup> Mål C-55/94, *Gebhard* (REG 195, s. 1-4165).

<sup>25</sup> Mål C-275/92, *Her Majesty's Customs and Excise mot Gerhard Shindler and Joerg Sckindler* (REG 194, s. 1-103; svensk specialutgåva, volym 15). Målet handlade om tillåtligheten av brittisk lagstiftning som i praktiken förbjöd all import av reklam, anmälningsskuponer och liknande för lotteri. Domstolen accepterade att nationella myndigheter själva, utifrån socio-kulturella överväganden, fick bestämma i vilken grad lotterier skulle vara tillåtna.

<sup>26</sup> Mål C-405/98, *Konsumentombudsmannen (KO) mot Gourmet International Products AB* (REG2001, s. 1-1795).

<sup>27</sup> Mål 279/80, *Webb* (REG 1981, s. 3305; svensk specialutgåva, volym 6). Målet rörde en engelsman, Webb, som förmedlade tillfällig arbetskraft till firmor i Holland. För detta krävdes holländsk licens, vilket Webb saknade. Domstolen fann att det i och för sig kunde anses berättigat med ett licenssystem beträffande så pass känsliga aktiviteter som arbetsförmedling, vilket inte bara har ekonomiska, utan också sociala, konsekvenser för arbetstagarna.

cip av domstolen ansetts kunna utgöra godtagbara trängande allmänintressen<sup>28</sup>, liksom även bland annat omsorg om trafiksäkerheten<sup>29</sup>, miljöskydd<sup>30</sup> samt konsumentskydd och goda handels seder.

För att uppfylla kravet på icke-diskriminering måste de kompletterande bestämmelserna överensstämma med de allmänna rättsprinciper av förvaltningsrättslig natur som utgör en del av EG-rätten. Ett avslagsbeslut måste enligt dessa principer vara motiverat och kunna överklagas hos ett oberoende organ.

### **Bedömning och överväganden om kompletterande nationella bestämmelser om krav på säkerhetsstyrningssystem ska anses utgöra en inskränkning av etableringsfriheten**

**Min bedömning:** Krav på ett säkerhetsstyrningssystem utgör en inskränkning av etableringsfriheten som är att anse som motiverad av trafiksäkerhetsskäl.

Av rättspraxis framgår att begreppet etablering avser ett faktiskt utövande av en ekonomisk verksamhet genom en fast inrättning i en annan medlemsstat under obestämd tid. Det framgår även att registrering av ett fartyg inte kan särskiljas från utövandet av etableringsfriheten när fartyget är ett instrument för att utöva en ekonomisk verksamhet som inbegriper en fast inrättning i den stat där registrering skett. Domstolen har även gjort bedömningen att de villkor som ställs för registrering av fartyg inte får utgöra något hinder för etableringsfriheten<sup>31</sup>. Om ett svenskt trafiktillstånd var villkorat av ett säkerhetsstyrningssystem skulle det möjligen vara mindre attraktivt att etablera sig på svenska marknaden för ett utländskt kollektivtrafikföretag. Mot bakgrund av EG-domstolens praxis gör jag därför bedömningen att sådana kompletterande svenska bestämmelser antagligen är att bedöma som en inskränkning av etableringsfriheten. Mitt syfte med att införa krav på säkerhetsstyrningssystem är att skydda människors hälsa och liv i

<sup>28</sup> Mål C-55/98, Skatteministeriet och Bent Vestgaard (REG 1999, s. 1-7641).

<sup>29</sup> Mål C-451/99, Cura Anlagen GmbH och Auto Service Leasing GmbH (REG 2002, s. 1-3193).

<sup>30</sup> Mål 302/86, kommissionen mot Danmark (REG 1988 s. 4607).

<sup>31</sup> Mål C-71/02, Herbert Karner Industrie-Auktionen GmbH och Troostwijk GmbH (REG 2004, s. 1-3025).

trafiken. Samma krav skulle ställas på inhemska kollektivtrafikföretag och dessa föreskrifter skulle överensstämma med relevanta gemenskapsbestämmelser på området. Jag anser inte att dessa krav går utöver vad som är nödvändigt för att skydda människors hälsa och liv i trafiken. Det fördragslegitima ändamål som jag vill uppnå med dessa kompletterande bestämmelser är att säkerhetsställa trafiksäkerheten på vägarna och höja säkerhetsnivån till samma nivå som inom övriga trafikföretag. Detta ändamål har av domstolen i princip ansetts utgöra ett tvingande hänsyn till allmänintresset, som kan motivera en inskränkning<sup>32</sup>. Mot denna bakgrund bedömer jag att krav på ett säkerhetsstyrningssystem utgör en inskränkning av etableringsfriheten som är motiverad av trafiksäkerhetsskäl.

Ett avslagsbeslut rörande trafiktillstånd motiveras av Transportstyrelsen och kan överklagas till länsrätten. Min bedömning är därför att de kompletterande bestämmelserna överensstämmer med allmänna rättsprinciper av förvaltningsrättslig natur.

### 10.3.2 Behov av att säkerställa ömsesidigt erkännande av vissa intyg

**Min bedömning:** Kompletterande bestämmelser om krav på säkerhetsstyrningssystem strider inte mot behovet av att säkerställa ömsesidigt erkännande av vissa intyg.

Artikel 47 EG-fördraget tar sikte på att genomföra ett ömsesidigt erkännande av examens-, utbildnings- och andra behörighetsbevis för att underlätta självständig förvärvsverksamhet i ett annat medlemsland. Syftet med bestämmelsen var att underlätta etablerings- och verksamhetsutövning i andra medlemsstater.

Enligt förslaget till förordning ska den nya etableringsmedlemsstaten enligt artikel 18-20 vid prövning av frågan om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter på väg som tillräcklig bevisning om gott anseende, ekonomisk kapacitet och yrkesmässig kompetens godta likvärdiga intyg och andra handlingar som är utställd av behörig rättslig eller administrativ myndighet i den eller de medlemsstater där transportföretaget har sitt ursprung.

<sup>32</sup> Mål C-221/89, Factortame med flera, REG 1991, s. 1-3905, punkterna 20-23; svensk specialutgåva, volym 11, s. 313.

Den myndighet som ska pröva frågan om trafiktillstånd ska även avseende det kompletterande kravet på att kollektivtrafikföretagen uppfyller krav på att ha ett säkerhetsstyrningssystem som tillräcklig bevisning godta likvärdiga intyg och andra handlingar som är utställda av behörig rättslig eller administrativ myndighet i den eller de medlemsstater där transportföretaget har sitt ursprung. På grund härav strider, enligt min bedömning, sådana kompletterande bestämmelser inte mot behovet av att säkerställa ömsesidigt erkännande av vissa intyg.

#### 10.4 Förslag och bedömning

**Mitt förslag:** När EG-förordningen om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg träder i kraft bör den kompletteras med bestämmelser om att buss- och taxiföretag som villkor för att få ett trafiktillstånd måste ha ett säkerhetsstyrningssystem.

**Min bedömning:** EG-förordningen kommer att träda i kraft innan kollektivtrafiklagens (20xx:xx) ikraftträdande. De kompletterande bestämmelserna om krav på säkerhetsstyrningssystem kommer därför att hinna träda ikraft innan eller senast samtidigt som kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

EG-förordningen om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som yrkesmässigt bedriver transporter på väg är som ovan nämnts under förhandling inom gemenskapen. När EG-förordningen antas anser jag att det ur trafik-säkerhetssynpunkt både är nödvändigt och möjligt att införa sådana krav i svensk författning. När förordningen träder i kraft bör den därför enligt min mening kompletteras med bestämmelser om att bussföretag och taxiföretag som villkor för att erhålla ett trafiktillstånd måste uppfylla vissa säkerhetskrav och ha ett säkerhetsstyrningssystem.

Förordningen kommer efter ikraftträdandet att reglera de villkor som ska uppfyllas för att få ett trafiktillstånd. Detta innebär att de bestämmelser i yrkestrafiklagen (1998:490) som i dag reglerar dessa frågor kommer att upphöra att gälla. Trots detta

föreslår jag i nuläget att kravet om säkerhetsstyrningssystem intas i yrkestrafiklagen.

Jag har i kap. 14 gjort bedömningen att kollektivtrafiklagen (20xx:xx) kan träda ikraft den 1 januari 2012. Min bedömning är att EG-förordningen kommer att träda ikraft innan detta datum. Det kommer därför enligt min bedömning inte bli någon tidsmässig lucka mellan kollektivtrafiklagens ikraftträdande och dessa nya krav. Att en sådan lucka undviks är av vikt för tillämpningen av kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

Transportstyrelsen bör vara den myndighet som hanterar frågor om säkerhet och tillsyn av efterlevnaden av kraven. De krav som ett säkerhetsstyrningssystem ska uppfylla anser jag närmare bör utformas av Transportstyrelsen och vara i överensstämmelse med relevanta gemenskapsbestämmelser på området.

Förslaget innebär att Transportstyrelsen kommer att vara tvungen att ompröva de i dag gällande trafiktillstånden. Transportstyrelsen ska även, i enlighet med EG-förordningen, som tillräcklig bevisning, om att kollektivtrafikföretagen har ett säkerhetsstyrningssystem, godta likvärdiga intyg och andra handlingar som är utställd av behörig rättslig eller administrativ myndighet i den eller de medlemsstater där transportföretaget har sitt ursprung.

Säkerhetsstyrningssystemet ska möjliggöra egenkontroll för kollektivtrafikföretagen. Lämpligt är att ett sådant system bland annat innehåller dokument som visar att kollektivtrafikföretagen uppfyller tillämpliga föreskrifter och författningar, ansvarsfördelning vad avser säkerheten, kompetensstyrningssystem som visar att de som utför säkerhetsrelaterade arbetsuppgifter är lämpliga och har rätt kompetens, processer som visar hur företaget hanterar olyckor och nödsituationer.

Kollektivtrafikföretagens utformning av säkerhetsstyrningssystemet kan anpassas efter verksamhetens art och omfattning. I ansökningskedet är det främst grunderna i systemet som anges och hur säkerhetsarbetet kommer att organiseras. Kollektivtrafikföretaget kan avtala om att vissa uppgifter utförs av en annan aktör men tillståndshavaren har alltid det fulla ansvaret.

# 11 Samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik

Mitt uppdrag är enligt direktivet att överväga hur lagstiftningen kan utformas för att underlätta en flexibel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik. Av direktivet framgår att färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsning och sjukresor inkluderas i begreppet särskild kollektivtrafik. Vidare ska jag analysera om det är möjligt att de olika transportformerna, såväl allmän som övrig offentligt finansierad kollektivtrafik samlas i en och samma lag. Det nämns också i mitt direktiv att det finns önskemål om att föra in sjukresorna i ett integrerat kollektivtrafiksystem. Jag har därför valt att överväga även den frågan.

I mitt arbete ska jag beakta förutsättningarna för samordning mellan kollektivtrafik och godstransporter. Vidare understryks att det är angeläget att taxi ges möjlighet att i högre utsträckning medverka i kollektivtrafiken. Även de frågorna har jag valt att behandla i detta kapitel.

## 11.1 Olika former av kollektivtrafik

Begreppet kollektivtrafik har definierats på flera olika sätt i olika sammanhang. Vad jag förstår finns det inte någon vedertagen definition av begreppet kollektivtrafik. SIKA (Statens Institut för kommunikationsanalys) har definierat kollektivtrafik som i förväg organiserade, regelbundet tillgängliga transporter som erbjuds allmänheten eller en särskild personkrets enligt givna regler.

Kollektivtrafik kan vara linjelagd eller anropsstyrd. Det senare är trafik som endast körs när någon i förväg beställt en resa.

En stor andel av den anropsstyrda trafiken utgörs av färdtjänst och sjukresor och kan bara nyttjas av dem som har tillstånd till denna trafik. Det finns även ett antal anropsstyrda trafiklösningar



med trafik som är öppen för alla resenärer. Anropsstyrda ”linjer” förekommer ofta i områden där resandeunderlaget är svagt, exempelvis i glesbygd. Vidare finns en form av kompletterings- trafik i glesbygd som ofta är anropsstyrd och syftar till att transportera resenären till närmaste hållplats för linjetrafik.

I flera kommuner finns i dag så kallade servicelinjer som på vissa håll benämns närtrafik eller flexlinjer. Med detta avses trafik som är särskilt anpassad för äldre och funktionshindrade. Fordonen är vanligtvis väl anpassade för trafiken med exempelvis lågt insteg, plant golv, ramp för rullstol och särskilda utrymmen för rullstolar. Linjedragningen kan vara anpassad efter en målgrupp, exempelvis genom att hållplatserna ligger nära bostadscentrerna och att trafiken är riktad till servicecentra eller vårdinrättningar. Körtiderna ska ge möjlighet för förarna att ge den extra service som kan behövas. Trafiken, som är en mellanform av reguljär linjetrafik och individuell färdtjänst, kan vara antingen linjelagd eller anropsstyrd. Ibland är den öppen för samtliga resenärer men i vissa fall öppen endast för äldre och personer med tillstånd till färdtjänst.

Förutom servicelinjer eller närtrafik förekommer i en del län särskilda sjukreselinjer, anordnade av trafikhuvudmannen eller landstinget. Service- och sjukreselinjer kan ibland nyttjas av allmänheten medan det på vissa håll är endast resenärer med exempelvis ett färdtjänsttillstånd eller en kallelse till sjukvården som får åka med.

Kollektivtrafik innebär enligt min mening en möjlighet för flera människor att resa tillsammans i samma fordon. Den avgränsningen innebär exempelvis att en taxiresa endast är kollektivtrafik om resan har beställts på ett sådant sätt att fler har kunnat erbjudas att åka i taxin.

Jag har i mitt förslag till kollektivtrafiklag valt att definiera kollektivtrafik som persontransporttjänster som erbjuds allmänheten fortlöpande antingen som linjetrafik eller som samordnad anropsstyrd trafik. Den samordnade anropsstyrda trafiken kan inkludera resor för personer med tillfällig eller varaktig funktionsnedsättning. Vidare kan exempelvis anropsstyrd trafik till glesbygd eller kompletteringstrafik omfattas. Trafiken kan utföras med bussar, personbilar eller särskilt anpassade fordon. Min definition av kollektivtrafik ska inte ses som en allmän definition av begreppet kollektivtrafik utan som en definition av vad som i kollektivtrafiklagen avses med begreppet.

## 11.2 Tidigare utredningar om samordning

Frågan om hur en ökad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik kan underlättas har utretts vid ett flertal tillfällen tidigare. Jag redogör i detta avsnitt för ett antal tidigare utredningar.

### Samreseutredningen

Samreseutredningen lämnade den 27 juni 1995 sitt betänkande *Allmänna kommunikationer – för alla?* (SOU 1995:70) till regeringen. Utredningens uppgift vara att lägga fram förslag om en bättre samordning i länen av olika slag av offentligt betalda resor. Utredningen skulle förutsättningslöst pröva två alternativa modeller för samordning. Den ena modellen handlade om hur en frivillig samverkan kan förstärkas och i den andra modellen skulle utredaren pröva om det borde lagstiftas om ett enhetligt huvudmannaskap i länet för resor.

Utredaren föreslog att trafikhuvudmannen skulle få ett samlat ansvar för lokal och regional linjetrafik samt för den särskilda kollektivtrafiken i form av färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. För skolskjutsen föreslogs inte något formellt ansvar för trafikhuvudmannen men däremot en bestämmelse som innebar att trafikhuvudmannen kan upphandla och samordna skolskjutsen.

Förslaget om att olika slag av samhällsbetalda resor borde samordnas fick stöd från de flesta remissinstanser. Däremot var det delade meningar om samordningen skulle vara frivilligt eller obligatoriskt.

Med anledning av synpunkter som kom fram under remissbehandlingen fick Statskontoret i uppdrag av regeringen att analysera det offentliga åtagandet i samhällsbetalda resor. Statskontoret redovisade sitt uppdrag i augusti 1996. Sammanfattningsvis framhöll Statskontoret i sin rapport att ett gemensamt huvudmannaskap för kollektivtrafik och särskilda resor (färdtjänst), gemensamma beställningscentraler och effektivare upphandling kan leda till lägre totala kostnader.

Mot bakgrund av synpunkter från remissinstanserna utarbetades departementspromemorian *Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken* (Ds 1996:69), varvid Samreseutredningens förslag förändrades på vissa punkter.

## Ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken (DS 1996:69)

Till skillnad från Samreutredningens förslag lämnades i departementspromemorian ett förslag om att lagstiftningen skulle vara fakultativ, det vill säga att det skulle finnas en möjlighet för en kommun, om man kommer överens med landstinget och trafikhuvudmannen, att överföra ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen.

En annan skillnad mot Samreutredningen var att sjukresorna undantogs. Samreutredningen hade föreslagit att även dessa skulle kunna överlämnas till trafikhuvudmannen.

Genom propositionen *Mer tillgänglig kollektivtrafik* (1996/97:115) gavs landsting och kommuner en möjlighet att hantera såväl färdtjänst och riksfärdtjänst som ordinarie kollektivtrafik genom samma organ, trafikhuvudmannen. En ny lag om färdtjänst ersatte socialtjänstlagens bestämmelser om färdtjänst. Färdtjänst skulle i första hand betraktas som en transportform i stället för en form av bistånd.

## Kollektivtrafikkommittén

Den 30 juni 2003 överlämnade Kollektivtrafikkommittén sitt slutbetänkande *Kollektivtrafik med människan i centrum* (SOU 2003:67).

Kommittén föreslog att kommunerna skulle ges möjlighet att överlåta ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen. Kommittén ansåg att ett sådant förslag skulle öka förutsättningarna för en effektiv gemensam planering av skolskjuts och linjetrafik som skulle innebära att transportresurser utnyttjades mer effektivt.

Kommittén konstaterade att trafikhuvudmannen efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet kan upphandla persontransporter och samordningstjänster för sådana transporter som kommunerna eller landstinget ska tillgodose. Några hinder mot detta i lagstiftningen kunde inte kommittén se. Slutsatsen i betänkandet var dock att den möjligheten inte räcker för en effektiv samordnad planering.

Någon möjlighet för kommunerna att överlåta hela ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen i enlighet med förslaget genomfördes inte.

Vidare föreslog kommittén att lagen om offentlig upphandling skulle ändras så att kommuner och landsting skulle kunna överföra

sina beställningscentraler till trafikhuvudmännen utan föregående upphandling. Kommittén ansåg att i de fall linjetrafik, skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor ska ingå i ett och samma system måste de kunna upphandlas enligt samma kapitel i dåvarande lagen (1992:1528) om offentlig upphandling. Kommittén gjorde bedömningen att regelverket innebar att beställningscentralerna för färdtjänst och sjukresor m.m. måste upphandlas separat.

Frågan om att överlåta beställningscentraler till trafikhuvudmannen övervägdes även av Färdtjänstutredningen.

## Färdtjänstutredningen

I oktober 2003 överlämnade Färdtjänstutredningen sitt slutbetänkande *Färdtjänsten och riksfärdtjänsten* (SOU 2003:87).

Utredningen hade till uppgift att överväga om det är lämpligt att undanta samordningen av beställning av sjuk- och färdtjänstresor i en beställningscentral från upphandlingskravet i lagen om offentlig upphandling.

Slutsatsen blev att det inte fanns några rättsliga möjligheter att undanta uppdrag till trafikhuvudmannen att bedriva beställningscentral för sjukresor, färdtjänst och riksfärdtjänst från upphandlingskyldighet.

Utredningen ansåg att krav på upphandling kan försvåra en samordning av olika samhällsbetalda resor. Samtidigt betonades att kommuner och landsting har möjlighet att enas om att ge trafikhuvudmannen i uppdrag att upphandla en beställningscentral för exempelvis sjukresor och färdtjänst. Trafikhuvudmannen kan i sin tur sörja för att kraven som ställs i upphandlingen av en beställningscentral tillgodoser önskemål som främjar samordning mellan olika samhällsbetalda resor.

Utredningen tog också upp möjligheten att flera kommuner gör en gemensam upphandling av en beställningscentral och att kommunerna därefter tecknar gemensamt kontrakt för en sådan beställningscentral. Avslutningsvis ansåg utredningen att samordning också kan uppnås genom att kommuner och landsting i egen regi driver en gemensam beställningscentral.

## Koll framåt

Vägverket och Banverket fick den 20 juli 2006 i uppdrag av regeringen att gemensamt och i samverkan med berörda myndigheter och övriga aktörer ta fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Huvudrapporten lämnades till regeringen i december 2007. Som underlag för huvudrapporten har ett antal underlagsrapporter tagits fram i samverkan med sektorns aktörer.

I underlagsrapporten Kollektivtrafik på landsbygd konstateras att genom att utveckla och samordna de lösningar och resurser som redan finns inom den allmänna och särskilda kollektivtrafiken kan mer kollektivtrafik skapas för befintliga resurser. Särskilt viktigt bedöms det vara för att tillförsäkra en bra landsbygdstrafik.

Vidare sägs att det faktum att ansvaret regleras i flera olika lagar och regler medför begränsningar för fullständig samordning.

Sammanfattningsvis ansåg man i rapporten att nuvarande lagar som reglerar kollektivtrafiken bör ersättas med en ny lag om kollektivtrafik som omfattar både allmän och särskild kollektivtrafik, det vill säga färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Detta ger enligt underlagsrapporten möjligheter till en effektivare användning av samhällets resurser och större möjligheter att skapa ett hela-resan-perspektiv för resenärerna även ute i periferin.

### 11.3 Nuläge organisation och samordning

Som jag kommer att redogöra för i avsnitt 12.2 ingår inte färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor i de läns trafikansvarigas ansvar. Färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts är ett kommunalt ansvar. Kommunerna kan dock frivilligt överlåta sina uppgifter inom färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen. Ersättning för sjukresor svarar landsting för.

Hur allmän och särskild kollektivtrafik är organiserad varierar mellan länen. Organisatoriskt finns flera olika modeller för beställningsmottagning, trafikledning och upphandling av transporter. Jag har i bilaga 5 sammanställt hur ansvar och uppgifter för den särskilda kollektivtrafiken är fördelat i olika län.

Av sammanställning framgår att cirka 70 kommuner har överlåtit hela ansvaret för färdtjänsten till trafikhuvudmannen. Vidare har cirka 120 kommuner valt att behålla tillstånds-

prövningen men överlåtit upphandling och samordning till trafikhuvudmannen. Även andra former av samordningslösningar förekommer.

Även uppgiftsfördelningen för särskilt anordnade skolskjutsarna varierar mellan olika kommuner. En del kommuner väljer att i egen regi planera och upphandla trafiken men det förekommer också att trafikhuvudmannen upphandlar och ibland även planerar skolskjutsar på uppdrag av kommuner. När det gäller särskilt anordnade skolskjutsar med personbil eller andra specialfordon deltar kommunen ibland i en gemensam beställningscentral där även resor med färdtjänst och sjukresor kan ingå.

När det gäller sjukresor upphandlar en del landsting dessa resor på egen hand. Flera av landets landsting samverkar dock med trafikhuvudmannen om upphandling av sjukresetransporter som inte kan utföras inom den ordinarie kollektivtrafiken. Det förekommer också att landsting samverkar med trafikhuvudmannen i en gemensam beställningscentral. I några län har trafikhuvudmannen tagit över hela ansvaret för sjukresorna inklusive administrationen av ersättning.

Anropsstyrd trafik hanteras i dag i samordnings- och beställningscentraler. En sådan central kan administreras av exempelvis en kommun, en trafikhuvudman, ett privat taxibolag eller annat privat bolag. Hur det är organiserat och vilka olika resor som samordnas varierar på olika platser i landet. Även driftsformerna varierar mellan privata och offentliga samordningscentraler.

#### **11.4 Kostnader för den särskilda kollektivtrafiken**

Det offentligas ersättning till lokal och regional kollektivtrafik samt särskild kollektivtrafik var under 2007 drygt 21 miljarder kronor. Beloppet inkluderar all ersättning som utgått för sjukresor inklusive ersättning för resor med egen bil eller allmän kollektivtrafik. Cirka 41 procent utgjordes av kostnader för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Den särskilda kollektivtrafiken är i många kommuner och län en stor kostnadspost i förhållande till de subventioner som ges till den allmänna kollektivtrafiken.

Enligt statistik från SIKA var det offentligas nettokostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst i riket närmare 2,4 miljarder kronor under 2007. För samma år uppgick kostnaderna för skolskjutsar till

cirka 4 miljarder kronor. Med skolskjuts avses här inte bara särskilt anordnade skolskjutsar utan även kostnader för de barn som åker med den allmänna kollektivtrafiken. Slutligen var kostnaderna för de upphandlade anropsstyrda sjukresorna cirka 1,4 miljarder kronor år 2007.

## 11.5 Hinder mot ökad samordning

Jag har som en del i utredningsarbetet besökt samtliga trafik- huvudmän, träffat flera personer och organisationer som på olika sätt arbetar med särskild kollektivtrafik samt ansvarat för ett seminarium om samordning av färdtjänst och sjukresor. Utifrån mina möten samt vad som framkommit i tidigare utredningar har jag nedan sammanställt de svårigheter som lyfts fram som ett hinder mot ökad samordning.

### Olika huvudmän och regelverk

Att de olika lokala regelverken är flera, komplexa och styrs av olika huvudmän anses försvåra samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik. Det faktum att kommunen bestämmer de närmare villkoren för färdtjänsten och att dessa villkor kan variera mellan olika kommuner, begränsar möjligheterna till en mer effektiv samordning. Kommunerna kan exempelvis fastställa regler för egenavgiftens storlek, möjligheten att ta med medresenär, antal resor, möjligheter att resa under dygnet, krav på förbeställning samt regler gällande samåkning.

Vidare har olika regelverk och egenavgifter mellan färdtjänst och sjukresa lyfts fram som ett problem. Vanligtvis är avgiften vid sjukresa högre än vid färdtjänstresa vilket gör att resenären, trots att det enligt befintlig lagstiftning inte är tillåtet, väljer att åka färdtjänst till vårdinrättningen. Det innebär att kommunen får en kostnad som egentligen ska belasta landstinget.

Det har också framhållits att ett spritt huvudmannaskap för den särskilda kollektivtrafiken försvårar en utveckling av kollektivtrafiken i riktning mot en ökad tillgänglighet. Det grundar sig på ett antagande om att trafikhuvudmannens drivkraft för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken blir svagare om denne sedan inte

får del av den besparing som kan göras genom att behovet av resor med exempelvis taxi eller specialfordon minskar.

Möjlighet för kommunerna att överlåta ansvaret för skolskjuts till trafikhuvudmannen har också lyfts fram som en åtgärd för att underlätta samordning. Den möjligheten finns redan när det gäller färdtjänst och riksfärdtjänst.

### **Svårt med gemensamma beställningscentraler**

Det finns en önskan hos flera av trafikhuvudmännen att få bedriva beställningscentral i egen regi för samtliga former av anropsstyrd trafik. Eftersom olika huvudmän i dag är ansvariga för olika former av anropsstyrd trafik samt att flertalet av trafikhuvudmännen är organiserade i aktiebolagsform har det inte utan upphandling varit möjligt att samla samtliga anropsstyrda resor i en gemensam beställningscentral hos trafikhuvudmannen. Det är dock redan i dag möjligt att gemensamt upphandla en beställningscentral för samtliga anropsstyrda resor och därmed få rätt förutsättningar för en effektiv samordning.

### **Olika regler för upphandling**

Ett annat hinder mot samordning som jag uppmärksammas på handlar om olika regelverk som ska tillämpas vid upphandling av allmän kollektivtrafik respektive kollektivtrafik som endast är till för en viss grupp. Detta bedöms ha försvårat en samordnad upphandling av exempelvis skolskjutsar och allmän kollektivtrafik.

Av 1 kap. 8 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster framgår att verksamhet omfattas av denna lag om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. Med ett publikt nät avses ett nät vars syfte är att tillhandahålla allmänheten transporter. Ett nät för transporttjänster ska anses finnas om tjänsten tillhandahålls enligt villkor som fastställts av en behörig myndighet och som avser linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden. I de fall en myndighet upphandlar trafik som inte kan anses ingå i ett publikt nät ska lagen (2007:1091) om offentlig upphandling tillämpas.



Det är svårt att avgöra vilken av lagarna som omfattar ingångna tjänstekontrakt avseende kollektivtrafik som är öppen för viss del av allmänheten utifrån vissa kriterier, men ordnad med hänsyn till särskilda behov för någon grupp, exempelvis funktionshinder eller långt avstånd till hållplats för den ordinarie linjetrafiken.

## 11.6 Förslag om en huvudman – lokal kollektivtrafikansvarig myndighet

### Mina förslag:

- Ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst överförs från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.
- Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för tillhandahållandet av skolskjuts. Kommunerna ska fortsatt sörja för att elever i grundskolan anordnas skolskjuts. Vidare ska kommunerna underrätta den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten om behovet av kostnadsfri skolskjuts.
- Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för att anordna sjukresor som måste utföras med anpassade fordon.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får överlåta ansvaret för beställning och samordning av anropsstyrd trafik till en enskild individ eller en juridisk person.

### 11.6.1 Min bedömning av hinder mot samordning

Min uppfattning är att nuvarande lagstiftning inte hindrar att den allmänna och särskilda kollektivtrafiken samordnas. Flera av de upplevda samordningsproblemen kan enligt min bedömning lösas redan i dag inom ramen för befintligt regelverk. Ett sätt att samordna är att bilda ett gemensamt kommunalförbund som övertar såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Den möjligheten finns enligt nuvarande lagstiftning.

Genom att samverka i ett kommunalförbund kan exempelvis även beställningscentral bedrivas i egen regi. Det finns också möjlighet att gemensamt upphandla beställningscentral för all anropsstyrd trafik i länet.

Redan i dag kan även kommunens uppgifter enligt färdtjänstlagen överlåtas till trafikhuvudmannen i länet om kommunen, landstinget och trafikhuvudmannen i länet är överens.

Även samordning av regelverken som närmare styr färdtjänst går att hantera inom dagens lagstiftning. Det har också gjorts på flera ställen i landet. Exempelvis finns i Dalarnas län och i Kronobergs län gemensamma regler för länets samtliga kommuner vad gäller färdtjänst. Även vid olika regler går det att samordna men det kräver mer av den samordnande enheten och ger inte samma kostnadsbesparing som när alla har samma regler.

Trots avsaknaden av hinder samordnas inte i dag de olika trafiklösningarna i önskad omfattning. Enligt min bedömning beror de upplevda legala hindren mot samordning främst på att en del kommuner och landsting av olika andra skäl väljer att inte delta i en för länet gemensam samordning av vissa uppgifter eftersom det finns andra hänsyn som tas bland annat till arbetstillfällen.

Fortfarande finns ett stort antal kommuner som har valt att behålla ansvaret för färdtjänsten. Inte heller där samma huvudman har ansvar för både allmän och särskild kollektivtrafik fungerar samordningen fullt ut. Orsakerna till utebliven samordning är ofta både dunkla och svåra att förstå. Motiven till utebliven samordning finns, enligt min mening, utanför den lagstiftning som reglerar området i dag.

### **11.6.2 Slutsatser från särskild studie av lämpliga ansvarsnivåer**

Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, har på mitt uppdrag analyserat vilken samhällsnivå som är mest lämplig att ansvara för bland annat färdtjänst, sjukresor och skolresor. Promemorian finns som bilaga 8.

VTI anser att möjligheten för kommuner att lägga ansvaret för färdtjänsten hos den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten bör finnas kvar och eventuellt göras till huvudregel men med fortsatt möjlighet till kommunalt inflytande i någon form. Ett sådant kommunalt inflytande skulle, enligt VTI, kunna vara att kommunen beställer trafik av myndigheten och även finansierar beställd trafik.

När det gäller skolskjutsar anser VTI att det är en verksamhet med starka kopplingar till skolverksamheten vilket talar för att även

fortsättningsvis låta kommunerna ansvara för denna verksamhet. På samma sätt är kostnadsersättningen för sjukresor starkt beroende av hur sjukvården lokaliseras och organiseras vilket talar för att även fortsättningsvis låta landstinget stå för dessa kostnader.

### 11.6.3 Motiv för samlat ansvar hos en huvudman

Dagens lagstiftning hindrar, enligt min mening, inte en utvecklad samordning men underlättar inte heller en sådan. Den frivilliga samordningen har inte fungerat överallt. Min uppfattning är att samordningen mellan olika former av kollektivtrafik underlättas om en och samma myndighet ansvarar för såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Dessutom undanröjs möjligheten att helt ställa sig utanför samordning på grund av andra motiv. De samordningsfördelar som uppstår med en enda huvudman kan vägas mot ett minskat inflytande för kommunernas del. Enligt min bedömning överväger fördelarna av att samla huvudmannaskapet.

Syftet med en ökad samordning är att verksamheten ska bli effektivare. En annan följd av ökad samordning kan bli att resenärerna erbjuds ett bättre utbud av kollektivtrafik genom att flera av resorna inom den särskilda kollektivtrafiken öppnas upp för allmänheten.

Hur stor effektiviseringspotential som finns är dock svårt att bedöma. Det kommer troligen alltid att finnas en grupp resenärer vars resa av olika skäl varken kan eller bör samordnas. Det saknas också systematiserade erfarenheter och kunskap om vilka samordningsmodeller som ger bäst effekt. I samband med att det blev möjligt för kommuner att frivilligt överlåta färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmännen föreslog regeringen i propositionen Mer tillgänglig kollektivtrafik (prop. 1996/97:115) att en särskild utvärdering skulle göras av effekterna av den föreslagna möjligheten till en frivillig överlåtelse av uppgifterna. Såvitt jag känner till har inte någon sådan utvärdering gjorts.

Det har inte ingått i mitt uppdrag att göra en översyn av villkoren. Någon förändring av de villkor som ska gälla för att resa i särskilt anpassad form är inte avsedd i förhållandet till vad som i dag gäller för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Jag har i det följande beskrivit på vilket sätt jag anser att ett samlat huvudmannaskap underlättar en ökad samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.

## Fler resor att samordna

Färdtjänst och sjukresor utförs ofta som anropsstyrd trafik. Det gäller även en del skolskjutsar. Vidare används anropsstyrd trafik exempelvis för att trafikförsörja områden med litet och utspritt befolkningsunderlag.

Den anropsstyrda trafiken samordnas vanligtvis i en central för att få ett effektivt nyttjande av fordonsresurser. Samordningen kan göras genom att flera personer reser samtidigt i ett fordon eller genom att färdvägen planeras på ett sätt som innebär att resurserna utnyttjas effektivt. Enligt min bedömning bör centralens effektivitet vad gäller samordning öka ju större volym resor som hanteras. Genom att samla alla former av anropsstyrda kollektivtrafikresor hos en gemensam huvudman kan en större volym resor samordnas och effektiviteten därmed öka.

## Mer effektiva trafiklösningar kan utformas utifrån ett helhetsperspektiv

Kollektivtrafiksystemet omfattar många olika trafiklösningar. Vilken trafiklösning som är mest effektiv beror på flera faktorer som exempelvis de geografiska förutsättningarna, befolkningsunderlaget samt antal personer med behov av att resa i särskilt anpassat fordon.

Förutsättningen för att hitta den mest effektiva trafiklösningen ökar om samma myndighet ansvarar för att tillförsäkra såväl allmän som särskild kollektivtrafik. Myndigheten kan då utifrån en helhetsbild av behoven överväga vilken trafiklösning som är mest effektiv. Uppdelningen av trafiken för olika resenärsgupper är dyr och minskar möjligheterna till rationella trafiklösningar. Samordningen underlättas, enligt min mening, om en huvudman ges ett samlat ansvar för att tillförsäkra tillhandahållandet av lämplig trafiklösning.

## Behovet av särskilda trafiklösningar minskar

Med en enda huvudman bedömer jag att det i större utsträckning är möjligt att integrera de särskilt anordnade skolskjutsarna i kollektivtrafiknätet. Skolskjutsarna blir därmed tillgängliga även för andra resenärer. Även andra särskilt anordnade resor till exempel

taxiresor inom färdtjänsten bör kunna öppnas upp för allmänheten. En del resor med personbil kan vara möjliga att ersätta med olika former av anpassad linjetrafik som exempelvis servicelinjer. Sammantaget kan det innebära mer kollektivtrafik av befintliga resurser.

Vidare bedömer jag att en gemensam huvudman innebär att ett bra informationsutbyte säkras mellan beställnings- och samordningscentral, tillståndsansvariga och den enhet som ansvarar för att tillförsäkra kollektivtrafik. Samtliga tre enheter är beroende av varandras kunskaper och kompetenser för att det ordinarie kollektivtrafiksystemet ska utvecklas på ett sätt som minskar behovet av särskilda transportlösningar.

I de fall tillstånden för färdtjänst innehåller olika former av villkor kan en uppgift för samordnings- och beställningscentralen vara att styra resenärer till den ordinarie kollektivtrafiken vid de tillfällena det är möjligt. Förmågan att bedöma om det finns en lämplig ordinarie kollektivtrafik och en fungerande trafikmiljö för en enskild resa förutsätter även att centralens personal har bra kännedom om vilka trafiklösningar som kan tillhandahållas inom den allmänna kollektivtrafiken.

### **Ett enhetligare regelverk effektiviserar samordningen**

Kommunerna har i dag möjlighet att precisera regler för färdtjänst och riksfärdtjänst. Tillståndsprövningen görs i allmänhet av kommunerna. Vid tillståndsprövningen ska en analys göras av huruvida den befintliga linjetrafiken kan tillgodose de sökandes behov. Det ställer bland annat krav på kunskap om den tillgänglighet som linjetrafiken har. Ett samlat ansvar hos lokal kollektivtrafikansvarig myndighet innebär att antalet tillståndsgivare för färdtjänst minskar till 21 vilket kan jämföras med det stora antal kommuner som i dag har hand om tillstånden. Färre tillståndsgivare innebär att regelverken blir enhetligare och tillämpningen mer enhetlig. I varje län kommer det att finnas ett gemensamt regelverk. Förutsättningarna för att på ett effektivt, och för resenären rättvist sätt, samordna resor ökar därmed.

## Ekonomiska incitament för ökad användbarhet inom kollektivtrafiken

I den nationella handlingsplanen för handikappolitiken (prop. 1999/2000:79) slår regering och riksdag fast att arbetet bör ha som mål att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast år 2010. Av Koll Framåt projektet framgår att Banverket och Vägverket bedömer det som svårt att nå målet till 2010.

Min uppfattning är att även de ekonomiska incitamenten för en ökad användbarhet inom den allmänna kollektivtrafiken blir starkare om en och samma myndighet ansvarar för all kollektivtrafik. Ansvarig myndighet får del av de minskade kostnaderna inom exempelvis färdtjänsten som en ökad användbarhet av den allmänna kollektivtrafiken innebär. Det är många faktorer som påverkar hur användbar kollektivtrafiken är, bland annat bytespunkternas användbarhet samt tillgång till korrekt information om fordonens beskaffenhet, stationers och bytespunkters utformning samt rese- närsinformation.

### 11.6.4 Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för färdtjänst

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för färdtjänst. Det innebär att ansvaret för färdtjänsten flyttas från kommunen till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. Förslaget innebär också att i de fall kommunen frivilligt har överlåtit ansvaret för färdtjänst till trafikhuvudmannen övergår ansvaret nu till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.

Myndighetens ansvar för färdtjänst innebär att tillförsäkra att lämpliga trafiklösningar finns för att tillgodose de behov färdtjänstberättigade har. Även tillståndsprovningen ska vara en uppgift för kollektivtrafikansvarig myndighet.

Enligt lagen om färdtjänst (1997:736) ska tillstånd till färdtjänst meddelas för den som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Mitt förslag innebär att de grundläggande bestämmelserna för färdtjänst som i dag finns i färdtjänstlagen fortfarande ska gälla. Jag vill dock understryka att en del av bestämmelserna inte är förenliga

med min grundinställning att färdtjänst är kollektivtrafik. Den begränsning som innebär att färdtjänst anordnas inom kommunen och vid särskilda skäl mellan kommunen och en annan kommun innebär att personer med funktionshinder inte kan resa på lika villkor som övriga inom kollektivtrafiken. Vidare finns det en bestämmelse att tillståndet till färdtjänst inte omfattar transporter som av någon annan anledning bekostas av det allmänna. I praktiken har det vanligtvis handlat om att färdtjänst inte kan användas vid en sjukresa inom kommunen. Även den bestämmelsen är svår att förena med ett synsätt om att färdtjänst är kollektivtrafik.

Som jag tidigare redogjort för ligger det utanför mitt uppdrag att göra en översyn av villkoren. Mitt uppdrag handlar om att underlätta samordningen och min bedömning är att villkoren i sig inte i någon större omfattning påverkar möjligheterna att samordna trafiken.

Sammanfattningsvis innebär mitt förslag att färdtjänstlagen inarbetas i den nya kollektivtrafiklagen. Någon förordning om färdtjänst finns inte.

Genom lagen om färdtjänst, vilken trädde i kraft för drygt tio år sedan, ersattes socialtjänstlagens (1980:620) dåvarande bestämmelser om färdtjänst. Förändringen innebar att färdtjänsten skulle betraktas som en trafikpolitisk tjänst i syfte att bidra till en tillfredsställande trafikförsörjning också för funktionshindrade. Det faktum att färdtjänst är kollektivtrafik tydliggörs, enligt min mening, om ansvaret flyttas från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

#### **11.6.5 Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för riksfärdtjänst**

Riksfärdtjänst syftar till att ge personer med svåra och bestående funktionshinder möjlighet att göra längre resor inom landet till normala kostnader. Resorna kan ske med flyg, tåg och andra allmänna kommunikationer samt med taxi eller specialfordon. Ansvarig myndighet ger tillstånd till resan och lämnar ersättning för kostnader utöver normala reskostnader.

Mitt förslag innebär att ansvaret för riksfärdtjänst övergår från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. Det gäller även i de kommuner där riksfärdtjänsten frivilligt har överlåtits till trafikhuvudmannen. Ansvaret innebär en skyldighet

att lämna ersättning och inte att tillhandahålla en tjänst. Bestämmelser om riksfärdtjänst finns i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Frågor om tillstånd kommer i och med mitt förslag att prövas av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

Förslaget får till följd att riksfärdtjänstlagen inarbetas i den nya kollektivtrafiklagen. Någon förändring av villkoren för riksfärdtjänst är inte avsedd. Det finns ingen förordning gällande riksfärdtjänst. Däremot finns en förordning (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Mitt förslag påverkar inte i sak de bestämmelser som finns i denna förordning.

#### **11.6.6 Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för tillhandahållandet av skolskjuts**

Kommunernas skyldigheter att anordna skolskjuts regleras i skollagen (1985:1100). Enligt 4 kap. 7 § skollagen är hemkommunen skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

Skolskjuts anordnas i dag dels via särskilt upphandlad skolskjuts, dels via ordinarie linjetrafik. Särskilt upphandlad skolskjuts kan utföras av exempelvis små eller stora bussar samt personbilar. Skolskjuts syftar till att stödja elevens skolgång. Enligt skollagen har barn skolplikt och motsvarande rätt till utbildning. Skolskjutsning är en sådan verksamhet som kan vara nödvändig för att utbildningen ska vara tillgänglig för eleverna. Skolskjutsen kan ses som en del i rätten till utbildning. Det offentliga måste därför alltid tillförsäkra grundskoleelever en möjlighet att ta sig till skolan. Till följd av nya reformer, som etablerandet av friskolor, ökar komplexiteten i skolskjutsplaneringen när eleverna inte längre automatiskt ska till närmaste skola utan till en skola i en annan del av kommunen eller länet.

Mot bakgrund av att villkoren för skolskjuts är så nära sammanhängande med rätten till utbildning bedömer jag att skyldigheten att sörja för att elever i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts fortsatt måste vara en kommunal uppgift. När det gäller tillhandahållandet av transporten anser jag däremot att samordning med övrig kollektivtrafik underlättas om det är den kollektivtrafikansvariga myndigheten som ansvarar för att tillförsäkra alla



olika former av transporter. Ett argument mot detta kan vara att skolskjutsar måste kunna anpassa sig till skolans tider och lov dagar. Den frågan bör kunna hanteras genom ett nära samarbete mellan den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten och kommunerna.

För skolskjutsen begränsas den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens uppgift till att tillhandahålla de skolskjutsar kommunerna anmäler behov av. Kommunen har därmed fortfarande inflytande över villkoren för skolskjuts. Vidare är kommunerna skyldiga att underrätta den kollektivtrafikansvariga myndigheten om behovet av skolskjuts. Med utgångspunkt i det samlade underlag som kommunerna lämnar till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får myndigheten avgöra hur behovet av skolskjuts bäst kan tillgodoses. Mitt förslag innebär en mindre ändringar i skollagen.

Det finns i dag en skillnad mellan skolskjuts i ordinarie linjetrafik och särskilt anordnad skolskjuts som jag särskilt vill uppmärksamma. Skolskjuts inom den ordinarie linjetrafiken faller inte in under de särskilda bestämmelser som finns i förordningen (1970:340) om skolskjutsning. Däremot gäller förordningen när skolskjutsen är särskilt anordnad för ändamålet.

Enligt 2 § skolskjutsförordningen ska skolskjutsning med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kravet på trafik-säkerhet tillgodoses. Vidare anges att styrelsen för skolväsendet i varje kommun ska verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån kan undvikas. Styrelsen bestämmer efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väg-hållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.

Enligt min mening är det inte rimligt att kraven är så olika för särskilt anordnad skolskjuts respektive skolskjuts inom ordinarie kollektivtrafik. Jag anser därför att det generellt bör finnas ett tydligare säkerhetssystem för hållplatser. Det blir särskilt viktigt för att möjliggöra för fler skolelever att kunna resa i den ordinarie kollektivtrafiken. Redan i dag åker dessutom ett stort antal skolelever med den ordinarie linjetrafiken. I avsnitt 13.1.5 har jag närmare redogjort för min syn på hållplatser.

Ett ytterligare problem finns i de svårigheter att ställa lika krav inom linjetrafiken som inom den särskilda skolskjutstrafiken. Det handlar bland annat om krav som ställs på säkerhetsbälten och alkolås i bussar för skolskjuts. Jag har i kapitel 10 föreslagit att det i

samband med tillståndsprövningen ska ställas krav på säkerhetsstyrningssystem. Jag anser att detta förslag till viss del hanterar detta problem. Säkerhetsfrågan är viktig för all kollektivtrafik.

#### **11.6.7 Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för att anordna sjukresor som måste utföras med anpassade fordon**

Av 1 § lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor framgår att sjukvårdshuvudmännen har en skyldighet att pröva frågor om och betala ut ersättning för sjukresor. Resekostnadsersättning beräknas enligt de grunder som sjukvårdshuvudmannen bestämmer. Reglerna kan därmed variera mellan olika landsting. I allmänhet lämnas ersättning för billigaste färd sätt med hänsyn taget till patientens medicinska, fysiska och psykiska hälsotillstånd. En del av resekostnaden får resenären vanligtvis betala själv i form av en egenavgift.

Sjukresorna är relaterade till resmål inom vårdsektorn och tidpunkten för resans genomförande styrs därmed delvis av vårdgivaren. På samma sätt som att friskolor införts har även vårdvalsreformen medfört att den sjuke inte nödvändigtvis reser till närmaste sjukvårdsinrättning. Det är därför troligt att den allmänna linjetrafiken i allt större utsträckning kommer att svara även för dessa resor.

För sjukresor finns ingen begränsning av antalet resor eller tidpunkt när resorna får ske. Sjukresor kan göras under hela dygnet men de ska avse resor i samband med läkarvård, sjukhusvård och sjukvårdande behandling. Det är i första hand de medicinska behoven som är avgörande för färd sätt vid sjukresa. Vårdgivare prövar om person till följd av tillfälligt funktionshinder ska beviljas resa till vårdenhet i särskilt anpassat fordon. Prövningen kan avse såväl inom som utom länet.

Landstinget har ingen skyldighet att tillhandahålla färdmedel till olika vårdinrättningar, fränsett ambulans- och sjukbilstransporter. Ansvaret är begränsat till att administrera och utbetala ersättning för genomförda sjukresor.

Det finns dock ett intresse från landstingets sida att hålla kostnaderna nere genom att sjukresor som kräver särskild transport i form av personbil eller särskilt anpassat fordon samordnas. Jag anser därför att det är naturligt att de lokala kollektivtrafik-

ansvariga myndigheterna även ges till uppgift att tillförsäkra möjligheter att göra resor till vårdinrättningar. Mot bakgrund av att det i praktiken har gått till på detta sätt innebär mitt förslag ingen förändring i sak.

Sjukresor som kräver särskilt fordon kan samordnas med andra liknande resor. Det ska därför vara en uppgift för lokal kollektivtrafikansvarig myndighet att också tillhandahålla lämplig trafiklösning för dessa sjukresor. Till följd av mitt förslag inarbetas lagen om resekostnadsersättning i den nya kollektivtrafiklagen.

Förutom att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ges ett ansvar för att anordna sjukresor som måste utföras med anpassade fordon innebär mitt förslag inte någon förändring av bestämmelserna i lagen om resekostnadsersättning vid sjukresor.

#### **11.6.8 Beställning och samordning av anropsstyrd trafik**

Mitt förslag om en samlad myndighet som ansvarar för all kollektivtrafik i länet innebär att myndigheten själv kan avgöra hur man väljer att organisera beställning och samordning av anropsstyrd trafik. Om myndigheten exempelvis vill upphandla dessa funktioner ska det även fortsättningsvis vara möjligt. På samma sätt som i dag måste det vara möjligt för tillståndsgivaren att lämna ut sådana uppgifter som är nödvändiga för att en privat beställnings- och samordningscentral ska kunna utföra sin uppgift. Eftersom dessa funktioner kan innehålla moment av myndighetsutövning föreslår jag i den nya kollektivtrafiklagen att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska få överlåta ansvaret för beställning och samordning av anropsstyrd trafik till en enskild individ eller en juridisk person.

#### **11.6.9 Finansiering**

I avsnitt 13.3.8 har jag redogjort för hur verksamheten ska finansieras.

## 11.7 Överväganden avseende taxi

### Mitt förslag:

- Taxi ska kunna delta i såväl anropsstyrd som linjelagd kollektivtrafik.
- Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska i trafikförklaringen kunna ange samhällseliga mål för taxiservice till allmänheten. I samband med anbudsprocessen för samordnad anropsstyrd kollektivtrafik ska anbudsbegäran kunna omfatta också vissa krav på tillgänglighet till enskilda, ej samordnade, taxiresor.

**Bedömning:** Ett helhetsansvar för den anropsstyrda trafiken innebär att myndigheten svarar för anbudsprocessen avseende denna trafik och därmed kan inkludera även taxi för enskilt bruk.

Det anges i mitt direktiv att det är angeläget att taxi ges möjligheter att i högre utsträckning medverka i kollektivtrafiken. Inom den särskilda kollektivtrafiken utför taxi flertalet av transporterna med personbilar och mindre bussar. Taxi deltar även i linjetrafik genom att exempelvis en del av resan utförs av taxi och resterande med buss. Detta är framförallt vanligt i glesbygd.

Mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde innebär, enligt min bedömning, att det blir större möjligheter för taxi att medverka i kollektivtrafiken. Taxi ska då, på samma sätt som andra kollektivtrafikföretag, omfattas av de särskilda krav som ställs på kollektivtrafikföretag och som jag närmare redogjort för i kapitel 9. När det gäller trafikillstånd för taxitrafik ser jag det som rimligt att det ställs krav på säkerhetsstyrningssystem på samma sätt som jag anser ska gälla för trafikillstånd avseende buss. Se närmare i kapitel 10.

Vidare måste de föreskrifter som reglerar användningen av taxametrar utformas på ett sätt som innebär att taxi exempelvis kan köra linjetrafik inom kollektivtrafiken. Någon ändring i lag eller förordning är enligt min mening inte nödvändigt. Av 11 kap. 1§ yrkestrafikförordningen (1998:779) framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om bland annat användning av taxameterutrustning.

Jag har under utredningens gång uppmärksammat på att det i en del glesbygdsområden saknas tillgång till taxi helt eller under delar av dygnet. Det kan därmed vara omöjligt att få tillgång till en taxi för enskilt bruk. Mitt uppdrag omfattar i första hand kollektivtrafik och inte taxi för enskilt bruk. Men eftersom det i dagens lagstiftning ingår ett visst ansvar för taxifrågor i det offentliga åtagandet har jag valt att överväga hur den fråga kan omhändertas i en ny kollektivtrafiklag. I lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik anges att trafikhuvudmannen ska ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning. Mitt intryck från möten med trafikhuvudmännen är att bestämmelsen i lagen upplevs som otydlig och flertalet trafikhuvudmän saknar en strategi för hur de ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Mitt förslag är att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i sin trafikförklaring, där de samhälleliga målen ska anges, även överväger om det finns anledning för myndigheten att tillförsäkra en viss nivå på taxiservice i länet. Myndigheten kan i så fall ange mål för taxiservicen och därefter i den anbudsprocess som följer för anropsstyrd kollektivtrafik även inkludera en viss servicenivå på taxi för enskilt bruk. Det handlar i första hand inte om att subventionera taxiresor för enskilt bruk utan om att formulera anbudsunderlaget på ett sådant sätt att inte marknaden för taxi gällande enskilt bruk förstörs. Konkurrensen på taximarknaden får dock inte snedvridas eller ersättning lämnas på ett sådant sätt att det blir att betrakta som ett otillåtet statsstöd som snedvrider konkurrensen.

Mot bakgrund av mitt förslag om att kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för att tillförsäkra även färdtjänst, skolskjuts och sjukresor bör möjligheterna att säkerställa lokal taxiservice även för enskilt bruk kunna underlättas. Ett helhetsansvar för den anropsstyrda trafiken innebär att myndigheten svarar för anbudsprocessen avseende denna trafik och därmed kan inkludera även taxi för enskilt bruk.

## 11.8 Överväganden avseende gods

**Min bedömning:** Förutsättningarna för godstransporter förändras inte till följd av mina förslag.

Trafikhuvudmännen marknadsför bussgodsverksamheten genom den ekonomiska föreningen Bussgods Sverige som också organiserar bussgodstransporter mellan länen. En särskild samverkansgrupp, Bussgods Norr, finns för länen i norra Sverige.

Godstransporter bedrivs på kommersiella villkor på en helt avreglerad marknad. Jag kan inte se att mitt förslag till lagstiftning vad gäller kollektivtrafiken förändrar förutsättningarna för godstransporter. Enligt min bedömning finns det inget som hindrar ett godstransportföretag från att köpa plats i fordon som används inom kollektivtrafiken. En viktig del för att få lönsamhet inom viss kollektivtrafik kan bero på hur trafikföretaget lyckas skapa sidointäkter exempelvis från godstransporter.

Viktigt är dock att offentliga medel tydligt särskiljs från kommersiell verksamhet. Vidare är det viktigt att kollektivtrafikföretagens övriga verksamhet inte påverkar det åtagande företaget gjort gällande kollektivtrafiken.

Allmänna medel som utbetalas till ersättning för kollektivtrafik-tjänster får inte användas på ett sådant sätt att andra godstransportföretag får en konkurrensnackdel.

## 12 Offentligt åtagande

I direktivet till utredningen anges att jag ska överväga om det offentliga åtagandet bör omformuleras med fokus på vad de kollektivtrafikansvariga ska göra och hur långt deras mandat ska sträcka sig.

I detta ligger även att lämna förslag till en lämplig avgränsning mellan den trafik som är föremål för ekonomisk ersättning från det allmänna och den trafik som bedrivs kommersiellt.

Vidare anges att jag ska ta ställning till om det bör finnas en tydligare koppling mellan de transportpolitiska målen och de kollektivtrafikansvarigas ansvar.

Jag ska också överväga om ansvaret för kollektivtrafik fortsatt ska gälla inom ett visst administrativt område eller om det bör kompletteras med funktionella krav.

I mitt uppdrag ingår även att överväga möjligheterna att införliva krav på långsiktig strategisk planering.

Slutligen ska jag analysera om det finns behov av att i lag tydliggöra att även trafikförsörjningen till och från våra flygplatser ingår i de kollektivtrafikansvarigas ansvar.

Jag har valt att samla mina överväganden och förslag rörande ovanstående frågor i detta kapitel om det offentliga åtagandet.

### 12.1 Generellt om offentligt åtagande

Den privata marknaden kan inte uppfylla alla behov som är viktiga för samhället. Vissa funktioner måste därför garanteras genom offentliga åtaganden. De generella motiven för offentliga åtaganden har oftast sina ursprung i ekonomiska teorier om statens roll i samhällsekonomin. De ekonomiska motiven för offentliga åtaganden bygger till stor del på utgångspunkten att det finns ett antal marknadsmisslyckanden, vilket innebär att en fri marknad inte

uppnår en samhällsekonomiskt optimal resursanvändning, vilket måste korrigeras genom insatser av det offentliga.

Förekomsten av marknadsmisslyckanden som kollektiva nyttigheter, externa effekter, informations- eller autonomibrister eller andra brister i den aktuella marknadens sätt att fungera antyder att verksamheten bör ingå i det offentliga åtagandet.

Resonemang om motiv för offentliga åtaganden förs bland annat i Förvaltningskommitténs *slutbetänkande Styra och ställa – förslag till en effektivare statsförvaltning* (SOU 2008:118).

Ett offentligt åtagande innebär en form av offentligt ingripande i samhället. Det kan exempelvis handla om produktion i offentlig regi, regelstyrning, ekonomiska styrmedel som skatter och bidrag eller informationsinsatser.

Med det offentliga avses stat och kommun. I begreppet kommun ingår även landsting. Ett offentligt åtagande betyder inte att det offentliga även måste vara utförare. Åtagandet kan omfatta verksamhet som produceras av såväl stat eller kommun som andra.

Avgörande är ofta inte vem som utför verksamheten utan om det är den offentliga eller privata sektorn som styr eller finansierar den. Det innebär att en del offentliga åtaganden kan upphandlas eller att marknadens aktörer på andra sätt kan kontrakteras att tillhandahålla verksamhet i önskvärd omfattning och utförande.

Det offentliga åtagandet är därmed inte knutet till vissa verksamhetsformer och det behöver inte heller betyda att det offentliga tar på sig ett finansieringsansvar för insatserna.

## EU och offentligt åtagande

Tjänster i allmänhetens intresse har varit en central fråga inom Europeiska unionen under senare år. Det handlar om de offentliga myndigheternas roll i en marknadsekonomi. Tankegångarna inom den Europeiska unionen framgår bland annat av följande rättsakter:

- Kommissionens grönbok av den 21 maj 2003 om tjänster i allmänhetens intresse [KOM(2003) 270 slutlig - Europeiska unionens officiella tidning C 76 av den 25.3.2004].
- Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén av den 12 maj 2004, "Vitbok om tjänster av allmänt



intresse” [KOM(2004) 374 slutlig – Ännu inte offentliggjort i Europeiska unionens officiella tidning]

## 12.2 Dagens offentliga åtagande

För den lokala och regionala kollektivtrafiken ansvarar i dag kommuner och landsting. Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt med undantag för Stockholms län där landstinget är länstrafikansvarigt och Gotlands län där kommunen är länstrafikansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska vara länstrafikansvariga. I Skåne läns landsting är landstinget, genom en sådan överenskommelse, ansvarig för kollektivtrafiken. De länstrafikansvarigas uppgifter handhas i dag av en trafikhuvudman. Ett landsting eller en kommun som ensamt är länstrafikansvarig ska också vara trafikhuvudman.

De länstrafikansvariga ansvarar enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. För att främja en tillfredsställande trafikförsörjning ska det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter<sup>1</sup>. Någon närmare precisering av de länstrafikansvarigas ansvar finns inte uttalat i lagen. Det offentliga åtagandet för lokal och regional kollektivtrafik preciseras således av kommuner och landsting. Variationer kan därför förekomma mellan olika län när det gäller nivån på det offentliga åtagandet.

Det anges dock i lagen att trafikhuvudmannen ska verka för att den lokala och regionala linjetrafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade. Vidare anges att trafikhuvudmannen ska ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

När det gäller färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor ingår inte dessa uppgifter i de länstrafikansvarigas ansvar. Kommuner har ansvar för att anordna färdtjänst och riksfärdtjänst samt skolskjuts. Kommunerna kan dock frivilligt överlåta sina uppgifter inom färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen.

Av skollagen (1985:1100) framgår att hemkommunen är skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd,

<sup>1</sup> § lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

Landstinget är enligt lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor skyldigt att lämna ersättning för sjukresor. Det finns dock inte något uttalat ansvar för anordnande av sjukresor.

Staten, genom Rikstrafiken, svarar för det offentliga åtagandet på nationell nivå. Rikstrafiken svarar för statens upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik som inte upprätthålls av trafikhuvudmännen och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Rikstrafikens ansvar regleras i förordning (2007:1026) med instruktion för Rikstrafiken.

I mitt direktiv används begreppet kollektivtrafikansvariga. Min tolkning är att kollektivtrafikansvariga på regional och lokal nivå kan vara någonting annat än vad som i den nuvarande lagen benämns länstrafikansvariga. Ansvaret kan omfatta fler områden än vad som gäller för dagens länstrafikansvariga. Färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor är enligt min mening en del av det samlade kollektivtrafikansvaret (se kapitel 11).

### **12.3 Motiv för fortsatt offentligt åtagande inom kollektivtrafiken**

Min bedömning är att marknaden inte kan garantera kollektivtrafik i tillräcklig omfattning för att tillgodose de samhälleliga behoven. Det är därför motiverat med ett offentligt åtagande för att tillförsäkra kollektivtrafik. Ett offentligt åtagande är också nödvändigt för att kunna forma ett sammanhållet kollektivtrafiksystem. Vidare motiveras ett offentligt åtagande inom kollektivtrafiken av fördelningpolitiska skäl, exempelvis att alla oavsett inkomst, ålder eller funktionshinder ska kunna ta sig till arbete, utbildning, vård eller service. Slutligen vill jag lyfta fram kollektivtrafikens betydelse för andra samhällsområden. Exempelvis kan kollektivt resande bidra till att minska trafikens miljöpåverkan, framkomligheten i städerna kan förbättras och arbetskraftsförsörjningen påverkas. Den fråga jag ska ta ställning till är i första hand hur det offentliga åtagandet kan definieras och avgränsas på ett lämpligt sätt.

## 12.4 Förslag på definition och avgränsning av det offentliga åtagandet

### Mina förslag:

- En lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ansvarar för att tillförsäkra kollektivtrafik som har anknytning till länet och berörda kommuninvånare.
- De transportpolitiska målen ska vara en utgångspunkt för den lokala och regionala nivåns arbete med kollektivtrafik.
- Precisering av det offentliga åtagandet, det vill säga nivån på trafikförsörjningen i länet ska göras av lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.
- Kollektivtrafik till och från flygplatser ska inte vara ett obligatoriskt åtagande.
- Om den kollektivtrafikansvariga myndigheten vill subventionera vissa resenärsgupper ska det göras genom individriktade subventioner.
- Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska svara för viss interregional trafik. De ekonomiska medel staten, via Rikstrafiken, lämnat till interregional trafik ska införlivas i det kommunalekonomiska utjämnningssystemet alternativt fördelas genom specialdestinerade statsbidrag.

**Min bedömning:** Ansvaret för lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter omfattar invånarna i länet men åtagandet kan sträcka sig över länsgränser.

I mitt direktiv anges att ansvaret för att sörja för lokal och regional kollektivtrafik även fortsättningsvis ska ligga på lokal och regional nivå. Detta är därför en utgångspunkt för mig i mina överväganden och förslag.

### 12.4.1 Kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna

Inom varje län ska det finnas en kollektivtrafikansvarig myndighet. Myndighetens ansvar för kollektivtrafik ska omfatta kommuninvånarna i länet. Det gäller även för kollektivtrafik utanför den kollektivtrafikansvarige myndighetens område. Myndigheten kan därmed se till att trafik kommer till stånd över den egna administrativa gränsen om trafiken riktar sig till de egna invånarna.

Motivet för ett åtagande utanför länet kan vara att tillförsäkra möjligheter till långväga arbetspendling samt resor till och från universitet, högskolor eller kvalificerade yrkesutbildningar. Mot bakgrund av kommunallagens (1991:900) bestämmelser är det dock viktigt att myndighetens ersättning för att tillförsäkra viss trafik över länsgränserna kan motiveras utifrån att denna kollektivtrafik ökar de berörda invånarnas välfärd. I 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900) anges att kommuner och landsting själva får 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. Denna reglering brukar benämnas kommunernas allmänna eller generella kompetens.

I likhet med ersättning till kollektivtrafikföretag inom länet ska myndigheten endast kunna lämna ersättning och bevilja eventuella ensamrätter för kollektivtrafik över länsgränsen om inget kollektivtrafikföretag är intresserat av att driva trafiken på kommersiella villkor. Samhällsnyttan med trafik över en länsgräns ska, på samma sätt som inom länet, vara tydligt motiverad i förhållande till de egna invånarna och i förhållande till den skada som kan drabba kommersiella företag.

Enligt min bedömning innebär mitt förslag i kapitel 9 om ett öppnare marknadstillträde kombinerat med att myndigheternas ansvar kan sträcka sig över länsgräns att de administrativa länsgränserna därmed inte blir ett hinder.

En följd av förslagen blir att dagens förfarande som innebär att regeringen prövar trafikeringsrätter för tågtrafik utanför det egna länet upphör. Vidare upphör den prövning som Transportstyrelsen gör avseende tillstånd till linjetrafik som berör flera län.

### 12.4.2 De transportpolitiska målen ska vara en utgångspunkt för lokal och regional kollektivtrafik

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om fem vägledande principer. Jag har i kapitel 7 redogjort för dessa transportpolitiska principer.

Eftersom det ingår i mitt uppdrag att ta ställning till om det bör finnas en tydligare koppling mellan de transportpolitiska målen och de kollektivtrafikansvarigas ansvar börjar jag här med att redovisa målen.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål preciseras genom sex stycken delmål:

1. Transportsystemet ska utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
2. Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.
3. Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
4. Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås.
5. Transportsystemets utformning och funktion ska bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
6. Målet ska vara ett jämställt transportsystem som svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

De transportpolitiska målen fastställs av riksdagen. Det är politiska mål som ska vara vägledande i regeringens utformning av politiken och styrningen av myndigheterna. Regeringen återkommer till riksdagen med redovisning av resultat och effekter i relation till de

transportpolitiska målen. Målen kan ändras beroende på ändrade politiska prioriteringar eller ändrad politisk majoritet.

Den 17 mars 2009 beslutade regeringen propositionen Mål för framtidens resor och transporter (prop. 2008/09:93). I propositionen föreslår regeringen nya transportpolitiska mål till riksdagen. De tidigare, och ovan redovisade, sex delmålen föreslås ersättas med ett funktionsmål som berör resans eller transportens tillgänglighet samt ett hänsynsmål som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken bidrar till måluppfyllelsen av de transportpolitiska målen. Frågan i mitt direktiv gäller om det bör finnas en tydligare koppling mellan målen och de kollektivtrafikansvarigas ansvar. Jag avgränsar mitt ställningstagande till ansvaret på lokal och regional nivå. När det gäller den statliga nivån kan staten alltid via instruktionen till myndigheten, regleringsbrev och andra styrinstrument styra de statliga myndigheterna.

I de fall staten vill styra kommuner och landsting görs det i allmänhet genom lagar. Lagar bör, enligt min uppfattning, inte i detalj vara direkt kopplade till politiska mål. Lagstiftningen gällande kollektivtrafiken syftar till att reglera villkoren för aktörerna på marknaden samt rätten för när det offentliga får ingripa på marknaden. Vidare fastställs i lag vissa rättigheter gällande exempelvis skolskjuts och färdtjänst.

Principen om det kommunala självstyret innebär att kommuner och landsting har möjlighet att utforma de välfärdstjänster de tillhandahåller efter lokala och regionala förutsättningar och önskemål. Denna princip gäller även för kollektivtrafiken.

Mot bakgrund av att det är kommuner och landsting som själva beslutar om kollektivtrafiken anser jag att det inte finns några skäl som talar för att de transportpolitiska målen direkt ska uttryckas i lagstiftningen. Lagen ska kunna vara bestående även om de transportpolitiska målen ändras. Däremot anser jag att det i lagstiftningen ska anges att de transportpolitiska målen ska vara en utgångspunkt för den lokala och regionala nivåns arbete med kollektivtrafik. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska tydligt uttrycka hur dessa mål omsätts till lokala och regionala åtaganden. En nationell myndighet ska ges till uppgift att följa upp målen (se kapitel 13).

### **12.4.3 Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet preciserar åtagandet**

Det kommunala självstyret innebär att det är den kommunala nivån som utformar och finansierar det offentliga åtagandet inom kollektivtrafiken. Med utgångspunkt i de transportpolitiska målen ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten definiera och precisera det offentliga åtagandet gällande lokal och regional kollektivtrafik. Preciseringsen ska framgå av den trafikförklaring myndigheten ska göra (kapitel 9).

Vidare innebär det offentliga åtagandet att myndigheten ska säkerställa att de mål för kollektivtrafikförsörjningen som fastställts av myndigheten uppnås. Det offentliga får därmed säkerställa att tillräcklig trafik kommer till stånd och att det finns en fungerande infrastruktur för kollektivtrafiken.

Andra viktiga uppgifter för det offentliga handlar om att säkerställa ett sammanhängande kollektivtrafikssystem, stabilitet och långsiktighet.

### **12.4.4 Behov av långsiktiga strategiska planer får avgöras av lokal kollektivtrafikansvarig myndighet**

Det anges i direktivet att en strategisk plan ger bättre förutsättningar för samordning mellan planering av kollektivtrafik och den fysiska planeringen i kommuner och regioner. Vidare anges att en sådan plan kan minska andra aktörers osäkerhet när det gäller de kollektivtrafikansvarigas långsiktiga intentioner. Mitt uppdrag är därför att överväga möjligheterna att införliva krav på långsiktig strategisk planering och, om sådana krav anses vara lämpliga, föreslå hur de bör vara utformade.

Enligt min bedömning kommer mitt förslag om ett öppnare marknadstillträde och den process jag föreslår för att söka marknaden att minska berörda aktörers osäkerhet när det gäller det offentliga långsiktiga intentioner. Processen finns närmare beskriven i kapitel 9.

Vad gäller samordningen mellan fysisk planering och planering av kollektivtrafiken är min uppfattning att en ökad samordning bäst uppnås genom att den kollektivtrafikansvariga myndigheten tar fram generella principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas av planeringsmyndigheterna, det vill säga kommuner, Vägverk och

Banverk, vid den fysiska planeringen. I kapitel 13 har jag närmare utvecklat detta förslag.

Min bedömning är att det inte i lag ska finnas krav på långsiktiga strategiska planer. De skäl som nämns i mitt direktiv för sådana planer omhändertas av de andra förslag jag lämnar i detta betänkande.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan dock se ett eget behov av att upprätta mer långsiktiga strategiska planer för sitt arbete. Myndigheten kan i sådana fall upprätta sådana planer utan att det är reglerat i lag.

#### **12.4.5 Behov av trafikförsörjning till och från flygplatser får avgöras av lokal kollektivtrafikansvarig myndighet**

Det finns sammanlagt 41 flygplatser i Sverige med reguljär linjetrafik. Ett antal flygplatser ägs av staten. Två flygplatser har privata ägare och en flygplats ägs gemensamt av kommun och privata intressenter. Övriga flygplatser ägs av enskilda kommuner eller gemensamt av ett antal kommuner tillsammans med regioner och landsting. Regeringen har den 19 mars 2009 beslutat att ansvaret för flygplatserna ska ändras på så sätt att de statliga flygplatserna minskas från 16 till 10 stycken.

Antalet passagerare på flygplatserna i det svenska systemet varierar kraftigt mellan de största flygplatserna och de mindre flygplatserna. Kollektivtrafikförsörjningen ser därför olika ut till flygplatserna. Till vissa flygplatser finns ingen linjelagd kollektivtrafik. Därför krävs förbeställd taxi. Till en del flygplatser anordnar trafikhuvudmannen kollektivtrafik och till ett antal flygplatser körs kollektivtrafiken helt kommersiellt. I Stockholm finns även kommersiell tågtrafik till och från Arlanda flygplats.

Flertalet av de trafikhuvudmän och företrädare för branschen som jag har samtalat med under utredningen har ansett att anslutningstrafik till och från flygplatser inte ska vara ett obligatoriskt offentligt åtagande.

I likhet med alla andra behov av tillgänglighet ska behovet av kollektivtrafik till och från flygplatser värderas och bedömas av den lokalt kollektivtrafikansvariga myndigheten. Det är rimligt att den nivå som förfogar över medlen även får möjlighet att påverka omfattningen av åtagandet. Mot bakgrund av detta anser jag att det inte bör fastställas ett obligatoriskt ansvar för de lokalt kollektiv-



trafikansvariga myndigheterna att tillförsäkra kollektivtrafik till och från flygplatserna.

Dessutom har det visat sig att det till och från flera flygplatser går att bedriva kollektivtrafik på kommersiella villkor.

Jag vill även uppmärksamma den svårighet som finns med att reglera ett sådant åtagande. Eftersom en flygplats vanligtvis attraherar resenärer från ett relativt stort upptagningsområde är det svårt att definiera från vilken ort till vilken flygplats som det offentliga skulle vara tvungen att tillförsäkra kollektivtrafik.

#### 12.4.6 Individinriktade subventioner

Även vid en fungerande konkurrens kan priserna bli oskäligen för vissa grupper och det offentliga kan därför vilja prisreglera eller subventionera vissa grupper av resenärer.

Mitt förslag är att kollektivtrafikansvariga myndigheter genom direkta subventioner till individer ska kunna möjliggöra kollektivtrafikresor för ekonomiskt svaga grupper i samhället. Det kan även övervägas om subventioner ska kunna riktas till resande i ett visst geografiskt område eller under vissa tider på dygnet.

Jag anser att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna själva får avgöra vilka grupper som eventuellt ska få en individuell prisreduktion. Sådana grupper kan exempelvis vara pensionärer, barn och ungdomar.

Ett individrelaterat subventionssystem innebär att resenärer som får subventioner själva kan välja med vilka kollektivtrafikföretag de vill resa. Det ger möjlighet till aktiva val och förflyttar perspektivet från produktion till resenären.

Det kan finnas olika sätt att utforma ett individbaserat subventionssystem. Ett standardiserat betalssystem underlättar denna form av direkta subventioner.

Det finns en risk att kollektivtrafikföretag väljer att ta ett högre pris av individer som erhåller en subvention från det offentliga. För att förhindra ett sådant missbruk ska kommun eller landsting kunna villkora subventionerna. Det kan exempelvis göras genom regler som innebär att kollektivtrafikföretagen inte får ta ut ett högre pris för en individ som har en offentligt subventionerad resa än för en normalprisbiljett på den aktuella turen. Alternativt att biljettpriset ska vara en viss procentandel av en fullprisbiljett

eftersom subventionen i sig kan innebära att kollektivtrafikföretaget får fler resande.

Det har inte inom mitt uppdrag funnits tidsmässigt utrymme för att utveckla en komplett modell för hur individinriktade subventioner bör utformas. Frågan bör därför analyseras ytterligare av den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten.

#### 12.4.7 Gränssnitt mellan statligt och kommunalt offentligt åtagande

Rikstrafiken svarar för statens ersättning till transportpolitiskt motiverad interregional trafik som inte upprätthålls av trafikhuvudmännen och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. I dagsläget lämnar myndigheten ersättning för färjetrafik till och från Gotland, flygtrafik, tågtrafik och busstrafik.

Med mer flexibla förutsättningar för trafiken över länsgränser och ett tydligare regionalt huvudmannaskap för kollektivtrafiken (se kapitel 13) anser jag att flera av de linjer eller turer som Rikstrafiken ensam eller tillsammans med trafikhuvudmännen lämnar ersättning för faller inom regionens ansvar. Jag anser därför att de medel som staten, via Rikstrafiken, i dag lämnar till trafikhuvudmännen i stället ska fördelas via det kommunalekonomiska utjämningsystemet alternativt i form av specialdestinerade statsbidrag (se avsnitt 13.3.8).

Rikstrafiken lämnar cirka 350 miljoner kronor i ersättning till trafikföretag eller till trafikhuvudmän för den här typen av interregional kollektivtrafik.

De flesta avtalen som Rikstrafiken lämnar ersättning för avser linjer som är relativt korta. Ett av undantagen är nattågstrafiken till Norrland som passerar flera län. Min uppfattning är att den trafiken främst finns till för att tillgodose ett resbehov för resenärer till eller från Norrbotten och Västerbotten. Kollektivtrafikansvariga myndigheter i de två länen skulle därför i trafikförklaringen kunna ange tågtrafik till målpunkten Stockholm som ett samhälleligt mål. Om inte kommersiell trafik uppstår kan en gemensam anbudsprocess inledas (se kapitel 9).

Ett annat skäl för att flytta det statliga ansvaret till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet är den svårighet det innebär att hitta ett lämpligt gränssnitt mellan det statliga respektive kommunala offentliga åtagandet. Ansvaret för att pröva marknaden och ta

fram trafikförklaringar ligger lokalt och det är inte lämpligt att det offentliga på en nivå ovanför också ska komplettera det kommersiella utbudet. I kapitel 9 har jag utvecklat mitt förslag till process med trafikförklaring.

#### 12.4.8 Gränssnitt mellan offentligt och kommersiellt

Min principiella utgångspunkt är att det offentliga inte ska bedriva sådan verksamhet som marknaden kan tillhandahålla. Så stora delar som möjligt av kollektivtrafiken ska därför hanteras på fungerande marknader där de positiva effekterna av fungerande konkurrens kan utnyttjas fullt ut.

När marknaden öppnas upp för fler aktörer blir det viktigt att definiera ett tydligt gränssnitt mellan kommersiell trafik och av det offentliga subventionerad trafik. En ordning där det offentliga bedriver trafik som är kommersiellt lönsam och därmed konkurrerar med kommersiella aktörer ger inte konkurrensneutrala villkor för företagen. Därför krävs en grundlig reformering av dagens system.

Det synsättet avgränsar det offentliga åtagande till att tillförsäkra att trafiken blir tillräcklig i förhållande till de samhälleliga målen. Det ställer också krav på att det offentliga arbetar på ett nytt sätt.

Inom EG-rätten finns bestämmelser om hur det allmänna får ingripa för att samhället ska förse med ett tillfredsställande trafikutbud. Bland annat regleras det i kollektivtrafikförordningen samt i cabotageförordningen.

### 12.5 Förslag till förfarande vid kapacitetsbrist på väg

<p><b>Mitt förslag:</b> Vaghållaren ska kunna begränsa kollektivtrafikens tillträde till vissa delar av gatan eller vägen vid kapacitetsbrist.</p>
--

Vid begränsad framkomlighet på gator och vägar till följd av brist på kapacitet ska det finnas en möjlighet för berörd kommun eller Vägverket att begränsa kollektivtrafiken. Det kan innebära att vissa linjer eller turer ges företräde till en hållplats eller viss del av gata eller väg.

Min bedömning är att kapacitetsbrist främst kan komma att vara aktuellt i vissa mycket trafikerade delar av de större tätorterna.

Den som är väghållare, det vill säga kommunen eller staten via Vägverket, ska kungöra om det finns vägvagnsnitt där det råder kapacitetsbrist. Om denna risk finns ska väghållaren ansvara för att anordna ett kapacitetstilldelningsförfarande. I bedömningen ska företräde ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken. Förfarandet ska vara öppet och transparent med i förväg kända och tydliga kriterier för hur bedömningen kommer att göras. Väghållaren ska själv avgöra kriterierna.

Om detta förfarande finns har väghållaren möjlighet att utestänga linjer eller turer från en gata eller väg med kapacitetsbrist. Samtidigt är det väghållaren som ansvarar för anordnandet av hållplatser och kan i samråd med kollektivtrafikföretaget hitta en alternativ linjesträckning.

I dag hanteras dessa frågor vanligen i dialog mellan Vägverket eller kommunen och trafikhuvudmannen eller trafikföretaget.

## 13 Kollektivtrafikansvariga myndigheter

### 13.1 Förslag avseende uppgifter för lokal kollektivtrafikansvarig myndighet

**Mitt förslag:** Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ha följande uppgifter inom sitt ansvarsområde:

- Operationalisera de transportpolitiska målen och uttrycka de samhälleliga behoven av kollektivtrafik och infrastruktur.
- Tillförsäkra ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik.
- Definiera bytespunkter för samordnade anslutningar.
- Definiera fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer.
- Tillförsäkra nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken inom länet.
- Tillförsäkra att kollektivtrafiksystemet är tillgängligt för alla resenärsgupper.
- Ansvar för att underlätta prissamordning.
- Ansvara för tillsyn och vite.
- Uttrycka kollektivtrafiksystemets krav på fysik planering. Som en följd av detta föreslås ett antal ändringar i plan- och bygglagen (1987:10).
- Vara behörig lokal myndighet enligt kollektivtrafikförordningen.

Jag har valt att samlat beskriva uppgifterna för den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i detta avsnitt. En del av dessa uppgifter har mer utförligt beskrivits i sitt sammanhang i kapitel 9 om ett öppnare marknadstillträde.

### **13.1.1 Operationalisera de transportpolitiska målen och uttrycka de samhällliga behoven**

De transportpolitiska målen är en viktig utgångspunkt för de lokala kollektivtrafikansvarigas åtagande inom kollektivtrafiken. Utformningen av regionens kollektivtrafik ska bidra till den transportpolitiska måluppfyllelsen. Myndigheten ska därför bryta ned och konkretisera de transportpolitiska målen till vad som ska gälla för den lokala och regionala nivån. De operationaliserade målen ska framgå av trafikförklaringen.

För att följa upp målen på ett lämpligt sätt ska myndigheten föra en dialog om metoder för uppföljning och utvärdering med den nationella myndighet, som ges ett ansvar för nationell uppföljning av de transportpolitiska målen.

Med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, som operationaliserats för den lokala och regionala nivån, ska de samhällliga behoven definieras. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska uttrycka vad de samhällliga behoven är, det vill säga definiera och precisera det offentliga åtagandet. Detta är nödvändigt för att de kommersiella kollektivtrafikföretagen ska ges möjlighet att planera sina trafikupplägg.

Hur dessa behov definieras påverkar det offentliga åtagande och kostnaderna för det offentliga. De politiskt valda bör därför vara ansvariga för att definiera samhällets behov.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i den så kallade trafikplanen motivera de samhällliga skälen till att öka utbudet av trafik på bestämda ställen, utöver den trafik som kommer till stånd på kommersiella villkor. Samhällsnyttan ska tydligt beskrivas samt hur avvägningen har gjorts gentemot den kommersiella trafik som kan komma att drabbas av konkurrerande trafik som fått samhällsstöd.

De samhällliga behoven måste vara rimliga och väl avvägda i förhållande till vad den kommersiella marknaden tillhandahåller. Det är viktigt att den av det offentliga subventionerade trafiken

inte försämrar de kommersiella kollektivtrafikföretagens möjligheter att tillhandahålla trafik.

Andra former av samhälleliga behov kan handla om fördelningspolitik. Det offentliga kan exempelvis vilja tillhandahålla kollektivtrafik till individer med låga inkomster som annars inte skulle ha råd att resa.

### **13.1.2 Tillförsäkra ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik**

Med utgångspunkt i de mål och behov som myndigheten har satt upp för trafikförsörjningen i länet har myndigheten ett ansvar att tillförsäkra att det blir tillräcklig trafik för att målen ska nås. När den kommersiella trafiken inte blir tillräcklig i förhållande till de uppsatta målen svarar myndigheten för att komplettera med trafik. I kapitel 9 har jag närmare beskrivit hur myndigheten genom ett särskilt förfarande ska tillförsäkra att trafiken kommer till stånd på ett sätt som inte skadar marknadens funktionssätt och som också sätter resenären i centrum. Myndigheten har också ett ansvar för att kollektivtrafiken anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärsgupper.

### **13.1.3 Definiera bytespunkter för samordnade anslutningar**

För att möjliggöra smidiga och effektiva byten ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten definiera ett antal bytespunkter där kollektivtrafikföretagen måste samordna sina tidtabeller för att byten ska underlättas och systemeffekterna för den enskilde resenären tas tillvara.

Myndigheten ska ställa de krav som är nödvändiga för ett effektivt resande. Det innebär inte att myndigheten ska ställa detaljerade krav på samordnade anslutningar, exempelvis minsta bytestid för anslutning eller inväntningstid. Istället ska krav ställas på att kollektivtrafikföretagen själva ansvarar för samordningen. Min bedömning är att alla vinner på samarbete och det är också nödvändigt för att optimera lönsamheten hos kollektivtrafikföretagen. Det bör därför vara möjligt för företagen att utan detaljerade krav hitta former för samordning av anslutningar. Inom Samtrafiken finns i dag ett utvecklat planeringssamarbete som bör kunna vidareutvecklas till att omfatta fler aktörer.

### 13.1.4 Definiera fullt tillgängliga bytespunkter alla resenärer

I samband med trafikförklaringen ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten definiera vilka bytespunkter i länet som ska vara fullt tillgängliga enligt de bestämmelser som finns eller väntas finnas i EG-förordningar. Dessa punkter kan därmed vara bytespunkter i ett system för hela resan.

Regeringen har i Vägverkets regleringsbrev för år 2009 uppdragit åt Vägverket att i karta och förteckning definiera första etappen av det prioriterade nät som ska vara användbart för personer med funktionshinder 2010. Förteckningen kommer att innehålla de kvalitetsnivåer som ska gälla för respektive punkt. Det utpekade prioriterade nätet ska vara en utgångspunkt för den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens arbete med att definiera fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer.

I gällande EG-rätt och i EG-förordningar under beredning finns bestämmelser om tillgänglighet för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. I Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>1</sup> finns bestämmelser gällande tillgänglighet på bland annat stationer och perronger samt tillgången till assistans.

Vidare anges i kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om passagerares rättigheter vid buss-transport från den 5 december 2008, bland annat att medlemsstaterna ska utse bussterminaler där assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska tillhandahållas.

Liknande förslag till bestämmelser finns i kommissionens förslag till Europaparlamentets förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar från den 8 december 2008. Kollektivtrafik i skärgårdarna är dock en relativt begränsad trafik av den till passagerartrafik till sjöss som förordningen avser reglera.

Jag kan konstatera att regelverken inom EU reglerar varje trafikslag var för sig. När det gäller bytespunkter i form av stationer och terminaler på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden möts vanligtvis flera trafikslag.

---

<sup>1</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s.14-41.



Ansvarsfrågan vid gränssnitten mellan trafikslagen blir oklara enligt EG-rätten och det är därför nödvändigt att samla ansvaret på en myndighet så att det för resenären tydligt framgår vem som har det yttersta ansvaret för att bytespunkter fungerar. Hur myndigheten ska ta detta ansvar framgår av kapitel 13.1.5.

### **13.1.5 Tillförsäkra nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken inom länet**

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ha ett ansvar för att tillförsäkra att det finns en nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken inom länet. Med nödvändig infrastruktur för kollektivtrafiken menas platser där resenärer kan stiga av och på eller byta mellan färdmedel, det vill säga bytespunkter i form av hållplatser, terminaler, stationer eller resecentra. Den omfattar också informationssystem, det vill säga ett ansvar för att tillförsäkra att det finns utrustning där information kan visas på hållplatser och andra bytespunkter. Vidare kan strategiskt viktiga resurser omfattas som till exempel bussdepåer i storstäderna. Med infrastruktur avses här inte väg, järnväg, farled eller hamn.

Marknaden ska i första hand tillhandahålla infrastrukturen, som finansieras genom avgifter. För de fall marknaden misslyckas ska den kollektivtrafikansvariga myndigheten se till att denna infrastruktur kommer till stånd.

Vid begränsad kapacitet kan det för myndigheten finnas skäl att genom ett tydligt och transparent förfarande fördela kapaciteten utifrån kriterier som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kungör. Företråde ska ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken, det vill säga den trafik som bäst uppfyller de kriterier som ställts upp av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

Offentligt ägd infrastruktur ska alltid upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Det gäller även privat infrastruktur om alternativ infrastruktur saknas inom rimligt avstånd.

De infrastrukturliknande anläggningarna får som nämnts finansieras genom avgifter som tas ut av kollektivtrafikföretagen. I områden med låg trafik kan det vara svårt att finansiera verksamheten endast med avgifter från kollektivtrafikföretagen. Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet kan lämna ersättning till verk-

samheten genom att exempelvis upphandla eller driva infrastrukturen i egen regi.

### *Hållplatser*

Vägverket svarar för de statliga vägarna och kommunen för kommunala gator och vägar. Det innebär ett ansvar för skötsel av vägar och dess hållplatser. Vidare innebär det att Vägverket respektive kommunerna beslutar om en hållplats ska inrättas. Förfrågan om nya hållplatser kommer vanligtvis från trafikhuvudmännen men kan också komma direkt från exempelvis ett bussföretag som kör länsgränsöverskridande kommersiell trafik.

Vägverket alternativt kommunen avgör om det är lämpligt att inrätta en hållplats och ska därefter se till att hållplatsen byggs. Vanligtvis finansieras hållplatsen av Vägverket eller kommunen. Trafikhuvudmannen eller trafikföretag kan bidra till finansieringen. Det finns i dag möjlighet för trafikhuvudmännen att söka statsbidrag för denna typ av regionala infrastrukturanläggningar. Den möjligheten bör fortsättningsvis gälla för den kollektivtrafikansvariga myndigheten. Privata trafikföretag har däremot inte rätt att söka statsbidrag.

Grundregeln i dag är att väghållaren svarar för byggandet samt drift och underhåll av vägytan på hållplatsen, inklusive eventuell plattform och att trafikhuvudmannen ansvarar för hållplatsens utrustning i form av exempelvis hållplatsstolpe, väderskydd och informationssystem.

Mitt förslag är att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för de hållplatser som ingår i det lokala och regionala kollektivtrafiksystemet. Ansvaret innebär att utrusta hållplatserna med informationssystem samt hållplatsstolpe eller väderskydd. Vidare ska myndigheten ansvara för drift av informationssystem som till exempel realtidssystem samt underhåll av utrustning. För att finansiera hållplatsen kan de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna ta ut avgifter från de kollektivtrafikföretag som stannar vid hållplatserna. Avgiften bör rimligen relateras till antalet stopp enligt tidtabellen. Myndigheten får utforma ett system för att ta betalt av den som nyttjar hållplatserna. Vägverk och kommuner ska fortsatt ansvara för byggande, drift och underhåll av hållplatsens vägyta. Transportstyrelsen svarar för tillsyn av hållplatsområdet.

Bestämmelser gällande hållplatser för särskilt anordnad skolskjuts finns i 2 § skolskjutsförordningen (1970:340). Där anges att i varje kommun ska styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske.

Jag kan konstatera att samma krav på säkerhet inte ställs på de hållplatser som ingår i den allmänna kollektivtrafiken där en stor andel av grundskoleleverna åker. Enligt min bedömning bör det generellt ställas krav på säkra hållplatser även i den allmänna linjetrafiken. Jag anser därför att lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska ansvara för kvalitetssäkring av hållplatser. Den kunskap och erfarenhet som finns från utformandet av hållplatser för särskilt anordnade skolskjutsar bör tas tillvara i detta arbete. Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet bör i samråd med väghållaren komma överens om nödvändig utrustning och utformning av hållplatsen för att den ska vara säker. Vidare kan det finnas skäl för myndigheten att samråda med väghållaren om hur resenären kan erbjudas en säker väg att ta sig till och från hållplatsen. En riskanalys bör utgöra grunden för att identifiera och prioritera den typen av åtgärder.

### *Större bytespunkter*

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har, enligt avsnitt 13.1.4, ett ansvar för att definiera behovet av bytespunkter. I de fall behovet inte är tillgodosett genom annan offentlig eller privat aktör ska myndigheten tillhandahålla denna infrastruktur. Det kan innebära att myndigheten investerar i nya eller utbyggda bytespunkter. Eventuell drift av en större bytespunkt kan utföras i egen regi eller på entreprenad.

I ansvaret ingår också att tillförsäkra att de bytespunkter som myndigheten utpekat ska vara fullt användbara för alla resenärer också är det. Vilka krav som ska ställas på användbarhet, hur tillsynen ska utformas samt hur en eventuell rätt att överklaga kraven återkommer jag till i mitt slutbetänkande.

Myndighetens ansvar fråntar inte respektive fastighetsägare deras ansvar. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i

första hand avtala med olika parter om hur tillgänglighetskraven ska uppfyllas. Myndigheten får en samordnande roll. Myndigheten kan även behöva lämna ekonomisk ersättning för investeringar eller löpande driftkostnader.

Ett kollektivtrafikföretag som ser ett behov av att etablera en bytespunkt som är fullt användbar för alla resenärer på en annan plats än de utpekade ska kunna ansöka om att få göra det. Vanligtvis är det kommunen som beslutar om att upplåta mark för exempelvis en terminal. För att det ska bli en tillgänglig bytespunkt måste det också vara möjligt att ta sig vidare i kollektivtrafiksystemet. Det kan exempelvis lösas genom att kollektivtrafikföretaget anordnar en anslutningslinje till annan bytespunkt i systemet.

I dag kan det finnas flera olika offentliga och privata aktörer som äger och förvaltar större bytespunkter. Inom Koll Framåt har det konstaterats att det finns många oklarheter mellan de olika aktörernas roller och ansvar när det gäller vissa bytespunkter. Särskilt komplex är ansvarsbilden för stationer. Av underlagsrapporter från projektet Koll Framåt framgår att de aktörer som vanligtvis är involverade är Banverket, Vägverket, Jernhusen AB, Svenska Reseterminaler AB, kommuner, privata fastighetsägare, trafikhuvudmän samt kollektivtrafikföretag.

Ett pilotprojekt kallat Attraktiva Stationer har initierats och drivs av Jernhusen, Banverket, Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken samt Sveriges kommuner och landsting. Ytterligare ett femtontal aktörer inom branschen och vissa kommuner ingår i projektet. Projektet Attraktiva Stationer syftar bland annat till att hitta konkreta sätt att förbättra stationerna samt att skapa ett bättre samarbete mellan ansvariga aktörer.

Olika ägarförhållanden finns också för bussterminaler. En del trafikhuvudmän äger och förvaltar egna bussterminaler men det förekommer också att kommunen eller annan aktör är involverade.

### *Bussdepåer*

En bussdepå kan vara i princip allt ifrån ett mindre bussgarage till stora lokaler med exempelvis verkstadshall, tvätthall, personal- och kontorsutrymmen, parkeringshus samt uppställningsytor för bussar. I storstadsområden kan det vara svårt att hitta mark för att anlägga nya bussdepåer eller bygga ut befintliga. Det innebär att befintliga depåer kan bli en strategiskt viktig resurs för kollektiv-

trafikföretagen. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten får avgöra om det finns skäl att myndigheten äger eller på annat sätt tillförsäkrar tillgången till bussdepåer i syfte att säkra resurserna för bussföretagen.

### **13.1.6 Tillförsäkra att kollektivtrafiksystemet är tillgängligt för alla resenärsgupper**

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ges ett övergripande ansvar för att se till att kollektivtrafiken inom länet tillgänglighetsanpassas. Kollektivtrafiksystemet ska vara användbart för alla resenärsgupper exempelvis personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och ungdomar. Myndigheten kan använda olika instrument för att se till att systemet är användbart. Det handlar exempelvis om att utpeka lämpliga bytespunkter med full tillgänglighet. Det är inte bara myndigheten som har ett ansvar utan även kollektivtrafikföretagen genom de krav som ställs på företagen i svensk rätt och EG-rätt.

De bestämmelser avseende tillgänglighet som finns i EG-förordningar samt i den nya kollektivtrafiklagen kan, enligt min mening, ersätta befintliga bestämmelser i lagen (1979:398) om handikappanpassad kollektivtrafik. Förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik kan därmed upphävas.

### **13.1.7 Ansvar för att underlätta prissamordning**

Det kan finnas skäl att kollektivtrafikföretagen samordnar sina biljetter och priser i syfte att underlätta för resenären. I största möjliga mån bör därför möjligheten till olika former av periodkort kunna erbjudas för frekventa resenärer även om resandet sker med flera olika kollektivtrafikföretag.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska därför ges till uppgift att underlätta införandet av prissamordning i geografiska områden där det bedöms vara motiverat. Samordningsansvaret innebär att erbjuda former för samverkan i syfte att utforma prissystem, rabatter, periodkort och liknande på ett sådant sätt att resenärerna inte drabbas av oklara gränssnitt och giltighet för sina färdbevis. Detta är särskilt viktigt under en period då många förändringar av trafiken sker.

Prissamordningen mellan olika kollektivtrafikföretag ska dock vara frivillig.

### 13.1.8 Tillsyn och vite

För att kollektivtrafikföretag ska få vara verksamma på marknaden ställs ett antal krav i lag. De krav som är relaterade till tillståndsgivningen har Transportstyrelsen tillsyn över. Dessutom svarar Transportstyrelsen för en viss tillsyn av marknaden genom så kallad marknadsövervakning.

De särskilda krav, utöver varje trafikslags grundläggande tillstånd, som ställs för att ett kollektivtrafikföretag ska få vara verksam på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten bevaka. Myndigheten ska också ha befogenhet att vid vite förelägga kollektivtrafikföretag att uppfylla de särskilda kraven.

Utöver dessa krav kan den kollektivtrafikansvariga myndigheten i varje län ange vissa miljökrav och krav på tillgänglighetsanpassning. Dessa krav anges i trafikförklaringen. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska utöva tillsyn samt vid äventyr av vite kunna förelägga kollektivtrafikföretag att uppfylla dessa krav.

### 13.1.9 Kollektivtrafiksystemets krav på fysisk planering

Bebyggelsestrukturen och gatunätets utformning är av stor betydelse för möjligheter att utforma en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. Placering av bytespunkter i form av exempelvis järnvägsstationer, resecentra och hållplatser är viktigt för att resenärens hela resa med kollektivtrafik ska fungera smidigt. Samordning mellan myndigheter med ansvar för fysisk planering och den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten är därför nödvändigt.

Min uppfattning är att en bättre samordning mellan fysisk planering och kollektivtrafiken bäst uppnås genom att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten tar fram principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas av planeringsmyndigheter, som kommuner, Vägverk och Banverk vid den fysiska planeringen.

Dessa principer ska beskriva hur glesbygd, landsbygd, tätort avser trafikeras. Krav på utformning av väg- och gatumiljöer för att

främja en ändamålsenlig tillgänglighet och en god trafikförsörjning ska anges. Kriterier som visar krav på exploateringsgrad ska också anges. Fastställandet av dessa principer innebär att planeringsmyndigheterna i ett tidigt skede vet vilka förutsättningarna är för att exempelvis ett nytt bostadsområde eller ett nytt område för handel ska kunna ges en väl fungerande kollektivtrafik.

Planeringsmyndigheterna ska i samband med upprättande och samråd, utställning av olika plandokument, exempelvis översiktsplan, fördjupad översiktsplan och detaljplan samt väg- och järnvägsutredning och järnvägsplan beskriva på vilket sätt principerna har beaktats i den fysiska planeringen.

En ändring införs i plan- och bygglagen (1987:10) (PBL), där det anges att det av översiktsplanen ska framgå hur kommunen beaktat principerna. Vidare föreslår jag att det i PBL anges att lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ska vara en obligatorisk samrådspart när förslag till översiktsplan upprättas. Samma sak ska gälla vid upprättande av detaljplaner. Vissa andra ändringar av PBL förslås även som en följd av de ovan angivna förändringarna, exempelvis att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten upptas i sakägarkretsen och bland annat kan överklaga beslut att anta, ändra eller upphäva detaljplaner.

Vidare har jag noterat att det inom projektet Koll framåt lyftes fram att trafikkonsekvensutredningar borde vara en del av miljökonsekvensbeskrivningar<sup>2</sup> (MKB) till planer och program samt tillståndsansökningar. Min bedömning är att framtagandet av principer kombinerat med föreslagen ändring av plan- och bygglagen får större verkan än beskrivningar och bedömningar av trafikkonsekvenser av ett förslag eller en åtgärd.

#### **13.1.10 Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska vara behörig lokal myndighet enligt kollektivtrafikförordningen**

I kollektivtrafikförordningen har en behörig myndighet givits vissa uppgifter. När det gäller de uppgifter som inte ska hanteras på en nationell nivå ska dessa uppgifter handhas av en behörig lokal myndighet. Jag har närmare i kapitel 9 beskrivit uppgifternas

---

<sup>2</sup> Enligt svensk lag krävs en miljökonsekvensbeskrivning för alla verksamheter som påverkar miljön. Den grundläggande regleringen finns i Miljöbalkens sjätte kapitel, med kompletterande bestämmelser i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

omfattning. De kan exempelvis innebära att myndigheten ska tilldela ett avtal om allmäntrafik på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande eller att myndigheten vid trafikstörningar får vidta nödåtgärder.

Jag anser att dessa uppgifter bäst hanteras av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten och föreslår därför att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska vara behörig lokal myndighet enligt kollektivtrafikförordningen.

### 13.2 Förslag avseende verksamhetsform för lokal kollektivtrafikansvarig myndighet

**Mitt förslag:** De strategiska uppgifterna som lokal kollektivtrafikansvarig myndighet ansvarar för ska bedrivas i förvaltningsform.

I lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafik anges att ett landsting eller kommun som ensamt är länstrafikansvarigt också ska vara trafikhuvudman. I övriga fall ska trafikhuvudmannen vara ett kommunalförbund. Vidare anges i lagen att om de som är länstrafikansvariga är överens får trafikhuvudmannen i stället för ett kommunalförbund vara ett aktiebolag som har bildats för ändamålet. Sammanlagt 17 av 21 trafikhuvudmän har valt att organisera sig som ett aktiebolag. Undantag är Skåne, Gotland, Kronoberg och Stockholm.

#### Aktiebolag

Ett aktiebolag är en självständig juridisk person som lyder under aktiebolagslagen (2005:551). I lagen finns bestämmelser och regler om beslutsformer, ansvarsfördelning, insyn och kontroll. Ett aktiebolag kan vara privat eller publikt.

Lagens utgångspunkt är att bolag ska drivas med vinstsyfte. Ägarnas ansvar begränsas i ett aktiebolag till det kapital varje ägare har tillskjutit bolaget. Karaktäristiskt för ett aktiebolag är den tydliga ansvarsuppdelningen mellan ägare och företagsledning samt de regelverk som finns för att utkräva detta ansvar.



Bolagsstämman är aktiebolagets högsta organ och styrelsen är skyldig att följa de föreskrifter som meddelas av stämman. På bolagsstämman är det majoritetens åsikt som avgör utfallet. Stämmans uppgift är att fastställa bolagets årsredovisning och att besluta om åtgärder med anledning av den vinst eller förlust som redovisas. På stämman fasttas även beslut om eventuella ägar-direktiv och avtal mellan bolaget och ägaren.

Ett aktiebolag är inte underkastat offentlighetsprincipen eller Justitieombudsmannens och Justitiekanslerns tillsyn. Bolagsordningen kan dock innehålla bestämmelser om att offentlighetsprincipen ska gälla.

För en myndighet gäller förvaltningslagen (1986:223) bestämmelser om myndigheternas serviceskyldighet. I lagen sägs att varje myndighet ska lämna upplysningar, vägledning, råd och annan hjälp i frågor som rör myndighetens verksamhetsområde. Bolag omfattas inte av förvaltningslagens bestämmelser.

För bolag med särskilda samhällsintressen kan samhällsekonomiska mål sättas och kraven på ekonomiska mål kan då avvika från dem som skulle ha gällt om bolaget hade bedrivits på helt marknadsmässiga villkor. Bolag med särskilda samhällsintressen strävar oftast efter ett effektivt kapitalutnyttjande samt att skapa största möjliga samhällnytta. Samhällsekonomiska mål kan vara fastlagda i avtal mellan bolaget och ägarna.

### **Förvaltningspolitiska riktlinjer**

Den grundläggande utgångspunkten är att statlig verksamhet i huvudsak bör bedrivas i myndighetsform. Detta lades fast i den förvaltningspolitiska propositionen (prop. 1997/98:136). Enligt min mening kan samma förvaltningspolitiska riktlinjer tillämpas även för den kommunala nivån eftersom den kommunala nivån handhar uppgifter som staten delegerat till kommunerna.

Inom ramen för myndighetsformen finns en grundläggande utgångspunkt för den rättsliga styrningen genom att generella förvaltningsregler och principer kan tillämpas, vilket bidrar till rättsäkerhet. Kraven på offentlighet och insyn samt på tydliga ansvarskedjor är viktiga utgångspunkter. Offentlighetsprincipen och meddelarfriheten bidrar till att öppenhet och insyn i förvaltningen blir ett gemensamt mål för det allmänna.

Förvaltningskommittén föreslår i sitt slutbetänkande *Styra och ställa – förslag till en effektivare statsförvaltning* (SOU 2008:118) att myndighetsformen även fortsättningsvis bör vara huvudregel för statlig verksamhet, om inte särskilda skäl på enskilda områden kan anses motivera andra verksamhetsformer.

Vidare innebär gällande förvaltningspolitiska principer (prop. 1997/98:136) att statliga myndigheter inte ska bedriva konkurrensutsatt verksamhet. För att ytterligare förtydliga detta har Förvaltningskommittén i sitt slutbetänkande (SOU 2008:118) lämnat förslag om att en huvudregel, införs i lag, som innebär att statliga myndigheter inte får sälja varor och tjänster på en konkurrensutsatt marknad eller en potentiellt konkurrensutsatt marknad. Det kan dock finnas skäl för att det offentliga bör bedriva kommersiell och konkurrensutsatt verksamhet. Motiv för detta kan, enligt Förvaltningskommitténs förslag, vara:

- Att det finns en så hög grad av samproduktionsfördelar mellan monopolskyddad och konkurrensutsatt verksamhet att det inte är samhällsekonomiskt försvarbart att inte tillåta myndigheten att bedriva den konkurrensutsatta säljverksamheten.
- Att det för det offentliga uppstår svårigheter att dimensionera verksamheten för ett internt behov utan att det uppstår överskott. Överskottsförsäljning skulle i sådana fall kunna tillåtas i situationer när överskotten är begränsade, tillfälliga och oavsiktliga, även om det inte i normalfallet är en uppgift för myndigheten att sälja sådana varor eller tjänster.
- Att det hos myndigheten finns en särskild och unik kompetens.

### Offentlig verksamhet i aktiebolagsform

De kriterier som regeringen<sup>3</sup> har tagit fram när det kan vara lämpligt att bedriva statlig verksamhet i bolagsform kan enligt min mening även vara utgångspunkt för en analys om de uppgifter jag föreslagit gällande kollektivtrafiken är lämpliga att bedriva i denna form. När följande kriterier är uppfyllda kan det vara lämpligt att bedriva verksamhet i bolagsform.

---

<sup>3</sup> Prop. 1992/93:100, bilaga 1.

- Verksamheten ska inte primärt styras av politiska uppgifter och mål.
- Verksamheten ska inte innebära någon myndighetsutövning.
- Verksamheten ska vara av betydande omfattning för att kunna vara framgångsrik i konkurrens med andra företag.
- Verksamheten ska bedrivas under fungerande konkurrensvillkor. Kriteriet bedöms vara uppfyllt om det finns leverantörsalternativ som innebär att köparen fritt kan välja leverantör.
- Verksamheten ska ha kommersiella förutsättningar och vara oberoende av offentliga medel.

Min bedömning är att inte något av kriterierna är uppfyllda för kollektivtrafiken inom länet. Det finns enligt min mening inget som motiverar att de strategiska uppgifter den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har bedrivs i bolagsform. Samverkan i bolagsform har även begränsningar i styrbarhet, insyn och finansiering. Bolagsformen är därmed inte lämplig för de strategiska uppgifter avseende kollektivtrafiken som jag föreslår att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ansvara för.

Aktiebolagsformen ska i första hand användas om myndigheten bedriver en verksamhet som är konkurrensutsatt. Samtidigt ska myndigheter, enligt förvaltningspolitiska principer, endast i undantagsfall bedriva konkurrensutsatt verksamhet. När det gäller kollektivtrafik finns det kommersiella aktörer som kan tillhandahålla trafik och det finns därför inte skäl för det offentliga att bedriva verksamheten.

### **Trafikhuvudmännen och statsstödsreglerna**

Det är tveksamt om den blandade verksamhet som trafikhuvudmännen i dag bedriver är förenlig med EG:s statsstödsregler. Mitt förslag till avgränsning av det offentliga åtagandet och att det offentligas uppgifter drivs i förvaltningsform är ett bättre sätt att organisera verksamheten för att den ska bli förenlig med EG-rätten.

### 13.3 Förslag på lokal kollektivtrafikansvarig myndighet

**Mitt förslag:** Landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Detta samverkansorgan ska även inneha de uppgifter som framgår av nämnda lag.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. En skatteväxling ska i sådant fall göras mellan kommuner och landstinget. Även det kommunalekonomiska utjämningsystemet ska justeras. Den parlamentariska kommittén med uppgift att göra en översyn av systemet för kommunalekonomisk utjämning (dir. 2008:110) ska ges till uppgift att även ta ställning till om och i så fall hur skatteväxlingar ska beaktas inom ramen för utjämningen samt hur skolskjutsfrågan ska hanteras inom utjämningsystemet. Kommittén ska ges tilläggsdirektiv och hantera denna fråga med förtur.

Det ska också framgå av lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter att kommuner får bidra med ekonomisk ersättning till kollektivtrafiken.

Till följd av de förändringar jag föreslår vad gäller det offentliga åtagandets omfattning och inriktning har jag övervägt om kollektivtrafikansvaret på lokal och regional nivå även fortsatt som huvudprincip ska vara delat mellan landsting och kommun eller om det finns skäl att förändra ansvarsfördelningen.

#### 13.3.1 Kommuner och landsting

I dag finns två kommunala direktvalda nivåer med egen beskattningsrätt, landsting och kommuner. Det finns 290 kommuner och 20 landsting. Gotlands län saknar landsting. Istället ansvarar

Gotlands kommun inom Gotlands län för de uppgifter landstingen sköter i andra län.

Regeringsformen (RF) gör ingen skillnad på primärkommuner och landstingskommuner, de är likställda. Landsting kan enligt RF inte ges en överordnad ställning i förhållande till kommuner.

Det kommunala självstyret innebär att det finns en självständig och, inom vissa ramar, fri bestämmanderätt för kommuner och landsting. Kommuner och landsting har rätt att ta ut skatt för skötseln av sina uppgifter. Beskattningsrätten är också inskriven i grundlagen och är en del av det kommunala självstyret. Det kommunala självstyret hör samman med den demokratiska grundtanken och medborgarnas möjlighet att påverka kommunala beslut eller utkräva ansvar av sina lokala politiker.

Verksamheten i kommuner och landsting regleras i lag eller författning. Det finns en gemensam kommunallag för kommuner och landsting som främst reglerar formerna för den kommunala demokratin och självstyret. Det finns också ett stort antal speciallagar som närmare reglerar verksamheten. Genom speciallagstiftningen har kommuner och landsting fått ansvar för viktiga samhällsfunktioner som oftast är obligatoriska uppgifter. Kommuner och landsting kan även fatta beslut om att utföra olika frivilliga uppgifter.

Landstingens obligatoriska uppgifter omfattar hälso- och sjukvård samt tandvård för personer upp till 20 år. Regional och lokal kollektivtrafik är i dag en gemensam, obligatorisk uppgift för kommuner och landsting. Därutöver har landstingen ett antal frivilliga åtaganden inom områden som exempelvis kultur, utbildning, turism och regional utveckling.

Kommunerna har flera obligatoriska uppgifter bland annat för social omsorg, grund- och gymnasieskola samt plan- och byggfrågor. Till de frivilliga uppgifterna som kommuner ibland åtar sig hör bland annat fritid och kultur, energiförsörjning samt underhåll av gator.

Det finns i kommunallagen (KL) en bestämmelse som bara gäller i Stockholms län. Enligt 2 kap. 6 § KL får Stockholms läns landsting ha hand om sådana angelägenheter inom en del av landstinget som kommunerna där egentligen ska sköta, om det finns ett betydande behov av samverkan och detta inte kan tillgodoses på något annat sätt. Det betyder att kommunen kan överlåta uppgifter till landstinget om kriterierna är uppfyllda. Rätten att överlåta

kommunala uppgifter till landstinget är begränsad till att gälla endast i Stockholms län.

### 13.3.2 Kommunalförbund och gemensamma nämnder

Det finns olika former för samverkan mellan kommuner och landsting. Kommunalförbund är en form för samverkan kring olika kommunala angelägenheter. Medlemmarna i förbundet överlämnar då beslutanderätten i de aktuella frågorna till en särskild förbundsfullmäktige. Förbundet är ett indirekt valt organ där det saknas ett direkt demokratiskt ansvarsutkrävande. Kommuner och landsting kan i stort sett överlåta alla uppgifter av verksamhetsnatur till kommunalförbund. I sådant fall övergår huvudmannskapet för denna uppgift till kommunalförbundet. Kommuner och landsting har inget juridiskt ansvar för uppgifter som överlåtits till ett kommunalförbund. Kommuner och landsting har dock det yttersta politiska och finansiella ansvaret för verksamheten. En uppgift som överläts till ett kommunalförbund behöver inte vara gemensam för alla medlemmar.

En annan form för samverkan är en gemensam nämnd mellan flera kommuner eller landsting. Gemensamma nämnder kan sedan 1997 inrättas med stöd av kommunallagen. Det finns inga begränsningar i geografiskt hänseende för vilka kommuner eller landsting som kan ingå i en viss gemensam nämnd.

### 13.3.3 Ansvar för regionalt utvecklingsarbete

I förordningen (2007:13) om regionalt tillväxtarbete finns bestämmelser om regionalt tillväxtarbete, regionala utvecklingsprogram och statliga myndigheters roll i det regionala tillväxtarbetet. Enligt förordningen är ansvaret för det regionala tillväxtarbetet fördelat enligt följande:

- Av lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning följer att de regionala självstyrelseorganen har ansvaret för det regionala tillväxtarbetet i de län som ingår i försöksverksamheten.

- I lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen anges vilka uppgifter på området regionalt tillväxtarbete de kommunala samverkansorganen har i de län där sådana har inrättats.
- I de län där regionalt självstyrelseorgan eller samverkansorgan inte har inrättats ska länsstyrelsen ansvara för det regionala tillväxtarbetet.

Vidare anges i förordningen vilka skyldigheter ansvaret för det regionala tillväxtarbetet innefattar.

#### 13.3.4 Regionala självstyrelseorgan

Västra Götalandsregionen och Region Skåne är landets enda regionala självstyrelseorgan. Regionerna är landsting med ett utökat regionalt utvecklingsansvar. Den juridiska beteckningen är Skåne läns landsting och Västra Götalands läns landsting. I deras verksamhet ligger bland annat att utarbeta en strategi för länets långsiktiga utveckling, frågor om länsplaner för regional transportinfrastruktur, och beslut om användningen av regionalpolitiska medel och andra utvecklingsmedel. De regionala självstyrelseorganen omfattas av försöksverksamheten med ändrad regional ansvarsfördelning mellan stat och landsting. Lagen (1996:1414) om försöksverksamhet med ändrad regional ansvarsfördelning gäller till och med den 31 december 2010.

#### 13.3.5 Samverkansorgan i länen

Enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen kan samtliga län bilda kommunala samverkansorgan, under förutsättning att alla länets kommuner är medlemmar i kommunalförbundet. Även landstinget kan vara medlem men detta är inget krav. De regionala samverkansorganen är formellt kommunalförbund som styrs av kommunallagens regler.

Från länsstyrelserna övertar samverkansorganet bland annat ansvaret för att utarbeta regionala utvecklingsprogram (RUP) och samordna genomförandet av programmet. Vidare är samverkansorganen ansvariga för infrastrukturplaneringen i länet vilket innebär ett ansvar för att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur och besluta om prioriteringar bland åtgärder avseende

infrastruktur. Utöver de regionala utvecklingsfrågorna kan samverkansorganen ha hand om valfri verksamhet som medlemmarna vill överlåta på samverkansorganen. Exempelvis är Länstrafiken i Kronoberg redan i dag en del av Regionförbundet Södra Småland, det vill säga det regionala samverkansorganet i Kronobergs län.

För närvarande finns regionala samverkansorgan i 14 län inklusive Gotlands kommun. I följande län finns ett samverkansorgan: Blekinge, Dalarna, Gotland, Gävleborg, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg, Södermanland, Uppsala, Västerbotten, Värmland, Örebro och Östergötland. Samverkansorganen har i stort sett samma uppgifter som de direktvalda självstyrelseorganen (landsting) i Skåne och Västra Götaland. Regionala samverkansorgan saknas i Norrbotten, Jämtland, Västernorrland, Västmanland och Stockholm.

### 13.3.6 Landstinget i Stockholm

För Stockholms län finns en speciallagstiftning som anger att det är Stockholms läns landsting som är regionplaneorgan. Bakgrunden till detta är att landstinget sedan 1970-talets början redan ansvarade för dessa frågor när plan- och bygglagen infördes. I Stockholmsregionen har det under relativ lång tid kontinuerligt bedrivits regionplanering. Det är inte obligatoriskt att upprätta en regionplan, till skillnad mot vad som gäller för översiktsplan.

Av 1 § lagen (1987:147) om regionplanering för kommunerna i Stockholms län framgår att för kommunerna i Stockholms län ska Stockholms läns landstingskommun, som regionplaneorgan, ha hand om sådan utrednings- och samordningsverksamhet beträffande regionala frågor (regionplanering) som avses i 7 kap. 1 § första stycket plan- och bygglagen (1987:10).

Länsstyrelsen i Stockholms län ska utarbeta ett regionalt utvecklingsprogram (RUP) för länet. Regionplane- och trafikkontoret utarbetar, på uppdrag av landstingsfullmäktige, regionala utvecklingsplaner (RUFS). Landstinget och Länsstyrelsen är eniga om att RUP ska integreras i RUFS. Dokumentet utgör därmed regionalt utvecklingsprogram enligt förordningen (2007:713) om regionalt utvecklingsarbete, och regionplan enligt plan- och bygglagen.

Sedan 1971 har landstinget i Stockholm även varit ansvarig för kollektivtrafiken. Landstinget övertog vid det tillfället bland annat



kommunala trafikföretag såsom Stockholms spårvägar. Även statliga och enskilda trafikföretag köptes av landstinget.

### **13.3.7 Kollektivtrafikansvarig myndighet ska vara ett regionalt organ**

Enligt min mening finns det sammantaget flera fördelar med ett regionalt helhetsperspektiv på kollektivtrafiken och jag anser därför att kollektivtrafikansvarig myndighet ska vara ett regionalt organ.

Ett regionalt ansvar innebär ökade möjligheter att möta de krav på kollektivtrafiken som ställs. Resenärens behov av resor i dagliga livet för att ta sig till och från arbete eller utbildning eller för att få en fungerande fritid innebär i allt större utsträckning resor över kommungränser. De 89 lokala arbetsmarknadsregionerna sträcker sig över kommun- och länsgränser vilket ställer krav på ett vidare regionalt perspektiv gällande kollektivtrafikförsörjning.

Resenärernas behov av att kunna resa inom funktionella arbetsmarknadsregioner kan enligt min bedömning vara lättare att identifiera för ett regionalt organ. En ökad valfrihet inom skolan och vården kan också innebära fler resor över kommungränsen.

Min uppfattning är att planerings- och prioriteringsmöjligheter över kommungränser underlättas om ett regionalt organ ansvarar för kollektivtrafiken. Vidare kan kollektivtrafiksystemet hållas samman för ett större geografiskt område och resenärens behov av resor över gränser därmed bättre tillgodoses. Förutsättningarna för att se till regionens behov och utveckling underlättas med en kollektivtrafikansvarig myndighet som ansvarar för kollektivtrafiken i länet. Eftersom det inte är frågan om en statlig regional myndighet har jag valt att benämna den lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.

Ansvarskommittén har i sitt slutbetänkande Hållbar samhällsorganisation med utvecklingskraft (SOU 2007:10) föreslagit en ny regional samhällsorganisation. Landstingen ska enligt förslaget ombildas till regionkommuner som kan omfatta flera landsting. Kommittén har föreslagit att regionkommunerna får ett sammanhållet regionalt utvecklingsuppdrag. Om en sådan regional struktur på sikt kommer att utformas ser jag det som naturligt att det offentliga åtagandet för kollektivtrafiken blir en del av de tänkta

regionkommunernas ansvar. Kollektivtrafiken är en viktig del i det regionala utvecklingsarbetet.

I avvaktan på regeringens och riksdagens ställningstagande avseende Ansvarskommitténs förslag anser jag att det finns två alternativ för att redan nu regionalisera kollektivtrafiken. Kollektivtrafikansvarig myndighet kan vara ett samverkansorgan alternativt landstinget.

Mitt huvudförslag är att lokal kollektivtrafikansvarig myndighet i Skåne och Västra Götalands län ska vara de två befintliga regionala självstyrelseorganen och i övriga län ett samverkansorgan i länet. På så sätt samlas ansvaret för uppgifter med anknytning till regional utveckling i ett och samma organ. Detta handlar bland annat om frågor som tillväxt, infrastruktur och kollektivtrafik.

Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, har på mitt uppdrag analyserat lämpliga ansvarsnivåer för kollektivtrafiken. Uppdraget har redovisats i en promemoria till utredningen Ansvarsnivåer för kollektivtrafik (bilaga 8). I rapporten lyfts ett antal faktorer fram som bör vägas in i en analys av lämplig ansvarsnivå för kollektivtrafiken. Sammanfattningsvis anges i rapporten att ett regionalt huvudmannaskap kan vara motiverat om en stor andel av trafiken går över kommungräns och vid växande arbetsmarknadsregioner över kommungränser. Däremot kan det, enligt VTI:s bedömning, vara mer lämpligt med ett kommunalt ansvar om trafiken och arbetsmarknaden i huvudsak är inom kommunal samt om utbud och resande varierar kraftigt mellan kommuner. En annan aspekt som lyfts fram handlar om kollektivtrafikens samband med övriga kommunala verksamheter framförallt lokaliseringen och byggandet av bostäder, skolor och industriområden. För tätortstrafiken finns de starkaste sambanden mellan kommunen och kollektivtrafiken.

Fördelen med ett samverkansorgan som kollektivtrafikansvarig myndighet är att samordningen med kommunerna underlättas. För att ett samverkansorgan ska kunna bildas måste samtliga kommuner vara medlemmar.

En nackdel med ett samverkansorgan kan vara att det är ett indirekt valt organ och därmed saknas ett direkt demokratiskt ansvarsutkrävande. Min bedömning är dock att det även i ett kommunalförbund blir den politiska viljan som kommer att påverka besluten. Därigenom kan politiskt ansvar utkrävas.

Till skillnad från dagens ordning anser jag att det inte ska vara möjligt för kommunerna i länet och landstinget att tillsammans

bilda ett kommunalförbund som endast hanterar kollektivtrafikfrågorna. Det är bara ett samverkansorgan som även har ansvar för de uppgifter som framgår av lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet som enligt mitt förslag får vara lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.

Skälet till detta är att jag vill åstadkomma det regionala helhetsperspektivet som saknas på flera håll i dagens ordning. Det har blivit allt vanligare att kommunerna själva planerar och beslutar sin trafik och att landstinget tar hand om den regionala trafiken. Beställning om önskad trafik lämnas till trafikhuvudmannen som sedan upphandlar trafiken. I några städer ansvarar kommunen för tätortstrafiken medan trafikhuvudmannen ansvarar för övrig trafik. Utvecklingen har gått i riktning mot att kommuner och landsting var för sig tar ett eget ansvar för kollektivtrafiken. Det regionala politiska inflytandet över frågorna har därmed minskat och det är svårt att utifrån ett regionalt perspektiv påverka prioriteringar inom kollektivtrafiken. Min bedömning är att ett samverkansorgan, som även äger de regionala utvecklingsfrågorna, har bättre förutsättningar än ett vanligt kommunalförbund, att hantera trafiken utifrån ett helhetsperspektiv.

Om kommuner och landsting inte kommer överens om att låta befintligt eller ett nybildat samverkansorgan bli kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. Skälet till detta är att jag anser att kollektivtrafikfrågorna bäst hanteras av ett regionalt organ. Detta eftersom ett samlande av all kollektivtrafik hos en och samma huvudman underlättar en samordning mellan linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som ska vara tillgänglig för alla. Ett annat skäl för att utpeka landstinget som ansvarig är att det blir ett tydligt politiskt ansvarsförhållande om det interkommunala samarbetet, i form av ett samverkansorgan, inte fungerar på grund av att kommuner och landsting inte blir överens.

Under utredningens gång har jag uppmärksammat på risker med att renodla huvudmannaskapet till landstinget. En farhåga finns för bristande legitimitet för landstinget när det gäller kollektivtrafikfrågor. Enligt min bedömning handlar farhågorna om att landstinget inte har en tillräcklig förankring i kommunerna för att hantera trafiken. Vidare hanterar inte landstinget, med undantag för i Stockholm, regionala utvecklingsfrågor. Vidare finns det farhågor om att kollektivtrafiken ska konkurrera med hälso- och sjukvården om skatteintäkterna.

Min uppfattning är att det är viktigt för landstinget att förankra sina beslut hos kommunerna. Kommunerna måste garanteras ett reellt inflytande över kollektivtrafiken vilket förutsätter ett nära samarbete mellan kommunerna och landstinget. Kommunernas delaktighet och möjlighet till inflytande kan utformas på olika sätt. Det kan handla om mer eller mindre formaliserade samarbetsformer. Hur samarbetet ska utformas är dock en fråga för kommuner och landsting att komma överens om. Inför fastställande av trafikförklaring (se kapitel 9) ska dock en dialog äga rum med kommunerna, i de fall den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten är ett landsting.

Med landstinget som ansvarig för kollektivtrafiken finns risker att kommunerna förlorar kompetens inom området. För att kommunerna ska ha ett inflytande och kunna påverka landstinget är det angeläget att kommunerna hittar former för att bevara kompetens inom kollektivtrafikområdet. Ytterligare ett sätt för kommunerna att kunna påverka kollektivtrafiken är möjligheten för kommunerna att göra tillköp i trafiken under förutsättning att vissa processer har följts (se avsnitt 13.3.8).

Sammantaget innebär en ordning där kollektivtrafiken hanteras av ett regionalt organ – landstinget, ett regionalt samverkansorgan eller ett regionalt självstyrelseorgan – att frågorna på ett enkelt sätt kan överföras till de regionkommuner som kan komma att bli aktuella till följd av Ansvarskommitténs förslag.

Slutligen bedömer jag att resenärernas inflytande inte påverkas om kollektivtrafiken i sin helhet överförs från kommunerna till landstinget. Möjligheter till ansvarsutkrävande finns fortfarande via landstingsvalet. Hur verksamheten bedrivs är av större betydelse för resenärernas inflytande.

### **13.3.8 Finansiering av lokal kollektivtrafikansvarig myndighet**

I Stockholms respektive Skåne län ligger hela det finansiella ansvaret för kollektivtrafiken på landstinget. I Stockholms län har finansieringen av kollektivtrafiken varit ett ansvar för landstinget sedan storlandstinget bildades 1971. I samband med detta kunde Stockholms stad sänka skatten medan landstinget höjde sin skatt. I någon mening förekom det härigenom en skatteväxling. Landstinget tar i anspråk en större del av skatteutrymmet än vad som annars vore normalt. Vid bildandet av Skånelandstinget överfördes

hela ansvaret för kollektivtrafiken på regionen och en skatteväxling genomfördes.

I de fall kommuner och landsting kommer överens om att hantera kollektivtrafiken inom ett samverkansorgan måste medlemmarna även vara överens om hur verksamheten ska finansieras.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. Huvudmannaskapet inkluderar även det finansiella ansvaret. Eftersom kommunernas får ett minskat finansiellt ansvar och landstingets ett utökat ska en skatteväxling utföras.

En förändrad ansvarsfördelning mellan landsting och kommuner avseende kollektivtrafiken innebär också att det kommunalekonomiska utjämningsystemet måste justeras. En av delmodellerna i utjämningsystemet omfattar kollektivtrafiken. Denna delmodell grundar sig på variabler som gleshet, arbetspendling och tätortsstruktur.

Kommunerna har i dag ansvaret för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts. Uppgifterna får överlåtas till en trafikhuvudman. Landstinget ansvarar för ersättning för sjukresor. Jag har föreslagit att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska svara för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts samt sjukresor.

Om lokal kollektivtrafikansvarig myndighet är ett samverkansorgan blir det, enligt min mening, en uppgift för kommunerna och landstinget att bestämma en lämplig finansieringsmodell. Däremot i de fall landstinget kan komma att vara kollektivtrafikansvarig myndighet måste kostnaderna för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts beaktas vid en skatteväxling. Vissa justeringar i utjämningsystemet är också nödvändigt. Kostnader för skolskjuts ingår i delmodellen för grundskola och förskoleklass. Däremot ingår inte kostnader för färdtjänst och riksfärdtjänst i utjämningsystemet.

Regeringen har den 25 september 2008 tillsatt en parlamentarisk kommitté med uppgift att göra en översyn av systemet för kommunalekonomisk utjämning (dir. 2008:110). Enligt direktivet ska kommittén utvärdera och utreda systemet för kommunalekonomisk utjämning. Vidare ska kommittén bland annat ta ställning till om och i sådant fall hur skatteväxlingar ska beaktas inom ramen för utjämnings. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete den 30 april 2011.

Kommittén bör i sitt arbete inkludera även frågan om kollektivtrafiken inklusive skolskjuts i utjämningsystemet. Jag föreslår därför att regeringen anger detta i tilläggsdirektiv till kommittén. För att den nya kollektivtrafiklagen ska kunna träda i kraft den 1 januari 2012 anser jag att dessa frågor bör behandlas med förtur i kommittén och redovisas senast halvårsskiftet 2010.

Även i de län där landstinget är kollektivtrafikansvarig myndighet ska det vara möjligt för en kommun att lämna ekonomiskt bidrag till kollektivtrafiken. En enskild kommun kan ha intresse av att förbättra kollektivtrafiken mer än vad landstingets åtagande omfattar. Det ska därför vara möjligt för en kommun att lägga till sådan trafik genom att inrätta allmän trafikplikt och lämna ersättning om ingen aktör på kommersiella grunder är beredd att utföra trafiken. Kommunens ”tillköp” förutsätter dock att marknaden har prövats och att samhällsnyttan står i proportion till eventuell skada för kommersiella kollektivtrafikföretag. Kommunen själv har dock inte rätt att göra egna tillköp utanför den process med trafikförklaring och trafikplan som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten anordnar och ansvarar för. Kommunen får hantera detta tillköp i dialog med den kollektivtrafikansvariga myndigheten, landstinget. En bestämmelse införs i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter som möjliggör för kommunerna att lämna ersättning för kollektivtrafik även om landstinget är huvudman.

Slutligen har jag i avsnitt 12.4.7 föreslagit att statliga medel som fördelas via Rikstrafiken till interregional kollektivtrafik i form av så kallade samverkansavtal ska överföras till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. Den princip som bör användas vid överföringen av medlen är att det belopp som i dag finansierar trafik i respektive län även via utjämningsystemet ska hamna i berört län. I vissa fall kan det vara svårt att bedöma hur fördelningen ska göras. Det gäller exempelvis när trafiken passerar flera län. En värdering får göras för vilka resenärer, i vilket län, som trafiken finns och beloppen får därefter fördelas mellan dessa län på lämpligt sätt.

Ett alternativ till att överföra medlen via utjämningsystemet är att införa specialdestinerade statsbidrag till kommuner och landsting som fördelas av en central statlig myndighet.

### 13.3.9 Storregionala kollektivtrafikansvariga myndigheter

Samhällsutvecklingen går i vissa områden i riktning mot en ökad interregional samverkan. Inom kollektivtrafiken har särskilt den regionala och interregionala tågtrafiken ökat under senare år. En nära samverkan mellan lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter kan vara nödvändigt i sådana frågor som berör ett större geografiskt område än länet.

I Kollektivtrafikkommitténs slutbetänkande Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67) lämnades ett förslag om att kollektivtrafikansvariga skulle ges laglig rätt att i samarbete med ansvariga i andra län bilda gemensamma trafikhuvudmän på storregional nivå. Någon utförligare beskrivning av förslaget fanns inte i betänkandet. Utan att kommittén särskilt uttalat det, får det antas att syftet med förslaget var att storregionala kollektivtrafikansvariga myndigheter skulle möjliggöra en samordning inom ett större geografiskt område samt att gemensamma upphandlingar och prissamarbete över länsgränser skulle underlättas.

Den förändrade rollen för det offentliga som jag föreslår innebär att kollektivtrafikföretagen själva får arbeta med prissamordningen. Lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter ska dock verka för att underlätta denna samordning. Gemensamma anbudsförfaranden är även fortsättningsvis möjligt genom att de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna tillsammans arrangerar ett anbuds-förfarande för trafik som inte kan drivas på kommersiell grund.

Jag har övervägt om en storregional kollektivtrafikansvarig myndighet skulle kunna bildas genom att landsting och kommuner från olika län väljer att samverka i form av ett kommunalförbund. Detta förbund skulle då kunna bli kollektivtrafikansvarig myndighet för de frågor som överläts till kommunalförbundet, exempelvis tågtrafik mellan flera län.

Nackdelen med sådana storregionala myndigheter är att gränssnittet mellan den storregionala myndigheten och respektive läns lokala kollektivtrafikansvariga myndighet blir otydligt. Det innebär svårigheter när proportionalitetsbedömningar ska göras av det offentligas ingripande i förhållande till den kommersiella trafiken. Vidare blir det otydligt med två olika trafikförklaringar som delvis berör samma geografiska område. Dessutom innebär det att ansvaret för regionala utvecklingsfrågor inte hanteras av samma myndighet eftersom dessa uppgifter bara kan hanteras av ett sam-

verkansorgan som omfattar länets kommuner. Det framgår av lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet.

I den mån utvecklingsfrågor, inkluderat kollektivtrafik bör hanteras inom ett större geografiskt område bör detta lösas genom bildandet av regionkommuner i enlighet med Ansvarskommitténs förslag. Därigenom erhålls tydliga gränssnitt mellan de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna.

### 13.4 Förslag avseende uppgifter för en nationell myndighet

**Mitt förslag:** En nationell myndighet ges följande uppgifter:

- Uppföljning och utvärdering av kollektivtrafiklagen.
- Uppföljning av det transportpolitiska målet.
- Stöd och rådgivning till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna.
- Offentliggöra varje läns trafikförklaring och trafikplan.
- Offentliggöra varje läns samlade rapport om den allmänna trafikplikten.
- Föreskriva normer och standarder för samordnade informations-, boknings- och betalssystem.
- Ansvar för att underlätta prissamordning under förberedelseperioden.

#### 13.4.1 Uppföljning och utvärdering av ny ordning med ett öppnare marknadstillträde

Mitt förslag om ett öppnare marknadstillträde innebär ändrade förutsättningar för såväl den offentliga som den privata sektorn. Förändringen syftar till att kollektivtrafiken i större utsträckning ska anpassas till resenärernas behov och krav.

För att möjliggöra kontinuerliga överväganden om utvecklingen föreslår jag att en nationell myndighet ges till uppgift att följa tillämpningen av den nya kollektivtrafiklagen. En nära samverkan mellan Konkurrensverket och denna myndighet är angeläget i



exempelvis frågor om hur konkurrensen fungerar. Myndigheten ska särskilt följa vilken effekt reformen får för resenärerna. Andra områden myndigheten bör följa är i vilken utsträckning och för vilka ändamål allmän trafikplikt införs, effekter av eventuellt beviljade ensamrätter och hur de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna använder sig av de undantagsmöjligheter som finns från att tillämpa tjänstekoncessioner till förmån för tjänstekontrakt. Vidare ska myndigheten följa upp en eventuell tillämpning av konkurrensbegränsande ”ska krav” gällande krav på miljö och tillgänglighetsanpassning i trafikförklaringen (se avsnitt 9.4.1).

Om utvecklingen inte blir som förväntat ska myndigheten till regeringen föreslå lämpliga förändringar i den nya kollektivtrafiklagen.

Kontinuerlig uppföljning och utvärdering är nödvändigt för att det ska vara möjligt för lagstiftare att agera i tid i syfte att komma till rätta med problem som kan uppstå efter en marknadsöppning.

Erfarenheter från tidigare marknadsöppningar inom andra områden visar att det är viktigt att en myndighet ges ett huvudansvar för att följa utvecklingen på marknaden. Detta har bland annat konstaterats i Regelutredningens betänkande *Liberalisering, regler och marknader* (SOU 2005:4).

Även Järnvägsutredningen 2 har föreslagit att det ska finnas en myndighet som har en sammanhållande funktion för uppföljning och utvärdering. Järnvägsutredningens förslag var dock att Transportstyrelsen skulle ansvara för detta. Enligt min bedömning är Transportstyrelsen fel myndighet eftersom den i andra frågor redan är delansvarig exempelvis för tillståndsgivning, tillsyn och marknadsövervakning. Risk finns att Transportstyrelsen skulle utvärdera sig själv, åtminstone delvis.

#### 13.4.2 Uppföljning av det transportpolitiska målet

Den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten ska följa upp de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheternas tolkning och operationalisering av de nationella transportpolitiska målen. Vidare ska myndigheten följa upp och sammanställa utfallet. Eventuella avvikelser i förhållande till delmål och etappmål ska myndigheten rapportera till regeringen samt vid behov föreslå åtgärder. För att kunna fullgöra uppgiften krävs att den nationella myndigheten utvecklar indikatorer som kan användas för att följa utveckling.

### 13.4.3 Stöd och rådgivning till lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter

För att det system jag föreslår ska få bra genomslag och fungera väl ser jag det som nödvändigt att en nationell myndighet ges till uppgift att bygga upp och sprida kunskap, ge metodstöd och råd, samla och sprida goda exempel med mera till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Den nationella uppföljningen och utvärderingen innebär att kunskap byggs upp och kan återföras till de lokala myndigheterna.

Ett öppnare marknadstillträde inom kollektivtrafiken innebär ett helt nytt sätt att arbeta för lokala myndigheter. Det handlar om att komplettera den kommersiella trafiken för att nå den nivå på kollektivtrafiken som är önskvärd för samhället. Den nationella myndigheten ska stödja de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna i arbetet med trafikförklaringar och trafikplaner. Den stödjande och rådgivande funktionen blir särskilt viktig under övergångsperioden.

### 13.4.4 Offentliggöra varje läns trafikförklaring och trafikplan

En myndighet med nationellt ansvar för kollektivtrafiken ska ansvara för att på ett samlat sätt offentliggöra varje läns trafikförklaring och trafikplan (se kapitel 9).

Trafikförklaringen ska uppdateras och revideras en gång per år. Den ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning den andra lördagen i oktober varje år.

Trafikplanen ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning den andra lördagen i februari varje år. Om informationen i trafikplanen ändras efter offentliggörande ska den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten snarast möjligt offentliggöra förändringen i Europeiska unionens officiella tidning.

### 13.4.5 Offentliggöra varje läns samlade rapport om den allmänna trafikplikten

Enligt kollektivtrafikförordningen ska en samlad rapport om den allmänna trafikplikten offentliggöras en gång om året. Enligt min bedömning uppfylls det kravet genom att trafikplanen offentliggörs varje år i Europeiska unionens officiella tidning samt att even-

tuella ändringar efter offentliggörande snarast möjligt offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning. Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska svara för offentliggörandet.

#### **13.4.6 Föreskriva normer och standarder för ett samordnat informationssystem**

Regeringen har den 26 mars 2009 beslutat propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:179). I propositionen föreslår regeringen att den som utför eller organiserar trafik ska vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Enligt förslaget ska regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om skyldigheten att informera.

Min uppfattning är att ett sådant gemensamt informationssystem även ska omfatta övriga trafikslag verksamma på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden. Eftersom det i princip inte finns någon inomregional flygtrafik ser jag det inte som nödvändigt att informationssystemet omfattar även flyget. Det kan dock finnas andra skäl för att inkludera även flygtrafik, inte minst för att få en helhetsbild samt kunna jämföra olika resmöjligheter.

Regeringens förslag i propositionen Konkurrens på spåret är begränsat till information om trafikutbudet. Ett informationssystem inom kollektivtrafiken kan, enligt min uppfattning, behöva omfatta tidtabeller, linjekartor samt hur biljetter kan köpas. Av ett samordnat informationssystem bör också framgå tillgänglighet i fordon och infrastruktur för exempelvis funktionshindrade samt hur ledsagning bokas eller om ledsagning finns tillgängligt utan bokning vissa tider. En annan viktig del av informationssystemet handlar om störningsinformation. Det vill säga information om förseningar, stopp i trafiken, omläggning av linjer samt störningar vid bytespunkter, som exempelvis att hissar inte fungerar eller att ledsagarservice uteblir. Realtidsinformation vid hållplatser och bytespunkter är andra delar av informationssystemet.

I ett system med ett öppnare marknadstillträde ställs krav på kollektivtrafikföretagen att delta i ett samordnat informationssystem. Detta krävs för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna resa i systemet. En nationell myndighet ges till uppgift att utveckla informationssystem i samverkan med berörda aktörer.

Myndigheten ska ansvara för samordningsfunktionen för information och se till att information samlas på ett ställe. Myndigheten ska vara systemansvarig för vissa delar av informationssystemet men drift och förvaltning av denna portal kan läggas ut på extern part. Myndigheten äger systemet och talar om hur information ska lämnas.

Den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i föreskrifter närmare ange och precisera vilken information kollektivtrafikföretagen ska vara skyldiga att lämna. Vidare ska myndigheten ange vilken standard för driftskompatibilitet avseende informationssystemet som kollektivtrafikföretagens måste ha. I detta inryms bland annat krav på utrustning för att kommunicera informationen till resenärerna. Myndigheten ska också se över vilka möjligheter som finns att inkludera internationell trafik i informationssystemet, det vill säga sådan trafik som går över landsgränsen.

Under övergångsfasen kommer det att finnas parallella system till följd av att avtal mellan trafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag löper. Myndigheten bör i den mån det är möjligt verka för att även den trafiken kommer in i informationssystemet. I första hand kan informationen komma via trafikhuvudmännen. Det är enligt min bedömning inte möjligt att i denna situation ensidigt ställa nya krav på de företag som redan har avtal med trafikhuvudmännen.

De delar av informationssystemet som inte är lämpliga att reglera på nationell nivå får de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna själva besluta om.

Den nationella myndigheten måste vid utfärdande av föreskrifter gällande samordnat informationssystem utgå från vad som redan är reglerat i EG-rätt och därefter överväga vilket utrymme för och behov av ytterligare preciseringar som finns.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (passagerarförordningen för tågresenärer) finns bestämmelser om hur och vilken reseinformation som järnvägsföretag och biljettutfärdare ska lämna. I förordningen finns även bestämmelser gällande datoriserade informations- och bokningssystem för järnvägstrafik (CIRSRT). Bland annat vilken information systemet ska omfatta.

När det gäller rättigheter för passagerare på båt och buss lämnade kommissionen i januari 2009 förslag på EG-förordningar som ska reglera detta område.

Inom Samtrafiken AB finns det en väl fungerande samordning av information. Bland annat ansvarar Samtrafiken för Riksdatabasen, reseplaneraren Resrobot samt det så kallade Resplus. Den kunskap som finns inom Samtrafiken är viktigt att ta tillvara för den nationella myndigheten.

Den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten ges ett samlat ansvar för att informationen samordnas och för detta ändamål ta fram nödvändiga föreskrifter. Jag anser dock att det inte behöver vara myndigheten som förvaltar och driver exempelvis informationsdatabaser. Detta kan mycket väl utföras av en ett företag som myndigheten anlitar.

Genom ett samordnat informationssystem ska resenären på ett enkelt sätt kunna få fullständig information om kollektivtrafiksystemet.

Det nationella ansvaret för informationssystem innebär ett nytt statligt åtagande.

#### **13.4.7 Föreskriva normer och standarder för samordning av bokningssystem**

Resenären ska på ett och samma försäljningsställe kunna boka en resa som utförs med flera olika kollektivtrafikföretag. För att detta ska fungera har jag i kapitel 9 föreslagit att kollektivtrafikföretag måste ansluta sig till en öppen bokningsfunktion för att få finnas på marknaden. Företagen säkerställer därmed att deras produkter finns säljbara i ett gemensamt utbud. Gemensamma försäljningskanaler krävs för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna boka en hel resa. Vidare måste alla företag med bokningssystem erbjuda sina tjänster på ett öppet, konkurrensneutralt och icke-diskriminerande sätt.

För att samtliga bokningssystem ska kunna kommunicera med varandra krävs att alla företag med bokningssystem gällande kollektivtrafiken följer samma standard för driftskompatibilitet. Vidare måste bokningssystemet kunna kommunicera med informationssystemet. Respektive bokningsföretag ansvarar för att de kollektivtrafikföretag som finns tillgängliga via deras bokningssystem erlägger neutrala transaktionsavgifter samt ansvarar för att reglera kommersiella villkor med övriga bokningsbolag. Vad gäller system för avräkning bedömer jag att det är en fråga som bokningsföretagen själva får hantera.

Som jag tidigare nämnt finns i passagerarförordningen för tåg-resenärer bestämmelser gällande utfärdande av biljetter och införande av ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstransporter. De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet gällande detta system utvecklas för närvarande av den Europeiska järnvägsbyrån.

Den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten ska med utgångspunkt i vad som gäller inom EG-rätten ange vilka standarder som ska gälla för bokningssystem för att alla trafikslag ska kunna omfattas och för att bokning av en hel resa med olika trafikslag ska vara möjligt.

#### **13.4.8 Föreskriva normer och standarder för samordnade betalsystem**

Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska i föreskrifter utforma krav på betalsystem som innebär en gemensam standard för kollektivtrafikmarknaden.

På kollektivtrafikföretagen ställs krav, att de för att få finnas på marknaden, måste ha rätt utrustning för det standardiserade betalsystemet.

En gemensam standard innebär att en och samma informationsbärare ska kunna användas för betalning alternativt verifiering av redan betald biljett, av en kollektivtrafikresa över hela landet oavsett vilket kollektivtrafikföretag som trafikerar sträckan. Den nationella standarden för betalsystem ska på sikt kunna omfatta såväl bokade som obokade resor. När det gäller avräkningssystem bedömer jag att det är en fråga som branschen själv ska hitta en lösning för. Betalsystemet måste även vara anpassat på ett sätt som möjliggör subventioner direkt till individen.

En gemensam standard är en nödvändig förutsättning för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna resa i ett system med många olika kollektivtrafikföretag och olika priser. Ett samordnat betalsystem bör finnas på plats senast den 1 januari 2012. Enligt min bedömning kan det vid den tidpunkten finnas ett system som hanterar de obokade resorna. När det gäller de trafikavtal som inte har löpt ut bedömer jag att även de skulle kunna omfattas av ett standardiserat betalsystem. Detta eftersom förberedelser pågått under många år och trafikhuvudmännen har deltagit i samarbetet inom Resekortet. Det är angeläget att arbetet med att hitta en

standard för bokade resor hanteras skyndsamt av den nationella myndigheten.

#### 13.4.9 Ansvar för prissamordning under förberedelseperioden

För att kommersiell trafik ska kunna etableras redan när reformen träder i kraft utan att resenären upplever en försämring av kollektivtrafiken krävs ett förberedelsearbete avseende prissamordning.

Den nationellt kollektivtrafikansvariga myndigheten ska under förberedelseperioden ha ett samordningsansvar avseende priser. Samordningsansvaret handlar om att underlätta för aktörerna på marknaden att kunna utforma prissystem, rabatter, periodkort och liknande på ett sådant sätt att resenärerna inte drabbas av oklara gränssnitt och giltighet för sina färdbevis. Detta är särskilt viktigt under en period då många förändringar av trafiken sker.

Den nationella myndigheten bör också se till att samverkan kommer till stånd så att parterna i såväl gamla avtal som nya avtal ingår i ett system med avräkningar sinsemellan.

När reformen har trätt i kraft, det vill säga under övergångsperioden, ska de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna vara fortsatt ansvariga för att underlätta prissamordning. Den nationella myndigheten fungerar som metodstödjare och ska även inom ramen för sitt uppföljnings- och utvärderingsansvar följa effekterna för resenärerna.

Prissamordning ska vara frivillig för kollektivtrafikföretagen.

### 13.5 Förslag på lämplig kollektivtrafikansvarig nationell myndighet

**Förslag:** Rikstrafiken får ett förändrat uppdrag och utses till nationell kollektivtrafikansvarig myndighet. Vägverket och Banverkets resurser för kollektivtrafikfrågor överförs till Rikstrafiken.

Trafikverksutredningen har den 1 april 2009 lämnat ett förslag till regeringen (SOU 2009:31) som innebär att alla uppgifter inom kollektivtrafikområdet samlas i Trafikverket, utom uppgifter

gällande upphandling av kompletterande interregional kollektivtrafik som ligger kvar på Rikstrafiken.

Mina förslag om ett öppnare marknadstillträde får till följd att det är nödvändigt att kraftsamla alla statens resurser på kollektivtrafikområdet till en myndighet som är oberoende i förhållande till infrastrukturförvaltaren och forskning och utveckling.

Min bedömning är därför att såväl de samordnade uppgifter som Rikstrafiken har i dag och de uppgifter som Banverket och Vägverket har inom kollektivtrafikområdet sammanförs till en gemensam enhet. Mot bakgrund av att Trafikverksutredningen lämnar Rikstrafiken utanför det nya Trafikverket faller det sig naturligt att denna gemensamma enhet byggs upp inom Rikstrafiken. Det innebär att någon ny särskild myndighet för kollektivtrafiken inte behöver bildas.

Min uppfattning är att den reform jag föreslår kräver att en från infrastrukturförvaltarna, tillsynsmyndigheterna och forskningsmyndigheterna fristående statlig myndighet hanterar rådgivning, uppföljning och utvärdering av den nya kollektivtrafiklagens genomförande. Denna uppgift bör därför inte ligga hos en myndighet som själv deltar som en aktiv part på kollektivtrafikmarknaden såsom Vägverket eller Banverket eller som tillstånds/tillsynsmyndighet som Transportstyrelsen. Inte heller är VTI eller någon annan forskningsmyndighet lämplig eftersom dessa ofta själva deltar med planeringsunderlag och metodstöd till trafikverken. Myndigheten måste på ett objektivt sätt kunna följa reformens genomförande och vidta åtgärder vid behov utan att misstänkas gå sina egna ärenden.

När det gäller föreskrivande av normer för informations- betal- och bokningssystem bör det också ligga på en nationell kollektivtrafikansvarig myndighet. Transportstyrelsen är inte en naturlig hemvist för dessa typer av frågor eftersom det rör sig om relationen mellan resenären och kollektivtrafikföretaget.

De uppgifter för en nationell myndighet som rör kollektivtrafiken bör hållas samman i en myndighet. En ny myndighet för ändamålet bör inte bildas. Rikstrafiken bör istället få ett förändrat och något annorlunda uppdrag än i dag och så snart som möjligt ges i uppdrag att vara nationell kollektivtrafikansvarig myndighet. Mot bakgrund av att statens engagemang i den regionala kollektivtrafiken successivt avvecklas kan de resurser som finns vid Rikstrafiken användas för att utveckla de uppgifter jag föreslår för en nationell myndighet inom kollektivtrafikområdet. Fördelen är



att detta kan ske omgående utan onödiga fördröjningar till följd av en nybildning.

Dessutom bör de resurser som i dag finns vid Banverket och Vägverket, inom ramen för sektorsuppgifter för kollektivtrafik, överförs till Rikstrafiken för att erhålla ett samlat nationellt ansvar för kollektivtrafiken.

## 14 Genomförande av förslagen och övergångsbestämmelser

Den modell för ett öppnare marknadsstillträde som jag föreslår är att betrakta som en målbild. För att ta sig från dagens situation till det framtida målet krävs en strategi. En strategi som på bästa sätt löser problem och direkta hinder för genomförande av reformen. Ekonomiska värden måste tas tillvara på ett sådant sätt att genomförandet inte medför ineffektivitet och resursslöseri. En genomgång av dagens funktioner är viktig för att inte riskera att något försummas eller att strategi saknas för hur en viss funktion ska hanteras under genomförandefasen. Stabilitet och långsiktighet måste upprätthållas så att resenärerna förstår de nya förutsättningarna och hur de ska agera för att påverka systemets utveckling.

### 14.1 Kartläggning av frågor som behöver hanteras

#### 14.1.1 Trafikhuvudmännens trafikavtal

Till grund för dagens kollektivtrafik ligger ett stort antal avtal mellan trafikhuvudmännen och kollektivtrafikföretag. Antalet avtal varierar mycket mellan de olika länen. Vissa län knyter betydligt fler kollektivtrafikföretag till sig än andra. En del trafikhuvudmän har avtal om både allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik.

En del av trafikavtalen är nyss ingångna och har en löptid fram till och med 2020. Andra avtal har endast en kort återstående kontraktstid och kommer att behöva förnyas inom en snar framtid, det vill säga före den nya kollektivtrafiklagen har antagits av riksdagen. Dessutom innehåller de flesta avtalen möjligheter till förlängning.

Flera trafikhuvudmän väntas ingå avtal med kollektivtrafikföretag under 2010 och 2011. Dessa nya avtal kan komma att sträcka sig så långt som till år 2020.

Möjligheten att utan ersättning till kollektivtrafikföretagen bryta befintliga trafikavtal till följd av väsentligt ändrad lagstiftning är små. Avbrutna avtal kommer därför att få ekonomiska konsekvenser för samhället. Min bedömning är att det kommer att kosta samhället betydande summor att bryta avtalen. Detta påverkar övervägandet om hur ett genomförande av reformen ska gå till.

För att kunna bedöma hur lång en eventuell övergångsperiod kan bli har jag i en enkät ställt frågor till trafikhuvudmännen om befintliga trafikavtal för buss och tåg. Återstående avtalstider för trafikhuvudmännens redan existerande trafikavtal varierar mellan 1 och 12 år.

Av tabellen framgår fakta om olika tidpunkter för trafikhuvudmännens trafikavtal. I tabellens första kolumn anges vilket år det avtal som sträcker sig längst löper ut.

Av andra kolumnen framgår vid vilken tidpunkt vissa nya avtal kommer att börja gälla, det vill säga avtal där planering redan pågår därför att de måste förnyas innan den nya kollektivtrafiklagen har trätt i kraft.

I sista kolumnen anges när de i nuläget planerade avtalen som längst kommer att gälla.

Tabell Fakta om tider för trafik huvudmännens trafikavtal

	Befintliga avtal löper ut (senast)	Avtal ska ingås från och med	Avtal kan gälla som längst
Blekingetrafiken	(aug) 2013	ej påbörjat	-
Dalatrafik	(juni) 2014	-	-
Gotlands kommun	(juni) 2009	(juli) 2009	(juni) 2019
Hallandstrafiken	(juni) 2010	(juli) 2010	2018
Jönköpings länstrafik	2017	(juni) 2010	2018
Kalmar läns trafik	(aug) 2018	(sep) 2009	(aug) 2015
Länstrafiken i Jämtlands län	2013	(juli) 2010	(juni) 2016
Länstrafiken i Kronoberg	(juni) 2010	(juli) 2010	2016
Länstrafiken i Norrbotten	(dec) 2013	(juli) 2010	(juni) 2015
Länstrafiken i Sörmland	(dec) 2009	(jan) 2010	(dec) 2019
Länstrafiken i Örebro	(aug) 2011	(sep) 2011	2020
Skånetrafiken	2016	2009	2019
Storstockholms lokaltrafik	(dec) 2018	2009	(dec) 2018
Trafikkontoret i Göteborg	2010	2010	2020
Upplands lokaltrafik	2011	2011	2021
Värmlandstrafik	(dec) 2012	(dec) 2012	2020
Länstrafiken i Västerbotten	2017	2010	2017
Västernorrlands läns trafik	(juni) 2011	-	-
Västmanlands lokaltrafik	2013	-	-
Västtrafik	2017	2009	2017
X-trafik	(juni) 2010	(juli) 2010	(juni) 2020
Östgötatrafik	(juni) 2014	(dec) 2010	2019

Källa: Enkät till samtliga trafik huvudmän, 2009.

Av tabellen framgår inte hur spridningen av giltighetstiden för olika avtal ser ut inom ett län. Inte heller storleken på avtalen framgår. För att få en bättre bild av dessa frågor har jag särskilt studerat avtalssituationen hos fem trafik huvudmän, Dalatrafik, Gotlands kommun, Stockholms läns landsting, Västtrafik och Östgötatrafik.

Dalatrafik har i princip bara ett avtal gällande linjetrafiken i länet. Avtalet löper ut halvårsskiftet 2014 med möjlighet till förlängning till halvårsskiftet 2016.

På Gotland har däremot i princip all kollektivtrafik nyligen upphandlats och avtalsperioden sträcker sig till halvårsskiftet 2019.

Gällande Östgötatrafiken kommer minst 20 procent av kollektivtrafiken i regionen att kunna bedrivas enligt den nya kollektivtrafiklagen efter år 2015. Beräkningen grundar sig på det totala avtalsvärdet. En viss osäkerhet finns beroende på hur kommande avtalstider och möjligheter att förlänga avtal kommer att hanteras.

Ungefär hälften av det totala avtalsvärdet inom Västtrafik kommer redan år 2015 att kunna omfattas av bestämmelserna i den nya kollektivtrafiklagen. Även tidigare avslutas en del avtal som kan ersättas av kommersiell trafik eller tjänstekoncessioner. Några befintliga avtal kommer att löpa ut först år 2019.

När det gäller Storstockholms Lokaltrafik visar underlaget att år 2015 kan cirka 40 procent av kollektivtrafikmarknaden, beräknat på det totala avtalsvärdet, i länet att kunna omfattas av bestämmelserna i den nya lagen. Upphandlingen av tunnelbanetrafik blev klar under 2009 och avtalet sträcker sig till den 31 december 2018. Befintligt avtal för pendeltågen i Stockholms län sträcker sig till slutet av år 2011. Avtalet kan dock förlängas till och med år 2016.

Vidare har trafikhuvudmännen gemensamt upphandlat tågtrafik som sträcker sig över länsgränserna. Avtalen sträcker sig relativt långt fram i tiden.

#### 14.1.2 Trafikhuvudmännens övriga avtal

Förutom trafikavtal hanterar trafikhuvudmännen ett antal avtal som främst rör stödfunktioner till driften av kollektivtrafiken. Ett fåtal av dessa avtal kan vara av kommersiell art, exempelvis avtal om reklam. Jag har valt att nedan exemplifiera några olika typer av avtal som kan förekomma hos trafikhuvudmännen:

- avtal om reklam på och i fordon och terminaler,
- avtal om underhåll avseende teknisk apparatur som exempelvis biljettmaskiner, fordonsdatorer och videoövervakningssystem,
- avtal om drift av terminaler och hållplatsservice,
- avtal om biljettkontroll ombord på fordon,
- avtal om kundbutiker i större orter liksom avtal om försäljning av färdbevis och
- avtal om kollektivtrafikvärdar ombord på tåg och större terminaler.

En del av de nämnda avtalen är direkt relaterade till den ansvarsfördelning som finns mellan kollektivtrafikföretagen och trafikhuvudmannen i dagens trafikavtal. I takt med att de befintliga trafikavtalen löper ut kommer därmed även dessa uppgifter att avvecklas. Andra avtal omfattar uppgifter som kan behöva omhändertas av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. Kommuner och landsting får överväga hur dessa uppgifter bäst hanteras. Det handlar exempelvis om drift av terminaler och hållplatsservice.

### 14.1.3 Verksamhet som trafikhuvudmännen äger eller bedriver

Trafikhuvudmännen äger och förvaltar i varierande omfattning viss infrastruktur samt driver viss verksamhet i egen regi eller i form av dotterbolag. Nedan finns några exempel på sådan verksamhet:

- biljettmaskiner, fordonsdatorer och videoövervakningssystem,
- bussdepåer, bussterminaler eller andra större bytespunkter,
- hållplatser och bryggor,
- skärgårdsbåtar för passagerare,
- bussbolag,
- flygplatser,
- förarutbildningsföretag,
- tåg och bussar,
- leasingkontrakt avseende tåg,
- kundservice och trafikupplysning,
- trafikledning,
- beställnings- och samordningscentraler samt
- bussgodsvärksamhet.

En del av denna verksamhet är inte en del av det offentliga åtagandet och det ansvar som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kommer att ha. Andra uppgifter som kundservice kommer, i takt med att reformen genomförs, att övertas av kollektivtrafikföretagen.

En del av verksamheten är sådan som ingår i den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens ansvarsområde. Om kommuner och landsting ser det som lämpligt att fortsatt bedriva verksamheten i bolagsform ser jag inget problem med det, däremot kan inte den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten direktupphandla verksamheten utan måste utsätta den för ett anbuds-förfarande i konkurrens.

Vidare äger flertalet av trafikhuvudmännen tillsammans bolaget AB Transitio. Bolagets uppgift är att anskaffa och förvalta järnvägsfordon främst för regional trafik, i syfte att underlätta fordonsförsörjningen åt trafikhuvudmännen. Transitio förvaltar bland annat pendeltåg, tunnelbanevagnar, Reginatåg och Öresundståg. Jag återkommer i avsnitt 14.3.6. till frågan om Transitio.

Spårvagnarna i Norrköping och Göteborg ägs av respektive kommun.

#### **14.1.4 Kommunernas trafikavtal om färdtjänst, skolskjuts och viss tätortstrafik**

I de fall kommunerna valt att överlämna färdtjänsten till trafikhuvudmannen är det denne som svarar för avtal om trafik. Flera kommuner hanterar dock färdtjänsten själv och har ingått egna avtal. När det gäller särskilt anordnade skolskjutsar är det vanligast förekommande att kommunerna upphandlar dessa.

Gemensamt för de upphandlingar som omfattar färdtjänst och skolskjuts är att avtalstiderna i allmänhet är kortare än avtalen för den övriga kollektivtrafiken. Avtalen sträcker sig vanligtvis inte längre än fem år med möjlighet till förlängning i två år.

Vidare har ett antal kommuner, efter överenskommelse med trafikhuvudmannen, ansvar för tätortstrafiken. I allmänhet innebär det att kommunen själv planerar och upphandlar tätortstrafiken. I Luleå finns dock ett kommunägt bolag, Luleå Lokaltrafik AB, som bedriver tätortstrafiken på uppdrag av kommunen. Tätortstrafiken i Uppsala utförs av Gamla Uppsala buss som är ett kommunägt aktiebolag. Beställaren är också ett kommunalt bolag, AB Uppsala buss.

Min uppfattning är att i de kommuner som har upphandlat tätortstrafiken kan trafikavtalens längd jämföras med trafikhuvudmännens trafikavtal om allmän kollektivtrafik. Jag har dock inte undersökt avtalsperiodernas längd.

### 14.1.5 Landstingets trafikavtal om sjukresor

En del landsting har avtal med trafikföretag om sjukresor som måste utföras med personbil eller särskilt anpassat fordon. I vissa fall är det trafikhuvudmannen som på uppdrag av landstinget upphandlar transporter och som därmed även har hand om avtalen.

I likhet med kommunernas avtal om färdtjänst och skolskjuts bedömer jag att avtalstiderna för sjukresor i allmänhet inte är längre än fem år.

## 14.2 Tre alternativa övergångslösningar

### 14.2.1 Genomförande fullt ut vid en och samma tidpunkt

Fördelen med att vid ett och samma datum införa ett öppnare marknadstillträde i hela landet är att alla aktörer på marknaden får verka under samma förutsättningar från en och samma tidpunkt. Oklara gränssnitt mellan nya och gamla bestämmelser finns inte. Det innebär rättvisa villkor för alla aktörer. För de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna innebär en samtidig övergång att lokal, regional och interregional trafik kan koordineras i enlighet med de principer och de villkor som gäller för ett öppnare marknadstillträde.

Som jag tidigare redogjort för är återstående bindningar i gällande avtal olika långa. Om en samtidig övergång görs relativt snart kommer många länstrafikansvariga att drabbas av stora merkostnader till följd av brutna avtal. Om däremot en samtidig övergång görs relativt sent kommer dessa merkostnader att vara betydligt lägre. Samtidigt måste nya avtal enligt den gamla principen upphandlas för allt kortare perioder vilket i sig kan komma att medföra kraftigt höjda avtalspriser men också ökade transaktionskostnader för upphandlingar.

För kollektivtrafikföretagen får en samtidig övergång sannolikt både negativa och positiva konsekvenser. De trafikföretag som förlorar sina trafikavtal i förtid om de sägs upp förlorar också inkomsten till sin verksamhet. I första hand kommer dock dessa företag att kompenseras genom att de får ersättning för den förlorade tidsperioden.

Om en gemensam övergång sker tidigt kommer stora belopp sannolikt behöva betalas ut till företag med trafikavtal som ersättning för uteblivna uppdrag.



Om en gemensam övergång sker relativt sent innebär det att resenärerna inte kan få en bättre kollektivtrafik förrän på lång sikt. Det tar tid innan de med sin aktiva val kan påverka transportsystemets utveckling och utformning. Görs istället en gemensam övergång relativt tidigt kommer möjligheten att påverka att gälla fullt ut redan från början. Samtidigt ska man komma ihåg att det tar tid för resenärerna att lära sig det nya systemet. Likaså kommer kollektivtrafikföretagen att behöva tid på sig för att branschen ska mogna och stabilisera sig. Erfarenheterna från i synnerhet Storbritannien visar på att denna mognadsprocess tar tid.

Det tar också tid för de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna att utveckla arbetssätt och förmåga att ingripa på marknaden på rätt sätt.

#### 14.2.2 Länsvis övergång i frivillig takt

I praktiken innebär detta alternativ att kommuner och landsting själv får avgöra när ett öppnare tillträde i enlighet med mitt förslag ska börja tillämpas. Restriktionen är dock att ett sista bortre datum införs för när samtliga lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter ska ha bildats och genomfört det nya sättet att öka tillträdet till marknaden.

Rent praktiskt innebär ett successivt öppnande att någon gång, under en i lag föreskriven tidsperiod, formas den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. De eventuellt kvarvarande trafikavtalen förs över från trafikhuvudmännen till de kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Samtidigt avvecklas trafikhuvudmannen som organisation.

Fördelen är att hänsyn kan tas till de återstående avtalstiderna som i dag finns i befintliga avtal mellan trafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag. För kommuner och landsting är denna lösning sannolikt den mest önskvärda eftersom de på egen hand kan besluta om när övergången ska ske.

Om det sista datumet inte sätts för snävt kommer trafikhuvudmannen att ha möjlighet att bedriva verksamheten i enlighet med gällande avtal samtidigt som inrättandet av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten förbereds och arbetsformer utvecklas. Länet förbereds således för ett nytt sätt att arbeta under lugna och trygga förutsättningar.

Resenären kommer inte att märka någon större skillnad på den kollektivtrafik som i dag bedrivs inom länet så länge inte en överföring av ansvaret till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten gjorts och det nya arbetssättet börjat tillämpas.

Det är emellertid sannolikt att de flesta län kommer att vänta in i det sista med att börja tillämpa kollektivtrafiklagen. Detta är till nackdel för resenären, vars möjlighet att i större utsträckning kunna påverka kollektivtrafiken senareläggs.

Problem kan även uppstå gällande den länsgränsöverskridande trafiken eftersom den i detta alternativ kan komma att bedrivas utifrån olika förutsättningar i olika delar av landet. Detta kan försvåra samordningen mellan länen vilket påverkar resenärerna negativt.

Dessutom kan det bli komplicerat att bedriva den långväga buss-trafiken om olika regler gäller för trafik genom olika län.

### 14.2.3 Gradvis öppnare marknadstillträde

I takt med att befintliga avtal löper ut ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten pröva om det finns intresse av att bedriva trafiken på kommersiella villkor eller om ett anbuds-förfarande ska påbörjas. Avtal som går ut ska därmed stegvis ersättas med kommersiell trafik eller sådan avtalad trafik som etablerats med stöd av den nya lagstiftningen.

Det innebär således att det samtidigt kommer att finnas trafik som etablerats på olika sätt. Parallellt med den kommersiella trafiken finns trafik som bedrivs på tjänstekontrakt och tjänstekoncessioner.

De företag som erhåller någon form av ersättning från det offentliga kan även delta på den kommersiella marknaden.

Fördelen med en gradvis övergång till ett öppnare marknadstillträde är att berörda aktörer stegvis kan dra lärdom av nyordningen och tid finns för att korrigera och förbättra de krav och villkor som ställts upp för den öppnare marknadens olika aktörer. En annan fördel är att det offentliga inte får ökade kostnader för brutna trafikavtal.

### 14.3 Förslag till övergångslösning

**Min bedömning:** Mot bakgrund av de befintliga trafikavtalens längd är det enligt min uppfattning lämpligast att ett öppnare marknadstillträde genomförs gradvis. Resenärerna kommer successivt att få ett större inflytande över kollektivtrafiken samtidigt som kostnaderna för det offentliga inte riskerar att bli höga till följd av brutna trafikavtal.

#### 14.3.1 Nationell kollektivtrafikansvarig myndighet bör omgående börja förbereda sig för en ny ordning

Den nationella myndigheten bör så snart som möjligt börja förbereda för införandet av en ny kollektivtrafiklag.

Framförallt är det viktigt att standardiseringsarbetet inleds omgående för att ett samordnat system för information, betalning och bokning av resor ska kunna finnas på plats när det öppnare marknadstillträdet börjar tillämpas. Det är nödvändigt för att resenären inte ska uppleva en försämring under övergångsperioden. Myndigheten får arbeta med en gradvis anpassning av systemen som på sikt leder fram till enhetliga system för all trafik.

Under övergångsperioden är det av stor vikt att de krav som ställs på standarder utformas på ett sätt som inte stänger ute flera aktörer från marknaden. Det är också viktigt att myndigheten verkar för att kunna inkludera de befintliga trafikavtalen och företagen eller trafikhuvudmännen i de samordnade systemen för information, betalning och bokning. Nya krav kan inte ställas på de företag som redan ingått avtal men däremot kan myndigheten utgå från vad som är möjligt inom ramen för befintliga avtal.

Det är även viktigt att den nationella myndigheten tar ett samordningsansvar för att se till att aktörerna på marknaden utformar prissystem, rabatter, periodkort och liknande på ett sådant sätt att resenärerna inte drabbas av oklara gränssnitt och giltighet för sina färdbevis. Detta är särskilt viktigt under en period då många förändringar av trafiken sker.

I största möjliga mån bör också möjligheten till olika former av periodkort erbjudas för de frekventa resenärerna även om resandet sker med flera olika trafikföretag.

Den nationella myndigheten bör därför också se till att samverkan kommer till stånd så att parterna i såväl gamla avtal som nya avtal ingår i ett system med avräkningar sinsemellan.

Den nationella myndigheten ska också svara för utvärdering av såväl den nya lagen som de transportpolitiska målen. Modeller och metoder för utvärdering bör förberedas i god tid så att brister snabbt kan identifieras och åtgärdas.

### **14.3.2 Lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter formas**

Den 1 januari 2012 ska lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter finnas på plats. Inför ikraftträdandet av lagen är det viktigt att myndigheten bygger upp lämplig kompetens för de strategiska uppgifter den har att hantera avseende kollektivtrafiken.

Den första stora uppgiften innebär att formulera den första trafikförklaringen och fullfölja processen kring denna.

Under övergångsperioden blir en annan viktig uppgift att avtala med länstrafikbolag om vilket operativt ansvar dessa ska ha under övergångsperioden samt finansiering av denna verksamhet (se avsnitt 14.3.3).

På samma sätt får myndigheten avtala med de kommuner eller landsting som svarar för viss tätortstrafik, färdtjänst, skolskjuts eller sjukresor.

### **14.3.3 Länstrafikbolagen kvar under en övergångsperiod**

I de fyra län där kollektivtrafiken redan bedrivs i myndighetsform ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten på lämpligt sätt hantera gamla och nya uppgifter under övergångsperioden.

De trafikhuvudmän som är organiserade i form av ett aktiebolag (i detta avsnitt kallat länstrafikbolaget) ska finnas kvar under en övergångsperiod.

På uppdrag av den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska länstrafikbolagen bland annat fortsatt svara för det operativa arbetet med kollektivtrafiken. Befintliga trafikavtal ska få löpa ut och länstrafikbolaget svarar för att förvalta dessa under den återstående avtalsperioden. Det innebär också att länstrafikbolaget kan behöva hantera uppgifter som trafikupplysning, trafikledning och biljettförsäljning under en övergångsperiod. I takt med att den

nya kollektivtrafiklagen tillämpas kommer dessa operativa uppgifter att övergå till kollektivtrafikföretagen.

De uppgifter länstrafikbolaget ska utföra under övergångsperioden ska regleras i avtal mellan den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten och länstrafikbolaget. I praktiken kan det möjligen ses som en direkttilldelning av vissa uppgifter till ett bolag, vilket är nödvändigt under övergångsperioden. Ett undantag från förbudet mot direkttilldelning till ett internt bolag måste därför göras under en övergångsperiod. Länstrafikbolaget blir i princip jämförbart med ett kollektivtrafikföretag. I takt med att avtalen löper ut avvecklas verksamheten hos länstrafikbolaget.

Inom länstrafikbolagen kan även finnas verksamhet som inte är direkt relaterat till ansvaret för kollektivtrafik. Det gäller exempelvis ägande av bussföretag, terminaler, flygplats och bussgodsvärksamhet. Enligt min mening finns det inget som hindrar att sådan verksamhet fortsatt bedrivs i bolagsform. Hur dessa tillgångar ska hanteras är dock i första hand en fråga för ägarna av länstrafikbolaget.

Jag har även övervägt möjligheten att direkt flytta över all verksamhet från länstrafikbolaget till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. Min uppfattning är att en sådan lösning är olämplig eftersom verksamheten till stor del inte ska finnas kvar på sikt. Att redan från början ta in uppgifter som inte ska ingå i myndighetens långsiktiga uppdrag är fel. Det riskerar att flytta fokus från det nya sättet att arbeta till operativa trafikfrågor. Det är viktigt att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten redan från start kan fokusera på de mer strategiska uppgifterna som den har att hantera. Vidare skulle en överflytt av länstrafikbolagets uppgifter till myndigheten innebära ett avtalsbyte gällande trafikavtalen. Ett byte av avtalspart kräver samtycke av motparten.

#### **14.3.4 Överförande av information från länstrafikbolag till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet**

Kunskap om marknaden krävs för att de kommersiella kollektivtrafikföretagen ska kunna bedöma marknadspotentialen. Eftersom trafikhuvudmännen under lång tid haft en monopolliknande situation finns en stor del av kunskapen om marknaden samlad hos trafikhuvudmännen. Det kan till exempel handla om statistik över

antal resande på olika linjer och turer samt lönsamhetsgrad vid viss prissättning.

Den statistik och information som finns samlad hos trafikhuvudmännen ska senast i samband med lagens ikraftträdande överföras till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. Kollektivtrafikföretagen kan därefter begära att få ut denna information från myndigheten. Genom att en sådan bestämmelse införs minskar risken för att denna information går förlorad då trafikhuvudmännen avvecklas. Syftet är att underlätta för kommersiella aktörer att bedöma marknadspotentialen och därmed i förlängningen kunna erbjuda resenärerna utvecklade produkter. Efterhand kommer den kommersiella trafiken själv att på olika sätt kunna bygga upp egen kunskap om marknaden. Men även på sikt måste uppgifter om resandet sammanställas av de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna för att bland annat kunna utforma trafikförklaringar.

#### 14.3.5 Parallella system under övergångsperioden

Ett gradvis genomförande av ett öppnare marknadstillträde innebär att det under övergångsperioden kommer att finnas flera olika typer av trafik.

- Helt kommersiell trafik.
- Trafikhuvudmännens befintliga avtalade trafik.
- Trafikhuvudmännens gemensamma avtalade tågtrafik.
- Rikstrafikens trafikavtal för den interregionala trafiken.
- Vissa kommuners trafikavtal för tätortstrafiken.
- Tjänstekoncessioner och tjänstekontrakt som tilldelats enligt den nya kollektivtrafiklagen.

Min uppfattning är att de trafikavtal som finns när den nya kollektivtrafiklagen träder ikraft ska få löpa ut om inte parterna kommer överens om annat. Befintliga avtal innebär dock inte en ensamrätt för kollektivtrafikföretaget. Ny kommersiell trafik ska kunna etableras parallellt med den trafik som det offentliga lämnar ersättning till. Inte heller de trafikavtal som trafikhuvudmännen gemensamt ingått för länsgränsöverskridande tågtrafik eller den inomregionala tågtrafiken innebär några ensamrätter.

Jag anser att om den redan avtalade trafiken skyddas för konkurrens innebär det en fördröjning av ett öppnare marknadstill-

träde som inte är acceptabel. Resenären måste redan från början kunna erbjudas nya relevanta produkter och kunna påverka utbudet genom sina aktiva val.

Mot bakgrund av att en stor andel av dagens trafikavtal är så kallade bruttoavtal, kan biljettintäkterna minska vid ökad konkurrens, vilket försämrar resultatet för det offentliga. Kollektivtrafikföretaget påverkas däremot inte eftersom ett bruttoavtal innebär att trafikföretaget får samma ersättning oavsett antalet resenärer. Att redan från början tillåta konkurrerande trafik även på de linjer som trafikhuvudmannen avtalat kan komma att medföra ökade kostnader för kommuner och landsting.

En del av trafikavtalen innehåller olika grader av incitament som bland annat kan innebära att kollektivtrafikföretaget får lägre intäkter om antalet passagerare minskar, exempelvis till följd av ökad konkurrens. Beroende på hur dessa avtal är utformade kan det i många fall finnas en grund för uppsägning av avtalet på grund av förändrade förutsättningar alternativt bör avtalen kunna omförhandlas.

Mot bakgrund av att befintliga trafikavtal innebär att delar av marknaden är subventionerad kan det under övergångsperioden vara svårt att konkurrera med den trafik som har offentligt stöd. Det innebär att det tar viss tid innan resenärerna tydligt märker av en förändring. Produkter som skiljer sig från det offentligas utbud kan inledningsvis ha lättare för att etableras.

#### 14.3.6 Förändringar av AB Transitio

På en öppnare marknad ser jag det som ett problem att AB Transitio har en lägre riskpremie på kreditmarknaden än andra kommersiella företag när kapital ska lånas för inköp av fordon. Den lägre riskpremien beror på att det vid en kreditvärdering är de kommuner och landsting som äger AB Transitio som värderas och inte AB Transitios ekonomiska förhållanden. Därmed blir det i princip ett offentligt stöd i form av en garanti som tillhandahålls AB Transitio. Villkoren för olika företag på en öppnare marknad blir därmed inte jämlika.

För att rättvisa förutsättningar och lika villkor ska gälla på marknaden anser jag att de fordon AB Transitio äger och förvaltar ska tillhandahållas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Priset för att hyra fordonen ska baseras på en fullkostnads-

prissättning som bas. En bas som utgår från anskaffningsutgiften exklusive eventuellt offentligt stöd. Därutöver ska differensen mellan dagens riskpremie och den riskpremie som hade gällt om ett privat företag riskvärderats på kreditmarknaden beräknas. Detta tillägg för riskpremien ska läggas på den ursprungliga fullkostnaden.

Min uppfattning är att AB Transitio fortsatt kan ägas av kommuner och landsting under förutsättning att ovan nämnt problem åtgärdas. Det har däremot inte funnits tillräckligt med tid för mitt uppdrag för att göra en djupare analys av huruvida det kan finnas problem för ett kommunalt bolag att tillhandahålla fordon för trafik som kan komma att bedrivas i en annan del av landet. Av 7 § kommunallagens (1991:900) framgår att kommuner och landsting får driva näringsverksamhet, om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget.

#### **14.3.7 Befintligt kommersiell trafik under övergångsperioden**

Från och med den 1 januari 2012 ska den kollektivtrafik som vid det tillfället bedrivs kommersiellt anmälas till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. All kollektivtrafik omfattas av de nya reglerna. Gränssnittet mellan lokal, regional och nationell trafik suddas ut.

Det innebär exempelvis att den tidigare långväga busstrafiken också måste anmäla sin trafik till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. Detsamma gäller persontrafik på järnväg och kommersiell kollektivtrafik i skärgården.

Kollektivtrafikföretagen måste från och med den 1 januari 2012 uppfylla de krav som ställs i den nya kollektivtrafiklagen för att få bedriva trafik på kollektivtrafikmarknaden. Det är dock först i trafikförklaringen som presenteras i juni 2012 som miljökrav och krav på fordonens tillgänglighetsanpassning specificeras för första gången. Det är också i trafikförklaringen som den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten för första gången pekar ut fullt tillgängliga bytestpunkter för alla resenärer.

Enligt mitt förslag ska nya regler gälla för trafiktillstånden för buss och taxi. Befintliga tillstånd ska dock gälla till dess att Transportstyrelsen har hunnit ompröva tillståndet.



### 14.3.8 Kommersiell trafik kan etableras redan innan första trafikförklaringen

Enligt mitt förslag presenteras den första trafikförklaringen i juli 2012 vilket innebär trafikstart för den avtalade trafiken i december 2013.

Från det att lagen har trätt i kraft den 1 januari 2012 ska kollektivtrafikföretag som uppfyller kraven, i den omfattning de är preciserade av myndigheterna, enligt kollektivtrafiklagen kunna anmäla och bedriva kommersiell trafik. Trafiken ska anmälas till lokal kollektivtrafikansvarig myndighet.

Fördelen med att tillåta i princip fri etablering av ny kollektivtrafik redan när lagen träder i kraft är att resenären tidigt kan få del av ett större utbud och nya produkter. En annan fördel är att företagen successivt kan lära känna marknaden.

Risken för trafikföretagen med att påbörja trafik innan den första trafikförklaringen är presenterad är att viss kommersiell trafik kan komma att omfattas av allmän trafikplikt om den inte är tillräcklig i förhållande till de av myndigheten uppsatta samhälleliga målen och behoven.

En annan nackdel är att kostnaderna för det offentliga kan öka till följd av minskat antal resenärer på linjer som subventioneras av det offentliga. Möjligheten att korssubventionera inom verksamheten kan minska på vissa håll. Den eventuella kostnaden för det offentliga ska vägas mot att resenären så tidigt som möjligt kan erbjudas en bättre kollektivtrafik mer anpassad efter sina behov.

### 14.3.9 Möjlighet för trafikhuvudmannen att förlänga trafikavtal under en begränsad period

De trafikhuvudmän som står inför stora upphandlingar i samband med att den nya lagen ska träda i kraft bör ges möjlighet att utlösa eventuellt tillgängliga optioner, som innebär förlängning av avtal, för att få extra rådrum.

Trafikhuvudmännen bör fram till det datum den nya lagen träder i kraft kunna utlösa befintliga optioner. Avtalstiden får dock inte förlängas längre än fram till och med den 31 december 2014. De som väljer att förlänga avtalen är medvetna om att kommersiell trafik kan komma att konkurrera med den upphandlade. Vid en

förlängning av trafikavtalen kan trafikhuvudmannen därför behöva ta hänsyn till detta.

I princip finns det i dag tre olika typer av optioner för att förlänga trafikavtal. Den första innebär en ensidig rättighet för trafikhuvudmännen att förlänga avtalen med den tid som optionen innebär. Den andra typen kräver en ömsesidighet, det vill säga att båda parterna vill förlänga avtalet. Den tredje och sista typen av option är en sorts nödlägelösning, där parterna kan förlänga ett avtal med en kortare tid om den nya upphandlingen inte är färdig på grund av att beslutet är överklagat och inhiberat.

#### **14.3.10 Resenären under övergångsperioden**

En av de viktigaste funktionerna under övergångsperioden är ett väl fungerande system för information. Resenären ska på ett enkelt sätt kunna få information om möjligheten att resa men också information under resan.

Det kommer inte att vara möjligt att fullt ut garantera att alla kollektivtrafikföretag har driftskompatibla system för information och betalning redan år 2012. Jag ser det som nödvändigt att olika system accepteras under övergångsperioden. Efter hand ska den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten öka funktionskraven på systemen för att driftskompatibilitet ska uppnås.

Resenären kommer också att påverkas av att olika typer av länskort eller periodkort troligen kommer att gälla för ett allt mindre innehåll i takt med att trafikhuvudmännens avtal upphör. Det är angeläget att de kollektivtrafikföretag som finns på marknaden tillsammans överväger hur de i olika former kan samverka sinsemellan, tillsammans med trafikhuvudmännen och med den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten för att erbjuda attraktiva produkter. Resenären ska kunna erbjudas olika typer av periodkort eller rabattsystem

#### **14.4 Tidplan för trafikförklaringsprocess 2014 (TPF 2014)**

Banverket ansvarar för tågplaneprocessen, vars syfte är att planera och tilldela kapacitet för järnvägstrafik. Tågplaneprocessen har sedan 2001 successivt harmoniserats inom Europeiska unionen.

Planeringen av den lokala och regionala kollektivtrafiken måste anpassas till denna tågplaneprocess för att lika planeringsförutsättningar ska gälla för all kollektivtrafik. Tidplanen för trafikförklaringen ska därför harmoniera med EG-rätt och svensk lagstiftning inom järnvägsområdet. Det innebär att tidplanen för den första trafikförklaringen kan se ut på följande sätt:

1. Den 1 januari 2012 etableras de nya lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna.
2. De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna har den andra lördagen i juli 2012 utarbetat ett förslag till trafikförklaring (TF 2014).
3. Dialog mellan myndighet och berörda parter.
4. Berörda parter lämnar senast den andra lördagen i september 2012 synpunkter till lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter.
5. De lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna offentliggör senast den andra lördagen i oktober 2012 trafikförklaringen, TF2014.
6. Den andra lördagen i december 2012 är sista dagen för kollektivtrafikföretagen att till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna anmäla kommersiell trafik.
7. Den andra lördagen i februari 2013 fastställs och offentliggörs trafikplanerna av de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna.
8. Senast den första lördagen i april 2013 lämnar kollektivtrafikföretagen in anbud till de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna avseende linjer med trafikplikt.
9. Senast i april (datum bestäms av Banverket) 2013 ansöker lokal kollektivtrafikansvarig myndighet till Banverket om tågläge och kapacitet för järnvägstrafik (om det ska handlas upp järnvägstrafik) som ska ingå i ny upphandling. För kommersiell trafik ansvarar kollektivtrafikföretagen för detta på egen hand. Detta förutsätter att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten är auktoriserad sökande. Myndigheten ska ansöka på ett sådant sätt så att det företag som senare vinner upphandlingen kan precisera sin ansökan. Det innebär att myndigheten ska söka tågläge i ett relevant intervall.

10. Senast den första lördagen i juni 2013 beslutar och offentliggör de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna beslut om tilldelade koncessioner och eventuella tjänstekontrakt.
11. Nödvändiga administrativa villkor avtalas mellan kollektivtrafikföretag och myndighet så snart som möjligt efter myndighetens beslut.
12. Trafikstart den andra lördagen i december 2013 klockan 24.00 för period till och med den andra lördagen i december 2014.

## 14.5 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

**Mina förslag:** Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2012. Vid samma tidpunkt ska;

1. lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,
  2. lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik,
  3. lagen (1997:736) om färdtjänst,
  4. lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och
  5. lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor upphöra att gälla.
- En trafik huvudman får fram till den 1 januari 2012 förlänga trafikavtal. Avtalen får dock längst förlängas till den 31 december 2014.
  - På avtal som ingåtts före lagens ikraftträdande tillämpas inte 4 kap. 5 § andra stycket, om förbud mot direkttilldelning av avtal om allmän trafik till ett internt företag.
  - Den information om trafik som trafik huvudmännen innehar ska övergå till den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast den 1 januari 2012.
  - Om det i en lag eller i en författning som har beslutats av regeringen hänvisas till en föreskrift som har ersatts av en föreskrift i denna lag, tillämpas istället den nya föreskriften.

Med hänsyn till den tid som kan beräknas att gå åt för remissförfarandet, beredningen inom Regeringskansliet, riksdagsbehandlingen samt myndigheternas förberelser, bör lagen kunna träda ikraft den 1 januari 2012.

Vid samma tidpunkt ska lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik, lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik, lagen (1997:736) om färdtjänst, lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor upphöra att gälla.

Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten har från och med den 1 januari 2012 ansvaret för kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna.

De aktiebolag som tidigare innehaft trafikhuvudmannens uppgifter kommer att finnas kvar och förvalta ingångna avtal till dess att de löper ut.

Aktiebolagen ägs av kommuner och landsting. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kommer att avtala med bolaget om hur avtalen ska förvaltas under övergångsperioden samt hur övriga uppgifter som ska utföras. I de län där trafikhuvudmannens uppgifter hanterats i förvaltningsform kommer ansvaret i de flesta fall att ligga kvar i samma myndighet.

För att förhindra oklarheter om vad aktiebolagen får göra anges i övergångsbestämmelserna att trafikhuvudmännen fram till den 1 januari 2012 får förlänga trafikavtal. Det anges vidare att trafikhuvudmannen dock längst får förlänga avtalen till den 31 december 2014. Bestämmelsen innebär inget förbud för den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att efter den 1 januari 2012 förlänga avtalet om en sådan möjlighet finns enligt avtalet.

För att möjliggöra att det aktiebolag som tidigare innehaft trafikhuvudmannens uppgifter kan tilldelas uppgiften att förvalta kvarvarande trafikavtal undantas dessa avtal från förbudet mot att direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag.

Trafikhuvudmännens information om trafik, exempelvis information om avtal, linjesträckning och subventionsgrad, ska överlämnas till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten senast den 1 januari 2012.

Om det i en lag eller i en författning som har beslutats av regeringen hänvisas till en föreskrift som har ersatts av en föreskrift i denna lag, tillämpas istället den nya föreskriften.

## 15 Förslagets konsekvenser

### 15.1 Potential för kommersiell trafik

En stor del av den lokala och regionala kollektivtrafikförsörjningen skulle kunna utföras som helt kommersiell trafik om fria förutsättningar för prissättning och utbud tillåts. Utan restriktioner för förändringar i pris och utbud uppskattas att åtta av tio resor kan ske med kommersiella företag som verkar i konkurrens. Potentialen för kommersiell trafik bedöms i första hand finnas i större och medelstora tätorter och på de linjer som förbinder tätorterna med varandra. Förutsättningarna bedöms variera kraftigt mellan olika orter och delar av landet.

Om dagens utbud och priser ska gälla bedöms potentialen för kommersiell trafik vara i storleksordningen 25–30 procent. Marknaden är i första hand koncentrerad till större tätorter och pendlingsstråk.

I de fall biljettpriserna tillåts öka med 50 procent kan troligtvis hälften av den lokala och regionala kollektivtrafiken utföras på företagsekonomisk grund.

Bedömningen avseende potentialen för lönsam lokal och regional kollektivtrafik är förhållandevis säkra och bygger på analys av stora datamängder om svensk kollektivtrafik, samlade under många år.

### 15.2 Konsekvenser för resenärerna

Ett öppnare marknadstillträde jämfört med i dag medför att resenären får ökad handlingsfrihet där konkurrens uppstår mellan olika kollektivtrafikföretag, det vill säga i stora och medelstora tätorter på linjer som förbinder orterna med varandra och i starka pendlingsstråk. Där kan ett ökat utbud medföra att specialiserade trafiklösningar erbjuds resenären. Genom att trafikföretagen direkt

har incitament för att fånga upp resenärernas önskemål och låta dem påverka utformningen av olika produkter och tjänster kan resenärens möjlighet att direkt påverka systemet öka. Den ökade handlingsfriheten för kollektivtrafikföretagen kan också ge större utrymme för innovationer och nya linjesträckningar eller trafikutbud som utvecklar produkterna och tjänsterna för resenärerna.

Även på linjer som inte har ekonomisk bärkraft men som upphandlats som tjänstekoncession skapas bättre förutsättningar för resenärerna att få en bra service genom att systemet har rätt incitament och drivkrafter som gör att resenären sätts i centrum.

Sammantaget är min bedömning att en stor del av resenärskollektivet, med mina förslag, ges bättre möjligheter att göra aktiva och individuella val. Mer differentierade produkter innebär att resenären kan hitta en produkt som bättre än i dag uppfyller ett specifikt resbehov. Resenären kan i större utsträckning välja sin resa utifrån olika kvalitet, service- och prisnivåer.

En del av marknaden för lokal och regional kollektivtrafik har sådana förutsättningar att en kommersiell trafik kan medföra både högre standard och lägre priser.

Eftersom dagens biljettpriser inte är marknadsanpassade kan det, enligt min bedömning, inte uteslutas att biljettpriserna ökar på vissa sträckor och sjunker på andra sträckor vid fri prissättning. De lägre priserna väntas främst uppstå på sträckor med ett större resandeunderlag och där konkurrensen kan bli större. Det kommer i vissa fall också vara möjligt för resenären att välja en bättre kvalitet till ett högre pris.

På en marknad som styrs av företagsekonomiska överväganden kan det antas att utbudet följer efterfrågan i högre grad än i dag. De geografiska och tidsmässiga variationerna i trafikutbudet blir därmed större än i dag. Troligt är därför att utbudet ökar i trafikstarka områden och i starka pendlingsstråk. Resenärer i dessa områden får därmed störst nytta av reformen med ett öppnare marknadstillträde.

I trafiksvagare områden kan utbudet komma att minska. Samtidigt ska den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ange mål för kollektivtrafikförsörjningen och vidta åtgärder för att målen ska kunna uppnås. Enligt min bedömning kommer utbudet därför inte att försämrats nämnvärt eftersom det offentliga kommer att tillförsäkra en rimlig nivå. Därigenom garanteras långsiktighet och stabilitet för dessa resenärer. I vissa fall har trafiken upphandlats som vanliga bruttoavtal enligt de undantagsmöjligheter

som finns. Då råder i princip en oförändrad situation för den enskilde resenären på dessa linjer.

Konsekvenserna för resenären är beroende av hur väl det går att förena en ökad differentiering av utbudet av trafik med regler och funktioner som säkerställer ett sammanhållet system för kollektivtrafiken. Gemensamma funktioner som informations- och betal-system, bytespunkter och störningshantering måste finnas och fungera på ett tillfredsställande sätt för att resenärerna inte ska uppleva en försämring i jämförelse med i dag. Jag har därför i kollektivtrafiklagen ställt ett antal krav på kollektivtrafikföretagen för att kollektivtrafiken, även i en situation med ett öppnare marknadstillträde, ska fungera som ett sammanhållet system.

Resenären ska kunna få information och boka en resa på ett och samma ställe även om resan görs med flera olika kollektivtrafikföretag och trafikslag. Genom bra information ges resenären möjlighet att jämföra olika resealternativ och att välja rätt produkt utifrån sina behov. Vidare ska resenären kunna använda en och samma elektroniska informationsbärare för betalning och verifiering.

De krav jag ställer på samordnade informations- betal- och bokningssystem innebär att det kommer att bli enkelt för resenären att resa. De samordnade systemen ska vara tillgängliga för alla resenärsgupper. Krav på samordnade anslutningar och på fullt tillgängliga bytespunkter innebär att resenären ska kunna resa "hela resan" i systemet. Sammantaget innebär detta att kollektivtrafiksystemet i högre grad än i dag kommer att vara ett sammanhållet system och att det lättare än i dag kommer att vara möjligt att söka och få information samt boka resor. Dagens länsgränsproblematik när det gäller priser och kort upphör.

Ett öppnare marknadstillträde med ökade marknadsekonomiska inslag innebär en ökad osäkerhet för resenären om trafikutbudets varaktighet och stabilitet. En ökad anpassning till efterfrågan kan ge större variationer i utbudet. När efterfrågan viker, till exempel på kvällar eller helger, kan utbudet minska eller produkten förändras. Denna osäkerhet bedömer jag att resenären måste acceptera för att kunna få den ökade möjligheten att påverka genom sina aktiva val.

För att minska resenärens osäkerhet till följd av mina förslag har jag infört reglerade tider för kollektivtrafikens in- och utträde på marknaden samt tider för hur och när tidtabellsförändringar får göras.



### 15.3 Konsekvenser för kollektivtrafikföretagen

Kollektivtrafikföretagen får ökad handlingsfrihet men får också ökade risker i jämförelse med dagens system. Ett öppnare marknadstillträde bör medföra ökade möjligheter för kollektivtrafikföretagen att utveckla sina produkter och ta betalat för detta samtidigt som marknadsförutsättningarna blir mer svårbestämda och mindre stabila än med dagens upphandlingssystem. Kollektivtrafikföretagen måste i ökad utsträckning själv marknadsföra sina produkter och söka kunder. Det är något som företagen inte är vana vid. Trafikhuvudmannen har haft hand om detta i dagens system.

Erfarenheter från Storbritannien visar att ett fåtal stora företag vanligtvis dominerar kollektivtrafikmarknaden en viss tid efter en marknadsöppning. Så länge marknaden är öppen för nya aktörer är dock möjligheterna att missbruka en sådan dominerande ställning begränsad. Vidare visar erfarenheter från Storbritannien att det i en övergångsfas kan komma in många nya kollektivtrafikföretag på marknaden som sedan slås ut eller köps upp efterhand som marknaden mognar. Den svenska kollektivtrafikbranschen är relativt konsoliderad vilket kan tala för att marknaden kommer att stabiliseras ganska snabbt vid ett öppnande av de lokala och regionala kollektivtrafikmarknaderna.

Mitt förslag innebär att lika krav ska ställas på alla företag på kollektivtrafikmarknaden. I dagens ordning ställs olika krav av olika upphandlande enheter och den kommersiella länsgränsöverskridande busstrafiken omfattas inte alls av dessa krav. Minskade möjligheter att ställa olika krav i samband med anbudsprocesserna bör enligt min mening särskilt underlätta för mindre företag. De omfattande upphandlingsprocedurerna med tillhörande anbudsgivning inom kollektivtrafiken har krävt resurser som inte alltid ett mindre företag har. Ett enklare och öppnare marknadstillträde underlättar därmed för små företag.

Etableringströsklar kan möjligen uppstå genom att krav införs på att delta i samordnade informations-, betal- och bokningssystem. Det är dock nödvändigt för att säkra ett sammanhållet kollektivtrafiksystem där resenären på ett enkelt sätt kan resa. Genom att många deltar i samarbetet kan styckpriset per enhet hållas nere och detta innebär att små företag inte missgynnas.

## 15.4 Ekonomiska konsekvenser

### Effekter på statsbudgeten

En nationell myndighet ska ges vissa specifika uppgifter som metodstöd, rådgivning, uppföljning, utvärdering, föreskriva normer och standarder för informations-, betal- och bokningssystem samt ansvara för ett nationellt informationssystem.

För den myndighet som ges dessa utökade uppgifter uppstår kostnader. Dessa myndighetsuppgifter ersätter det som tidigare kallats sektorsansvar för kollektivtrafik och som tidigare utförts inom ramen för Vägverket och Banverkets verksamhet. Mot bakgrund av att det pågår ett arbete med att se över myndighetsstrukturen inom transportsektorn finns det möjlighet att omföra resurser och bättre samla statens insatser på en myndighet vilket bör medföra goda möjligheter att inom ramen för dagens kostnader finansiera den nationella myndighetens verksamhet.

Vidare kommer Rikstrafikens uppgifter att minska, såvitt avser trafikavtalen, till följd av mitt förslag. Det innebär att delar av de resurser som finns på Rikstrafiken kan användas till de nya uppgifter som jag föreslår att Rikstrafiken tilldelas som nationellt ansvarig myndighet för kollektivtrafiken.

Min uppfattning är därför att de utökade uppgifterna för staten bör kunna finansieras inom befintliga anslag till myndigheter inom transportsektorn.

Vad gäller statens, via Rikstrafiken, finansiering av viss interregional trafik har jag föreslagit att de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheterna fortsättningsvis ska svara för denna trafik. Medel ska tillföras den kommunala sektorn antingen via kostnadsutjämningsystemet eller via specialdestinerade bidrag. Förslaget påverkar därmed inte statsbudgeten. Medlen fördelas bara på ett nytt sätt till regionerna.

Slutligen innebär mitt förslag till ändring i yrkestrafiklagen att Transportstyrelsen kommer att behöva ompröva alla trafiktillstånd för buss och taxi. Enligt uppgift från Transportstyrelsen var antalet tillståndshavare närmare 10 000 per den 31 december 2008. Ändringen avser införande av säkerhetskrav för att beviljas ett trafiktillstånd för yrkestransporter på väg (se kapitel 10).

## Effekter för kommuner och landsting

De kollektivtrafikansvariga myndigheternas uppgifter att formulera mål för trafikförsörjningen blir svårare och processen för att säkerställa myndighetens mål mer formaliserade än dagens system. Det talar för att kostnaderna kan öka för kommuner och landsting. Samtidigt flyttas en stor andel av det operativa planeringsansvaret över till kollektivtrafikföretagen, vilket kan minska det offentliga kostnader. Sammanfattningsvis innebär det högre kostnader för administration men lägre kostnader för planeringen av trafiken.

Nettoeffekten av en ökad andel kommersiell trafik bör generellt bli att det sker en viss överflyttning av betalningsansvaret för kollektivtrafiken från skattebetalarna till kollektivtrafikresenärerna. Den privata kollektivtrafiken kommer att höja priserna och en del trafik som nu bedrivs med underskott blir därmed lönsam. Samtidigt upphör möjligheten att korssubventionera inom den offentligt upphandlade trafiken.

Förutsättningarna för att bedriva kommersiell trafik varierar mellan olika orter och delar av landet. Det kan därför innebära att de offentliga budgeterna avlastas mer på vissa håll än på andra. Hur mycket den offentliga budgeten avlastas beror också på vilka prishöjningar och utbudsförändringar som kan accepteras på den kommersiella marknaden. I trafiksvaga regioner är det inte säkert att det blir några kostnadseffekter överhuvudtaget eftersom en mycket stor del av trafiken inte kommer att kunna drivas kommersiellt, det vill säga det finns inga ”russin att plocka”. I dessa regioner blir trafiken upphandlad även fortsättningsvis. Tillämpas undantaget kan dessutom korssubventioneringen kvarstå.

Min slutsats är att en marknadsöppning inte kommer att öka kostnaderna för kommuner och landsting på längre sikt. Jag bedömer att kostnaderna för den kommunala sektorn kommer att minska i takt med att fler linjer kan bedrivas kommersiellt om resenären samtidigt får betala högre biljettpreiser.

Vidare bedömer jag att kostnaderna kommer att minska för särskilt anordnade transporter genom att kollektivtrafikansvarig myndighet ges ett ansvar för såväl allmän som särskilt kollektivtrafik. Samordningen underlättas vilket leder till en effektivisering av verksamheten och därmed sänkta kostnader för trafiken totalt sett.

När det gäller regelverket för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor har jag inte föreslagit några förändringar i villkoren. Kostnaderna i detta avseende påverkas därmed inte.

## 15.5 Konsekvenser för det kommunala självstyret

Den kommunala sektorn beslutar själv om nivån på trafikförserjningen i länet. De transportpolitiska målen ska vara utgångspunkt men därutöver fastställs inga normer i lag. Det kommunpolitiska handlingsutrymmet är i den meningen oförändrat.

Vidare föreslår jag att kommuner och landsting även fortsatt kan komma överens om att hantera kollektivtrafiken gemensamt men det måste göras inom ramen för ett samverkansorgan i länet. Om man inte blir överens ska landstinget vara ansvarig för kollektivtrafiken. Jag har också föreslagit att den kollektivtrafikansvariga myndigheten även ska ansvara för färdtjänst, riksfärdtjänst, anordnande av skolskjuts samt sjukresor. Till skillnad från i dag innebär det att staten i större utsträckning reglerar hur den kommunala sektorn ska organisera sig.

Vidare innebär förslaget till kollektivtrafiklag att staten även styr hur kollektivtrafikansvarig myndighet får ingripa på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan ses som att det kommunala självstyret delvis begränsas. Jag anser dock att begränsningen är motiverad. Enligt min uppfattning är den regelstyrning jag föreslår nödvändig för att kunna definiera gränssnittet mellan kommersiell kollektivtrafik och delvis offentligt finansierad kollektivtrafik.

Medborgarnas möjlighet att utöva inflytande i systemet påverkas inte av sättet att organisera kollektivtrafikansvarig myndighet. Det politiska inflytandet ökar istället genom att bolagsformen ersätts av förvaltningsformen. En tydlig politisk arena skapas och den rådande oklara och diffusa styrningen av trafikhuvudmannen i bolagsform tas bort. Konsumentmakten ökar därmed.

## 15.6 Konsekvenser för trafikhuvudmännen

Flertalet trafikhuvudmän är i dag organiserade i aktiebolag. Under en övergångsperiod kommer viss verksamhet att finnas kvar inom aktiebolaget. De dotterbolag som finns kan fortsatt bedrivas i bolagsform.

Mitt förslag till övergångslösning innebär en gradvis minskning av trafikhuvudmannens verksamhet. På sikt kommer dessa att helt upphöra med sin verksamhet om de bedrivs i bolagsform. Det innebär att personal hos trafikhuvudmannen blir övertaliga. En del bör kunna övergå till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten medan andra kan bli övertaliga till följd av att uppgifterna övertas av kollektivtrafikföretagen. Samtidigt har dessa, mer operativa tjänster, en kompetens som behövs hos kollektivtrafikföretagen. Den gradvisa övergången innebär att bolagen ges tid för att avveckla verksamhet. Kostnaderna för övergång från aktiebolag till myndighet är av engångsnatur.

## 15.7 Geografisk tillgänglighet

Enligt mitt förslag är det fortfarande en fråga för den kommunala nivån att avgöra nivån på trafikförsörjningen. Det innebär att lokal kollektivtrafikansvarig myndighet kan komplettera med trafik i de områden där den kommersiella trafiken inte uppfyller de samhälleliga målen. Myndigheten kan därmed tillförsäkra den geografiska tillgänglighet som myndigheten vill garantera för kommuninvånarna i länet. Min samlade bedömning är att mina förslag inte kommer att påverka tillgängligheten i någon nämnvärd omfattning för medborgare eller näringsliv under förutsättning att myndigheten väljer att upprätthålla trafiken även i de stråk där underlaget är svagt. Detta är i princip ingen skillnad jämfört med dagens system.

## 15.8 Samhällsekonomiska konsekvenser

När det offentliga i princip bestämmer hela trafikutbudet, som fallet är i dagens system, kan positiva och negativa externa effekter av kollektivtrafiken bli internaliserade. Med det menas exempelvis att kollektivtrafiken ses som ett sätt att motverka de trängsel-,

trafiksäkerhets- och miljöproblem som biltrafiken orsakar och som inte har internaliserats i biltrafikens kostnader. Politiskt kan det ofta vara svårare att öka biltrafikens kostnader och därför väljer man i stället att ge stöd till kollektivtrafiken. När trafikutbudet bestäms av marknaden kan däremot inte dessa externa effekter internaliseras.

Det offentligt styrda trafikutbudet i dagens system tycks dock inte vara särskilt väl optimerat för att maximera de samhällsekonomiska vinsterna. De kvantitativa analyserna som jag låtit genomföra tyder inte heller på att det offentliga nuvarande ekonomiska stöd till trafiken i första hand kanaliseras till de linjer som kan bedömas vara mest samhällsekonomiskt motiverade. Det förefaller tvärtom vara så att dessa linjer ofta ger ett överskott som används för att täcka underskott på lågtrafiklinjer. Reformen med ett öppnare marknadstillträde minskar således inte den samhällsekonomiska effektiviteten.

Nya produkter och tjänster inom kollektivtrafiken och en ökad valfrihet för resenärerna kommer att attrahera fler resenärer till kollektivtrafiken. Om färre väljer bilen ger det samhällsekonomiska positiva konsekvenser. Däremot om gående eller cyklister väljer kollektivtrafiken är det inte säkert att det medför någon samhällsekonomisk vinst.

## 15.9 Övrigt

Enligt min bedömning har förslagen inte någon inverkan på de övriga förhållanden som jag ska beakta enligt kommittéförordningen (1998:1474).

# 16 Författningskommentar

## 16.1 Förslaget till kollektivtrafiklag

### 1 kap. Inledande bestämmelser och definitioner

#### 1 §

I paragrafen finns en uppräkningslista av lagens olika kapitel.

#### 2 §

I paragrafen erinras om de lagar som, i förhållande till den föreslagna kollektivtrafiklagen, innehåller närliggande bestämmelser.

#### 3 §

I paragrafen definieras vissa begrepp som används i lagen.

*Infrastruktur för kollektivtrafik:* Definitionen av infrastruktur för kollektivtrafik omfattar platser där resenärer kan stiga av och på eller byta mellan färdmedel samt uppställningsplatser för bussar. Uppräkningen är inte uttömmande utan samhällsutvecklingen kan medföra en utökning av begreppet. Med denna definition avses inte väg, järnväg och farled. Inte heller informations-, betalnings- och bokningssystem innefattas i denna definition.

*Kollektivtrafik:* Denna definition ska inte ses som en allmän definition av begreppet kollektivtrafik utan som en definition av vad som i kollektivtrafiklagen avses med begreppet.

*Kollektivtrafikansvarig myndighet:* Ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet eller ett landsting kan vara kollektivtrafikansvarig myndighet, utom på Gotland där kommunen har givits landstingets ansvar. Gotlands kommun har även status som samverkansorgan. De regionala självstyrelse-

organen som bland annat har övertagit landstingets uppgifter är kollektivtrafikansvarig myndighet inom sitt område.

*Kollektivtrafikföretag och allmän trafikplikt:* Förslaget överensstämmer i huvudsak med definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

*Linje:* Mina överväganden finns i avsnitt 9.4.2. Definitionen omfattar ett upptagningsområde, det område som linjen är tänkt att försörja, samt ett stoppmönster, det vill säga på vilket sätt fordonet stannar.

*Linjetrafik:* Definitionen motsvarar definitionen i 1 kap. 3 § yrkestrafiklagen (1998:490) med den skillnaden att definitionen förutom buss även omfattar båt, spårväg, taxi tunnelbana och tåg.

*Ensamrätt och avtal om allmän trafik:* Definitionerna korresponderar i huvudsak med definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

*Avtal om trafik:* Definitionen omfattar avtal om samordnad anropsstyrd trafik för särskilda grupper. Denna definition motsvarar avtal gällande det som ibland kallas särskild kollektivtrafik, till exempel färdtjänst.

*Tjänstekontrakt och tjänstekoncession:* Definitionerna motsvarar i huvudsak definitionerna i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

*Direkttilldelning och internt företag:* Förslagen överensstämmer med definitionerna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.

*Samordnad anropsstyrd trafik:* Definitionen omfattar trafik som är samordnad och anropsstyrd och som erbjuds allmänheten när den linjelagda kollektivtrafiken inte kan erbjuda tillräcklig tillgänglighet. Med tillgänglighet avses både tidsmässig och fysisk tillgänglighet på fordonen. Definitionen omfattar den så kallade särskilda kollektivtrafiken, det vill säga färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Definitionen omfattar även andra former av anropsstyrd trafik exempelvis kompletteringstrafik eller trafik till glesbygd som kan vara anropsstyrd.



## 2 kap. Ansvar för kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna

### 1 §

Mina överväganden finns i avsnitt 12.4.1. Genom paragrafen ges en kollektivtrafikansvarig myndighet ansvar för kollektivtrafiken på lokal och regional nivå. Kollektivtrafiken ska bedrivas till förmån för länet och medlemmarna i kommunerna i länet. Enligt paragrafen kan därför även den kollektivtrafikansvariga myndigheten ansvara för kollektivtrafik som sträcker sig utanför länet om syftet är att transportera kommunernas medlemmar. Ansvaret kan även omfatta transporter till och från till exempel turistattraktioner i länet där merparten av resenärerna vanligtvis utgörs av personer som inte bor i länet.

Av andra stycket i paragrafen framgår att landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. I paragrafen erinras om att detta samverkansorgan även ska inneha de uppgifter som framgår av nämnda lag. Dessa uppgifter är att:

1. utarbeta program för länets utveckling som kommuner och landsting avser att genomföra i samarbete med andra parter,
2. samordna utvecklingsinsatser i länet för genomförande av programmet,
3. besluta om användningen av vissa statliga medel för regional utveckling enligt vad som närmare föreskrivs av regeringen,
4. besluta om prioritering bland åtgärder avseende infrastruktur m.m. vid upprättande av länsplaner för regional infrastruktur,
5. ta emot och bereda ansökningar om bidrag från EG:s strukturfonder avseende mål 1 och mål 2,
6. följa upp åtgärder och effekter av utvecklingsarbetet i länet,
7. lämna en årlig redovisning avseende åtgärder och effekter till regeringen.

Erinran om att samverkansorganet har dessa uppgifter har intagits i lagen för att förtydliga och understryka vikten av att detta organ, förutom ansvaret för kollektivtrafiken, har ansvaret för den regionala utvecklingen.

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig

myndighet ska landstingen i varje län ha detta ansvar. I Gotlands län finns inget landsting och Gotlands kommun ska därför vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Om en kommun eller ett landsting inte längre vill organisera kollektivtrafiken genom ett samverkansorgan ska landstinget respektive Gotlands kommun vara kollektivtrafikansvarig myndighet. I Stockholms län är landstinget i dag ansvarigt för kollektivtrafiken. Vill Stockholms län organisera kollektivtrafiken i ett samverkansorgan är det möjligt. Finansieringsfrågan kan dock kräva en särskild lösning.

I paragrafens fjärde stycke tydliggörs att den kollektivtrafikansvariga myndigheten har ansvar för all kollektivtrafik, det vill säga även samordnad anropsstyrd trafik i form av bland annat färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Ansvaret omfattar att pröva ansökningar om och anordna färdtjänst och sjukresor. I dag har det offentliga inget ansvar för att anordna sjukresor. Vad avser skolskjuts och riksfärdtjänst har den kollektivtrafikansvariga myndigheten ansvar för att anordna skolskjuts och för att pröva om personer med ett stort och varaktigt funktionshinder ska beviljas riksfärdtjänst.

## 2 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 12.4.2. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska bestämma nivån på kollektivtrafikförsörjningen. Detta innebär att det är upp till varje kollektivtrafikansvarig myndighet att ta ställning till vilken kollektivtrafik de anser att det finns ett behov av i länet eller för kommuninvånarna. Nivån på kollektivtrafiken ska bestämmas med utgångspunkt i de vid varje tillfälle gällande transportpolitiska målen.

## 3 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.1.6. I paragrafen, som delvis motsvarar 2 § lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik, ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten ett ansvar för att se till att kollektivtrafiken tillgänglighetsanpassas. Paragrafen är emellertid inte enbart riktad mot resenärer med funktionsnedsättning utan den gäller även exempelvis för barn, personer med barnvagn och äldre. Paragrafen är en allmän bestämmelse och innebär

att den kollektivtrafikansvariga myndigheten i alla frågor som rör kollektivtrafiken ska verka för att den anpassas för alla resenärsgupper. Ett exempel på detta är att den nödvändiga infrastruktur (se nedan 2 kap. 4 §) som den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska tillförsäkra måste vara tillgänglighetsanpassad. Denna allmänna bestämmelse kompletteras med mer specifika bestämmelser i fråga om tillgänglighetsanpassning. En sådan bestämmelse är 4 kap. 8 § enligt vilken den kollektivtrafikansvariga myndigheten i trafikförklaringen kan ställa krav på kollektivtrafikföretagen i fråga om tillgänglighetsanpassning av fordon. Ytterligare en sådan bestämmelse är det krav som i 4 kap. 13 § ställs på att kollektivtrafikföretaget ska stanna för på- och avstigning på en fullt tillgänglig bytespunkt för alla resenärer samt 4 kap. 7 § enligt vilken myndigheten i trafikförklaringen ska definiera vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Det är inte bara den kollektivtrafikansvariga myndigheten som har ett ansvar för att se till att kollektivtrafiken tillgänglighetsanpassas. Även kollektivtrafikföretagen har ett sådant ansvar. Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EEG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer har järnvägsföretagen ett ansvar för att skydda och ge assistans till personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet vid tågresa.

#### 4 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.1.5. I paragrafen ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten ett ansvar att tillförsäkra nödvändig infrastruktur för kollektivtrafik inom länet. Med infrastruktur för kollektivtrafik avses platser där resenärer kan stiga av och på eller byta mellan färdmedel samt uppställningsplatser för bussar. Av paragrafen framgår att myndigheten också har ett ansvar för utrustning där information kan visas, som exempelvis en digital skärm eller skylt. Nödvändig infrastruktur är infrastruktur som behövs för att en resenär ska kunna göra en hel resa eller som behövs för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för alla resenärer. Utgångspunkten är att det i första hand är marknaden som tillhandahåller infrastruktur. Denna infrastruktur finansieras genom avgifter. För det fall marknaden inte kan tillhandahålla nödvändig infrastruktur ska den kollektivtrafikansvariga myndig-

heten enligt paragrafen se till att denna kommer till stånd. I de fall behovet inte är tillgodosett genom annan offentlig eller privat aktör ska myndigheten tillhandahålla denna infrastruktur. Det kan innebära att myndigheten investerar i nya eller utbyggda bytespunkter. Eventuell drift av en större bytespunkt kan utföras i egen regi eller på entreprenad.

Den nödvändiga infrastrukturen ska enligt andra stycket upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor.

I paragrafens tredje stycke ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten en möjlighet att vid kapacitetsbrist begränsa tillträdet till infrastrukturen. Det anges vidare att företräde ska ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om förfarandet vid kapacitetsbrist.

### 5 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 11.6.8. Det är upp till den kollektivtrafikansvariga myndigheten att avgöra behovet av beställning samt samordning av anropsstyrd trafik. Om den kollektivtrafikansvariga myndigheten anser att länet har ett behov av en sådan funktion får myndigheten antingen driva den i egen regi eller lägga ut den på entreprenad. Denna uppgift kan innefatta moment av myndighetsutövning. I paragrafen ges därför stöd i lag för att överlåta uppgiften att beställa och samordna anropsstyrd trafik till en enskild individ eller en juridisk person.

### 6 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.1.9. Enligt paragrafen ska den kollektivtrafikansvariga myndigheten ta fram principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas av kommuner, Vägverket och Banverket vid den fysiska planeringen. I principerna ska krav på utformningen av väg- och gatumiljöer i glesbygd, landsbygd och tätort anges. Kraven ska främja en ändamålsenlig tillgänglighet och en god trafikförsörjning. Kriterier som visar krav på exploateringsgrad ska anges. Det är upp till den kollektivtrafikansvariga myndigheten att bestämma hur dessa principer ska uppdateras, revideras

och offentliggöras. I paragrafens andra stycke har intagits en hänvisning till plan- och bygglagen (1987:10).

### 7 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 12.5. Paragrafen avser att möjliggöra för en väghållare att vid kapacitetsbrist kunna begränsa kollektivtrafik. Genom att paragrafen endast rör gata och allmän väg är det endast statliga och kommunala väghållare som berörs av bestämmelsen. En kapacitetsbrist situation väntas främst kunna uppstå i ett begränsat område i tätorter. I paragrafens andra stycke anges att företräde ska ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken. Paragrafen innebär ett bemyndigande till väghållare i form av stat och kommun att beskriva vilka principer som ligger till grund för bedömningen.

## 3 kap. Nationellt ansvar för kollektivtrafik

### 1 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.4. Paragrafen innehåller en bestämmelse om att regeringen ska utpeka en myndighet som ska ansvara för vissa nationella uppgifter avseende kollektivtrafiken.

### 2 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 13.4.6.–13.4.8. Paragrafen innebär ett bemyndigande att meddela föreskrifter om normer och standarder för driftskompatibla informations-, betal- och bokningssystem. Dessa standarder måste uppfyllas av kollektivtrafikföretagen för att de ska få finnas på den lokala och regionala kollektivtrafikmarknaden.

## 4 kap. Marknadstillträde till kollektivtrafiken inom länet

### 1 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.2. I paragrafens första stycke anges att bestämmelserna i kapitlet gäller för buss, båt, spårväg,

taxi, tunnelbana och tåg. I paragrafens andra stycke anges att det är upp till den kollektivtrafikansvariga myndigheten att avgöra om myndigheten vill att spårväg och tunnelbana ska omfattas av bestämmelserna i kap. 4 eller inte. För det fall den kollektivtrafikansvariga myndigheten väljer att inte göra ett sådant undantag ska bestämmelserna i 5–7 kap. järnvägslagen (2004:519) om rätt att utföra och organisera trafik, tilldelning av infrastrukturkapacitet samt avgifter tillämpas på spårväg och tunnelbana.

## 2 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.1. I paragrafens första stycke anges att avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekoncessioner ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i detta kapitel och i enlighet med de bestämmelser som fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 samt i enlighet med 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). I 4 kap. 35 § anges i vilka fall ett avtal om allmän trafik ska tilldelas i form av en tjänstekoncession och i vilka fall avtal om allmän trafik och avtal om trafik kan tilldelas i form av ett tjänstekontrakt.

## 3 §

I paragrafen erinras om att avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekontrakt ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

## 4 §

I paragrafen erinras om att avtal om trafik ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1091) om offentlig upphandling. Ett avtal om trafik rör samordnad anropsstyrd kollektivtrafik för särskilda grupper. Enligt 1 kap. 8 § lagen (2007:1092) om upp-

handling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster omfattas verksamhet av denna lag om den består av tillhandahållande eller drift av publika nät i form av transporter med järnväg, automatiserade system, spårväg, tunnelbana, buss, trådbuss eller linbana. Med ett publikt nät avses ett nät vars syfte är att tillhandahålla allmänheten transporter. Ett nät för transporttjänster ska anses finnas om tjänsten tillhandahålls enligt villkor som fastställts av en behörig myndighet och som avser linjesträckning, tillgänglig transportkapacitet, turtäthet och liknande förhållanden. I de fall en myndighet upphandlar trafik som inte kan anses ingå i ett publikt nät ska lagen om offentlig upphandling tillämpas. Eftersom ett avtal om trafik ingås avseende trafik som inte är öppet för allmänheten och inte ingår i ett publikt nät ska lagen om offentlig upphandling tillämpas på denna typ av avtal.

## 5 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.2. och i avsnitt 9.5.4–9.5.5. Paragrafen innehåller ett antal förbud för den kollektivtrafikansvariga myndigheten. I art. 5 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70<sup>1</sup> anges att den behöriga lokala myndigheten, om det inte är förbjudet i nationell lagstiftning, får anordna linjetrafik i egen regi, direkttilldela avtal om allmän trafik till ett intern företag, direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde och direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten fråntas genom denna bestämmelse dessa möjligheter. Med direkttilldelning avses tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande. Ett internt företag är en i rättsligt hänseende fristående enhet som den kollektivtrafikansvariga myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar. Med avtal om allmän trafik av mindre värde avses 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.

---

<sup>1</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

## 6 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.1. Trafikförklaringen är ett dokument i vilket den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska förklara behovet av kollektivtrafik i länet. Om syftet är att transportera länets invånare kan trafikförklaringen även innehålla länsgränsöverskridande trafik. Trafikförklaringen ska även innehålla linjelagd särskild kollektivtrafik och skolskjuts. Om den kollektivtrafikansvariga myndigheten valt att använda ett förfarande som innebär ökad konkurrens om de anropsstyrda kollektivtrafikresorna ska även behovet av anropsstyrd trafik definieras i trafikförklaringen (se avsnitt 9.6). Eventuella mål gällande taxiförsörjning för enskilt bruk ska tas upp i trafikförklaringen. Av intresse i sammanhanget är att 3 § lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik angav att trafikhuvudmannen skulle ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredställande taxiförsörjning.

Trafikförklaringen används sedan som ett underlag för att ta reda på vilken trafik som kollektivtrafikföretagen kan upprätthålla på kommersiella villkor. Enligt andra stycket börjar processen med att de kollektivtrafikansvariga myndigheterna först upprättar ett förslag till trafikförklaring. För att kunna anpassa kollektivtrafiken till resenärernas behov ska myndigheten sedan föra en dialog med resenärer och andra berörda parter. Med berörda parter avses bland annat, resenärsorganisationer, boende i olika bostadsområden, vårdinrättningar och arbetsgivare i länet. För det fall landstinget ensamt ansvarar för kollektivtrafiken ska särskild vikt läggas vid en dialog med kommunerna i länet. Trafikförklaringen ska efter dialogen utvärderas och fastställas. Med att i paragrafen ange ”en årlig trafikförklaring” menas att trafikförklaringen ska ses över en gång per år genom att myndigheten ska uppdatera och revidera förklaringen. Målen för trafikförsörjningen bör dock vara långsiktiga. Målen kan exempelvis behöva ändras om större förändringar i regionen gjorts som till exempel nybyggda bostadsområden. Alltför frekventa ändringar skapar en osäkerhet för kollektivtrafikföretagen på den kommersiella marknaden.



## 7 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.1.3–13.1.4. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten har ett ansvar för samordning av trafik. Myndigheten ska i trafikförklaringen definiera vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Det åligger den kollektivtrafikansvariga myndigheten att avgöra hur många och vilka punkter som ska ha full tillgänglighet och vad som ska innefattas i denna tillgänglighet. I paragrafen anges även att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska definiera vid vilka bytespunkter kollektivtrafikföretagen ska samordna anslutningar. Detta krav innebär inte att myndigheten ska ställa detaljerade krav på samordnade anslutningar, exempelvis minsta bytestid för anslutning eller inväntningstid. Istället ska kollektivtrafikföretagen själva ansvara för samordningen.

## 8 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.1. I bestämmelsen anges vilka krav som den kollektivtrafikansvariga myndigheten får ställa i trafikförklaringen. Dessa krav utgörs av de särskilda krav som anges i 13 § och de krav som meddelats med stöd av 14 § samt krav på miljö och tillgänglighetsanpassning. I bestämmelsen anges vidare att den kollektivtrafikansvariga myndigheten inte själv får utforma de krav som ställs i fråga om miljö och tillgänglighetsanpassning. Dessa krav ska istället finnas angivna i författning eller i myndigheters föreskrift som utfärdats efter bemyndigande från regeringen. Det kan exempelvis vara så att det i en föreskrift finns olika nivåer på miljökrav och den kollektivtrafikansvariga myndigheten kan välja mellan vilken av dessa nivåer som ska tillämpas på trafiken. Denna bestämmelse föreslås bland annat att för att få mer enhetliga krav i hela landet.

## 9 §

Paragrafen ger regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer möjlighet att meddela föreskrifter om vad en trafikförklaring ska innehålla.

*10 §*

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.2. Anmälan ska ges in till den kollektivtrafikansvariga myndighet som är ansvarig för det län som trafiken ska betjäna. Om trafiken omfattar flera län räcker det med att företaget lämnar anmälan om all trafik till en av de berörda kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Med kommersiellt avses att kollektivtrafikföretaget inte erhåller någon form av ersättning eller ensamrätt för den anmäla trafiken. Förfarandet kan antingen vara knutet till trafikförklaringen eller så kan det vara ett löpande förfarande där kollektivtrafikföretagen när som helst under året lämnar in en anmälan. I paragrafen ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om inom vilken tid anmälningar om kommersiell trafik ska inges till den kollektivtrafikansvariga myndigheten. I förslaget till kollektivtrafikförordning har olika tidsgränser satts beroende på om en anmälan inges i anslutning till trafikförklaringen eller löpande under året.

*11 §*

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.2. I paragrafen anges att av anmälan ska framgå den tänkta frekvens som kollektivtrafikföretaget kommer att bedriva trafik enligt. Med frekvens menas turtäthet, det vill säga hur ofta turerna går samt hur turerna är fördelade över dygnet, veckan och året.

*12 §*

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.2. Kollektivtrafikföretaget kan antingen ange att anmälan ska gälla tills vidare eller att den ska avse viss tid. Om inget anges i anmälan ska den antas gälla tills vidare. Genom anmälan förbinder sig ett kollektivtrafikföretag att köra den trafik som angetts i anmälan. En anmälan som avser en viss tid måste minst avse tre månaders trafik eftersom företaget annars kan komma undan kravet på tre månaders uppsägningstid.

I paragrafens andra stycke anges att ett kollektivtrafikföretag inte är bunden av en anmälan om infrastrukturförvaltares beslut innebär att företaget inte kan bedriva den anmälda trafiken. Ett kollektivtrafikföretag är tvunget att skicka in en anmälan om kommersiell trafik till den kollektivtrafikansvariga myndigheten

innan de lämnar in en ansökan om infrastrukturkapacitet till infrastrukturförvaltaren. Om infrastrukturförvaltaren inte beviljar kollektivtrafikföretagets ansökan om kapacitet kan företaget inte bedriva den anmälda trafiken eftersom den inte får tillgång till infrastrukturen. Ett kollektivtrafikföretag blir i en sådan situation enligt mitt förslag inte bundna av sin anmälan om kommersiell trafik.

I paragrafens tredje stycke anges att ett kollektivtrafikföretaget även genom anmälan förbinder sig att uppfylla de särskilda krav som anges i 13 § och de krav som meddelats med stöd av 14 § samt kraven enligt 8 §. I paragrafens fjärde stycke ges en kollektivtrafikansvarig myndighet en skyldighet att sända vidare en anmälan som berör mer än en kollektivtrafikansvarig till de andra kollektivtrafikansvariga myndigheterna som berörs av anmälan.

### 13 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.4. Enligt paragrafen måste alla kollektivtrafikföretag uppfylla respektive trafikslags grundläggande krav för att få bedriva kollektivtrafik i länet. Med respektive trafikslags grundläggande krav avses för buss- och taxitrafik ett trafiktillstånd, för järnvägstrafik en licens, ett säkerhetsintyg eller ett särskilt tillstånd, för trafik med tunnelbana och spårväg ett tillstånd till sådan trafik samt för sjöfart olika typer av certifikat beroende på fartyg, typ av trafik och område där trafiken bedrivs.

Kollektivtrafikföretagen måste vidare stanna för på- och avstigning på minst en utpekad fullt tillgänglig bytespunkt för alla resenärer. Detta krav innebär exempelvis att om en långvägabuss avser stanna i Uppsala så måste bussen i Uppsala stanna på en fullt tillgänglig bytespunkt. Bussen får inte, som förekommer i dag, stanna på ett annat ställe eller i närheten av en sådan bytespunkt. Bestämmelsen innebär inte att bussen måste stanna i Uppsala om bussen enligt tidtabellen inte stannar i staden.

Företagen ska även ansluta sig till ett öppet och samordnat informations-, betal- och bokningssystem.

Kravet på att delta i ett samarbete för att hantera störningar i trafiken innebär att kollektivtrafikföretagen exempelvis kan ansluta sig till en ledningscentral som leder om trafiken eller ordnar ersättningstrafik vid störningar i trafiken. Det är upp till kollektivtrafikföretaget att välja formerna för detta samarbete.

Kollektivtrafikföretagen får endast stanna vid platser som är särskilt anordnade för att ta upp och lämna av resenärer. I dag finns inget sådant krav utan det enda krav som ställs är att kollektivtrafikföretaget måste stanna på ett trafiksäkert sätt. Kollektivtrafikföretaget ska även uppfylla vissa i kollektivtrafikförordningen meddelade krav gällande ändringar av tidtabell.

#### 14 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.4. I paragrafen ges ett bemyndigande att meddela föreskrifter om ytterligare krav som kollektivtrafikföretagen måste uppfylla för att få bedriva kollektivtrafik inom länet.

#### 15 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.4. I paragrafen anges att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska utöva tillsyn över att kollektivtrafikföretagen uppfyller kraven i 13 § 2–6 p. och de krav som meddelats med stöd av 14 § samt kraven i 8 §. Ansvar för tillsynen omfattar därmed inte respektive trafikslags grundläggande krav. Denna tillsyn utövas istället av Transportstyrelsen.

#### 16 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.4. I paragrafen ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten en möjlighet att vid vite förelägga att ett kollektivtrafikföretag ska uppfylla kraven i 13 § 2–6 p. och krav meddelade med stöd av 14 § samt kraven i 8 §. Möjligheten till att förelägga vid vite omfattar således inte respektive trafikslags grundläggande krav. Vitets storlek ska enligt andra stycket sättas i relation till kollektivtrafikföretagets årliga omsättning och utgångspunkten är att det ska antas kunna förmå företaget att följa föreläggandet. I paragrafens tredje stycke erinras om att det finns bestämmelser om utdömande av viten i lagen (1985:206) om viten.

## 17 §

Mina överväganden finns i avsnitt 9.4.5. Paragrafen innebär i vissa fall ett tvång att upplåta privat infrastruktur. För det fall ägaren är tvungen att upplåta infrastrukturen ska det ske på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Med infrastruktur för kollektivtrafik avses bland annat platser där resenärer kan stiga av och på eller byta mellan färdmedel samt uppställningsplatser för bussar. Med privata infrastruktur avses i denna paragraf även system för bokning av biljetter. Väg, järnväg eller farled innefattas inte i denna definition.

I paragrafens andra stycke anges att en upplåtare som innehar en dominerande ställning på marknaden endast får ta ut ett kostnadsorienterat pris av kollektivtrafikföretaget. Vid bedömning av vad som utgör en dominerande ställning ska samma kriterier som vid en bedömning enligt konkurrenslagen (2008:579) användas. Med kostnadsorienterat pris avses ett pris som täcker kostnaderna samt ger en rimlig vinst.

Enligt paragrafens tredje stycke får upplåtare vid kapacitetsbrist begränsa trafiken på privat infrastruktur. Vid en begränsning ska företräde ges till den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken.

I fjärde stycket ges ett bemyndigande till regeringen eller efter regeringens bemyndigande den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att meddela föreskrifter om vilken metod som ska tillämpas vid beräkning av kostnadsorienterat pris och vilka faktorer som ska ligga till grund för beräkningen, kriterier för vad som avses med den mest samhällsekonomiskt lönsamma trafiken samt förfarandet vid kapacitetsbrist på privat infrastruktur.

## 18 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.3. Paragrafen behandlar den kollektivtrafikansvariga myndighetens ställningstagande till den anmälda trafiken. Myndigheten ska utgå ifrån samtliga kollektivtrafikföretags anmälda trafik på en viss linje då den tar ställning till om trafiken är tillräcklig. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska göra bedömningen om trafiken är tillräcklig i förhållande till det i trafikförklaringen uttryckta behovet av trafik. I paragrafens andra stycke ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten en möjlighet att ta in linjen där den anmälda trafiken inte bedömts

vara tillräcklig från den kommersiella trafiken och låta trafiken omfattas av allmän trafikplikt. Se vidare i 21 § enligt vilken en kollektivtrafikansvarig myndighet måste göra en proportionalitetsbedömning när den låter en linje omfattas av allmän trafikplikt.

Myndigheten ska även i ställningstagandet beakta förekomsten av eventuella ensamrätter. Om den anmälda trafiken skadar en ensamrätt ska trafiken inte tillåtas.

Enligt paragrafens fjärde stycke får kollektivtrafikföretagen inte börja bedriva den anmälda trafiken förrän den kollektivtrafikansvariga myndigheten har tagit ställning till anmälningarna och bedömt trafiken som tillräcklig eller att den inte skadar en ensamrätt.

### 19 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.6. I paragrafen ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten till uppgift att i en årlig trafikplan fastställa behovet av kompletterande trafik. I paragrafen anges att med kompletterande trafik avses trafik som kollektivtrafikföretagen inte kommersiellt klarar av att upprätthålla. Även länsgränsöverskridande trafik som behövs för att transportera länets invånare samt linjelagd anropsstyrd trafik och skolskjuts ska upptas i trafikplanen. Bedömningen av ett behov av kompletterande trafik ska göras utifrån de trafikmål som angetts i trafikförklaringen. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska införa allmän trafikplikt på denna kompletterande trafik. Alla kollektivtrafikföretag som uppfyller kraven för allmän trafikplikt får bedriva denna trafik. Dessa företag måste dessutom uppfylla de särskilda krav som ställs i 13 § och som meddelats med stöd av 14 § samt kraven i 8 §.

I paragrafens tredje stycke anges att den kollektivtrafikansvariga myndigheten i trafikplikten endast får ställa krav på trafikens frekvens, högsta tillåtna pris samt krav på att ett kollektivtrafikföretag ska inneha ett kvalitetssystem. Med frekvens menas turtäthet, men även hur turerna är fördelade över dygnet, veckan och året. Företagen ska själva utarbeta kvalitetssystemet genom att bland annat sätta upp de mål för verksamheten som behövs från kvalitetssynpunkt. Av systemet ska även framgå hur företagen hanterar klagomål, hur egenuppföljningen görs, kundbemötande, serviceåtaganden, med mera. Innehållet i kvalitetssystemet ska

redovisas i det anbud som företagen lämnar till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

#### 20 §

Paragrafen ger ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om vad en trafikplan ska innehålla.

#### 21 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.6. Paragrafen behandlar den proportionalitetsbedömning som den kollektivtrafikansvariga myndigheten måste göra vid ett konkurrensbegränsanden ingripande. Denna proportionalitetsbedömning ska även göras i förhållande till andra trafikslags kommersiella trafik, det vill säga avseende väg, järnväg, sjöfart och luftfart.

#### 22 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.6. I paragrafen ges kollektivtrafikföretag en möjlighet att överklaga en kollektivtrafikansvarig myndighets beslut att införa allmän trafikplikt och ge ersättning eller ensamrätter hos allmän förvaltningsdomstol. Det erinras i paragrafen om att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

#### 23 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.7. I paragrafens andra stycke anges att den kollektivtrafikansvariga myndigheten inte får ställa krav på att kollektivtrafikföretagen ska lämna ett gemensamt anbud på flera linjer. Denna bestämmelse förhindrar emellertid inte kollektivtrafikföretagen från att lämna sådana anbud till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## 24 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.6. I paragrafen anges att när tidsfrister för att komma in med anbud bestäms av myndigheten ska särskild hänsyn tas till hur lång tid som kollektivtrafikföretagen kan antas behöva för att utarbeta anbuden. Det framgår vidare att tidsfristen för att komma in med anbud emellertid ska vara minst 52 dagar från den dag då det offentliga anbudet offentliggjordes.

## 25 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.6. Det offentliga anbudsunderlaget ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning. Lämpligast gör detta samtidigt som att trafikplanen offentliggörs eftersom trafikplanen ändå måste fogas till anbudsunderlaget.

## 26 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.6. I paragrafen ges ett bemyndigande att meddela ytterligare föreskrifter om anbuds-förfarandet.

## 27 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.8. Paragrafen anger att kollektivtrafikföretagen, inom den tid som anges i det offentliga anbudsunderlaget, ska lämna in anbud till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## 28 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.8. I paragrafen anges att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten vid en prövning av anbuden får välja om myndigheten antingen vill anta det anbud som är det ekonomiskt mest fördelaktiga för myndigheten, eller det anbud som innehåller det lägsta priset. Alternativet att anta det ekonomiskt mest fördelaktiga anbudet föreligger då myndigheten i



trafikplikten ställt krav på att kollektivtrafikföretagen ska ha ett kvalitetssystem. Myndigheten ska vid denna bedömning ta hänsyn både till pris och den kvalitet som företaget i anbudet angett att det kommer att leva upp till.

I paragrafens tredje stycke finns bestämmelser om att den kollektivtrafikansvariga myndigheten snarast möjligt skriftligen ska underrätta de anbudsgivande kollektivtrafikföretagen om beslutet om vilket anbud som ska antas och om skälen för beslutet. En yttersta tidsgräns om 15 dagar från det att en skriftlig begäran kom in har satts för att skälen för beslutet ska lämnas.

### 29 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.7. I paragrafen anges att anmälnings- och anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Det framgår vidare att principerna om proportionalitet ska iakttas vid förfarandena.

### 30 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.8. Paragrafen motsvarar delvis 9 kap. 1 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

### 31 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.8. Paragrafen motsvarar 9 kap. 6 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

### 32 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.8. Paragrafen motsvarar i stort 9 kap. 7 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

## 33 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.8. Paragrafen motsvarar i stort 9 kap. 8 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

## 34 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.8. Paragrafen motsvarar i stort 9 kap. 11 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

## 35 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.1. I paragrafen anges att den kollektivtrafikansvariga myndigheten som huvudregel ska ingå avtal om allmän trafik i form av tjänstekoncessioner. I paragrafens andra stycke anges emellertid att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan i vissa situationer välja att ingå avtal om allmän trafik i form av tjänstekontrakt eller tjänstekoncessioner. En sådan situation är när det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktsflödet, eller står för en liten del av finansieringen – till exempel i glesbygd. Vidare kan en sådan situation uppstå när transporten är anropsstyrd. Slutligen ger paragrafen en möjlighet att välja i vilken form avtalet ska tilldelas när det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika linjer – som i stads- och tätortstrafik.

## 36 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.10. Paragrafen motsvarar i stort 16 kap. 1 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

### 37 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.10. Paragrafen motsvarar i stort 16 kap. 2 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

### 38 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.10. Paragrafen motsvarar i stort 16 kap. 4 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

### 39 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.10. Paragrafens första stycke motsvarar i stort 16 kap. 6 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

I paragrafens andra stycke behandlas en situation då annan myndighet än den kollektivtrafikansvariga myndigheten har inlett ett anbudsförfarande för kompletterande trafik. I sådant fall ska denna myndighet ersätta uppkommen skada för berörda kollektivtrafikföretag och kollektivtrafikmyndigheter.

### 40 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.10. Paragrafen motsvarar i stort 16 kap. 8 § lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

## 5 kap. Färdtjänst

### 1 §

Paragrafen motsvarar i stort 1 § lagen (1997:736) om färdtjänst. I paragrafen har ”särskilt anordnade transporter” bytts ut mot ”kollektivtrafik” för att tydliggöra att även färdtjänst är kollektivtrafik.

## 2 §

Mina överväganden finns i avsnitt 11.6. Paragrafen motsvarar delvis 3 § i lagen (1997:736) om färdtjänst. I dag ansvarar kommunen för färdtjänsten inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. I paragrafen anges att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ansvarar för färdtjänst avseende kommuninvånare i länet och det anges vidare att ansvaret omfattar färdtjänst inom länet. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndighetens skyldighet att anordna färdtjänst omfattar invånare i länet, i dennes hemkommun samt mellan denna kommun och andra kommuner.

## 3 §

Paragrafen motsvarar 6 § i lagen (1997:736) om färdtjänst med den förändringen att ansvaret för färdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## 4 §

Paragrafen motsvarar 7 § i lagen (1997:736) om färdtjänst.

## 5 §

Paragrafen motsvarar 8 § i lagen (1997:736) om färdtjänst.

## 6 §

Paragrafen motsvarar 9 § i lagen (1997:736) om färdtjänst.

## 7 §

Paragrafen motsvarar delvis 10–11 §§ i lagen (1997:736) om färdtjänst med den skillnaden att ansvaret för färdtjänsten övergått från kommunen till den kollektivtrafikansvariga myndigheten, samt att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten inte kan överlåta ansvaret till en trafik huvudman.

### 8 §

Paragrafen motsvarar 12 § i lagen (1997:736) om färdtjänst med den skillnaden att ansvaret för färdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 9 §

Paragrafen motsvarar 14 § i lagen (1997:736) om färdtjänst med den skillnaden att ansvaret för färdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 10 §

Paragrafen motsvarar 15 § i lagen (1997:736) om färdtjänst. Paragrafen tar exempelvis sikte på personer som är eller har varit verksamma inom beställnings- och samordningscentral för anropsstyrd trafik.

### 11 §

Paragrafen motsvarar 16 § i lagen (1997:736) om färdtjänst med den skillnaden att ansvaret för färdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## 6 kap. Riksfärdtjänst

### 1 §

Paragrafen motsvarar 1 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 2 §

Paragrafen motsvarar 4 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten, samt

att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten inte kan överlåta ansvaret till en trafikhuvudman.

### 3 §

Paragrafen motsvarar 5 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 4 §

Paragrafen motsvarar 6 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

### 5 §

Paragrafen motsvarar 7 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst.

### 6 §

Paragrafen motsvarar 8 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 7 §

Paragrafen motsvarar 9 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 8 §

Paragrafen motsvarar 11 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 9 §

Paragrafen motsvarar 12 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst. Paragrafen tar exempelvis sikte på personer som är eller har varit verksamma inom beställnings- och samordningscentral för anropsstyrd trafik.

### 10 §

Paragrafen motsvarar 13 § i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst med den skillnaden att ansvaret för riksfärdtjänsten övergått från kommunen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## 7 kap. Sjukresor

### 1 §

Mina överväganden finns i avsnitt 11.6.7. Paragrafen motsvarar i stort 1 § i lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor. En skillnad är att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten i paragrafen ges ett ansvar för att sörja för att det anordnas sjukresor med särskilt anpassade fordon. En annan skillnad är att sjukvårdshuvudman har bytts mot den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 2–4 §§

Paragraferna motsvarar 2–4 §§ i lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor med den skillnaden som framgår av kommentaren till 1 §.

## **Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser**

### Punkten 1

Av bestämmelsen framgår att kollektivtrafiklagen ska ersätta de i punkten nämnda lagarna den 1 januari 2012. I och med att lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik upphör att gälla ska trafikhuvudmännen avvecklas. Denna fråga behandlas i kap. 14.

### Punkten 2

Punkten har behandlats i kap. 14. Trafikhuvudmannen har fram till den 1 januari 2012 ansvaret för lokal och regional kollektivtrafik. I de fall en trafikhuvudman varit organiserad som ett aktiebolag kommer detta bolag att finnas kvar och förvalta ingångna avtal till dess att de löper ut. Aktiebolagen ägs av kommuner och landsting. Den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kommer att avtala med bolaget om hur avtalen ska förvaltas under övergångsperioden samt hur övriga uppgifter ska utföras. I de län där trafikhuvudmannens uppgifter hanterats i förvaltningsform kommer ansvaret i de flesta fall att ligga kvar i samma myndighet. För att förhindra oklarheter om vad aktiebolagen får göra anges i punkten att trafikhuvudmännen fram till den 1 januari 2012 får förlänga trafikavtal. Det anges vidare att trafikhuvudmannen dock längst får förlänga avtalen till den 31 december 2014. Denna bestämmelse är även tillämplig på de trafikhuvudmän som bedriver sin verksamhet i förvaltningsform. Bestämmelsen innebär inget förbud för den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten att efter den 1 januari 2012 förlänga avtal om en sådan möjlighet finns enligt avtalen.

### Punkten 3

Punkten har behandlats i kap. 14. I bestämmelsen anges att förbudet mot direkttilldelning av avtal om allmän trafik till ett internt företag inte tillämpas på avtal som ingåtts före lagens ikraftträdande. Detta undantag är av betydelse när den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten låter trafikhuvudmannen förvalta befintliga löpande avtal och hantera uppgifter som hör samman med avtalen som exempelvis trafikinformation, biljettförsäljning och resegarantier.

### Punkten 4

Punkten har behandlats i kap. 14. I bestämmelsen anges att den information om trafik som trafikhuvudmännen innehar ska övergå till den kollektivtrafikansvariga myndigheten senast vid tidpunkten för kollektivtrafiklagens ikraftträdande. Med information avses exempelvis information om antal resenärer på olika linjer och subventionsgrad. Informationen ska överlämnas för att kollektivtrafikföretagen från den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska kunna få den information som de behöver för att bedöma



marknadspotentialen och för att kunna lämna in anmälningar om kommersiell trafik.

#### Punkten 5

Genom regeln klargörs hur eventuella, kvarstående hänvisningar till föreskrifter som ersätts genom föreskrifter i den nya lagen ska tydas. Det finns nämligen anledning att räkna med att det kan bli svårt att i ett sammanhang se över alla de hänvisningar av detta slag som förekommer. Strävan bör dock givetvis vara att man under det vidare lagstiftningsarbetet ser över så många som möjligt av hänvisningarna och anpassar dem till den nya lagen innan den träder i kraft.

### **16.2 Förslag till ändring i sekretesslagen (1980:100)**

6 kap.

2 §

Mina övervägande finns i kap. 9.9. Paragrafen är ändrad. I paragrafen anges att sekretess även omfattar ett anmälnings- och anbuds-förfarande enligt kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

### **16.3 Förslag till ändring i skollagen (1985:1100)**

4 kap.

7 §

Mina överväganden finns i avsnitt 11.6. Paragrafen är ändrad. Enligt paragrafen ges den kollektivtrafikansvariga myndigheten ansvaret att tillhandahålla skolskjuts till elever som är berättigade härtill. Kommunerna har kvar resterande del av ansvaret enligt paragrafens tidigare lydelse. Kommunen ska exempelvis så som tidigare pröva om en elev i grundskolan ska beviljas kostnadsfri skolskjuts. I paragrafen har ett nytt stycke lagts till i vilket kommunerna ges en skyldighet att underrätta den kollektivtrafikansvariga myndigheten om behovet av skolskjuts.

## 16.4 Förslag till ändring i plan- och bygglagen (1987:10)

### 4 kap.

#### 1 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.1.9. Till paragrafen har lagts en fjärde punkt enligt vilken det av översiktsplanen ska framgå hur kommunen har beaktat den kollektivtrafikansvariga myndighetens principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas vid den fysiska planeringen.

#### 3 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.1.9. Paragrafen är ändrad. Enligt paragrafen ska kommunen även samråda med den kollektivtrafikansvariga myndigheten när förslag till översiktsplan eller förslag till ändring av planen upprättas.

#### 7 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.1.9. Paragrafen är ändrad. Enligt paragrafen ska ett exemplar av planförslaget med planbeskrivning och samrådsredogörelse, innan förslaget ställs ut, sändas även till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

### 5 kap.

#### 3 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.1.9. Till paragrafen har lagts en fjärde punkt enligt vilken detaljplanen ska redovisa hur kommunen har beaktat den kollektivtrafikansvariga myndighetens principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas vid den fysiska planeringen.

## 20 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.1.9. Paragrafen är ändrad. Enligt paragrafen ska kommunen även samråda med den kollektivtrafikansvariga myndigheten när program utarbetas och när förslag till detaljplan upprättas.

## 24 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.1.9. Paragrafen är ändrad. Enligt paragrafen ska kommunen, innan förslaget ställs ut, sända ett exemplar av förslaget med en planbeskrivning, en genomförandebeskrivning och samrådsredogörelsen även till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

## 30 §

Mina överväganden finns i avsnitt 13.1.9. Paragrafen är ändrad. Enligt paragrafen ska kommunen, senast dagen efter det att justeringen av protokollet med beslut om antagande av detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla, i brev sända ett meddelande om tillkännagivandet, ett protokollsutdrag med beslutet och en uppgift om vad den som vill överklaga beslutet måste göra även till den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten omfattas härigenom av sakägarkretsen som enligt 13 kap. 2 § plan- och bygglagen (1987:10) kan överklaga bland annat ett beslut att anta, ändra eller upphäva detaljplaner.

## **16.5 Förslag till ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)**

### **2 kap.**

#### **1 §**

Paragrafen är ändrad. I paragrafen anges som tidigare att yrkesmässig trafik endast får drivas av den som har trafiktillstånd. Mitt förslag om ett öppnare marknadstillträde innebär bland annat att

ansvaret för kollektivtrafiken inom länet övergår från trafikhuvudmannen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. Som en konsekvens av förslaget finns inte längre trafikhuvudmannen, som följaktligen inte kan ha möjlighet att driva linjetrafik eller anlita någon annan att utföra sådan trafik. I paragrafens andra stycke erinras om att det i kollektivtrafiklagen (20xx:xx) finns bestämmelser om marknadstillträde till kollektivtrafiken inom länet.

## 2 §

Paragrafen är ändrad. I paragrafen har borttagits bestämmelsen om att Transportstyrelsen prövar frågor om tillstånd till linjetrafik som berör flera län eftersom denna prövning inte längre behöver göras efter ikraftträdandet av kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

## 5 §

Mina överväganden finns i kap. 10. Paragrafen är ändrad på så sätt att ett ytterligare krav om goda säkerhetsförhållanden ställs på den som vill få ett trafiktillstånd.

Ett bemyndigande har i tredje stycket givits att meddela ytterligare föreskrifter om de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.

## 16–17 §§

Paragraferna är upphävda. En följd av mitt förslag är att kollektivtrafikföretag inte längre kan ansöka om och beviljas linjetrafiktillstånd. Mitt förslag innebär att marknadstillträdet för kollektivtrafikföretagen underlättas mot dagens bestämmelser. De föreslagna bestämmelserna om ett öppnare marknadstillträde finns i kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

## 16.6 Förslag till ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

### 2 kap.

#### 10 §

Mina överväganden finns i kap. 13. Paragrafen är ny. Enligt 2 kap. 1 § kollektivtrafiklagen (20xx:xx) ska landstinget vara ansvarig för kollektivtrafiken om inte landstinget och kommunerna i länet kommer överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Paragrafen möjliggör för kommuner att lämna ekonomiskt bidrag till kollektivtrafik som landstinget ansvarar för.

### 3 kap.

#### 3 §

Paragrafen är ändrad. I paragrafen har trafikhuvudman enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersatts av kollektivtrafikansvarig myndighet enligt kollektivtrafiklagen (200xx:xx) för att möjliggöra för kommunala aktiebolag att ingå ett avtal om att utföra lokal och regional linjetrafik med den som är ansvarig för kollektivtrafiken även efter att kollektivtrafiklagen (200xx:xx) har trätt i kraft. När det gäller linjetrafik hänvisas till definitionen i kollektivtrafiklagen (20xx:xx) som omfattar buss, båt, spårväg, taxi, tunnelbana och tåg. Detta innebär att även båt och taxi omfattas av paragrafen.

## 16.7 Förslaget till kollektivtrafikförordning

#### 1 §

Paragrafen är en allmän inledning i vilken det anges att det i denna förordning finns kompletterande bestämmelser till kollektivtrafiklagen (20xx:xx), samt att de benämningar som används i förordningen har samma betydelse som i den lagen.

## 2 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.1.10. Av paragrafen framgår att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten är behörig lokal myndighet när uppgifter ska fullgöras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.<sup>2</sup>

## 3 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 12.5. I paragrafen anges att en väghållare som vill begränsa trafiken vid kapacitetsbrist på väg ska kungöra att en sådan brist rådet på ett visst vägvsnitt. Väghållaren ansvarar för att ett förfarande för att fördela vägkapaciteten anordnas. Förfarandet ska vara öppet och transparent.

## 4 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.4.3. Enligt paragrafen ges den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik i uppgift att bygga upp och sprida kunskap, ge metodstöd och råd samt samla och sprida goda exempel till varje läns kollektivtrafikansvariga myndighet.

## 5 §

Paragrafen har behandlats i avsnitt 13.4.1. I paragrafen anges att den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik ska ansvara för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafiklagen. Det handlar om att följa upp vilken effekt lagen får för resenären, kollektivtrafikföretagen och samhället i stort. Det handlar även om en uppföljning av beviljandet av ensamrätter och dess effekter samt om en uppföljning av eventuella konkurrensbegränsande ”ska krav” i trafikförklaringen.

---

<sup>2</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1 (Celex 32007R1370).

## 6 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 13.4.2. Den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik ska enligt paragrafen ansvara för uppföljning av de lokala kollektivtrafikansvariga myndigheternas tolkning och operationalisering av de transportpolitiska målen. Ansvaret innebär även att följa upp och sammanställa utfallet. Eventuella avvikelser i förhållande till delmål och etappmål ska myndigheten rapportera till regeringen samt vid behov föreslå åtgärder.

## 7 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 13.4.6–13.4.8. Den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik ska enligt paragrafen utveckla ett samordnat informationssystem. Detta innebär att myndigheten ansvarar för samordningsfunktionen för information och ser till att information samlas på ett ställe. Myndigheten är vidare systemansvarig för vissa delar av informationssystemet men drift och förvaltning av denna portal kan läggas ut på extern part. Myndigheten äger även systemet och talar om hur information ska lämnas, exempelvis vad gäller störningar. Ett sådant informationssystem kan omfatta tidtabeller, linjekartor samt hur biljetter kan köpas. Av systemet ska också framgå tillgänglighet i fordon och infrastruktur för exempelvis funktionshindrade samt hur ledsagning bokas eller om ledsagning finns tillgängligt utan bokning vissa tider. Informationssystemet omfattar vidare störningsinformation och realtidsinformation vid hållplatser och bytespunkter.

## 8 §

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.11. Den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik ska offentliggöra samtliga kollektivtrafikansvariga myndigheters rapporter om den allmänna trafikplikten vid en gemensam tidpunkt.

*9 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.4.1 och 9.5.6. Enligt paragrafen ska den myndighet som har ett nationellt ansvar för kollektivtrafik ansvara för att offentliggöra samtliga lokala kollektivtrafikansvariga myndigheters trafikförklaringar och trafikplanerna vid i paragrafen angivna tider. Detta ska ske i Europeiska unionens officiella tidning. Om informationen ändras ska myndigheten snarast möjligt offentliggöra förändringen i Europeiska unionens officiella tidning.

*10 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.4.1. Av paragrafen framgår vilka uppgifter som ska framgå av trafikförklaringen.

*11 §*

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.2. I paragrafen anges inom vilken tid kollektivtrafikföretagen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje i anslutning till förfarandet med trafikförklaring.

*12 §*

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.4.2. Av paragrafen framgår inom vilken tid kollektivtrafikföretagen till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten löpande under året ska anmäla om de kommersiellt vill trafikera en linje.

*13 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.4.4. I paragrafen anges ett särskilt krav för att få bedriva kollektivtrafik inom länet.



*14 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.4.4. I paragrafen anges att kollektivtrafikföretag avseende den trafik de avser att bedriva eller bedriver kommersiellt ska anmäla att trafiken upphör senast tre månader innan trafiken avslutas. Detta gäller inte om den anmälda trafiken är tidsbegränsad enligt 12 § kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

*15 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.5.6. Av paragrafen framgår vilka uppgifter som ska framgå av trafikplanen.

*16 §*

Paragrafen har behandlats i avsnitt 9.5.7. I paragrafen finns vissa krav på anbudsförfarandet angivna. Det är endast priset och kvalitén på trafiken som kan användas som utvärderingskriterium.

*17 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 9.4.4. Bestämmelsen är synkroniserad med de bestämmelser om tidtabellsbyte som framgår av järnvägsförordningen (2004: 526).

*18 §*

Paragrafen behandlas i avsnitt 13.1.7. den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska verka för samordning av biljettpriser. Detta innebär att myndigheten ska underlätta införandet av prissamordning i geografiska områden där det bedöms vara motiverat. Samordningsansvaret innebär att erbjuda former för samverkan i syfte att utforma prissystem, rabatter, periodkort och liknande på ett sådant sätt att resenärerna inte drabbas av oklara gränssnitt och giltighet för sina färdbevis. Prissamordningen mellan olika kollektivtrafikföretag är emellertid frivillig.

## **16.8 Förslag till ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)**

### **2 kap.**

#### *2–3 och 11 §§*

Paragraferna ska upphöra att gälla. De reglerar förfarandet kring ett linjetrafiktillstånd som genom ikraftträdandet av kollektivtrafiklagen (20xx:xx) och ändringar i yrkestrafiklagen (1998:490) inte längre gäller.

#### *6 §*

Mina överväganden finns i kap. 10. Paragrafen är ny. I paragrafen anges att en sökande för att anses uppfylla kravet på goda säkerhetsförhållanden enligt 2 kap. 5 § yrkestrafiklagen (1998:490) ska inneha ha ett säkerhetsstyrningssystem. De delar som ett säkerhetsstyrningssystem minst ska bestå av anges i paragrafens tredje stycke. Detta stycke motsvarar delvis 7 § JvSFS 2007:1.

## **16.9 Förslag till ändring i järnvägsförordningen (2004:526)**

### **1 kap.**

#### *3 §*

Sjätte stycket rörande definition av trafikhuvudman är upphävd. Som en konsekvens av mitt förslag till ett öppnare marknadstillträde kommer trafikhuvudmannen inte längre att finnas och definitionen fyller inte någon funktion.

### **4 kap.**

#### *1 §*

Paragrafen är ändrad. Sista bisatsen i paragrafen som hänvisar till trafik som bedrivs av en trafikhuvudman har tagits bort eftersom

trafikhuvudmannen som en konsekvens av mitt förslag till ett öppnare marknadsstillträde inte längre kommer att finnas.

### 3 §

Paragrafen är ändrad. I dag rör paragrafen en trafikhuvudmans rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Som en konsekvens av mitt förslag om ett öppnare marknadsstillträde finns inte längre trafikhuvudmannen. I paragrafen erinras om att det finns bestämmelser om marknadsstillträde till kollektivtrafiken inom länet i kollektivtrafiklagen (20xx:xx).

### 4 §

Paragrafen är ändrad. Orden ”eller trafikhuvudmännen” har tagits bort i paragrafen eftersom trafikhuvudmän som en följd av mitt förslag till ett öppnare marknadsstillträde inte längre kommer att finnas.

## 6 kap.

### 3–5 och 7 §§

Paragraferna är ändrade. Orden ”trafikhuvudmän” har tagits bort i paragraferna eftersom trafikhuvudmän som en konsekvens av mitt förslag till ett öppnare marknadsstillträde inte längre kommer att finnas.

# Särskilt yttrande

## Av experten Kurt Hultgren

Jag delar utredarens uppfattning som den framkommer i utredningens bakgrundsbeskrivning och förslag. Dock har utredaren valt att inte inbegripa två punkter som enligt min mening hade bort omfattas av utredningen. Det gäller dels frågan om tillträde för operatörer till Arlandabanan, vilket sammanhänger med Arlandabanans nuvarande avtalsförhållanden, dels frågan om en konsekvensändring gällande regler för hanteringen av dubbelparkering på stadsgator som påverkar operatörers möjlighet att bedriva buss- trafik.

Arlandabanan ägs i dag i enlighet med avtal från 1990-talet av ett aktiebolag som har monopol på trafiken på järnväg till Arlanda. Tillträdet för tågoperatörer till Arlanda C är därför starkt begränsat. Effekten är att den önskade ökningen av tågresandet till Arlanda bara har blivit måttlig och att merparten av alla fortfarande åker bil eller buss.

Det nuvarande monopolet har knappast inriktat sig på arbetsresorna över huvud taget, så gott som enbart på flygresenärerna. Arlanda Express är mycket väl inarbetat och uppskattat i det segment som man har valt. Dock behövs konkurrens även i trafiken till Arlanda, så att övriga resenärer kan välja att resa med tåg till Arlanda flygplats och arbetsplats. Även i den nuvarande situationen där det föreligger ett avtal om monopol, skulle dock förhandlingar om revidering av avtalet kunna genomföras i syfte att öppna upp järnvägsmarknaden även till Arlanda.

Det är angeläget att olika operatörer kan intressera sig för att köra kollektivtrafik. En faktor som påverkar möjligheten att köra busstrafik på stadsgator är framkomligheten för bussarna. På många stadsgator förekommer en omfattande dubbelparkering som leder till stora framkomlighetsproblem för busstrafiken. Dessa

innebär att genomsnittshastigheten och därmed reshastigheten sänks avsevärt. Det betyder också att det går åt fler bussar för att utföra samma trafik. Det betyder att kollektivtrafiken blir både sämre och dyrare. Dubbelparkeringen kan endast motverkas om den blir föremål för en effektiv övervakning. De kommunala parkeringsövervakarna har enligt nuvarande regler endast rätt att markera felparkering på fordon som står vid trottoarkant. Det är endast polisen som har rätt att beivra dubbelparkering mitt i gatan. I detta fall krävs en regeländring som gör det möjligt för kommunala parkeringsövervakare att markera felparkering för trafikhindrande parkering även på dubbelparkerade bilar. Därigenom kommer det att bli praktiskt möjligt för fler busstrafikföretag att köra effektiv busstrafik och fler företag kommer att kunna inträda på marknaden.

# Kommittédirektiv



## Översyn av lagstiftningen på kollektivtrafikområdet

Dir.  
2008:55

---

Beslut vid regeringssammanträde den 5 juni 2008.

### Sammanfattning av uppdraget

En utredare ges i uppdrag att med utgångspunkt ur ett tydligt resenärsperspektiv se över och ge förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken, inklusive förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna. Utredaren ska lämna förslag till en samlad och överskådlig lagstiftning som är anpassad till EG-rätten och övriga relevanta förändringar i samhället.

Regleringen ska definiera de kollektivtrafikansvarigas ansvar och skapa goda förutsättningar för att organisera kollektivtrafiken på ett flexibelt sätt. Utredaren ska därför överväga om det offentliga åtagandet på området bör omformuleras med fokus på vad de kollektivtrafikansvariga ska göra och hur långt deras mandat ska sträcka sig. I syfte att öka konkurrensen i kollektivtrafiken ska utredaren överväga avgränsningen mellan delvis offentligt finansierad respektive kommersiell trafik. Utredaren ska också överväga hur lagstiftningen kan kopplas till de transportpolitiska målen och hur resultatuppföljningen bör ske. I uppdraget ingår att överväga hur lagstiftningen kan utformas för att underlätta en flexibel samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik. I uppdraget ingår även att överväga former för en långsiktig strategisk planering.

Utredaren ska också ge förslag på lagstiftning som stärker passagerarnas rättigheter. Utredaren ska i det sammanhanget särskilt beakta behoven hos personer med funktionsnedsättning. Utredaren ska även genomföra en översyn av regelverket om administrativa sanktioner mot resenärer som bryter mot skyldigheten att betala avgift i kollektivtrafiken.

Utredaren ska analysera vilka kostnads- och konkurrenseffekter utredningens förslag kan förväntas få för de olika transportslagen. Om förslagen förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras. Vidare ska utredaren särskilt beakta nu gällande och kommande gemenskapsreglering på området.

Utredaren ska samråda med berörda statliga myndigheter, kommuner, landsting, marknadens aktörer, Järnvägsutredningen 2 (N 2007:11) samt Transportstyrelseutredningen (N 2007:05).

Utredningen ska till regeringen redovisa förslag till offentlig-rättslig reglering av kollektivtrafiken senast den 30 april 2009. Förslag om stärkta passagerarrättigheter ska redovisas senast den 30 september 2009.

## Övergripande utgångspunkter

### *En effektiv och flexibel kollektivtrafik*

Kollektivtrafiken, såväl den allmänna som den särskilda, utgör ett viktigt medel för att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet. För att nå bästa möjliga resultat måste dock kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som äger rum i samhället.

Sedan den s.k. trafikhuvudmannareformen 1978 har samhället förändrats på många sätt. Strukturuomvandlingen i näringslivet samt bättre vägar och järnvägar har lett till större arbetsmarknadsregioner. Högre hushållsinkomster har bidragit till ökad biltäthet. Som en följd av detta reser människor allt längre, både till och från arbetet och på fritiden. Länet som administrativ gräns för kollektivtrafikens organisation framstår inte längre som lika relevant.

Det tilltagande resandet leder samtidigt till ytterligare belastning på klimatet. Att komma till rätta med de ökande utsläppen av klimatgaser kräver stora insatser i alla delar av samhället, inte minst i transportsektorn. Att resa kollektivt är oftast mer energieffektivt än att använda bil. En del av transportsektorns svar på klimathotet är följaktligen att ge bra förutsättningar för en ökad användning av kollektiva färdmedel vid persontransporter.

Ett ökat kollektivt resande sätter större fokus på behovet av en ny och trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. En sådan måste tillgodose resenärernas behov av geografisk tillgäng-

lighet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning samt samhällets krav på ett effektivt utnyttjande av resurserna. Det talar för ett fortsatt offentligt engagemang på kollektivtrafikområdet. Förutsättningarna för att bedriva kollektivtrafik varierar dock kraftigt mellan å ena sidan glesbygd och å andra sidan storstadsregionerna. I storstadsregionerna utgör ofta kapacitetsbristen ett problem snarare än turtätheten. I glesbygden finns däremot ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik. Att det sker en samordning med särskild kollektivtrafik är i de sistnämnda områdena extra viktigt, speciellt för att tillgodose äldre och ungdomars behov av att resa. De olika förutsättningarna för bedrivande av kollektivtrafik medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål. Ansvaret för att sörja för lokal och regional kollektivtrafik ska därför även i fortsättningen ligga på lokal och regional nivå. Ambitionen är också att lagstiftningen ska medge ett ökat inslag av konkurrens i syfte att stimulera utveckling och ökad effektivitet. Vidare bör det utredas hur staten kan ges utökade möjligheter att på ett enkelt sätt följa upp hur väl kollektivtrafiken bidrar till att uppfylla de uppställda transportpolitiska målen.

Lagstiftningen ska sammanfattningsvis underlätta och stimulera såväl samordning som konkurrens i syfte att öka attraktiviteten hos och effektiviteten i kollektivtrafiken.

#### *En serviceinriktad kollektivtrafik tillgänglig för alla*

En utgångspunkt för en kommande lagstiftning är att den ska skapa incitament för kollektivtrafikföretagen att i förhållande till resenärerna upprätthålla en hög servicenivå och en hög grad av tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Kollektivtrafikföretagen måste ges incitament att bli mer resenärsorienterade, det vill säga mer inriktade på att göra kollektivtrafiken attraktiv för fler resenärer. Därmed kan kollektivtrafiken komma att utgöra ett gott alternativ till bilen.

Ett kraftfullt incitament för kollektivtrafikföretagen att upprätthålla en hög servicenivå är att stärka passagerarrättigheterna. Det kan exempelvis gälla rätten till information, tillgång till biljetter och rätt till kompensation vid förseningar och andra störningar i trafiken. Det kan också gälla rätten för personer med funktions-



nedsättning att resa med kollektivtrafik och på så sätt kunna ta aktiv del i samhällslivet.

En förstärkning av passagerarrättigheterna i kollektivtrafiken ligger också väl i linje med utvecklingen inom den Europeiska gemenskapen. Rådet och Europaparlamentet har på såväl luftfarts- som järnvägsområdet antagit flera rättsakter som väsentligt stärker skyddet av resenärerna. Det gäller särskilt i fråga om resenärer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet.

## Nuvarande lagstiftning

### *Den offentlighetsliga regleringen av kollektivtrafiken*

Regleringen av kollektivtrafiken är i dag spridd på ett antal olika lagar och blir därmed svåröverskådlig. Den grundläggande regleringen av den allmänna kollektivtrafiken utgörs i dag av lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Den bygger på de principer för organisering av kollektivtrafiken som etablerades genom den s.k. trafikhuvudmannareformen år 1978. Den grundläggande lagstiftningen har därefter kompletterats med särskilda lagar om bl.a. handikappanpassning av kollektivtrafiken, vissa kommunala befogenheter inom kollektivtrafiken rörande rätten att ta ut tilläggsavgifter i kollektivtrafiken samt krav på ersättnings-system. Under senare tid har också vissa gemenskapsbestämmelser på området moderniserats, det gäller framförallt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på väg och järnväg. I förordningen, som ersätter en förordning från 1969, regleras hur behöriga myndigheter kan ingripa för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse.

Vid sidan av regleringen av den allmänna kollektivtrafiken har det utvecklats en separat reglering av s.k. särskild kollektivtrafik: färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjutsning och sjukresor. Hit hör bl.a. lagen (1997:736) om färdtjänst.

Dessutom finns det ett antal lagar som delvis berör kollektivtrafiken. Till dessa hör yrkestrafiklagen (1998:490), som bl.a. reglerar utfärdande av tillstånd till yrkesmässig trafik med buss och taxi.

*Passagerarrättigheter*

När det gäller lokal och regional kollektivtrafik finns det i dag endast en viss grundläggande reglering av kollektivtrafikföretagens ansvar i förhållande till resenärerna. Trafikskadelagens (1975:1410) bestämmelser om ersättning vid person- och saksador i följd av trafik är tillämpliga även i fråga om busspassagerare. Järnvägstrafiklagen (1985:192) innehåller vissa bestämmelser om ansvar och ersättning för dödsfall och skador som drabbar passagerare samt förlust av och skador på bagage.

Kollektivtrafikföretagen har enligt lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. skyldighet att lämna viss information till resenären rörande resan och vid förseningar. Företagen måste också ha ett system för kompensation vid förseningar och störningar i trafiken. Förutsättningarna för att resenärerna ska få kompensation och storleken på denna varierar dock mellan olika kollektivtrafikföretag eftersom ingenting sägs i lagen om innehållet i ett sådant system. Bestämmelserna är inte heller sanktionerade. Frågan om vilka krav resenärer med funktionsnedsättning kan ställa på kollektivtrafikföretagen har heller inte reglerats på ett heltäckande sätt i lag. Enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik gäller ett allmänt krav att trafiken ska planeras och genomföras på ett sådant sätt att funktionsnedsattas behov beaktas. Någon reglering av vad en enskild resenär med funktionsnedsättning kan ställa för krav på tillgänglighet finns däremot inte.

Den 3 december 2009 träder emellertid Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>1</sup> i kraft (järnvägspassagerarförordningen). Förordningen innehåller bland annat regler om rätt till assistans och kompensation vid förseningar och inställda tåg. Den innehåller även bestämmelser om resenärers med funktionsnedsättning rätt till assistans ombord på tåg och på stationer. Förordningen omfattar såväl internationell som inrikes tågtrafik. Dock finns möjlighet för enskilda medlemsstater att undanta viss stads-, lokal- och regionaltrafik från förordningens tillämpningsområde. Undantaget motiveras av att bestämmelserna i förordningen inte är anpassade till förhållandena inom den lokala kollektivtrafiken. Ett utnyttjande av undantaget medför ett behov av att överväga om lokaltrafikresenärerna i stället bör omfattas av

---

<sup>1</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 14 (Celex 32007R1371).

nationella bestämmelser om passagerarrättigheter. Frågan om och i vilken mån Sverige ska utnyttja undantaget övervägs för närvarande i Justitiedepartementet.

## Uppdraget

### *Allmänt*

En utredare ges i uppdrag att med utgångspunkt i ett tydligt resenärsperspektiv se över och lämna förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken, inklusive stärkta passagerarrättigheter. Utredaren ska lämna förslag till en samlad och överskådlig lagstiftning som är anpassad till EG-rätten och övriga relevanta förändringar i samhället.

### *Det offentliga åtagandet*

Utifrån dagens samhälleliga och rättsliga förutsättningar ska utredaren analysera vilken roll de kollektivtrafikansvariga bör ha, det vill säga vad det offentliga åtagandet på kollektivtrafikområdet bör innehålla och hur långt det bör sträcka sig. I detta ligger även att lämna förslag till en lämplig avgränsning mellan den trafik som är föremål för ekonomisk ersättning från det allmänna och den trafik som bedrivs kommersiellt.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är inte bara av betydelse för förverkligandet av de lokala och regionala målen om t.ex. geografisk tillgänglighet och tillväxt utan även för att de nationella transportpolitiska målen ska kunna uppnås. De transportpolitiska målen kommer till uttryck i propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160 s. 25–41, se även bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Utredaren ska därför ta ställning till om det bör finnas en tydligare koppling mellan de transportpolitiska målen och de kollektivtrafikansvarigas ansvar. Om så är fallet ska utredaren lämna förslag till lagstiftning samt förslag till hur resultaten ska kunna följas upp i förhållande till målsättningarna.

Den samordning som var syftet med trafikhuvudmannareformen på 1970-talet har i huvudsak fungerat väl inom respektive län. Däremot uppvisar samordningen mellan länen vissa brister som är svårare att komma till rätta med. Det medför problem när en

funktionell arbetsmarknadsregion berör mer än ett län. Det kan handla om sämre utbud av linjetrafik över länsgränserna och att olika län tillämpar olika resevillkor. Utredaren ska därför överväga om ansvaret fortsatt ska gälla inom ett visst administrativt område eller om det bör kompletteras med funktionella krav. Förslagen till ny lagstiftning ska vara ändamålsenliga oavsett hur den framtida indelningen av landet i regioner och län kan komma att se ut.

Den 1 januari 1998 trädde nya regler för färdtjänst och riksfärdtjänst i kraft. Syftet med dessa regler är bl.a. att underlätta samordning av dessa anropsstyrda transportformer med den vanliga linjetrafiken för att skapa en attraktivare service och en effektivare användning av offentliga medel. Av olika skäl har denna samordning inte genomförts i någon större omfattning, delvis på grund av att lagarna hamnar i konflikt med vissa upphandlingsregler. Dessutom finns det nu önskemål om att även kunna föra in sjukresorna i ett integrerat kollektivtrafiksystem. Samordning av olika former av samhällsbetald kollektivtrafik är särskilt viktig i glesbygd. I dag samordnas ofta den allmänna linjetrafiken och skolskjutsar, men en integrerad lagstiftning för allmän och särskild kollektivtrafik kan ytterligare underlätta samordningen mellan olika typer av kollektivtrafik. Utredaren ska beakta förutsättningarna för samordning mellan kollektivtrafik och godstransporter, vilket i dag är relativt omfattande och viktiga i vissa delar av landet. Det är även angeläget att taxi ges möjligheter att i högre utsträckning medverka i kollektivtrafiken. Utredaren ska ge förslag till förändringar som underlättar önskad samordning.

Det stora antalet lagar gör regleringen av kollektivtrafiken svåröverskådlig. Utredaren ska analysera om det är möjligt att de olika transportformerna, såväl allmän som övrig offentligt finansierad kollektivtrafik, samlas i en och samma lag.

#### Dynamisk marknad

I Banverkets och Vägverkets rapport Koll Framåt framförs kritik mot att många kollektivtrafikansvariga i alltför liten utsträckning sätter resenärernas behov i fokus. Utredarens förslag till ny lagstiftning ska ta sin utgångspunkt i ett resenärsperspektiv.

Trafikhuvudmännen har en rättslig särställning eftersom de, utan särskilt tillstånd, kan bedriva linjetrafik med buss inom respektive län. Detta har bidragit till att trafikhuvudmännen kommit att inta en monopolliknande position. Utredaren ska baserat på en analys av hur marknadstillträdet kan underlättas för andra aktörer, lämna förslag till hur förutsättningarna för kommersiell trafik bättre kan

tas tillvara. Utredaren ska vidare redovisa de konsekvenser som en öppning av marknaden kan medföra för geografisk tillgänglighet, samordning, kommunal ekonomi m.m. Utredaren ska i denna del samråda med Järnvägsutredningen 2 (N 2007:11).

I propositionen 2005/06:160 Moderna transporter s. 64–66 föreslås att de kollektivtrafikansvariga ska utarbeta långsiktiga och strategiska planer för kollektivtrafikens utveckling. En strategisk plan ger bättre förutsättningar för samordning mellan kollektivtrafikplaneringen och den fysiska planeringen i kommuner och regioner. Samordningen bidrar till både en attraktiv och samhälls-ekonomiskt effektiv bebyggelsestruktur och en kostnadseffektiv kollektivtrafik. En strategisk plan kan även minska andra marknadsaktörers osäkerhet när det gäller de kollektivtrafikansvarigas långsiktiga intentioner i fråga om exempelvis utbud, priser och kvalitet. Det kan underlätta för taxi-, buss- och järnvägsföretag att värdera möjligheter och risker i samband med investeringar på marknaden. Utredaren ska överväga möjligheterna att införliva krav på långsiktig strategisk planering och, om sådana krav anses vara lämpliga, föreslå hur de bör vara utformade.

Det snabbt ökande flygresandet genererar allt fler resor till och från flygplatserna, framför allt med bil. För att främja en långsiktigt hållbar utveckling och för att flygplatserna ska kunna hålla sig inom de utsläppsramar som regleras i deras miljötillstånd behöver kollektivtrafiken till och från flygplatserna göras mer attraktiv. Utredaren ska analysera om det finns behov av att i lag tydliggöra att även trafikförsörjningen till och från våra flygplatser ingår i de kollektivtrafikansvarigas ansvar.

Resecenter är betydelsefulla för kollektivtrafikens förmåga att attrahera nya resande. Det kan vara ett problem att inte all kollektivtrafik, inklusive kommersiell busstrafik, regelmässigt angör dessa knutpunkter. Det är viktigt att stärka resecentrens attraktivitet och att konkurrensneutrala villkor tillämpas vid upplåtelsen av resecentra till olika operatörer. Utredaren ska bedöma om det finns ett behov av lagstiftning om dessa frågor och föreslå lämplig reglering.

#### *Passagerares rättigheter och skyldigheter*

I propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160 s. 228) konstateras att resenärernas ställning inom kollektivtrafiken behöver stärkas. De försök som hittills har gjorts av Konsument-

verket/KO att förhandla fram generella resevillkor med kollektivtrafikföretagen har inte lett till några resultat. I propositionen konstateras vidare att det krävs ytterligare utredning och fördjupade analyser av förhållandena inom de olika trafikslagen innan det är möjligt att lämna förslag till en civilrättslig reglering av passagerarnas rättigheter i kollektivtrafiken.

Utredaren ska lämna förslag till hur passagerarrättigheterna i kollektivtrafiken, inklusive färdtjänst och annan särskild kollektivtrafik, kan stärkas i den svenska lagstiftningen. I det sammanhanget ska särskild vikt fästas vid behoven hos resenärer med funktionsnedsättning. I arbetet med utformningen av passagerarrättigheterna ska utredaren ta hänsyn till de ekonomiska och andra förutsättningar som råder inom kollektivtrafiken. Utredaren ska därför kartlägga och analysera vilka kostnads- och konkurrens effekter förslaget kan förväntas få för de olika transportslagen. Utredaren ska särskilt beakta gällande och föreslagna gemenskapsreglering på området.

Utredaren ska överväga om lagstiftningen bör vara transportslagsövergripande eller om varje transportslag ska regleras var för sig. Utredaren ska belysa för- och nackdelar med olika lagstiftningstekniska lösningar. Oberoende av valet av lagstiftningsteknisk lösning bör regleringen allmänt bidra till konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Samtidigt kan det finnas behov av att anpassa reglerna till de specifika förutsättningar som råder inom respektive transportslag.

Utredaren ska också ta ställning till vilka transportslag och typer av transporter den föreslagna lagstiftningen bör omfatta. Ett skäl till att ett visst transportslag bör undantas kan exempelvis vara att det redan omfattas av lagstiftning och att denna anses tillräcklig för att skydda resenärerna samt att lagstiftningen kan förväntas fungera väl tillsammans med utredningens förslag gällande andra transportslag. Ett annat skäl kan vara att vissa typer av transporter inom en nära framtid kan förutses komma att omfattas av gemenskapslagstiftning.

I förekommande fall ska utredaren lämna förslag till vilka rättigheter resenärerna ska ha gentemot transportörerna. I ett resenärsperspektiv är det önskvärt att trafikutbudet med tillhörande tjänster uppfattas som en helhet med god kvalitet. Detta gäller även om konkurrensen och antalet transportörer ökar. Utredaren ska föreslå hur det kan säkerställas att trafikutbudet med tillhörande tjänster, som till exempel informations-, boknings- och biljett-

system, samordnas oavsett vem som bedriver eller ansvarar för kollektivtrafiken. Utredaren ska i denna del samråda med Järnvägsutredningen 2 (N 2007:11). Vidare ska utredaren lämna förslag till bestämmelser om kompensation och assistans vid förseningar och störningar i trafiken. Utredaren ska också ta ställning till om rättigheterna även bör sanktioneras på marknadsrättslig väg.

Trots att det sedan år 1979 har funnits en lag som anger att kollektivtrafiken ska vara handikappanpassad finns det fortfarande brister på området. Eftersom målet, att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast år 2010, inte ser ut att uppnås behöver nya styrmedel införas (jfr prop. 2005/06:160 s. 216–218). I propositionen Ett starkare skydd mot diskriminering (prop. 2007/08:95, s. 95) betonar regeringen också att det i fråga om tillgänglighet är viktigt, inte minst för den som har en funktionsnedsättning, att vägledning ges om vilka krav som kan ställas på den som bedriver en viss verksamhet. Det sagda får sägas vara särskilt viktigt i kollektivtrafiken. Utredaren ska därför lämna förslag på hur särskilda rättigheter för personer med funktionsnedsättning bör utformas. Det kan exempelvis gälla rätten att resa, handikappanpassning av stationer och terminaler samt rätten till information och assistans på stationer och terminaler samt ombord på de olika transportmedlen. I det arbetet ska utredaren ta hänsyn till förekomsten av ekonomiska och andra typer av styrmedel för att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Resenärerna har även vissa skyldigheter. Till dessa hör skyldigheten att betala avgifter för sitt resande. Det är viktigt att konsekvensen av utebliven betalning är tillräckligt kännbar för att ha en avskräckande funktion. Samtidigt måste den dock framstå som rimlig i förhållande till andra liknande regelöverträdelser. Utredaren ska därför även genomföra en översyn av regelverket om administrativa sanktioner mot resenärer som bryter mot skyldigheten att betala avgift i kollektivtrafiken. Översynen ska dock inte omfatta det straffrättsliga sanktionssystemet för underlåtenhet att betala för resan.

*Ekonomiska konsekvenser*

För det fall förslagen kan förväntas leda till kostnadsökningar för det offentliga, exempelvis när det gäller frågan om tillsyn eller kommuners och landstings verksamhet, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

**Arbetsformer m.m.**

Utredaren ska samråda med berörda departement, myndigheter, kommuner, landsting, Järnvägsutredningen 2 (N 2007:11) samt Transportstyrelseutredningen (N 2007:05). Utredaren ska även samråda med de organisationer och delar av näringslivet som berörs av frågan. Vidare ska utredaren uppmärksamma hur motsvarande frågor hanterats i andra länder inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, främst Danmark, Norge och Finland. Utredaren får för det ändamålet samråda med departement och myndigheter i dessa länder.

Uppdraget ska redovisas till regeringen i två omgångar. Förslaget till offentlighetsreglering ska redovisas senast den 30 april 2009. Förslaget till stärkta passagerarrättigheter ska redovisas senast den 30 september 2009.

(Näringsdepartementet)



## 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 kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Genom artikel 16 i fördraget bekräftas den betydelse som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har för unionens gemensamma värderingar.
- (2) Enligt artikel 86.2 i fördraget ska företag som anförtratts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs.

<sup>(1)</sup> EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(2)</sup> EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E, 13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 2006 (EUT C 70 E, 27.3.2007, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 maj 2007. Rådets beslut av den 18 september 2007.

- (3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 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 transportpolitiken 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 beaktande 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 snedvridning av konkurrensen.

- (5) Många landbaserade persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan i dag inte tillhandahållas kommersiellt. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna ingripa för att se till att dessa tjänster tillhandahålls. För att säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik kan myndigheterna bland annat bevilja kollektivtrafikföretagen ensamrätt, bevilja dem ekonomisk ersättning och fastställa allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik som är tillämpliga på samtliga företag. Om medlemsstaterna, i enlighet med denna förordning, väljer att utesluta vissa allmänna regler från förordningens tillämpningsområde, 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 <sup>(1)</sup> 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 funktionssätt 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 sörja 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 införlivande 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.

<sup>(1)</sup> 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 onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstryckets positiva effekter. För att minimera snedvrängningen 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 ingående 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<sup>(1)</sup>. 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 kollektivtrafik tjänster inom sitt territorium eller att, utan konkurrensutsatt anbudsförfarande, uppdraga 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 kollektivtrafik tjänster, 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 direkttilldelas avtal om allmän trafik när det gäller järnvägstrafik, med undantag för andra spårbundna transportmedel som tunnelbana eller spårvagn. Dessutom påverkar inte direkttilldelning 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 kollektivtrafik tjänster 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 företagens 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.

<sup>(1)</sup> 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 <sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster <sup>(2)</sup> utan också för andra avtal som tilldelas 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 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup>.
- (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 <sup>(5)</sup>. 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 direkttilldela 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 tilldela 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 tilldela 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.

<sup>(1)</sup> 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).

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

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

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

<sup>(5)</sup> 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 kontrollerad 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 beviljats 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, Altmarm Trans GmbH (!), 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, Altmarm 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 (!) 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 godkända aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett offentlig-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 (!) 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 direkttilldelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

(!) REG 2003, s. I-7747.

(!) 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).

(!) 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).

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) <sup>(1)</sup>.

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.

- 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) *direkttilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- 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.

<sup>(1)</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

- 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 kollektivtrafiktjänster 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 objektivet 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 fastställts 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 driften 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 arbetstjänsterna 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, faktiskt 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 anbudsförfarande 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 nödgärder. Nödgärden 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 nödgärd 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 spårbinden 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 provas 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 spårbinden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets 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 anbudsförfarande inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas:

- a) Den behöriga myndighetens namn och adress.
- b) Planerad tilldelningsmetod.
- c) 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:
  - a) Namnet på den avtalslutande enheten, dess ägare samt, i förekommande fall, namnet på den eller de aktörer som utövar rättslig kontroll.
  - b) Löptiden för avtalet om allmän trafik.
  - c) Beskrivning av de persontransporter som ska utföras.
  - d) Beskrivning av parametrarna för den ekonomiska ersättningen.
  - e) Kvalitetsmål, såsom punktlighet och tillförlitlighet samt tillämpliga belöningar och straff.
  - f) 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 allvarliga 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
  - a) före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
  - b) före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
  - c) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
  - d) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande.

De 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 anbudsförfaranden 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 förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds.

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 fastställts 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 stöbelopp 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 om 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 bedömas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelegat 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 taxeintäkter eller annan inkomst som uppstår vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten,

plus en skälig 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 korrsuventioner 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 skäligt 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.
-

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**

**RÅDETS FÖRORDNING (EEG) 3577/92**

av den 7 december 1992

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

(EGT L 364, 12.12.1992, s. 7)

Rättad genom:

► **C1** Rättelse, EGT L 187, 1.7.1998, s. 56 (3577/92)

## ▼B

## RÅDETS FÖRORDNING (EEG) 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 <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande <sup>(2)</sup>,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(3)</sup>, 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 godkänts.

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.

<sup>(1)</sup> EGT nr C 73, 19.3.1991, s. 27.

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

<sup>(3)</sup> EGT nr C 56, 7.3.1990, s. 70.

## ▼B

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 godkänts 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.

*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,

## ▼C1

- 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,

## ▼B

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,



## ▼B

- 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 utbudsöverskott 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 cabotagetjänster.

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.

## ▼B

*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,
- 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 Melilla, de franska öarna längs Atlantkusten 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*

Utän 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.

**▼B***Artikel 10*

Före den 1 januari 1995 och därefter vartannat 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.

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

## Lista med möten och seminarier

### **Utredningens möten med myndigheter, organisationer, företag och enskilda**

Arriva Skandinavien A/S  
Blekingetrafiken AB  
Branschföreningen Tågoperatörerna Service AB  
Buss i Väst AB  
Busslink i Sverige AB  
Concordia Bus  
Dalatrafik AB  
De handikappades riksförbund  
FirstGroup plc  
Gotlands kommun  
Göteborgs Stad, Jörn Engström  
Hallandstrafiken AB  
Ipsos  
Jernhusen  
Järnvägsutredningen 2  
Jönköpings länstrafik AB  
Kalmar Läns Trafik AB  
Karlstadbuss  
Konkurrensverket  
Linkon AB  
Luleå Lokaltrafik AB  
Länstrafiken i Jämtlands län AB  
Länstrafiken i Kronoberg

Länstrafiken i Norrbotten AB  
Länstrafiken i Sörmland AB  
Länstrafiken i Västerbotten AB  
Länstrafiken i Örebro AB  
Näringsdepartementet, Enheten för marknad och konkurrens  
Projektet Attraktiva stationer  
Resekortet i Sverige AB  
Resenärsforum  
Samres AB  
Samtrafiken i Sverige AB  
SJ AB  
Sjöströms bussar Vännäs AB  
Skånetrafiken  
Stockholms stad, Per Aronsson  
Stockholms Terminal AB  
Storstockholms Lokaltrafik AB  
Swebus AB  
Swebus Express  
Svensk kollektivtrafik Service AB  
Svenska Reseterminaler AB  
Sveriges kommuner och landsting  
Synskadades riksförbund  
Toni Schönfelder  
Trafikverksutredningen  
Transportstyrelseutredningen  
Trivector Traffic AB  
Upplands Lokaltrafik AB  
Utredning om översyn av systemet för kommunalekonomisk  
utjämning  
Waxholms Ångfartygs AB  
Veolia Transport  
Vägverket, Region Stockholm  
Värmlandstrafik AB

Västernorrlands läns Trafik AB  
Västmanlands Lokaltrafik AB  
Västtrafik AB  
X-trafik AB  
Yngve Westerlund Konsult AB  
Östgötatrafiken AB

### **Utredningens medverkan i seminarier m.m.**

Beredningsmöte Tekniska nämnder, Sveriges kommuner och landsting  
Kollektivtrafikdagar i Karlstad, Värmlandstrafik AB  
Kommuner i Skåne, Kommunförbundet Skåne  
Konferens om färdtjänst och sjukresor, Sveriges kommuner och landsting  
Nationell Fokusgrupp – Forum för kollektivtrafikens utveckling i samhället, VTI och Vinnova m.fl.  
Persontrafikdagar i Göteborg, Svensk kollektivtrafik och Svenska Bussbranschens Riksförbund  
Presidiekonferens tekniska nämnder, Sveriges kommuner och landsting  
Presidiekonferens, Svensk kollektivtrafik  
Seminarium om ett öppnare marknadstillträde med resenären i fokus, Utredningen om en ny kollektivtrafiklag  
Seminarium om informations och biljettsamordning, Järnvägsutredningen 2  
Seminarium om passagerares rättigheter, Resenärsforum  
Taxiforum Norr 2009, Svenska Taxiförbundet  
Trafikhuvudmännens VD-grupp, Svensk kollektivtrafik  
Transportpolitisk konferens, Sveriges kommuner och landsting  
Ägarforum, Västtrafik AB  
Ägarseminarium, Östgötatrafiken AB

# Kollektivtrafiken i länen

## Norrbottens län

Länstrafiken i Norrbotten AB är sedan 1979 trafikhuvudman i Norrbotten. Bolaget ägs till hälften av Norrbottens läns landsting och till hälften av länets 14 kommuner.

Länstrafiken har två dotterbolag, Bussgods som till 51 procent ägs av Länstrafiken samt ett helägt dotterbolag som äger bussstationer.

Huvudkontoret ligger i Överkalix. Där finns även en kundserviceavdelning som svarar för trafikinformation samt beställningar av sjukresor i länet. Beställningscentralen ansvarar även för beställningar av färdtjänst gällande åtta kommuner.

Trafikhuvudmannen ansvarar för busstrafik i länet. Trafiken upphandlas. I länet finns även helt kommersiell busstrafik mellan Haparanda och Stockholm.

Landstinget och kommunerna har i avtal kommit överens om att den kommun som vill bedriva tätortstrafik får göra det på eget ansvar och bekostnad. Det innebär att kommunen kan planera och besluta om utbudet inom stadsplanlagt område. Länstrafikens biljettpriser ska följas men kommunen har rätt att tillämpa egna priser om det anmäls till trafikhuvudmannen.

Sju kommuner har i dag ett eget ansvar för tätortstrafiken. Luleå Lokaltrafik, LLT, är ett helägt kommunalt bolag som på uppdrag av kommunen planerar, marknadsför och utför tätortstrafiken i Luleå. I övriga kommuner med eget ansvar för tätortstrafiken upphandlas trafiken.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 55 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Alla 14 kommuner ansvarar var och en för tillståndsgivning och upphandling av färdtjänst. Länstrafiken svarar dock för samord-

nings- och beställningscentral för åtta av kommunerna. Övriga kommuner har egna centraler som inte heller är samordnade mellan kommunerna.

Samtliga av länets kommuner, med undantag för Arjeplog, ansvarar själv för planering och upphandling av den skolskjuts som inte är en del av linjetrafiken. I Arjeplog är det Länstrafiken som upphandlar all skolskjuts.

Landstinget upphandlar sjukresor som måste utföras i anpassade fordon, vanligtvis taxi. Länstrafiken ansvarar för beställningscentralen avseende sjukresorna. Vidare har Länstrafiken upphandlat tre busslinjer med så kallade komfortbussar. Bussarna får endast nyttjas av sjukresenärer. Alla bussarna är utrustade med rullstolsplatser och handikapptolett. Två av bussarna är också bemannade med personal från Röda Korset.

## Västerbottens län

Länstrafiken i Västerbotten är sedan 1 juli 1981 trafikhuvudman för den lokala och regionala linjetrafiken på väg i Västerbottens län. Trafikhuvudmannen ägs till lika delar av landstinget och de 15 kommunerna. Huvudkontoret finns i Lycksele.

Enligt statistik från SIKÄ (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 53 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Länstrafiken driver via ett dotterbolag tre busstationer och övriga upphandlas på entreprenad. Transport av gods inom länsstrafiken görs under samlingsbegreppet Bussgods Västerbotten, som också utgör en resultatenheter inom Länstrafiken.

Varje kommun och landstinget beställer var för sig sin trafik av trafikhuvudmannen. Kommunen ansvarar för sin inomkommunala trafik och landstinget ansvarar för trafik över kommun- och länsgränser. Länstrafiken upphandlar det ägarna har beställt.

Länstrafiken tillåter, med några få undantag, att entreprenörerna kör bussar med sina egna färger.

Länstrafiken svarar främst för busstrafiken men för den så kallade ringbilen (kompletteringstrafik).

Varje kommun svarar var för sig för tillståndsgivning, upphandling och beställningscentral för färdtjänsten.

Kommunerna upphandlar var för sig de skolskjutsar som inte är en del av linjetrafiken.



Landstinget har egna samordningscentraler för sjukresorna. Dessa samordnas dock inte med färdtjänstresor. Landstinget upphandlar själv de sjukresor som behöver göras i personbil.

## Västernorrlands län

Västernorrlands läns Trafik AB är trafikhuvudman och ägs av de sju kommunerna och landstinget gemensamt. Trafikhuvudmannen har sitt huvudkontor i Kramfors.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 43 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Kommunerna beställer var för sig trafiken av trafikhuvudmannen. Landstinget beställer mellankommunal trafik och kommunerna inom kommunaltrafik. Trafikhuvudmannen upphandlar därefter trafiken som utförs med buss, taxi, tåg och båt. Entreprenörerna marknadsför sig själva och har exempelvis egen färg på bussarna. Trafikhuvudmannen upphandlar även trafik till flygplatserna Midlanda, norr om Sundsvall samt till Gideå i Örnsköldsvik.

Länets kommuner och landstinget har uppdragit till trafikhuvudmannen att upphandla och samordna färdtjänst, sjukresor, som görs med personbil eller specialfordon, samt kompletteringstrafik. Trafikhuvudmannen har beställningscentral i egen regi där sjukresor samordnas med färdtjänst och annan kompletteringstrafik. Respektive kommun svarar dock för tillståndsgivningen gällande färdtjänst och kompletteringstrafik.

För resa med personbil eller särskilt anpassat fordon vid planerat besök i vården krävs intyg från vårdgivaren som styrker behovet. Intyget ska gälla för både in- och hemresan och ska vara utfärdat innan resan görs.

Trafikhuvudmannen ansvarar för att anordna all skolskjuts men respektive kommun svarar för regelverket och prövning av vilka barn som ska beviljas skolskjuts utan kostnad.

## Jämtlands län

Trafikhuvudmannen bildades 1981. Inledningsvis var trafikhuvudmannen ett kommunalförbund och därefter en förvaltning under landstinget. Driftsformen ändrades 1992 till ett bolag, Länstrafiken

i Jämtlands län AB, där landstinget och kommunerna äger lika delar. Länstrafiken bedriver godsverksamhet genom Jämtland/Härjedalen, en resultatenhet. Länstrafikens ägare är Jämtlands läns Landsting och länets åtta kommuner.

Enligt statistik från SIKKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 50 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Landstinget har det politiska och ekonomiska ansvaret för den regionala trafiken. Kommunerna ansvarar var och en på motsvarande sätt för den lokala trafiken inom respektive kommun. Varje kommun beställer trafik av länstrafiken som upphandlar trafiken. Länstrafiken upphandlar trafik med buss, tåg och personbilar. Länstrafiken beslutar om tidtabeller och alla priser för resande. Personbilar används i linjetrafik och anropsstyrd trafik.

Länstrafiken ansvarar för färdtjänst- och riksfärdtjänstresorna för Bräcke, Ragunda och Åre kommun inklusive handläggningen av tillstånd. I övriga kommuner är det kommunen själv som ansvarar för färdtjänsten.

Vidare har länstrafiken i uppdrag att planera och upphandla skolskjuts i tre kommuner. Det gäller den skolskjuts som inte är en del av den ordinarie linjetrafiken. Övriga kommuner planerar och upphandlar, var för sig, skolskjutsen.

Länstrafiken har av landstinget fått i uppdrag att ansvara för sjukresorna. Ansvaret innefattar planering och upphandling av de sjukresor som utförs med personbil eller särskilt anpassade fordon.

Länstrafiken har upphandlat en gemensam beställningscentral för samordning och beställning av färdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Vidare svarar länstrafiken för upphandling och övergripande styrning av Stadsbussarna.

## Gävleborgs län

Trafikhuvudmannen, X-trafik AB ägs till hälften av landstinget och hälften av länets tio kommuner. Bussgods Gävleborg AB är ett helägt dotterbolag till X-Trafik AB.

Landstinget har det politiska och ekonomiska ansvaret för regional trafik, det vill säga trafik över kommungräns, och respektive kommun har motsvarande ansvar för trafik inom den egna kommunen. Landstinget ansvarar ekonomiskt även för X-Trafiks

administration. X-Trafiks utbud omfattar buss- och tågtrafik samt viss linjetrafik med personbil. Vidare ansvarar X-trafik för alla hållplatser och terminaler i länet. Den allmänna trafikupplysningen ligger i egen regi men beställningscentralen för anropsstyrd trafik är upphandlad.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 51 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

I länet finns flera helt kommersiella busslinjer varav en del har fått tillstånd för att ta upp eller lämna passagerare efter vägen.

X-Trafik samordnar också färdtjänst- och sjukresor inom länet. För detta ändamål upphandlar bolaget såväl beställningscentral som nödvändiga transporter. Även administration av resor till och från vårdinrättningar samt viss färdtjänsthandläggning ingår i uppdraget. X-Trafik driver i egen regi trafikupplysning för länets tåg- och busstrafik.

X-trafik har ansvar för samordning och upphandling av färdtjänst för samtliga kommuner. Tre kommuner har även valt att överlåta tillståndsprövningen för färdtjänst och riksfärdtjänst till X-trafik. Ett gemensamt regelverk för färdtjänst har utarbetats för dessa tre kommuner.

Gällande sjukresor har X-trafik övertagit all administration från landstinget. X-trafik ansvarar även för att tillhandahålla sjukresor som måste göras med särskilt anpassade fordon. Särskilda sjukreselinjer finns till länets vårdinrättningar och Akademiska Sjukhuset i Uppsala. För kostnadsfri resa med vissa sjukresebussar måste bokning göras via en beställningscentral. Andra sjukreselinjer är öppna för alla och ordinarie biljettpris gäller.

Vidare upphandlar X-trafik skolskjuts till samtliga kommuner. Kommunerna ansvarar för planeringen och skolorna har direktkontakt med entreprenören. Några kommuner har vissa skolskjutslinjer i egen regi.

För dem som bor utanför det ordinarie buss- och tågnätet finns flextrafik. Det innebär att resenären, under vissa tider, kan beställa kompletterande trafik fram till närmaste hållplats.

## Dalarnas län

AB Dalatrafik är sedan 1 juli 1981 trafik huvudman i Dalarna. Huvudkontoret finns i Borlänge. Dalatrafik ägs till hälften av länets 15 kommuner och till hälften av landstinget. Dalatrafik AB äger dotterbolagen Dalatrafik Service AB och Dalatrafik Bussgods AB samt 25 procent av intressebolaget Tåg i Bergslagen.

Enligt statistik från SIKÅ (2008:17) utgjorde trafik huvudmannens verksamhetsintäkter cirka 43 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Dalatrafik service AB äger och förvaltar koncernens buss- och godsterminaler samt depåer. Bolaget hyr ut fastigheter och bussar samt förvaltar och hyr ut delar av ett radiokommunikationsnät. Dalatrafik Bussgods AB bedriver bussgodsverksamhet.

Enligt ägaravtalet beställer respektive kommun och landstinget det trafikutbud man vill ha och tar även det finansiella ansvaret för den trafiken. Dalatrafik upphandlar den beställda busstrafiken och Tåg i Bergslagen upphandlar tågtrafiken. Det är Dalatrafik som beslutar om tidtabeller, priser, marknadsföring samt är den som ansvarar för kundrelationen.

Dalatrafik bedriver kundservice med bland annat trafikupplysning i egen regi.

Vidare finns ett samarbetsavtal mellan landstinget och länets 15 kommuner som innebär att parterna gemensamt ska vara huvudman för den så kallade särskilda kollektivtrafiken. Framförallt är det samordningen som regleras i detta avtal. De kommunala verksamheterna som omfattas är färdtjänst, riksfärdtjänst, skola, särskola samt handikapp- och äldreomsorg. För landstinget är det sjukreseverksamhet, dock inte liggande transporter, och habilitering som omfattas.

Det finns i dag gemensamma regler för länets samtliga kommuner vad gäller färdtjänst och riksfärdtjänst. Tre kommuner har anmält intresse för att Dalatrafik ska ta över tillståndsgivningen för färdtjänst.

Dalatrafik upphandlar i princip alla särskilda skolskjutsar på uppdrag av kommunen. Ett gemensamt skolskjutsreglemente för länet är fastställt.

När det gäller sjukresor ansvarar Dalatrafik för samordning och beställning samt upphandling. Dalatrafik ansvarar även för administrationen av ansökningar om ersättning vid sjukresa med egen bil samt information till allmänheten om sjukreseregler.

Dalatrafik har upphandlat beställningscentralen för särskild kollektivtrafik. Beställningscentralen hanterar även anropsstyrd trafik inom allmän kollektivtrafik.

I Borlänge och Ludvika finns flextrafik vilket innebär att kunden ringer och beställer sin resa i den beställningscentral som upphandlats.

Inom länet bedrivs expressbusstrafik av två företag. Dessa har också tillstånd att befordra resenärer inom länet på vissa sträckor.

## Länstrafiken i Mälardalen AB

Trafikhuvudmännen i Örebro, Sörmland och Västmanlands län har en gemensam administration samlad i ett aktiebolag, Länstrafiken Mälardalen AB. Det gemensamma huvudkontoret finns i Örebro. På huvudkontoret finns, förutom företagsledningen, också avdelningar för marknad/information, trafikplanering och ekonomi. För vart och ett av de tre olika länstrafikbolagen finns en så kallad områdeschef.

Den gemensamma administrationen innebär att Länstrafiken i Mälardalen upphandlar buss-, tåg- och båttrafik i de tre länen.

## Västmanlands län

Trafikhuvudman är Västmanlands Lokaltrafik AB och ägs till hälften av landstinget och resterande halva av de tio kommunerna i länet. Områdeskontoret finns i Västerås. Det helägda dotterbolaget AB Västerås lokaltrafik utför det mesta av trafiken i länet utan upphandling. En mindre andel av trafiken upphandlas och utförs av privata trafikföretag. Trafikhuvudmannen upphandlar bland annat trafik till Arlanda flygplats.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 46 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Trafikhuvudmannen har inget ansvar för den så kallade särskilda kollektivtrafiken. I Västmanland finns Samtrafik som är ett kommunalförbund. Medlemmar i Samtrafik är Västerås, Salas, Hallstahammars och Surahammars kommuner samt Landstinget Västmanland. Samtrafik är en gemensam organisation för planering, drift

och upphandling av färdtjänst, skolskjuts, sjukresor, kompletteringstrafik samt andra typer av samhällsbetalda transporter.

När det gäller färdtjänst ansvarar varje enskild kommun för tillståndsgivningen. I Västerås, Sala, Hallstahammar och Surahammar svarar Samtrafik för upphandling och samordning av beställningar. I övriga kommuner hanteras detta av respektive kommun.

Vidare ordnar Samtrafik skolskjuts och fungerar som beställningscentral för skolskjuts i Västerås kommun. Övriga kommuner hanterar själv sina skolskjutsar.

Samtrafik har flera sjukreselinjer i länet. Administrationen av sjukreseersättning hanterar Samtrafik. Det är också de som upphandlar trafik och samordnar beställningar. Beställningsoperatören på Samtrafiken gör en bedömning av behov och hänvisar till lämpligt färd sätt. Resan samordnas med andra.

I Västmanlands Lokaltrafiks ordinarie trafikutbud finns trafik som endast körs mot förbeställning. Samtrafik utför dessa resor med personbilar eller minibussar, efter förbeställning.

I en del områden där det är längre än 1 200 meter till närmaste hållplats kan du åka taxi fram till närmaste centralort som har ett busutbud av handel och service, till exempel bank, post och vårdcentral. Två tur- och returresor per vecka får göras med kompletteringstrafiken. Resdagar är helgfri vardag måndag till fredag. Restider kl. 09.00 till kl. 14.30.

Flexlinje finns i Västerås tätort. Flexlinjen ersätter färdtjänstresor med personbil. Det innebär att den som bokar färdtjänst under den tid som Flexlinjen trafikerar Västerås tätort, hänvisas till Flexlinjen. Det går inte att avböja Flexlinjen om man inte har individuella skäl, som ska finnas angivna i ditt färdtjänstillstånd. Flexlinjen trafikerar de Flexpunkter där resenärer har ringt och bokat sin resa, vilket innebär att resans sträckning samt restid kan variera. Linjen är öppen endast för personen med färdtjänstillstånd.

## Örebro län

Trafikhuvudman är Länstrafiken i Örebro AB. Trafikhuvudmannen ägs av landstinget och länets 12 kommuner gemensamt. Områdeskontoret ligger i Örebro. Bolaget har flera dotterbolag Transam AB, Trafikcenter Scantec AB (förarutbildningsföretag) samt Örebro Läns Flygplats AB.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 45 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Trafikhuvudmannen planerar och upphandlar trafiken. Till flygplatsen i Örebro finns av trafikhuvudmannen organiserade taxiresor.

Transam AB är beställnings- och trafikplaneringscentral för samhällsbetalda transporter som exempel färdtjänst- och sjukresor. Länstrafiken upphandlar transporterna. Transam är även beställnings- och samordningscentral för anropsstyrd linje- och kompletteringstrafik för trafikhuvudmännen i Sörmlands och Örebro län. Även särskole- och dagvårdsresorna administreras av bolaget för ett flertal av kommunerna i länet. Transam har på uppdrag av trafikhuvudmännen i Sörmland, Västmanland och Örebro län även ansvaret för Trafikupplysningen (tidtabells- och prisupplysning) gällande kollektivtrafiken i respektive län och i viss mån även för tågtrafiken i Mälardalen.

Länstrafiken i Örebro ansvarar för färdtjänst och riksfärdtjänst gällande samtliga kommuner i länet. Samma regler för färdtjänsten gäller i alla länets kommuner. Trafikhuvudmannen ansvarar för planering, upphandling och samordning samt tillståndsgivningen.

Vidare upphandlar trafikhuvudmannen skolskjuts för 11 av 12 kommuner.

Servicelinjer är ett komplement till sjukresor med taxi och finns på några sträckor i länet. Resa med servicelinje måste beställas via beställningscentralen och är kostnadsfri för resenären.

Landstinget svarar för regelverket och administration av ersättningar för sjukresor. Transam svarar för beställning och samordning samt upphandling av sjukresor. Detta är möjligt genom landstingsanställd personal på Transam.

För personer över 65 år samt för dem med tillstånd till färdtjänst eller sjukresor finns flextrafik. Denna trafik följer inte en särskild linje utan trafikerar endast de flexpunkter som resenärer har bokat, vilket innebär att resans sträckning samt restid kan variera. Bussarna är låga och lätta att kliva på och av samt har plats för både rullstol och rullatorer.

I länet finns även av trafikhuvudmannen upphandlad anropsstyrd linjetrafik. Det är busslinjer där resenären i förväg måste beställa sin resa. Vidare erbjuder vissa kommuner så kallad kompletteringstrafik för dem som har långt till närmaste busshållplats.

## Södermanlands län

Länstrafiken i Sörmland AB är trafik huvudman. Landstinget äger hälften av aktierna i bolaget och andra halvan ägs av de nio kommunerna i länet. Områdeskontoret finns i Nyköping och inledningsvis var landstinget trafik huvudman.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafik huvudmannens verksamhetsintäkter cirka 36 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Länstrafiken upphandlar buss- och tågtrafik samt svävare som trafikerar delar av skärgården. Även busstrafik till Skavsta flygplats upphandlas.

Respektive kommun svarar för färdtjänsten. Ett interkommunalt samarbete gällande färdtjänst finns mellan åtta av de nio kommunerna i länet. Transam AB (dotterbolag till länstrafiken i Örebro) är beställningscentral för efterfrågestyrd trafik och upplysningscentral men inte för beställningscentral avseende färdtjänsten.

När det gäller skolskjuts upphandlar kommunerna var för sig skolskjutsen. Landstinget har hela ansvaret för sjukresorna.

Länstrafiken har upphandlat en Pluslinje som är öppen för alla men sjukresenärer åker gratis. Länstrafiken får ersättning av landstinget för de sjukresor som görs med Pluslinjen.

## Värmlands län

Värmlandstrafik AB är trafik huvudman i Värmlands län. Landstinget och länets 16 kommuner delar på ägandet. Huvudkontoret finns i Munkfors. Värmlandstrafik äger bussar och tåg men upphandlar trafiken. Trafik huvudmannen har upphandlat anropsstyrd flygbusstrafik mellan Karlstad centrum och flygplatsen.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafik huvudmannens verksamhetsintäkter cirka 52 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Tätortstrafiken i Karlstad är ett kommunalt ansvar. Stadsbyggnadsnämnden är ansvarig för kollektivtrafiken och Karlstadsbuss är en del av stadsbyggnadskontoret. Trafiken bedrivs på entreprenad.

Värmlandstrafiken har en beställningscentral och trafikupplysning i egen regi, den så kallade Resetjänsten. Beställningscentralen



samordnar färdtjänst, sjukresor, kompletteringstrafik samt anropsstyrd trafik.

Värmlandstrafiken ansvarar för upphandling, samordning och beställningar gällande färdtjänst 14 av länets 16 kommuner. Värmlandstrafik bistår några kommuner med planering och upphandling av skolskjuts. Regelverket och beslut om skolskjuts är dock en fråga för varje enskild kommun.

Vidare ansvarar Värmlandstrafik för beställningarna av sjukresorna i hela länet.

Värmlandstrafik har även upphandlat ett antal anropsstyrda linjer. Det innebär att det finns tidtabell men resenären måste förbeställas resan från beställningscentralen. Värmlandstrafik svarar också för ett antal servicelinjer mellan Karlstad och ett antal orter.

## Uppsala län

Upplands Lokaltrafik AB är huvudman för kollektivtrafiken i Uppsala län. Bolaget ägs gemensamt av landstinget och länets åtta kommuner. Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 57 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Upplands Lokaltrafik ansvarar för buss- och tågtrafiken i hela länet med undantag för stadstrafiken i Uppsala. Gamla Uppsala Buss är ett kommunägt aktiebolag som utför all stadstrafik i Uppsala på uppdrag av beställaren AB Uppsalabuss. Beställaren är också ett kommunalt bolag.

Färdtjänst och riksfärdtjänst svarar respektive kommun för. Vidare upphandlar en del kommuner flextrafik, vilket innebär att bussarna är anpassade för resenärer med funktionshinder.

Landstinget ansvarar för planering, upphandling, samordning och administration av sjukresor. Landstinget har en egen beställningscentral för sjukresor och har även upphandlat en del sjukreselinjer. Plats på sjukresebussen måste förbeställas via beställningscentralen.

Kommunerna planerar och upphandlar var för sig skolskjutsen. Upplands Lokaltrafik har inget samordnande ansvar för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts i länet.

## Stockholms län

I Stockholms län finns sammanlagt 26 kommuner. Trafikhuvudmannen är landstinget. Uppgifterna utförs i huvudsak av det landstingsägda aktiebolaget Storstockholms lokaltrafik AB (SL). SL svarar för kollektivtrafik med tåg, buss, lokalbana och tunnelbana i hela Stockholms län. SL arbetar med att planera, beställa, förvalta, utveckla och marknadsföra kollektivtrafiken i Stockholms län. Trafiken körs av entreprenörer som upphandlats. SL och Stockholms läns landsting äger infrastrukturen för tunnelbanan, Tvärbanan och den lokala spårtrafiken. Pendeltågsstationer och pendeltågsspår ägs i huvudsak av staten, men används av SL. Många av fordonen är leasade.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 55 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Waxholms Ångfartyg AB (Waxholmsbolaget) ansvarar för den landstingssubventionerade sjötrafiken och trafiken i Stockholms skärgård och hamn. Waxholmsbolaget ägs av landstinget och är beställare av den kollektiva sjötrafiken i Stockholms skärgård och hamn. Bolaget äger ett antal skärgårdsbåtar och några djurgårdsfärjor men fristående företag utför trafiken. Det finns också flera entreprenörer med egna fartyg. Djurgårdsfärjan trafikerar Stockholms inre hamn och ingår i stadens kollektiva trafiknät. Waxholmsbolaget kombinerar också passagerartrafiken i skärgården med godstransporter.

Stockholms läns landsting är genom avtal med länets kommuner huvudman för färdtjänsten i länet. Landstingsfullmäktige fastställer budget, mål och inriktning för verksamheten, grunderna för avgifter i färdtjänsten samt beslutar om den generella resmängd som tillståndshavare har rätt till. Färdtjänstnämnden utfärdar tillstånd för färdtjänst och ansvarar för att de som är berättigade till färdtjänst erbjuds en god färdtjänstservice. Färdtjänstförvaltningen upphandlar även så kallad Närtrafik. En del färdtjänstresor kan göras med Närtrafiken eftersom fordonen är särskilt anpassade för äldre och funktionshindrade.

Färdtjänstförvaltningen administrerar även samtliga sjukresor i Stockholms läns landsting. Det finns en del särskilda sjukresolinjer till de större sjukhusen.

Landstinget har upphandlat beställningscentraler där färdtjänst och sjukresor samordnas.

Skolskjutsar planerar och upphandlar kommunerna var för sig.

## Gotlands län

Gotlands kommun har även ansvar för landstingsuppgifter. Kollektivtrafikavdelningen, under kommunens tekniska förvaltning, ansvarar för den allmänna kollektivtrafiken, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Upphandling av skolskjuts som inte linjelägg svarar barn- och utbildningsförvaltningen för. Skolskjutsar upphandlas separat och samordnas inte med övrig kollektivtrafik. Trafiken och beställningscentralen upphandlas.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 22 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Trafikhuvudmannen upphandlar även Plustrafik. Syftet med plustrafiken är att alla ska ha möjlighet att ta sig med kollektivtrafik till närmaste tätort två gånger i veckan oavsett var man bor. Plustrafiken beställs i beställningscentralen och trafiken följer i princip tidtabell. Trafiken är öppen för alla.

I Visby finns en servicelinjen anpassad för äldre och för personer med funktionsnedsättning men öppen för alla. Linjerna har inga fasta hållplatser utan bussen stannar där resenären vill utefter linjen.

## Blekinge län

Blekingetrafiken AB är ett aktiebolag som ägs gemensamt av landstinget och länets fem kommuner. Blekingetrafiken upphandlar buss- och tågtrafik samt viss skärgårdstrafik. Vidare upphandlar Blekingetrafiken flygbusstrafik mellan Karlskrona och Ronneby flygplats. Med undantag för fyra Öresundståg äger inte Blekingetrafiken några egna fordon och har inte heller egna förare.

Blekingetrafiken äger och förvaltar en del terminaler, stationer, resecentra, hållplatser och bryggor. Vidare driver Blekingetrafiken i egen regi en central som ansvarar för trafikupplysning, beställningar och trafikledning av fordonen i Närtrafiken.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 63 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

I hela länet finns så kallad Närtrafik. Den öppna närtrafiken kan användas för resor inom den egna kommunen och beställs av den som bor på landsbygden eller som har ärenden dit. Beställningen görs till en beställningscentral och resorna samordnas med färdtjänsten.

Blekingetrafiken ansvarar för färdtjänsten för länets alla kommuner. Resorna samordnas med vår övriga närtrafik. Regler och priser för resor med färdtjänst fastställs av Blekingetrafiken, som också ansvarar för tillståndsprovningen.

Blekingetrafiken ansvarar för länets sjukresor på uppdrag av landstinget. Resorna samordnas i beställningscentralen med närtrafikfordon, personbilar eller minibussar, som är anpassade för personer med funktionshinder. Administrationen av ersättning för sjukresor har landstinget själv hand om. Sjukresor med Blekingetrafikens närtrafikfordon eller landstingets egna bussar måste beställas via beställningscentralen. Reglerna för resor till vården bestäms av Landstinget.

## Östergötlands län

Östgotatrafiken AB har varit huvudman för kollektivtrafiken i Östergötlands län sedan juni 1981. Länstrafikbolaget ägs av landstinget samt länets 13 kommuner. Östgotatrafiken tillhandahåller trafik med buss, tåg och spårvagn.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 43 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Avtalet mellan ägarna och trafikhuvudmannen innebär att landstinget och kommunerna beställer trafik av Östgotatrafiken som utför trafiken. Landstinget beställer regional trafik och respektive kommun beställer trafik i den egna kommunen. Östgotatrafiken har ingått två till tre olika överenskommelser om att långväga bussar får ta upp och släppa av resenärer. Detta gäller sträckor där de inte kör egen trafik.

I Östgotatrafikens ansvar ingår att planera och tidtabellägga trafiken samt driftsätta den genom de entreprenörer som handlas upp. Även trafikupplysning, trafikledning, beställningscentral för länsfärdtjänst och tågvärdar ombord på tåg upphandlas.

Entreprenörerna som kör trafiken tillhandahåller bussar och taxifordon. Spårvagnar, som går i tätortstrafiken i Norrköping, ägs

av Norrköpings kommun. Östgötatrafiken äger ett antal motorvagnståg samt ett pendeltåg.

Regionförbundet Ötsam ansvarar för den övergripande trafikpolitiken och upprättar en treårig strategisk plan för Östgötatrafikens verksamhet. Ötsam utarbetar och beslutar även om riktlinjer för priser och prissystem och om samordningen mellan åtgärder i infrastrukturen och kollektivtrafiken. Den strategiska planen från Ötsam, tillsammans med ägarnas trafikbeställningar, utgör underlag för Östgötatrafikens verksamhet.

Östgötatrafikens avdelning för samhällsresor sköter länsfärdtjänsten. I Östergötland finns ett system med kommunöver-skridande färdtjänst. Regionbeställningscentralen tar emot och hanterar beställningar av resor i länsfärdtjänsten.

Varje kommun ansvarar dock för färdtjänst inom den egna kommunen. Östgötatrafiken har däremot upphandlat en gemensam beställningscentral för samtliga kommuners färdtjänst och riksfärdtjänst.

Skolskjuts är i huvudsak integrerat i den allmänna kollektivtrafiken. Vissa kommuner har dock egen upphandlad skolskjuts. Sjukresorna ingår i Östgötatrafikens verksamhet.

Vissa turer på linjer i landsbygdstrafik är anropsstyrda. Vidare finns kompletteringstrafik i Norrköpings kommun. Kompletteringstrafiken körs i områden där det finns fast boende som har mer än 1–2 kilometer till väg med ordinarie kollektivtrafik. Kompletteringstrafiken körs bara om resa beställts.

## Kalmar län

Kalmar Läns Trafik AB (KLT) bildades 1980 och har sitt huvudkontor i Högsby. KLT ägs gemensamt av Landstinget och länets tolv kommuner och ansvarar på deras uppdrag för all kollektivtrafik med buss och tåg i Kalmar län. KLT har ett dotterbolag, Bussgods AB. KLT ingår i den ekonomiska föreningen Bussgods Syd. I denna förening ingår flera av södra Sveriges länstrafikbolag. Administrativt sköts merparten av Jönköpings Länstrafik AB. KLT har egna Resecentra men upphandlar driften på entreprenad.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 36 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

KLT har upphandlat merparten av trafiken i länet under 2007. Huvuddelen av trafiken är upphandlad per fordon och vagnkilometer, en mindre del har upphandlats per timme inklusive förare. Merparten av denna trafik är avsedd för anropsstyrd kollektivtrafik.

Inom Kalmar län har, fram till hösten 2008, all beställningsverksamhet legat i ett landstingsägt bolag, Kalmar läns beställningscentral. Från och med den 1 oktober 2008 flyttades beställningar för färdtjänst och riksfärdtjänst till KLT som samordnar färdtjänst för sex kommuner samt riksfärdtjänst för alla länets tolv kommuner. När det gäller beställning av sjukresor flyttades det till landstingets förvaltning. Verksamheterna har samlokaliseras.

När det gäller färdtjänst och riksfärdtjänst har sju av tolv kommuner lämnat över hela ansvaret, inklusive tillståndsprovning, till KLT. För dessa sju kommuner har ett gemensamt regelverk tagits fram. Övriga fem kommuner har överlåtit planering, upphandling och samordning av färdtjänst till ett lokalt taxibolag.

Utvecklingen av kommunernas skolskjutsverksamhet har gått i riktning mot fler linjelagda skolskjutsar. Sammanlagt sex av länets kommuner har skolskjutstrafiken linjelagd och för ytterligare två kommuner planeras upphandling och linjeläggning. KLT upphandlar de linjelagda skolskjutsarna.

## Kronobergs län

Regionförbundet södra Småland är sedan januari 2007 trafik huvudman i regionen. Medlemmar i Regionförbundet är länets åtta kommuner och Landstinget Kronoberg. De förtroendevalda i Regionförbundet företräder regionen och inte en enskild kommun. Länsstrafiken, som utför uppgifterna, är en del av kommunalförbundet Regionförbundet södra Småland.

Enligt statistik från SIKÄ (2008:17) utgjorde trafik huvudmannens verksamhetsintäkter cirka 48 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Verksamheten omfattar busstrafik, tågtrafik, flygbussar i Växjö samt kompletteringstrafik. Länsstrafiken ansvarar även för färdtjänstresor, sjukresor och skolskjuts för vissa kommuner. Vidare ansvarar länsstrafiken för hållplatsstolpen och tidtabeller. Länsstrafiken har en beställningscentral i egen regi som samordnar färdtjänst, sjukresor och kompletteringstrafik. Riksfärdtjänst ansöker man om i den kommun man bor i.

Trafiken upphandlas och länstrafiken har inte några egna fordon. Upphandlingen görs på ett sätt som möjliggör för länstrafiken att vara operativ och styra trafiken. Entreprenören tillhandahåller, med viss inställetid, ett fordon, när det behövs.

Länstrafiken planerar, upphandlar och samordnar färdtjänst för samtliga kommuner. Tillståndsprövningen svarar dock varje enskild kommun för. För färdtjänsten finns ett gemensamt regelverk i regionen.

Vidare ansvarar länstrafiken för sjukresor inklusive administration av ersättning. Förutom sjukresor med ordinarie trafik eller personbilar finns en sjukresebuss som alla vardagar trafikerar sträckan Växjö till Lund/Malmö. Bussen är bland annat försedd med lift och plats för rullstol och liggande transport. Resa med bussen måste förbeställas i länstrafikens beställningscentral.

Länstrafiken upphandlar också kompletteringstrafik. För varje kommun finns ett antal områden som är berättigade till komplettering till den ordinarie linjetrafiken. Inom dessa områden får boende resa med kompletteringstrafiken i enlighet med de regler som gäller. Varje område har vanligtvis en till två resdagar. Respektive kommun avgör om en eller två resdagar behövs. Önskas ytterligare resdagar är det ett kommunalt åtagande. Resan beställs genom länstrafikens beställningscentral.

Länstrafiken planerar och upphandlar skolskjuts för samtliga kommuner utom en.

## Jönköpings län

Trafikhuvudmannen, Jönköpings Länstrafik AB, bildades 1980 och ägs gemensamt av landstinget och de tretton kommunerna i Jönköpings län. Kontoret ligger i Jönköping. Länstrafiken svarar för både buss- och tågtrafik. All trafik upphandlas och länstrafiken äger inte några egna fordon. Vidare finns ett visst samarbete med den helt kommersiella trafiken i länet. Detta samarbete innebär bland annat att länstrafikens biljetter gäller på vissa kommersiella linjer. Vidare får den kommersiella trafiken ta upp och lämna passagerare inom länet även om samarbete inte finns med länstrafiken. För samordning mellan färdtjänst, sjukresor och kompletteringstrafik har länstrafiken en beställningscentral i egen regi.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 50 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Kommunerna svarar var för sig för tillståndsprövning avseende färdtjänst. Länstrafiken planerar, upphandlar och samordnar färdtjänstresorna för samtliga kommuner. När det gäller regler för beställningar finns ett gemensamt regelverk för samtliga kommuner.

Landstinget ansvarar för sjukresorna när det gäller regelverk och administration men länstrafiken upphandlar och samordnar sjukresorna.

Länstrafiken upphandlar och samordnar skolskjutsar för vissa kommuner. Flertalet kommuner organiserar dock skolskjutsen på egen hand.

Länstrafiken upphandlar en del närtrafik som innebär att resenärerna förbeställer resan.

I länet finns även kompletteringstrafik som kommunerna själva ansvarar för gällande regelverk och finansiering. Kompletteringstrafiken innebär exempelvis att alla invånare folkbokförda i en viss kommun och som bor på landsbygden med mer än en kilometer till ordinarie busslinje kan resa med kompletteringstrafiken. Förbeställning görs via länstrafikens beställningscentral som samordnar trafiken. Trafiken upphandlas av länstrafiken.

## **Västra Götalands län**

Västtrafik AB ägs till hälften av Västra Götalandsregionen och till hälften av alla 49 kommuner i Västra Götaland. Verksamheten omfattar buss-, båt-, spårvagns- och tågtrafik. Kontor finns på fyra orter i länet. Trafiken upphandlas.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 54 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Västtrafik är trafikhuvudman även för spårvagnstrafiken men genom ett avtal mellan Västtrafik och Göteborg stad är det kommunens trafikkontor som ansvarar för spårvägstrafiken.

Västtrafik har ett samarbete med kommersiell trafik som bland annat innebär att Västtrafiks biljetter gäller på en del kommersiella busslinjer.



Västtrafik erbjuder olika former av anropsstyrd trafik. Närtrafiken beställs i förväg via beställningscentralen och samordnas med annan lämplig anropsstyrd trafik.

I tre kommuner erbjuds kompletteringstrafik som också måste förbeställas. Regler för vilka som omfattas av kompletteringstrafik varierar mellan kommunerna.

Vidare finns flextrafik som i första hand avsedd för äldre men är ibland öppen för alla resenärer. Reglerna varierar runt om i kommunerna och flextrafik finns inte överallt.

Västtrafik har upphandlat ett antal linjer till flygplatsen Landvetter.

Tillstånd till färdtjänst hanteras av kommunerna var för sig. Däremot har sammanlagt 37 kommuner överlåtit planering, upphandling och samordning av färdtjänst till Västtrafik. Övriga kommuner hanterar samtliga uppgifter gällande färdtjänst på egen hand.

Västra Götalandsregionen ansvarar för administration av sjukresorna. Planering och upphandling samt samordning av sjukresor hanterar Västtrafik. Västra Götalandsregionen ansvarar för regler och administration. Västtrafik upphandlar även några sjukresolinjer.

Västtrafik har upphandlat beställningscentral avseende färdtjänst och sjukresor.

Några kommuner har uppdragit åt Västtrafik att planera och upphandla skolskjuts men i allmänhet är det kommunerna själva som har hand om skolskjutsen.

## Hallands län

Hallandstrafiken AB ägs till hälften av landstinget Halland och till hälften av de sex kommunerna i Halland. Hallandstrafiken är trafikhuvudman för kollektivtrafiken i Hallands län. Verksamheten innefattar både buss- och tågtrafik.

Enligt statistik från SIKA (2008:17) utgjorde trafikhuvudmannens verksamhetsintäkter cirka 50 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Hallandstrafiken har övertagit hela ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst från fem av sex kommuner. Det innebär ett ansvar även för tillståndsgivningen.

Hallandstrafiken bedriver en beställningscentral i egen regi för beställning och samordning av färdtjänst och sjukresor.

Landstinget ansvarar för regler och administration av sjukresorna med Hallandstrafiken upphandlar och samordnar sjukresor som görs med anpassade fordon.

Vidare ansvarar Hallandstrafiken för planering och upphandling av skolskjuts i tre kommuner. Övriga kommuner ansvarar var för sig för skolskjutsen.

I vissa delar av länet finns Närtrafik som Hallandstrafiken ansvarar för. Förutsättningen för Närtrafiken är att avståndet till närmaste hållplats är längre än två kilometer eller att det inte går någon annan kollektivtrafik inom två timmar från önskad avresetid. Närtrafiken körs med bil och måste bokas minst en timma i förväg.

Vidare finns i vissa kommuner ett system som innebär att de som har mer än två kilometer till närmaste busshållplats erbjuds så kallad BussPlus, vilket är ett komplement till ordinarie linjetrafik. Förbeställning är nödvändigt. Hallandstrafiken ansvarar för BussPlus.

## Skåne

Skånetrafiken är en förvaltning inom Region Skåne. Skånetrafiken ansvarar sedan 1999 för all kollektivtrafik i Skåne med tåg, buss samt serviceresor med bil. All trafik körs av entreprenörer. Skånetrafiken leder, planerar och upphandlar trafiken. Undantaget är stadstrafiken i Lunds som Lunds kommun ansvarar för. Sammanlagt finns 33 kommuner i Skåne.

Enligt statistik från SIKÅ (2008:17) utgjorde trafik huvudmannens verksamhetsintäkter cirka 61 procent av de totala intäkterna år 2007. Övriga intäkter var offentliga medel.

Skånetrafiken har en dialog med kommunerna i trafikplaneringen. Särskilda kontaktpersoner är utsedda för varje kommun. Kontakter tas i den löpande trafikplaneringen och i projekt när exempelvis trafiksystem, körvägar, hållplatser och terminaler planeras och genomförs.

Sammanlagt finns tre beställningscentraler i regionen varav Skånetrafiken driver två i egen regi och den tredje har upphandlats. En av centralerna i egen regi ansvarar för sjukresor och närtrafik medan den andra även har hand om beställning av färdtjänstresor.

Åtta kommuner i nordvästra Skåne har lämnat över hela färdtjänstansvaret till Skånetrafiken, inklusive tillståndsprövningen. Regionfullmäktige har fastställt ett gemensamt regelverk för

färdtjänst och riksfärdtjänst gällande dessa åtta kommuner. Utöver de åtta kommuner som Skånetrafiken övertagit hela färdtjänstansvaret från så finns ett samarbetsavtal med ytterligare 12 kommuner. Samarbetsavtalet innebär att Skånetrafiken organiserar samhällsbetalda resor, som färdtjänst och närtrafik, som beställs av resenären.

I de fall Skånetrafiken ser möjligheter att samordna skolskjutsar som en del i det ordinarie utbudet planerar och upphandlar Skånetrafiken dessa skolskjutsar. I de fall det inte finns några bra samordningsmöjligheter får respektive kommun ombesörja skolskjutsarna.

Skånetrafiken ansvarar för alla sjukresor i länet. Det innefattar planering, upphandling, samordning och administration av ersättning.

## Sammanställning

Av tabellen framgår bland annat antal kommuner där trafikhuvudmannen tar hand om upphandling och samordning av färdtjänst. Vidare framgår hur många kommuner som har överlåtit även tillståndsprövningen av färdtjänsten till trafikhuvudmannen. Siffrorna i tabellen anger antal kommuner.

För sjukresorna redovisas om trafikhuvudmannen eller landstinget svarar för upphandling och beställningscentral. Vidare anges för skolskjutsen hur många kommuner som överlåter upphandling och samordning till trafikhuvudman.

Slutligen, i sista kolumnen, anges om trafikhuvudmannens beställningscentral för anropsstyrd trafik drivs i egen regi eller upphandlas.

Län	Färdtjänst				Sjukresor				Skolskjuts		THM beställningscentral	
	Upphandling/samordning		Tillståndsprovning		Upphandling		Beställningscentral		Upphandling/samordning		egen regi	upp-handlad
	THM	Kommun	THM	Kommun	THM	Lands-ting	THM	Lands-ting	THM	Kommun		
Stockholm	26		26			X		X		26		X
Uppsala		8		8		X		X		8		
Södermanland*						X		X		10		
Östergötland		13		13								X
Jönköping	13			13	X			X			X	
Kronoberg	8			8	X			X	7	1	X	
Kalmar	8	4	8	4		X		X	8	4	X	
Gotland	1		1		X			X	1			X
Blekinge	5		5		X			X			X	
Skåne	20	13	6	25	X			X			X	X
Halland	5	1	5	1	X			X	3	3	X	
Västra Götaland	37			49	X							X
Värmland	14	2	11	5	X			X	12	2	X	
Örebro	12		12		X			X	11	1	X	
Västmanland*												
Dalarna	15			15	X			X	15			X
Gävleborg	10		3	7	X			X	10			X
Västernorrland	7			7	X			X	7		X	
Jämtland	3	5	3	5	X				3			X
Västerbotten		15		15		X		X		15		
Norrbottn	8	6		14		X		X	1	13	X	

\* I Södermanland finns ett interkommunalt samarbete mellan flera kommuner avseende färdtjänst. I Västmanland finns ett kommunalförbund som ansvarar för bland annat samordning och beställning för en stor del av färdtjänst och sjukresor.