

Lagrådsremiss

Komplettering av kollektivtrafiklagen

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 2 februari 2012

Catharina Elmsäter-Svärd

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till komplettering av lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Regeringens förslag innebär att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas så att lagen även omfattar kollektivtrafik på vatten. Vidare görs Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 (EU:s kollektivtrafikförordning) tillämplig på kollektivtrafik på vatten. Det införs också en hänvisning i lagen till rådets förordning (EEG) 3577/92 (den s.k. cabotageförordningen).

För att göra det möjligt för en regional kollektivtrafikmyndighet att sörja för nationsgränsöverskridande kollektivtrafik, under förutsättning att trafiken domineras av arbetspendling eller annat vardagsresande, föreslås ett tillägg i kollektivtrafiklagen. Det föreslås också en ny bestämmelse i syfte att göra det möjligt, även i de fall landstinget ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken, för en kommun inom länet att finansiera regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla. Vidare föreslås att bestämmelsen i kollektivtrafiklagen om uppföljning och utvärdering av utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden förtydligas och att uppgiftsskyldigheten utökas till att gälla fler aktörer än kollektivtrafikföretag. Det föreslås även att det införs bestämmelser som gör det möjligt att meddela undantag från de skyldigheter som ställs på kollektivtrafikföretag enligt lagen och att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen.

Slutligen föreslås en följdändring i järnvägslagen (2004:519).

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2012.

Innehållsförteckning

1	Beslut.....	4
2	Lagtext.....	5
2.1	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	7
3	Ärendet och dess beredning.....	10
4	Utgångspunkter.....	10
4.1	Reformer på kollektivtrafikområdet.....	10
4.2	Tidigare och nuvarande reglering på kollektivtrafikområdet.....	11
4.2.1	Svensk reglering.....	11
4.2.2	EU-reglering.....	13
5	Kollektivtrafik på vatten.....	19
5.1	Beskrivning av kollektivtrafikmarknaden.....	19
5.2	Tidigare behandling av frågan om kollektivtrafiklagen ska omfatta kollektivtrafik på vatten.....	21
5.3	Kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten.....	22
5.4	Övervägande avseende gods.....	29
6	Övriga förslag.....	30
6.1	Nationsgränsöverskridande kollektivtrafik.....	30
6.1.1	Offentligfinansierad nationsgränsöverskridande kollektivtrafik.....	30
6.1.2	En regional kollektivtrafikmyndighet bör ges befogenhet att sörja för nationsgränsöverskridande kollektivtrafik.....	32
6.2	Kommunal tilläggsfinansiering.....	35
6.2.1	Den nya lagstiftningen.....	35
6.2.2	Möjlighet till tilläggsfinansiering.....	36
6.3	Uppföljning och utvärdering.....	40
6.3.1	Den nya lagstiftningen.....	40
6.3.2	Trafikanalys uppdrag.....	40
6.3.3	Förtydligande angående uppgiftslämnande och en utvidgning av kretsen uppgiftsskyldiga aktörer.....	41
6.4	Transportstyrelsens tillsyn och ärendehandläggning avgiftsbeläggs.....	43
6.5	Följändringar.....	44
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser.....	45
8	Konsekvenser.....	46
8.1	Övergripande effekter.....	46
8.2	Effekter för resenärerna.....	47

8.3	Samhällsekonomiska effekter	48
8.4	Statsfinansiella effekter	48
8.5	Kommunalekonomiska effekter	48
8.6	Företagsekonomiska effekter.....	50
8.7	Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen.....	51
9	Författningskommentar	54
9.1	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519)	54
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	54
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007	58
Bilaga 2	Rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992	71
Bilaga 3	Lagförslaget i Ds 2011:19	75
Bilaga 4	Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen (Ds 2011:19)	79

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
2. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

2 Lagtext

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

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

4 §¹

I denna lag och i föreskrifter som meddelas med stöd av lagen betyder *ackrediterat organ*: organ för bedömning av överensstämmelse som är ackrediterat för uppgiften enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93,

delsystem: del av järnvägssystem vilken kan hänföras till någon av de kategorier av delsystem som förtecknas i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

fordonsinnehavare: den som i egenskap av ägare eller med nyttjanderätt varaktigt använder eller upplåter ett järnvägsfordon och är registrerad som fordonsinnehavare i det nationella fordonsregistret,

fordonstyp: fordon med identisk teknisk konstruktion som är registrerade i det europeiska registret över godkända fordonstyper,

försäkran om överensstämmelse: sådan försäkran om att ett järnvägsfordon överensstämmer med en redan godkänd fordonstyp som är utformad i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 201/2011 av den 1 mars 2011 om utformningen av försäkran om överensstämmelse med en godkänd typ av järnvägsfordon,

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

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

järnvägsfordon: drivfordon och annan rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår och som består av ett eller flera delsystem eller delar av delsystem,

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

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

¹ Senaste lydelse 2011:1118.

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

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

regleringsorgan: organ som utsetts enligt artikel 30 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur,

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

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

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

underhållsansvarig enhet: den enhet som har ansvaret för underhållet av ett järnvägsfordon och som är registrerad som sådan i fordonsregistret enligt 8 kap. 8 a §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik dels att 1 kap. 1 §, 4 kap. 3 och 4 §§ samt rubriken till 4 kap. ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 1 kap. 1 a och 2 a §§, 2 kap. 1 b §, 3 kap. 3 a § och 4 kap. 5 § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag.

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

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

1 a §

I fråga om kollektivtrafik på vatten ska även EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas.

2 a §

I rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)¹ finns bestämmelser om tillträde till marknaden på sjötransportområdet och om medlemsstaternas möjligheter att ange förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik avseende vissa sjötransporttjänster.

¹ EGT L 364, 12.12.1992, s. 7 (Celex 31992R3577).

2 kap.

1 b §

Om ett landsting ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 § om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla.

3 kap.

3 a §

En regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 §, får lämna ersättning för fullgörande av sådan allmän trafikplikt, som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land.

Ersättning enligt första stycket får endast lämnas för sådan kollektivtrafik som med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag

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

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag m.fl.

3 §

Ett kollektivtrafikföretag, en behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och den till vilken befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § ska till den myndighet regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för utvärdering och uppföljning av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

4 §

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 § och
2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälnings-skyldighet enligt 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 § och
2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälnings-skyldighet enligt 1 §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter och i enskilda fall besluta om undantag från de skyldigheter som anges i 1–3 §§.

5 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2012.
 2. Trafikförsörjningsprogram som avses i 2 kap. 8 och 11 §§ ska kompletteras i fråga om kollektivtrafik på vatten senast den 1 juli 2013.
 3. Ett avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på vatten får trots vad som föreskrivs i 3 kap. 3 § ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 september 2013 och upphandlingen inleddes före den 1 juli 2012.
 4. Kravet i artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning på att varje behörig myndighet ska ha offentliggjort vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas, gäller inte i fråga om avtal om allmän trafik på vatten där det fria anbudsförfarandet har inletts respektive ett avtal direkttilldelats före den 1 juli 2013.

3 Ärendet och dess beredning

Den 1 januari 2012 trädde lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i kraft. Under våren 2011 utarbetades inom Näringsdepartementet promemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen (Ds 2011:19) där det bl.a. lämnades förslag till komplettering av lagen om kollektivtrafik. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 3*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 4*. Remissvaren och en remissammanställning finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2011/4427/TE.

Kollektivtrafiklagen kompletterar i vissa delar 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. Denna förordning och rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) finns i *bilaga 1 och 2*.

Samråd med kommissionen i enlighet med cabotageförordningen har skett. Handlingarna finns tillgängliga i Näringsdepartementets ärende N2011/4427/TE.

4 Utgångspunkter

4.1 Reformen på kollektivtrafikområdet

Ny lagstiftning på kollektivtrafikområdet

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

Den nya lagstiftningen, som är tillämplig på trafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana, syftar till att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen och anpassa den till EU:s regelverk på området. Lagen kompletterar i vissa delar EU:s kollektivtrafikförordning, som är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårbundna transportsätt och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa förordningen på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av cabotageförordningen¹. I kollektivtrafiklagen har EU:s kollektivtrafikförordning inte gjorts tillämplig på trafik på vatten.

¹ I den engelska språkversionen anges: "Member States may apply this Regulation to public passenger transport by inland waterways and, without prejudice to Council

Behov av kompletteringar av kollektivtrafiklagen

Regeringen anser att det redan nu finns skäl att utöka lagens tillämpningsområde och att komplettera och ändra lagen i enlighet med regeringens förslag.

En skrivelse i ärendet med begäran om en lagändring angående kommuners möjlighet att finansiera regional kollektivtrafik utöver vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten avser att tillhandahålla har kommit in från Sveriges Kommuner och Landsting (dnr N2011/3004/TE).

4.2 Tidigare och nuvarande reglering på kollektivtrafikområdet

Beskrivningen av regleringen på kollektivtrafikområdet tar sikte på de delar som är av intresse för de författningsändringar som regeringen föreslår. Avsnittet som beskriver EU:s kollektivtrafikförordning motsvarar i huvudsak avsnitt 4.2 i regeringens proposition Ny kollektivtrafiklag. För en närmare beskrivning av kollektivtrafiklagstiftningen och övervägandena bakom den nya kollektivtrafiklagen hänvisas till nämnda proposition.

4.2.1 Svensk reglering

Kommunallagen

Kommunernas och landstingens allmänna befogenheter regleras i 2 kap. kommunallagen (1991:900). Enligt dess 1 § får kommuner och landsting själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte ska handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan. Av 2 § framgår att kommuner och landsting ska behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Dessa bestämmelser – lokaliseringsprincipen, förbud mot att åta sig uppgifter som enbart ankommer på någon annan och likställighetsprincipen – är några av de generella huvudregler som gäller för all kommunal verksamhet. De kommunalrättsliga grundprinciperna är generellt tillämpliga och för undantag från dessa krävs lagstöd.

Trafikhuvudmannalagen

Fram till utgången av 2011 reglerade trafikhuvudmannalagen kommuners och landstings ansvar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. I lagen föreskrivs bland annat att det för

Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage), national sea waters.”

att främja en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken. De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafikhuvudman. Denne ska årligen anta ett trafikförsörjningsplan som anger omfattningen av den trafik som avses bedrivas i länet samt grunderna för prissättningen för resor. Lagen ger ingen närmare precisering av kommuners och landstings befogenhet på kollektivtrafikområdet utöver vad som följer av kommunallagen.

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

Trafikverkets instruktion

När det gäller det offentliga ansvar och befogenheter på kollektivtrafikområdet i övrigt framgår av förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket att verket ska verka för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektivtrafiken. Vidare ska myndigheten verka för kollektivtrafikens utveckling, till exempel genom att ge de regionala kollektivtrafikmyndigheterna råd och stöd i fråga om utformningen av trafikförsörjningsprogrammen. Trafikverket ska ingå och ansvara för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift, samt linjesjöfart till Gotland. Verket får ingå avtal om transportpolitiskt motiverad internationell kollektivtrafik som inte upprätthålls i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Trafikverket får göra insatser för att komplettera trafik som i huvudsak faller under de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar om det bedöms viktigt för den interregionala kollektivtrafiken, och under förutsättning att sådana insatser inte ersätter det ansvar de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har enligt kollektivtrafiklagen. I de avtal Trafikverket svarar för ska verket väga in behovet av funktionella arbetsmarknadsregioner.

Kollektivtrafiklagen

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

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

4.2.2 EU-reglering

EU:s kollektivtrafikförordning

Reglering av hur behöriga myndigheter får ingripa

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

beviljande av ensamrätter och ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt. Skälet till detta är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

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

”I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den här förordningen i dessa specifika sektorer. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införlivande av trafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.”

Behöriga myndigheter ska teckna avtal om allmän trafik

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

Innehåll i avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser

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

Tilldelning av avtal om allmän trafik

Hur ett avtal om allmän trafik ska tilldelas regleras i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Vilka regler som ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Om det är fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning som regel ske antingen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster² (försörjningsdirektivet) eller enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster³ (det klassiska direktivet), alltefter förhållandena i det enskilda fallet. Om det rör sig om en tjänstekoncession ska den tilldelas i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Detsamma gäller tjänstekontrakt som avser järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik (dvs. huvudsakligen tunnelbanetrafik).⁴ Tjänstekoncession är ett offentligt kontrakt. Skillnaden mellan tjänstekoncessions- och upphandlingskontrakt är att ersättningen i ett koncessionskontrakt helt eller delvis utgörs av en rätt att utnyttja tjänsten. Detta innebär en rätt för ett företag att från tredje man ta betalt för de tjänster man tillhandahåller. Den del av ersättningen som består i en rätt att utnyttja tjänsten kommersiellt ska vara så omfattande att den ekonomiska risken övergår till leverantören/koncessionshavaren.

Ur unionsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Vidare slår artikel 93 i

² EUT L 134, 30.4.2004, s. 1 (Celex 32004L0017). I Sverige har direktivet införlivats genom lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF).

³ EUT L 134, 30.4.2004, s. 114 (Celex 32004L0018). I Sverige har direktivet införlivats genom lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU).

⁴ För en beskrivning av tillämpningen av bestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning hänvisas till regeringens proposition Ny Kollektivtrafiklag, prop. 2009/10:200, avsnitt 7.6.

fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget)⁵ fast att statligt stöd är förenligt med fördraget om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt. Behöriga myndigheter får, med beaktande av nyss nämnda principer och inom ramen för det tillämpliga regelkomplexet, välja att organisera kollektivtrafiken genom att antingen utlysa ett anbuds-förfarande eller att själva eller genom direkttilldelning till ett internt företag tillhandahålla kollektivtrafiktjänster.

När bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om tilldelning av avtal ska tillämpas får behöriga lokala myndigheter, om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller genom direkttilldelning uppdra åt en i rättsligt hänseende fristående enhet som myndigheten kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar (internt företag), att göra detta.⁶ Villkoret för att en behörig lokal myndighet ska få direkttilldela ett avtal är att det interna företaget bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga myndighetens territorium. Det interna företaget får inte heller delta i konkurrensutsatta anbuds-förfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik utanför detta territorium.⁷

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

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

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

Ersättning för allmän trafik

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

⁵ Tidigare artikel 73 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG-fördraget).

⁶ För det fall att tilldelning ska ske enligt något av upphandlingsdirektiven finns särskilda regler i LOU och LUF som inte närmare berörs här. Detsamma gäller f.ö. tjänstekontrakt avseende järnvägstrafik och sjötransport, eftersom LOU och LUF innehåller bestämmelser för sådana s.k. B-tjänster.

⁷ Nu nämnda villkor är inte utan undantag; se artikel 5.2 EU:s kollektivtrafikförordning.

Offentliggörande

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

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

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

Cabotageförordningen

Frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet

Marknadstillträdet inom sjöfarten regleras i den s.k. cabotageförordningen. Förordningen gäller sjötransporttjänster (sjötransport av passagerare och gods) inom en medlemsstat. Rederier, vilkas fartyg är registrerade i en medlemsstat och förs under denna stats flagg, får tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom en medlemsstat (cabotage). En förutsättning är att fartygen uppfyller de villkor, för att få utföra sådana tjänster, som gäller i den medlemsstat där de är registrerade.

Enligt kommissionens tolkningsmeddelande, KOM (2003) 595 slutlig, p. 2.1, får friheten att tillhandahålla sjötransporttjänster på inga villkor vara bunden till förhandsgodkännande, särskilt genom system kopplade till restriktiva villkor. Medlemsstaterna kan dock ”på sin höjd” be redare att inkomma med förhandsinformation i fråga om de tjänster som de har för avsikt att tillhandahålla.

Allmän trafik

En medlemsstat får ingå *avtal om allmän trafik* med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar inom en medlemsstat, så kallat öcabotage. Syftet är att säkerställa tillräckliga och regelbundna transporttjänster från, till och mellan öar. Enligt p. 5.1 i tolkningsmeddelandet ska långa flodmyrningar eller fjordar som leder till en omväg på cirka 100 kilometer på väg betraktas som öar, eftersom de kan leda till liknande problem genom att stadsområden isoleras från varandra. Vidare framgår av EU-domstolens praxis att frågan om huruvida en landmassa utgör en ö i den mening som avses i cabotageförordningen

beror på om det finns någon fast landförbindelse.⁸ Avtal om allmän trafik definieras som ”avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom gemenskapen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster”. Ett avtal om allmän trafik kan i synnerhet innefatta transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet, särskilda transporttjänster, transporttjänster med speciella tariffer och villkor, i synnerhet för vissa kategorier passagerare och vissa sträckor, samt anpassning av tjänsterna till verkliga behov.

Vidare får en medlemsstat ange *förpliktelser vid allmän trafik* som villkor för rätten att tillhandahålla sådana tjänster. Förpliktelser vid allmän trafik definieras som ”skyldigheter som rederiet, om det tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle uppfylla över huvud taget eller inte skulle uppfylla i samma utsträckning eller på samma villkor”. Förpliktelser vid allmän trafik får enligt p. 5.2 i tolkningsmeddelandet bara införas på reguljära öcabotagetjänster när marknaden misslyckats. En behörig myndighet kan alltså endast ålägga förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik om myndigheten kan visa att det föreligger ett faktiskt behov av allmän trafik, till följd av att det vid fri konkurrens inte skulle finnas tillräckligt med regelbundna transporttjänster.⁹ När en medlemsstat ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik ska detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen. Medlemsstaterna ska även begränsa sig till krav om vilka hamnar som ska anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyg. En eventuell ersättning för förpliktelser vid allmän trafik måste vara tillgänglig för alla rederier inom gemenskapen. Enligt p. 5.4 i tolkningsmeddelandet har medlemsstaten olika administrativa möjligheter att införa ”förpliktelser vid allmän trafik” för alla kollektivtrafikföretag på en viss rutt, till exempel i form av anmälnings-, licens- eller godkännandesystem. Medlemsstaterna kan också införa förpliktelser vid allmän trafik genom att ingå avtal om allmän trafik med en eller ett begränsat antal kollektivtrafikföretag.¹⁰

När en medlemsstats behöriga myndighet ingår ett avtal om allmän trafik måste den enligt p. 5.4 i tolkningsmeddelandet följa tillämpliga upphandlingsregler. Detta innebär således att om avtalet utgörs av ett tjänstekontrakt gäller antingen lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF) eller lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU), alltefter förhållandena i det enskilda fallet. Om avtalet utgörs av en tjänstekoncession gäller däremot inte de lagarna. Även vid tilldelning av koncessioner måste

⁸ Se Mål C-288/02 Europeiska gemenskapernas kommission mot Grekland, REG 2004 s. I-10071, p. 42, 43 och 46.

⁹ Se Mål C-205/99 Analir m.fl. mot Administración General del Estado, REG 2001 s. I-1271, p. 31 till 40. Se även mål C-128/10 Naftiliaki Etaireia Thasou AE (C-128/10) och Amaltheia I Naftiki Etaireia (C-129/10) mot Ypourgos Emporikis Naftilias, REU 2011 s. 0000, p. 54 och 63.

¹⁰ När det gäller en medlemsstats möjlighet att införa förpliktelser vid allmän trafik parallellt med avtal om allmän trafik, se mål C-205/99, p. 60 till 71.

emellertid de allmänna EU-rättsliga principerna om objektivitet, icke-diskriminering och insyn som anges i 1 kap. 24 § LUF respektive 1 kap. 9 § LOU (och som följer direkt av EUF-fördraget) upprätthållas.

Genom att införa förpliktelser vid allmän trafik ingriper medlemsstaterna i bestämmelserna om marknadens tillgång till vissa trafikleder. Detta kan snedvrider konkurrensen om det inte sker på ett icke-diskriminerande sätt. Sådana ingripanden bör stå i proportion till syftet att garantera regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. Ett ingripande som i stor utsträckning påverkar konkurrensen är tilldelning av ensamrätter. Av p. 5.5.1 i tolkningsmeddelandet framgår att tilldelandet av en ensamrätt i vissa fall kan vara det enda instrumentet för att uppfylla de grundläggande transportbehoven. En förutsättning enligt meddelandet är emellertid att ensamrätten beviljas för en begränsad period och att den baseras på ett öppet, rättvist, 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. Av p. 5.7 i tolkningsmeddelandet framgår att förordningen gäller på samma sätt oberoende av om subventioner betalas ut. Om däremot statligt stöd betalas ut för att kompensera för förpliktelse vid allmän trafik måste medlemsstaterna bevilja det i enlighet med gemenskapens lagstiftning.

Förordningen innehåller ingen begränsning för varaktigheten för avtal om allmän trafik. Enligt p. 5.5.2 och 5.6 i tolkningsmeddelandet uppfyller en avtalsperiod på mer än sex år i normalfallet inte kravet på proportionalitet, men i fråga om ”mindre öar” kan längre varaktighet, tolv år, godtas.

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

5 Kollektivtrafik på vatten

5.1 Beskrivning av kollektivtrafikmarknaden

Kollektivtrafik på vatten bedrivs på ett antal platser runt om i Sverige. Eftersom det varken krävs något särskilt linjetillstånd eller finns plikt att anmäla trafik till en myndighet för att få bedriva trafiken finns det heller ingen offentlig sammanställning över sådan trafik. Klart är emellertid att det bedrivs kollektivtrafik på vatten i bland annat Gotlands, Stockholms, Västra Götalands, Blekinge, Östergötlands, Västerbottens, Värmlands och Skåne län. Störst omfattning har trafiken i skärgårdarna i och utanför Stockholm och Göteborg. För all kollektivtrafik på vatten gäller att resandet är som störst under sommarhalvåret.

Vid sidan av kollektivtrafik finns andra sorters utbud av persontransporttjänster på vatten, som ofta kallas beställningstrafik och chartertrafik. Det kan vara fråga om rundresor, där passagerarna åker tillbaka till resans utgångspunkt, eller trafik som anordnas vid särskilda evenemang och resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan.

Vidare finns de statliga och enskilda vägfärjorna. Staten är genom Trafikverket ansvarig för färjetrafik som behövs för allmän samfärd. En färja för allmän samfärd är en länk i ett vägnät, vilket förutsätter att färjan är en väganordning i väglagens (1971:948) mening och att vägar på båda sidor av färjeleden är öppna för allmän trafik med motorfordon. Även en enskild färja som ingår i det enskilda vägnätet är att betrakta som väganordning (jfr regeringens proposition *Moderna Transporter*, prop. 2005/06:160, avsnitt 20). Utgångspunkten är att statliga och enskilda vägfärjor som ingår i det allmänna respektive enskilda vägnätet inte betraktas som kollektivtrafik utan som väganordningar, dvs. som en del av infrastrukturen. Ansvar för dem påverkas därför inte av de ändringar som regeringen nu föreslår.

Offentligfinansierad kollektivtrafik på vatten

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

Västtrafik AB har varit trafikhuvudman i Västra Götaland och organiserat sjötrafik med cirka 35 fartyg. Trafiken har körts av fristående rederier och antalet resor uppgått till 3,5 miljoner per år.

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

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

Staten tecknar avtal om trafiken mellan Gotland och Nynäshamn respektive Oskarshamn. Det är det enda avtal som inte tecknas av ett kommunalt organ. Gotlandstrafiken har varit ett statligt åtagande i cirka 40 år. Det görs omkring 1,6 miljoner resor per år och trafiken är av

mycket stor betydelse för Gotlands befolkning och näringsliv. Staten betalade 361 miljoner kronor för Gotlandstrafiken under 2010.

Kommersiell kollektivtrafik på vatten

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

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

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

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

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

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

5.3 Kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten

Regeringens förslag: Kollektivtrafiklagen ska vara tillämplig på kollektivtrafik på vatten. Även EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten. I lagen införs en paragraf som hänvisar till cabotageförordningen och innebörden av denna.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag från kollektivtrafikföretagens anmälnings-, informations- och uppgiftsskyldighet enligt kollektivtrafiklagen.

Regeringens bedömning: Regeringen bör i förordning bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter eller i enskilda fall besluta om undantag från kollektivtrafikföretagens skyldigheter enligt kollektivtrafiklagen.

Promemorians förslag och bedömning: Överensstämmer i huvudsak med regeringens. Något förslag till bemyndigande för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela undantag från kollektivtrafikföretagens skyldigheter enligt kollektivtrafiklagen finns inte i promemorian.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser är i huvudsak positiva till förslaget att kollektivtrafiklagen ska vara tillämplig även på kollektivtrafik på vatten. Inga remissinstanser har yttrat sig särskilt över förslaget om att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på samma trafik. *Regelrådet* avstyrker dock förslaget på grund av bristande konsekvensutredning och anför att utredningen är allmänt hållen och exempelvis saknar beloppsmässiga beräkningar av de ekonomiska effekterna för olika kategorier av företag. *Sjöfartsverket* ser positivt på det trafikslagsövergripande arbete som möjliggörs hos de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och konstaterar att förslaget inte innebär någon förändring av eller påverkan på cabotagelagstiftningen. *Trafikanalys* anser att förslaget ligger i linje med transportpolitikens trafikslagsövergripande perspektiv. *Göteborgs kommun*, *Norrköpings kommun*, *Sotenäs kommun* och *Blekingetrafiken* anser att förslaget är bra och pekar på att det leder till förbättrad samordning och en tydlig ansvarsfördelning. *Malmö kommun* anser att förslaget är logiskt och innebär att trafiken till Ven även fortsättningsvis kan ingå på samma grunder som gäller för det övriga kollektivtrafiksystemet i Skåne. *Stockholms kommun* välkomnar förslaget och hänvisar bl.a. till att det i nuläget finns oklarheter i rollfördelningen mellan olika aktörer, vilket gör det svårt att komma vidare med utvecklingen av vattenburen kollektivtrafik. *Transportstyrelsen* stödjer principiellt förslaget, men anser att någon form av begränsning måste införas för den internationella trafiken och för trafik som har ett helt annat syfte än persontransport. Transportstyrelsen anför att med nuvarande skrivning skulle exempelvis olika former av internationell kryssningstrafik, Östersjökryssningar, musik-kryssningar och samtliga förbindelser från Sverige till andra länder omfattas. Om en begränsning inte kan ske avstyrker Transportstyrelsen

från en utvidgning i nuläget. Vidare anför Transportstyrelsen att begreppet nationellt marint vatten i EU:s kollektivtrafikförordning är oklart och att det inte framgår vad man avser för vattenområde och om man avser att inkludera internationell fartygstrafik. Även *Sveriges Redareförening* och *SWEREF Skärgårdsredarna*, som i princip är positiva till förslaget, anser att det behövs någon form av avgränsning i fråga om vilken trafik som ska omfattas. Vidare anser SWEREF Skärgårdsredarna att det i lagen bör anges hur långa avtalstider som tillåts, lämpligen 15 år, motiverat av långa avskrivningstider för fartyg. *Skärgårdarnas Riksförbund* och *Waxholms Ångfartygs AB* delar sistnämnda synpunkt. Skärgårdarnas Riksförbund, som menar att förslaget i huvudsak är bra, anser vidare att den trafik som bedrivs genom Trafikverkets färjerederi ska inordnas i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna för att kunna ge en mer likartad service till landets öbor. Både Skärgårdarnas Riksförbund och SWEREF Skärgårdsredarna anser att myndigheterna alltid bör överväga möjligheten att utnyttja vattenvägarna för att avlasta vägtrafiken och ge trafik till sjöss samma grad av subventioner som övriga transportslag. De framhåller också att det gemensamma systemet för trafikantinformation inte får utvecklas så att det stöter bort de mindre företagen. *Samverkansorganet i Gävleborgs län (Region Gävleborg)* anför att Gävle kommun under många år har bedrivit turbotrafik, turisttrafik, till och från en ö sommartid. Av förslaget framgår inte tydligt om även denna form av båttrafik omfattas. *Västerviks kommun* anger att i Kalmar län kommer landstinget vara regional kollektivtrafikmyndighet och att det är positivt att kollektivtrafik på vatten omfattas av den nya lagen, även om det med nuvarande ansvarsuppdelning även fortsättningsvis är kommunerna i länet som ansvarar för skärgårdstrafiken. *Strömma Turism & Sjöfart AB* tillstyrker förslaget, men anser att det behöver kompletteras för att säkerställa att kommersiell kollektivtrafik inte trängs undan av subventionerad trafik. Bolaget anser att direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på vatten till ett internt företag bör förhindras i lag och att en alternativ kundvalsmodell bör väljas. Vidare anser bolaget att begreppet ”ö” bör definieras i lag på grund av skillnaden i regler mellan fastlandscabotage och öcabotage. *Karlstads kommun* är skeptisk till förslaget och anför att marknaden för båttrafik redan är öppen och att förslaget innebär en ökad byråkrati, som för den kommersielle aktören kan uppfattas som en tröskel för att ge sig in på marknaden. *Luleå kommun* anser att det finns fördelar med förslaget, men att det finns en risk för att den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kommer att kunna prioritera en tillräckligt attraktiv sjötrafik. Kommunen anser att det är viktigt att de kommuner som vill erbjuda en sjötrafik med hög kvalitet får tillräckligt inflytande och/eller möjlighet till egen finansiering.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Om kollektivtrafik på vatten inte omfattas av den kollektivtrafikspecifika lagstiftningen kan kommuner och landsting organisera verksamheten på annat sätt än vad som gäller för landtransporter, utan inblandning från den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Exempelvis kan en enskild

kommun själv ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen på vatten inom kommunen. Det finns i och för sig inget som hindrar att kommunerna och landstinget i respektive län kommer överens om att även ansvaret för kollektivtrafiken på vatten ska handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det blir emellertid då ett frivilligt åtagande och den regionala kollektivtrafikmyndigheten behöver inte följa kollektivtrafiklagens regler om hur den ska agera när den vill tillhandahålla allmännyttig kollektivtrafik på vatten. Till skillnad från kollektivtrafik som bedrivs på land kommer offentligt finansierad trafik på vatten t.ex. inte ha stöd i ett beslut om allmän trafikplikt som kan överklagas. Dock ska myndigheter som vill teckna avtal om regelbundna sjötransporttjänster tillämpa cabotageförordningen. Kollektivtrafikföretagen kommer på samma sätt som i dag vara fria att bedriva kollektivtrafik på vatten, utan krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och utan skyldighet att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation eller uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

Som framgår nedan finns det tydliga skäl för en reglering av hur kommuner och landsting ska organisera sitt åtagande för persontransporter på vatten på motsvarande sätt som för landtransporter. Förslaget innebär dels att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas till kollektivtrafik på vatten, dels att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på sådan trafik.

I EU:s kollektivtrafikförordning används uttrycken inre vattenvägar och nationella marina vatten. För närvarande finns det inte någon särskild reglering i svensk rätt i fråga om inre vattenvägar, utan den svenska inlandssjöfarten ses som en del av sjöfarten och inte som ett eget transportslag som närmast är att hänföra till en del av transportsystemet på land. Begreppet nationella marina vatten är inte heller något begrepp som används i svensk rätt. Regeringen anser därför att uttrycket ”på vatten” bör användas i stället för ”inre vattenvägar och nationella marina vatten”. Med uttrycket ”på vatten” avses alla typer av trafikerbara vattenområden inom svenskt sjöterritorium, dvs. inre vatten och territorialhavet som enligt lagen om (1966:374) om Sveriges sjöterritorium är de vattenområden som hör till Sveriges sjöterritorium.

Gemensamt ansvar för kommuner och landsting

Även i fråga om kollektivtrafik på vatten bör ansvaret som huvudregel vara gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län. Ansvaret kan överföras till enbart landstinget eller kommunerna om alla är överens om detta. Att ansvaret för regional kollektivtrafik är gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län har under de senaste decennierna visat sig vara en lyckad ordning och regeringen anser att det nu finns skäl att tydliggöra ansvaret och rollfördelningen även i fråga om kollektivtrafik på vatten. Det är viktigt att varje kommuns behov och ambitioner avseende kollektivtrafik tas om hand. Kommunerna på lokal nivå har andra viktiga verksamheter som har stark koppling till strategiska beslut om kollektivtrafik, främst beslut om

bebyggelseplanering, skol- och näringslivsfrågor. Landstinget har ett regionalt perspektiv och har ansvar för sjukvård. Genom landstinget finns även en möjlighet att fördela nettokostnaden för kollektivtrafik på ett annat sätt än vad som är kopplat till den direkta nyttan för respektive kommun. Tillsammans har de kommunala myndigheterna en mängd olika verksamheter som påverkar kollektivtrafiken. Ett gemensamt offentligt åtagande för de olika trafikslagen underlättar en fortsatt utveckling av ett integrerat nät av regional kollektivtrafik. Om enskilda kommuner själva får ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen på vatten kan det riskera att minska samordningen inom länet.

Ansaret ska handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten

Även i fråga om kollektivtrafik på vatten bör det finnas endast en behörig myndighet i varje län som handhar landstingets och kommunernas ansvar. Ett gemensamt organ har ett regionalt helhetsperspektiv baserat på landstingets och de olika kommunernas behov och ambitioner. Vidare ger en organisation per län goda möjligheter att möta de krav som ställs på kollektivtrafiken. Det integrerade nät av regional kollektivtrafik som det ansvariga organet har ansvar för att ombesörja sträcker sig ofta över kommungränser. Resenärens behov av resor i dagliga livet – för att ta sig till och från arbete och utbildning samt för kortare resor på fritiden – har under de senaste decennierna inneburit allt fler resor över kommungränser. Vidare är det inte heller sällan som en resenär använder sig av flera trafikslag under en och samma resa, t.ex. både väg- och sjötransporter. Ett ökat kollektivt resande ökar behovet av en trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. Att det enbart finns en ansvarig myndighet i respektive län möjliggör en trafikslagsövergripande helhetssyn över kommungränser. Därmed skapas förutsättningar för att de behöriga myndigheterna bättre kan tillgodose resenärernas behov av ett sammanhållet system av kollektivtrafik inom respektive län.

Luleå kommun har uttryckt farhågor för att den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kommer att kunna prioritera en tillräckligt attraktiv sjötrafik. Vidare har *Skärgårdarnas Riksförbund* och *SWEREF Skärgårdsredarna* framfört att myndigheterna bör ge kollektivtrafik till sjöss samma grad av subventioner som övriga trafikslag.

Regeringen anser att offentligfinansierad kollektivtrafik på vatten i flera län fyller en viktig funktion för att säkerställa en god tillgänglighet. Om kollektivtrafik på vatten omfattas av kollektivtrafiklagen är utgångspunkten att den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör etablera den kollektivtrafik av allmänintresse som behövs i länet och i det ligger att ta hänsyn vilka behov som kan tillgodoses genom trafik på vatten. Som regeringen har angett i propositionen Ny kollektivtrafiklag har emellertid myndigheten stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet avseende kollektivtrafik i länet (s. 41) och kollektivtrafiklagen anger inte vilket utbud som ska tillhandahållas. Utvidningen av kollektivtrafiklagens tillämpningsområde innebär alltså inte en ny obligatorisk uppgift för kommuner och landsting. Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som, på motsvarande sätt som för landtransporter, bestämmer

vilken offentligt initierad trafik den önskar i länet. I vissa län är det kanske inte alls aktuellt med allmännyttig kollektivtrafik på vatten.

Processen för den regionala kollektivtrafikmyndighetens agerande

Kollektivtrafiklagens regler för hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska agera när den vill tillhandahålla samhällsmotiverad kollektivtrafik är befogade även när det gäller trafik på vatten. Ur ett resenärsperspektiv är det t.ex. viktigt att trafikförsörjningsprogrammet är trafikslagsövergripande och även omfattar kollektivtrafik på vatten. Det är vidare viktigt att det finns tydliga regler för hur myndigheten ska gå tillväga när den ingriper på marknaden med subventionerad trafik. Den stegvisa procedur som myndigheten ska tillämpa när den vidtar åtgärder på kollektivtrafikområdet ger kollektivtrafikföretagen insyn och förutsebarhet vad det gäller det allmännas åtgärder. Detta skapar bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken på vatten och ett ökat utbud av kommersiell kollektivtrafik på vatten, eftersom reglerna bör leda till att det offentliga ingripandet inte blir större än nödvändigt och att så små undanträngningseffekter som möjligt uppstår på kommersiell trafik. Regeringen delar inte *Strömma Turism & Sjöfart AB:s* åsikt om att det offentliga ingripandet på marknaden för kollektivtrafik på vatten bör organiseras på annat sätt än vad som gäller för landtransporter. När de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ingår avtal om allmän trafik som avser sjötransporter måste de emellertid, på samma sätt som gäller i dag, tillämpa cabotageförordningen, se avsnitt 4.2.2.

Kollektivtrafiklagens krav på kollektivtrafikföretag ska gälla företag som bedriver kollektivtrafik på vatten

Det finns goda skäl att göra kollektivtrafiklagens regler om krav på kollektivtrafikföretag tillämpliga på trafik som bedrivs på vatten. Även inom detta trafikslag bör det finnas vissa krav på kollektivtrafikföretag, i syfte att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor. Det gäller t.ex. krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och skyldighet för alla kollektivtrafikföretag att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen har i propositionen Ny kollektivtrafiklag angett att kraven gäller för all kollektivtrafik på väg, järnväg och andra spåranläggningar, dvs. såväl regional som interregional trafik (s. 85). Förslaget innebär att även företag som bedriver regional och interregional kollektivtrafik på vatten kommer att omfattas av kraven, vilket ger samma förutsättningar mellan de olika trafikslagen. För motiven bakom de enskilda kraven på kollektivtrafikföretag hänvisas till nämnda proposition.

Transportstyrelsen och *Sveriges Redareförening* har i sina remissvar framfört att någon form av begränsning måste införas för den internationella trafiken och för trafik som har ett helt annat syfte än persontransporter. Även *SWEREF Skärgårdsredarna* har framfört att man bör skilja på kollektivtrafik och tidtabellbunden kryssningstrafik vars syfte inte är att transportera någon från en punkt till en annan.

Regeringen delar remissinstansernas synpunkter att det är angeläget att inte lägga administrativa bördor eller kostnader på trafikföretag som bedriver trafik av annan karaktär än kollektivtrafik. Detta gäller samtliga trafikslag som omfattas av lagen. Transportstyrelsen nämner i sitt remissvar trafik som har karaktären av hotell-, restaurang- eller nöjesverksamhet. Regeringen vill dock framhålla att EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen enbart är tillämpliga på trafik som räknas som kollektivtrafik. Andra persontransporttjänster på vatten omfattas inte. Kollektivtrafik definieras i kollektivtrafiklagen med en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning. I artikel 2 a definieras kollektivtrafik som *persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering*.

Om till exempel trafikens huvudsakliga ändamål är något annat än själva persontransporten omfattas den inte av kollektivtrafiklagen och företagen träffas därför inte av lagens krav. När det gäller sådan internationell trafik som remissinstanserna har tagit upp, t.ex. Östersjö-kryssningar och samtliga förbindelser från Sverige till andra länder, vill regeringen peka på att kollektivtrafiklagen reglerar den svenska kollektivtrafikmarknaden. För att kollektivtrafiken ska räknas som regional eller interregional är en rimlig utgångspunkt att det ska finnas både på- och avstigningsplatser inom Sverige, dvs. för kollektivtrafik på vatten inom svenskt sjöterritorium. Något förtydligande i lagtexten av dessa förhållanden bedömer regeringen emellertid inte vara nödvändigt.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bör emellertid ges möjlighet att meddela undantag från kraven på anmälnings-, informations- och uppgiftsskyldighet i 4 kap. 1–3 §§ kollektivtrafiklagen. På detta sätt kan kollektivtrafikföretag som det saknas behov att få in anmälningar, information eller uppgifter från undantas. Det bör därför införas ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter och i enskilda fall besluta om undantag från de skyldigheter som anges i 4 kap. 1–3 §§ kollektivtrafiklagen. Bemyndigandet gäller inte bara i fråga om kollektivtrafik på vatten, utan samtliga trafikslag som omfattas av lagen.

EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten

Vid en bedömning av om Sverige ska låta EU:s kollektivtrafikförordning vara tillämplig på kollektivtrafik på vatten konstaterar regeringen inledningsvis att det redan i dag finns regler i cabotageförordningen som gäller när myndigheter vill teckna avtal om allmän trafik med rederier om regelbundna sjötransporttjänster eller ålägga rederier förpliktelser vid allmän trafik för tillhandahållande av sådana sjötransporttjänster, se avsnitt 4.2.2. Det är emellertid enligt artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning tillåtet för medlemsstaterna att tillämpa båda förordningarna. Av det följer att vid ett beslut om att göra EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på sjötrafik kommer det att finnas två EU-förordningar som är tillämpliga på sjötransportområdet och som reglerar hur allmännyttig kollektivtrafik på vatten ska tillhandahållas.

EU:s kollektivtrafikförordning är dock utförligare än cabotageförordningen och innehåller mer detaljerade regler för hur myndigheterna ska agera när de vill tillhandahålla kollektivtrafik av allmänt intresse. Den förstnämnda reglerar bland annat obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik, vilket den sistnämnda förordningen inte gör. Dessutom uppställs i EU:s kollektivtrafikförordning krav på att behöriga myndigheter årligen ska offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde. Som framgår av artikel 1.2 i EU:s kollektivtrafikförordning påverkar inte förslaget att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten tillämpningen av cabotageförordningen.

Regeringen anser inte att det är möjligt eller för den del lämpligt att införa någon definition av ”öar” i svensk rätt, som *Strömma Turism & Sjöfart AB* föreslagit, utan vad som avses med begreppet enligt cabotageförordningen får överlåtas åt rättstillämpningen. Av kommissionens tolkningsmeddelande och EU-domstolens praxis framgår dock att det inte enbart är den vanliga innebörden av ”ö” som omfattas. Som flera remissinstanser påpekat innehåller inte EU:s kollektivtrafikförordning någon begränsning av löptiderna för avtal om allmän trafik på vatten, medan för busstrafik respektive spårtrafik anges löptider på 10 respektive 15 år. Inte heller cabotageförordningen innehåller någon sådan begränsning, men kommissionen har i sitt tolkningsmeddelande uttalat att en avtalsperiod på mer än sex år i normalfallet inte uppfyller kravet på proportionalitet, men att längre varaktighet, tolv år, kan godtas i fråga om ”mindre öar”. Regeringen anser inte att det är lämpligt att, som *SWEREF Skärgårdsredarna, Skärgårdarnas Riksförbund* och *Waxholms Ångfartygs AB* föreslagit, ange någon tidsbegränsning i lagen, utan frågan om vad som kan anses vara proportionerligt får även den överlåtas åt rättstillämpningen.

Sammantagen bedömning

Vid en sammantagen bedömning menar regeringen att det är befogat att utöka kollektivtrafiklagens tillämpningsområde till kollektivtrafik på vatten. Analysen visar att det saknas starka skäl för att sjötransportområdet ska behandlas på annat sätt än landtransporter. Förslaget skapar förutsättningar för att de behöriga myndigheterna bättre ska kunna tillgodose resenärernas behov av ett sammanhållet system av kollektivtrafik inom respektive län. Vidare leder förslaget till insyn och förutsebarhet vad det gäller det allmännas åtgärder, vilket skapar bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken på vatten. De fördelar som fås genom ökad tydlighet i myndighetsarbetet och för kommersiell kollektivtrafik överväger den minskade flexibilitet för kommunala myndigheter och den något ökade regelmängd för kollektivtrafikföretag som förslaget för med sig. Eftersom kollektivtrafiklagen kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning är det lämpligt att göra förordningen tillämplig på motsvarande trafikslag som omfattas av lagens tillämpningsområde, vilket främjar ett trafikslagsövergripande synsätt.

Cabotageförordningen bedöms inte utgöra något hinder mot att utöka tillämpningsområdena i enlighet med förslaget. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är dock, på samma sätt som i dag, bundna av cabotageförordningens bestämmelser i fråga om på vilka områden som det är möjligt att ingå avtal om allmän trafik och om hur avtal om allmän trafik ska tilldelas.

På samma sätt som gäller för kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana avser regeringen att noggrant följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik på vatten. Även för detta trafikslag måste effekterna följas upp och utvärderas, bl.a. med avseende på transportpolitisk målpuppfyllelse. Om kollektivtrafik på vatten omfattas av kollektivtrafiklagens tillämpningsområde kommer även denna trafik att bli föremål för Trafikanalys utvärdering, se avsnitt 6.3.2.

Samråd med kommissionen

Förslaget är av sådant slag att samråd med kommissionen i enlighet med artikel 9 i cabotageförordningen har skett. Kommissionen har angett att bestämmelserna i kollektivtrafiklagen inte bedöms strida mot cabotageförordningen.

Övrigt

Som anges i avsnitt 5.1 är staten genom Trafikverket ansvarig för färjetrafik som behövs för allmän samfärdsl. Sådana färjor utgör väganordningar i väglagens mening. Om trafiken är av sådan omfattning att den är att betrakta som allmän samfärdsl bör färjeleden ingå i statens väghållning. Regeringen delar således inte *Skärgårdarnas Riksförbunds* synpunkt att den trafik som bedrivs genom Trafikverkets färjerederi ska inordnas i de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

5.4 Övervägande avseende gods

Regeringens bedömning: Förutsättningarna för godstransporter förändras inte till följd av att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas till kollektivtrafik på vatten och att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på sådan trafik.

Promemorians bedömning: Promemorian behandlar inte gods-transporter.

Remissinstanserna: *Skärgårdarnas Riksförbund*, *SWEREF Skärgårdsredarna* och *Landskrona kommun* anser att förslaget om att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas till kollektivtrafik på vatten inte är anpassat för kollektivtrafik som bedrivs i kombination med transporter av gods (fordon och/eller annat gods) och att konsekvenserna för linjer som bedrivs i kombination med andra transporter bör ses över. *Skärgårdarnas Riksförbund* anser att utvecklingen bör gå mot en ökad samordning av transportbehoven till och från öarna. *SWEREF Skärgårdsredarna* och *Landskrona kommun* anser att en reglering av

enbart persontransporter kan innebära att trafikföretag vill trafikera enbart den kategorin. Det skulle få negativa konsekvenser för fordonen och godset, som blir dyrare att transportera separat, vilket i förlängningen kan innebära ytterligare subventionsbehov. Stora investeringar har gjorts på en kombinationslösning av transportbehovet mellan Ven och Landskrona. Förslaget kan leda till att de två trafikslagen passagerartransport och fordon- och godstransporter delas upp för sjötrafiken till Ven, vilket skulle vara ogynnsamt för resenärer, näringsliv, ägare och trafikhuvudmän.

Skälen för regeringens bedömning: Regeringen konstaterar att EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen inte reglerar gods-transporttjänster. I EU:s kollektivtrafikförordning, beaktandesats 11, anges att det inte är lämpligt att i förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor och att fördragets allmänna principer bör gälla för organisationen av godstransporttjänster. Till skillnad från EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen omfattar cabotageförordningen sjötransporter av passagerare eller gods.

Regeringens förslag om att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde utökas till kollektivtrafik på vatten och att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på sådan trafik omfattar inte godshantering. Enligt regeringens bedömning förändrar detta förslag inte förutsättningarna för godstransporter och sådana kombinationslösningar som hittills förekommit.

6 Övriga förslag

6.1 Nationsgränsöverskridande kollektivtrafik

6.1.1 Offentligfinansierad nationsgränsöverskridande kollektivtrafik

Den trafik som har tillhandahållits i enlighet med trafikhuvudmannalagen har till helt övervägande del bedrivits inom Sveriges gränser. Det finns dock även ett antal linjer med kollektivtrafik över nationsgränsen som har avtalats av trafikhuvudmännen. Linjerna sträcker sig över nationsgränsen mellan Sverige och Danmark, Norge respektive Finland. Trafiken har tillkommit efter överenskommelser mellan en eller flera svenska trafikhuvudmän och en kollektivtrafikmyndighet i det berörda landet.

Mellan Sverige och Danmark finns tågtrafik över Öresundsbron som i Sverige varit ett samarbete mellan Blekingetrafiken AB, Hallandstrafiken AB, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik AB, Skånetrafiken och Västtrafik AB. Det finns också ett samarbetsavtal mellan Skånetrafiken och den danska Trafikstyrelsen som reglerar tågtrafiken över bron. Trafiken sträcker sig i Sverige till Göteborg, Kalmar och Karlskrona och på dansk sida sträcker sig trafiken upp till Helsingör. Över Öresundsbron är trafiken mycket tät med tiominuterstrafik under högtrafiktid på vardagar. Längre från bron avtar trafiken till en tur per timme dagtid från Göteborg, Kalmar och Karlskrona.

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

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

Lokaliseringsprincipen

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

Det förekommer även internationella överenskommelser som berör lokaliseringsprincipen. Sverige har bl.a. träffat en överenskommelse med Norge, Danmark och Finland om kommunalt samarbete över nordiska riksgränser (se prop. 1977/78:44 om godkännande av överenskommelse mellan Danmark, Finland, Norge och Sverige om kommunalt samarbete över nordiska riksgränser). Överenskommelsen utgår ifrån att det ingår i en nordisk kommuns eller landstings allmänna kompetens att exempelvis ekonomiskt engagera sig i anläggningar på andra sidan om en inter- nordisk riksgräns om det är till nytta för invånarna i den egna kommunen eller landstinget. Samarbetet, som inte har några folkrättsliga effekter, får dock inte innebära att en svensk kommun på något sätt avsäger sig beslutanderätt eller överlåter myndighetsutövning i Sverige till en utländsk kommun (a. prop. s. 4).

Den nya lagstiftningen

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

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

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

Enligt artikel 4 i EU:s kollektivtrafikförordning ska det i avtal om allmän trafik klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses. Med allmän trafikplikt menas, som förklarats i avsnitt 4.2.2, de krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse, som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

6.1.2 En regional kollektivtrafikmyndighet bör ges befogenhet att sörja för nationsgränsöverskridande kollektivtrafik

Regeringens förslag: En regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats, får lämna ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land. En förutsättning är att kollektivtrafiken med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och att den med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som har yttrat sig över förslaget tillstyrker eller har inga invändningar. *Transportstyrelsen* tillstyrker förslaget, men anser, med hänvisning till samma skäl som anförs i fråga om förslaget om utvidgning av lagens tillämpningsområde, att lagen bör begränsas till nationell trafik på sjöfartsområdet. *Malmö kommun* framhåller att för Malmös del är det av särskild vikt att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ges möjlighet att etablera kollektivtrafik över nationsgränsen. Även *Öresundståg AB* ser positivt på förslaget. *Kammarrätten i Stockholm* efterfrågar en närmare redogörelse för vad som avses med ett beslut om allmän trafikplikt, dels eftersom det ingår i de regionala kollektivtrafikmyndigheternas centrala uppgifter att fatta beslut om allmän trafikplikt, dels eftersom det skulle underlätta tillämpningen i domstol i samband med överprövning av sådana beslut.

Skälen för regeringens förslag och bedömning

Behov av komplettering

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

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

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

Kollektivtrafiklagen reglerar den svenska kollektivtrafikmarknaden

För att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska få möjlighet att subventionera kollektivtrafik som sträcker sig in i ett annat land, vore ett

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

Kollektivtrafiklagen tar dock sikte på det offentligas ansvar och befogenhet för kollektivtrafik som sträcker sig inom landet. Den syftar inte till att reglera förfarandet på kollektivtrafikmarknaden inom ett annat lands territorium. Regeringen anser därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas ansvar för regional kollektivtrafik bör, i enlighet med kollektivtrafiklagens nuvarande lydelse, begränsas till trafik som sträcker sig inom Sverige. Detsamma bör gälla befogenheten att ingripa på kollektivtrafikmarknaden genom ett särskilt beslut om allmän trafikplikt.

Befogenhet att utge ersättning för nationsgränsöverskridande trafik

En regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats, bör dock ges möjlighet att lämna ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt som avser kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land. En förutsättning är att trafiken funktionellt är att betrakta som regional, det vill säga att trafiken med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och att den med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. I enlighet med lokaliseringsprincipen ska det vara fråga om kollektivtrafik som är till nytta för invånarna i det egna landstinget eller kommunerna.

Om en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats, ges befogenhet i enlighet med förslaget, blir det möjligt för myndigheten att på olika sätt sörja för att nationsgränsöverskridande trafik etableras i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan själv ingå avtalet om allmän trafik, bedriva trafik i egen regi eller lämna ersättning för trafik som en behörig myndighet i grannlandet har avtalat om. Regeringen anser inte att det finns skäl att, som *Transportstyrelsen* föreslagit, införa någon uttrycklig begränsning av befogenheten i fråga om kollektivtrafik på vatten. Utgångspunkten är att kollektivtrafiklagen ska vara trafikslagsövergripande och den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör därför ges förutsättningar att organisera kollektivtrafiken på likartat sätt oavsett trafikslag. I fråga om kollektivtrafik på vatten kan emellertid förutsättningarna se annorlunda ut av andra skäl, t.ex. på grund av att grannlandet inte har gjort EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på vatten.

Regeringens förslag innebär att offentlig ersättning kan komma att utges för kollektivtrafik som inte i sin helhet har sin grund i ett trafikförsörjningsprogram, eftersom bestämmelserna om ansvar i kollektiv-

trafiklagen endast avser trafik inom Sverige. Det finns dock ingenting som hindrar att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna frivilligt låter trafikförsörjningsprogrammen beskriva även trafik i ett grannland som är relevant för det berörda länet. Något krav på föregående samråd med en behörig myndighet utanför Sverige följer dock inte av kollektivtrafiklagen.

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

Begreppet allmän trafikplikt definieras i EU:s kollektivtrafikförordning och i propositionen Ny kollektivtrafiklag har regeringen redogjort för den allmänna trafikplikten och motiven till att trafikplikten ska fastställas genom ett särskilt myndighetsbeslut. Bland annat anges att myndigheten först slår fast vilka krav, t.ex. på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende viss trafik, för att i sett senare skede ingå avtal om allmän trafik. Besluten kan innefatta enskilda linjer eller nät av kollektivtrafik (s. 69 f.). Regeringen anser inte att det finns behov av, såsom *Kammarrätten i Stockholm* efterfrågat, att ytterligare förklara vad som avses med ett sådant beslut.

6.2 Kommunal tilläggsfinansiering

6.2.1 Den nya lagstiftningen

Med anledning av kollektivtrafiklagens ikraftträdande har det pågått ett arbete runtom i landet där landsting och kommuner i varje län kommit överens om hur ansvaret för den regionala kollektivtrafiken inom länet ska organiseras.

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

Enligt 2 kap. 2 § kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken. De som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet kan även komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för ett kommunalförbund. I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Under arbetet med att bilda de nya regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det framförts önskemål om att kommuner ska kunna finansiera enskilda turer, ett tätare turutbud eller andra tillägg som går utöver det som den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle ha beslutat om, jfr inkommen skrivelse från Sveriges Kommuner och Landsting, avsnitt 4.1. Det har framförts att det med kollektivtrafiklagens nuvarande lydelse är oklart om sådan kommunal tilläggsfinansiering är tillåten enligt kollektivtrafiklagen och kommunallagen. Oklarheten gäller dels om en enskild kommun kan ägna sig åt kollektivtrafik när en annan myndighet är ansvarig, dels om den regionala kollektivtrafikmyndigheten kan göra särskilda satsningar på kollektivtrafik i en enskild kommun.

Regeringen har fått kännedom om att i ungefär hälften av länen har kommunerna och landstinget kommit överens om att överföra ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet till landstinget från och med den 1 januari 2012, med skatteväxlingar som följd. Därmed aktualiseras frågan om kommuner på lokal nivå får finansiera kollektivtrafik även i de fall de har lämnat över ansvaret för den regionala kollektivtrafiken till landstinget.

6.2.2 Möjlighet till tilläggsfinansiering

Regeringens förslag: Om ett landsting ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla.

Promemorians förslag: Överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser som har yttrat sig över förslaget tillstyrker eller har inga invändningar. *Sveriges Kommuner och Landsting* ser positivt på att lagen blir mera tydlig. *Svensk Kollektivtrafik* är positivt inställda till förslaget. *Kammarrätten i Stockholm* anser att det i förtydligande syfte bör anges i lagtexten att med ”bättre” avses ”bättre kvalitet”. *Örebro läns landsting* och *Örebro kommun* anser att tilläggsfinansieringen bör inriktas på extrainsatser och inte på komplettering av ett för lågt grundutbud samt att det i lagen bör förtydligas i vilken omfattning tillköp får ske. *Örebro läns landsting* anser också att kostnadsutjämningsystemet för kollektivtrafik bör harmoniseras med den nya kollektivtrafiklagen. *Samverkansorganet i Gävleborgs län (Region Gävleborg)* ställer sig bakom förslaget och ser positivt på möjligheten för en kommun att subventionera biljettpriset för vissa resenärsgupper. *Region Gävleborg* anser dock att tillköpen bör gälla under en begränsad tid och därefter provas att ingå i myndighetens åtagande. *Luleå kommun* undrar om förslaget innebär att linjer kan upprättas med kort varsel, om större delen av en tätortstrafik kan hållas utanför den skatteväxling som genomförs om landstinget ska bli regional kollektivtrafikmyndighet och i stället ses som tillköp och om sjötrafiken kan

hanteras på samma sätt. *Stockholms kommun* uppger om att Stockholms läns landsting även fortsättningsvis ska ha ansvar för finansiering, organisation och planering av kollektivtrafik i regionen. *Västerviks kommun* anför att i Kalmar län kommer landstinget att utgöra regional kollektivtrafikmyndighet och förslaget ligger i linje med hur tankarna har gått i kommunen i samband med arbetet med den framtida organisationen. Kommunen anför att även fortsättningsvis kommer kommunerna i länet att ansvara för skärgårdstrafiken. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att förslaget kan medföra problem om det innebär att en kommun tänker bedriva kollektivtrafik i egen regi och att det inte är önskvärt att enskilda kommuner bestämmer att exempelvis biogas ska vara drivmedlet för bussar i kommunen, till skillnad från vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutat om. Inte heller är det bra att kommunen subventionerar viss upphandlad trafik, vilket allvarligt försämrar konkurrensmöjligheten för den kommersiella trafiken. Riksförbundet anför också att definitionen av arbetspendling och annat vardagsresande inte får bli alltför omfattande och inbegripa exempelvis fritidsaktiviteter, vilket ger mindre utrymme för den kommersiella trafiken.

Skälen för regeringens förslag

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

Regeringen har i propositionen Ny kollektivtrafiklag uttalat att ansvaret för regional kollektivtrafik även fortsättningsvis ska vara gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län, men att man fortfarande ska kunna överföra ansvaret till enbart landstinget eller kommunerna om alla är överens om detta. Vidare har regeringen angett att det är viktigt att varje kommuns behov och ambitioner avseende kollektivtrafik tas om hand, men att det inte bör vara möjligt att låta enskilda kommuner själva få ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen eftersom det skulle riskera att minska samordningen inom länet (s. 74).

Regeringens uppfattning är fortfarande att det inte bör vara möjligt för enskilda kommuner att själva få ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen. Det är viktigt att ansvaret handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Däremot är det bra att ha en ordning som ger förutsättningar för att ta tillvara kunskap och engagemang hos de enskilda kommunerna. Kollektivtrafiklagen bör därför medge att det finns utrymme för flexibla lösningar vid finansieringen av den regionala

kollektivtrafiken inom ramen för den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar. Om en kommun inom länet har en högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten, bör det finnas en möjlighet för myndigheten och kommunen att komma överens om kommunal finansiering som ett tillägg till den ordinarie finansieringen.

Lagstöd krävs om landstinget är ensamt ansvarigt

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

Föreskrifter om kommunernas befogenheter och åligganden ska enligt 8 kap. 2 § 3 regeringsformen meddelas i lag. För att möjliggöra för en kommun inom länet att finansiera trafik utöver vad landstinget som regional kollektivtrafikmyndighet avser att tillhandahålla krävs därför uttryckligt stöd i lag. Om däremot landstinget och kommunerna är gemensamt ansvariga för den regionala kollektivtrafiken i länet har kommunerna inte frånhänt sig kompetensen och det krävs inte särskilt lagstöd för att möjliggöra tilläggsfinansiering.

Kommuner bör få finansiera regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla

Regeringen anser att det bör vara möjligt för kommunerna i ett län att träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som i olika hänseenden är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla. I enlighet med lokaliseringsprincipen ska det vara fråga om regional kollektivtrafik som är till nytta för den egna kommunen och dess invånare. Med kollektivtrafik av bättre kvalitet avses t.ex. att trafiken ska bedrivas med andra fordon än vad som annars skulle ha beslutats av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det skulle kunna handla om fordon med högre komfort eller högre miljökrav. Andra förbättringar kan avse större utbud av trafik, antingen på befintliga linjer eller med ytterligare linjer. Med kollektivtrafik som är billigare för resenärerna avses situationen när en kommun anser att det finns skäl att göra kollektivtrafiktjänsterna billigare för alla eller vissa resenärer, t.ex. pensionärer.

Flera remissinstanser, däribland *Örebro läns landsting* och *Örebro kommun*, har efterfrågat ett förtydligande av i vilken omfattning tilläggsfinansiering får ske och framhållit att finansieringen bör vara inriktad på extrasatsningar och inte på komplettering av ett för lågt grundutbud. Vidare motiverar *Luleå kommuns* frågor att regeringen förtydligar förslaget's innebörd.

Regeringen har i propositionen Ny kollektivtrafiklag angett att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör ha stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet avseende kollektivtrafik i länet och att myndigheterna bör hantera sin befogenhet ansvarsfullt (s. 41). Av detta följer att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som fattar beslut om målsättning och ambitionsnivå för kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse i länet. Det finns alltså ingen angiven grundnivå på utbudet, utan ytterst handlar det om ett politiskt ansvarstagande.

Regeringen vill poängtera att det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ska handha ansvaret för all regional kollektivtrafik i länet. Det innebär att det enbart är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som har befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden och vidta åtgärder för att se till att trafik av allmänt intresse kommer till stånd. Det är myndigheten som upprättar trafikförsörjningsprogram och fattar beslut om allmän trafikplikt enligt den process som regeringen har beskrivit i propositionen Ny kollektivtrafiklag (s. 68 ff.). Utgångspunkten är att myndigheten ska tillgodose länets behov av kollektivtrafik. Förslaget syftar således till att möjliggöra ”extrasatsningar” från kommuner, som flera remissinstanser uttryckt det.

Regeringen vill också poängtera att möjligheten till tilläggsfinansiering inte är detsamma som att en kommun kan beställa trafik av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som har befogenheten att besluta om de åtgärder som en kommun föreslår, även när kommunen erbjuder sig att finansiera det ytterligare åtagandet. En enskild kommun kommer alltså inte att kunna fastställa egna villkor för kollektivtrafiken i kommunen utöver vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutat om. En enskild kommun kommer inte heller att kunna subventionera mer trafik än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten anser vara motiverat.

Om kollektivtrafik på vatten omfattas av kollektivtrafiklagen ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten ensam handha ansvaret även för den vattenburna kollektivtrafiken i länet. Som regeringen påpekat ovan innebär förslaget om tilläggsfinansiering inte någon förändring i det avseendet. Myndigheten kan alltså inte, som *Västerviks kommun* tycks ha uppfattat förslaget, överlåta ansvaret för t.ex. den vattenburna kollektivtrafiken till kommunerna i länet.

Region Gävleborg har i sitt remissvar föreslagit att möjligheten till tilläggsfinansiering bör tidsbegränsas. Regeringen delar inte den uppfattningen, utan anser att det bör vara upp till landstinget och kommunerna att komma överens om under hur lång tid de åtgärder som kommunen finansierar ska gälla. Det bör dock påpekas att regeringen i propositionen Ny kollektivtrafiklag har angett att det är lämpligt med en bredare översyn av trafikförsörjningsprogrammen minst en gång per mandatperiod (s. 47).

Kostnadsutjämning

Örebro läns landsting har anfört att kostnadsutjämningsmodellen för kollektivtrafik, som ingår i systemet för kommunalekonomisk utjämning, bör harmoniseras med den nya kollektivtrafiklagen, eftersom en enskild

kommuns val av högre standard på kollektivtrafiken genom tillköp av trafik automatiskt via kostnadsutjämningsystemet belastar övriga kommuner i länet. Regeringen konstaterar att vid sidan av det nationella utjämningsystemen har en möjlighet till utjämning införts i 2 kap. 1 a § kollektivtrafiklagen (prop. 2010/11:156, bet. 2011/12:FiU7, rskr. 2011/12:9). Möjligheten till utjämning mellan kommunerna i ett län är dock tidsbegränsad. Frågan hur kostnader för tillköp av kollektivtrafik bör beaktas kan lämpligen hanteras inom ramen för Statskontorets uppdrag att följa upp systemet för kommunalekonomisk utjämning.

6.3 Uppföljning och utvärdering

6.3.1 Den nya lagstiftningen

I 4 kap. 3 § kollektivtrafiklagen föreskrivs en skyldighet för kollektivtrafikföretag att till *den myndighet* regeringen bestämmer lämna de uppgifter som behövs för att *myndigheten* ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. En motsvarande bestämmelse fanns tidigare i järnvägslagen (2004:519) för företag som utför eller organiserar persontrafik på järnväg. Den bestämmelsen upphävdes när kollektivtrafiklagen trädde i kraft eftersom den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen omfattar all kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Regeringens förslag i avsnitt 5.3 innebär att även kollektivtrafik på vatten omfattas.

Enligt förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik ska kollektivtrafikföretagen lämna sådana uppgifter till Transportstyrelsen och Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om uppgiftsskyldigheten.

6.3.2 Trafikanalys uppdrag

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

6.3.3 Förtydligande angående uppgiftslämnande och en utvidgning av kretsen uppgiftsskyldiga aktörer

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

Vidare görs ett tillägg om att även behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning och de till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats ska vara skyldiga att lämna uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik.

Promemorians förslag: Överensstämmer delvis med regeringens. Något förslag om att även behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning och de till vilka befogenhet att ingå avtal m.m. har överlämnats ska vara skyldiga att lämna uppgifter finns inte i promemorian.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser som har yttrat sig över förslaget tillstyrker eller har inga invändningar. *Transportstyrelsen* anför att myndigheten kan behöva begära uppgifter, till exempel om gods-kilometer, personkilometer, vilka aktörer som trafikerar olika sträckor och befintliga avtal om offentligt upphandlad trafik, från kollektivtrafikföretagen som går utöver de uppgifter som företagen vanligen tar fram för egna behov. Dessa uppgifter finns normalt tillgängliga hos Trafikverket och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Transportstyrelsen anser att även dessa myndigheter för uppföljnings- och utvärderingsändamål ska lämna uppgifter till Transportstyrelsen. Detta skulle minska belastningen på kollektivtrafikföretagen och samtidigt säkerställa att Transportstyrelsen och andra myndigheter får de uppgifter som krävs för att myndigheten ska kunna utföra sina uppdrag. Även *Trafikanalys* anser att det bör vara möjligt att kräva uppgifter för uppföljning och utvärdering från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Trafikanalys anför att det i dag är okänt vilka data som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna eventuellt kommer att samla in, dels från upphandlade operatörer, dels från kommersiella aktörer. Om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna förfogar över data även från kommersiella aktörer kan man minska bördan att lämna in uppgifter genom att samla in uppgifterna från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i stället från operatörerna var och en. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är en datakälla vid tillsyn och motsvarande anser Trafikanalys bör gälla också för uppföljning och utvärdering.

Skälen för regeringens förslag

Behov av ett förtydligande

Det förhållandet att det i 4 kap. 3 § kollektivtrafiklagen talas om ”myndigheten” kan tolkas som att den myndighet som samlar in

uppgifterna, Transportstyrelsen enligt förordningen om kollektivtrafik (2011:1126), även har i uppdrag att ansvara för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden och att det endast är den myndigheten som får använda uppgifterna. Detta är emellertid inte avsikten, utan även andra myndigheter som har i uppgift att följa upp och utvärdera utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden bör få tillgång till informationen som Transportstyrelsen samlar in. Avsikten är heller inte att den insamlade myndigheten pekats ut som ansvarig myndighet för uppföljning och utvärdering. I syfte att förtydliga detta föreslår regeringen att paragrafen ändras till en neutralare skrivning i enlighet med förslaget.

Den närmare ansvarsfördelningen för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafikmarknaden framgår av myndigheternas respektive instruktioner och av regeringens uppdrag till Trafikanalys. Ansvarsfördelningen kan naturligtvis komma att ändras över tid.

Även andra än kollektivtrafikföretag bör lämna uppgifter för uppföljning och utvärdering

Regeringen har i propositionen Ny kollektivtrafiklag angett att för att de myndigheter som har i uppdrag att följa upp och utvärdera utvecklingen av kollektivtrafikmarknaden ska kunna fullgöra sina uppgifter behöver de få tillgång till viss information från dem som utför eller organiserar trafiken (s. 90).

Enligt kollektivtrafiklagens nuvarande lydelse är det enbart kollektivtrafikföretag som är skyldiga att lämna uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av kollektivtrafikmarknaden. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten uppträder i egenskap av kollektivtrafikföretag, och själv väljer att tillhandahålla trafiken, omfattas den av uppgiftsskyldigheten. Om den enbart uppträder i sin myndighetsroll omfattas den däremot inte. Regeringen delar *Transportstyrelsens* och *Trafikanalys* synpunkter att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kan ha tillgång till uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering och att det i första hand är uppgifter från behöriga myndigheter som bör användas för att inte belasta kollektivtrafikföretagen i onödan. Detta stämmer också väl överens med vad regeringen har uttalat i nämnda proposition om att kraven på uppgiftslämnande inte ska sträcka sig utöver det som är nödvändigt med hänsyn till uppföljnings- och utvärderingssyftet samt att man så långt det är möjligt bör använda sådana uppgifter som de berörda aktörerna tar fram för egna behov, för att uppgiftslämnandet inte ska riskera att bli svårt och betungande (s. 90).

För sin tillsyn enligt kollektivtrafiklagen har tillsynsmyndigheten rätt att få upplysningar och ta del av handlingar från kollektivtrafikföretag, men också från behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning och dem till vilka befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § kollektivtrafiklagen, dvs. aktörer som utför eller organiserar kollektivtrafik. Det finns skäl att låta samma aktörer som är uppgiftsskyldiga vid tillsyn vara skyldiga att lämna uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. Därmed garanteras att myndigheterna får tillgång till nödvändig information,

samtidigt som kollektivtrafikföretagens uppgiftsbörda minskar. Även i fråga om de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör så långt som det är möjligt sådana uppgifter som myndigheterna tar fram för egna behov användas.

Regeringen vill i detta sammanhang framhålla att till exempel bör sådana uppgifter kunna användas som finns i den rapport som varje behörig myndighet en gång om året är skyldig att offentliggöra enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning.

Även Trafikverket kan ha tillgång till uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering. Eftersom Trafikverket enligt sin instruktion har befogenhet att ingripa på kollektivtrafikområdet, är verket att betrakta som en behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Därmed kommer även Trafikverket att omfattas av uppgiftsskyldigheten.

6.4 Transportstyrelsens tillsyn och ärendehandläggning avgiftsbeläggs

Regeringens förslag: Det införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt kollektivtrafiklagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

Regeringens bedömning: Regeringen bör i förordning bemyndiga Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om avgifter.

Promemorians förslag: Något förslag finns inte i denna del. Den generella frågan om avgiftsfinansiering av Transportstyrelsens verksamhet bereddes inom ramen för de tidigare lagförslagen i prop. 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet*.

Remissinstanserna: *Transportstyrelsen* bedömer att promemorians förslag leder till ett kännbart ökat resursbehov för myndigheten, men att detta förväntas kunna mötas genom effektivisering i myndighetens samlande verksamhet. *Trafikanalys* anser att det är angeläget att tillräckligt med resurser tilldelas för Transportstyrelsens tillsynsuppdrag.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: Regeringen har i förordningen (2011:1126) om kollektivtrafik utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen. Uppgiften innebär att Transportstyrelsen ska utöva tillsyn över efterlevnaden av kollektivtrafiklagen och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. I propositionen Ny kollektivtrafiklag har regeringen redogjort för tillsynen och mot vilka den bör riktas samt bedömt att tillsynsuppgiften kommer att leda till marginellt ökade kostnader och kunna hanteras inom myndighetens befintliga ramar (s. 96 f. och 106).

Riksdagen har därefter beslutat att Transportstyrelsens verksamhet i form av ärendehandläggning, tillsyn och registerhållning i huvudsak ska finansieras med avgifter från och med den 1 januari 2011 (prop. 2010/11:30 *Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet*). I propositionen har som skäl för detta angetts bland annat att utgångspunkten är att det är en rimlig ordning att Transportstyrelsens verksamheter så långt möjligt

finansieras inom transportsektorn, att en viktig bakgrund till behovet av den verksamhet som Transportstyrelsen bedriver är transportsektorns utveckling mot större inslag av marknadsorientering och att de kostnader som det för med sig genom ökade behov av bl.a. tillsyn inom transportsektorn snarare bör träffa marknadsaktörer än samhället i sin helhet (s. 50). Regeringen har även angett att begreppet tillsyn främst bör användas för verksamhet som avser självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjektet uppfyller krav som följer av lagar och andra bindande föreskrifter och som vid behov kan leda till beslut om åtgärder för att åstadkomma rättelse av den ansvarige. Vidare har regeringen angett att med ärendehandläggning avses prövningar av t.ex. godkännanden, behörighetsbevis, licenser, certifikat, dispenser eller andra särskilda rättigheter som meddelas företag och individer inom transportsektorerna (s. 44 f.).

Regeringen anser att den tillsyn som Transportstyrelsen ska utöva enligt kollektivtrafiklagen är av sådant slag att den bör avgiftsbeläggas och att det saknas tydliga skäl för att frånga den ovan angivna huvudprincipen. Som en följd av förslaget till nytt bemyndigande i 4 kap. 3 § tredje stycket kollektivtrafiklagen, se avsnitt 5.3, kan Transportstyrelsen komma att hantera ärenden i form av ansökningar som avser undantag från skyldigheterna i 4 kap. 1–3 §§. Även sådan ärendehandläggning bör avgiftsbeläggas.

I dag finns det inget uttryckligt stöd för avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt kollektivtrafiklagen. Regeringen anser därför att det bör införas en bestämmelse som ger möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt lagen och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

6.5 Följdändringar

Regeringens förslag: Nuvarande hänvisning i järnvägslagen till lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen om kollektivtrafik och ordet trafikhuvudman ersätts med uttrycket regional kollektivtrafikmyndighet.

Promemorians förslag: Överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Ingen av remissinstanserna har lämnat några synpunkter på förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Som en följd av den nya kollektivtrafiklagen måste i järnvägslagen ordet ”trafikhuvudman” ersättas med uttrycket ”regional kollektivtrafikmyndighet” och hänvisningen till trafikhuvudmannalagen ersättas med en hänvisning till kollektivtrafiklagen.

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2012.

Kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter ska komplettera sina trafikförsörjningsprogram i fråga om regional kollektivtrafik på vatten senast den 1 juli 2013.

Ett avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på vatten får ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 september 2013 och upphandlingen inleddes före den 1 juli 2012.

Kravet i EU:s kollektivtrafikförordning på att varje behörig myndighet ska ha offentliggjort vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas, ska inte gälla i fråga om avtal om allmän trafik på vatten där det fria anbudsförandet har inletts respektive ett avtal direkttilldelats före den 1 juli 2013.

Promemorians förslag: Avviker från regeringens förslag i fråga om punkten 1. Punkterna 2–4 finns inte med i promemorians förslag.

Remissinstanserna: *Waxholms Ångfartygs AB* anser att det bör införas rimliga övergångsbestämmelser som medger att bolaget även efter det att EU:s kollektivtrafikförordning och kollektivtrafiklagen gjorts tillämpliga på kollektivtrafik på vatten, kan inleda upphandlingar utan att behöva vänta ett år efter offentliggörande enligt artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning och ingå avtal om allmän trafik som inte grundar sig på ett beslut om allmän trafikplikt.

Skälen för regeringens förslag: Kollektivtrafiklagen trädde i kraft den 1 januari 2012. Med hänsyn till detta är det lämpligt med ett så tidigt ikraftträdandedatum som möjligt för de kompletteringar och ändringar som nu föreslås. Lagändringarna bör därför träda i kraft den 1 juli 2012.

Som *Waxholms Ångfartygs AB* har påtalat finns behov av övergångsbestämmelser. I kollektivtrafiklagen föreskrivs att ett avtal om allmän trafik ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. Enligt en övergångsbestämmelse till lagen får ett avtal om allmän trafik ingås utan att grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt, om tilldelningsbeslut har fattats före den 1 juli 2012 och upphandlingen inleddes innan lagen trädde i kraft. Regeringen har i propositionen Ny kollektivtrafiklag motiverat övergångsbestämmelsen med att det bör vara möjligt att under en rimlig tid efter ikraftträdandet ingå avtal om allmän trafik som inte grundar sig på ett beslut om allmän trafikplikt, eftersom ett avtal kan ha förberetts före ikraftträdandet eller en upphandling ännu inte avslutats (s. 112). Regeringen anser att motsvarande övergångsbestämmelser behövs när kollektivtrafiklagen görs tillämplig på kollektivtrafik på vatten. Med hänsyn till det snabba ikraftträdandet bör dock tiden som det bör vara möjligt att ingå avtal om allmän trafik som inte grundar sig på ett beslut om allmän trafikplikt bestämmas till längre än sex månader efter ikraftträdandet. Övergångsbestämmelsen bör därför bestämmas så att upphandlingen ska ha inletts före den 1 juli 2012 och tilldelningsbeslut ska ha fattats före den 1 september 2013.

När kollektivtrafiklagen görs tillämplig på kollektivtrafik på vatten, bör kommunerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna komplettera trafikförsörjningsprogrammen i fråga om kollektivtrafik på vatten om sådan trafik förekommer i kommunen respektive länet. Det finns behov av en övergångsbestämmelse för att ge kommunerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna en skälig frist att komplettera sina trafikförsörjningsprogram. Tiden bör bestämmas till senast ett år efter det att lagändringen träder i kraft.

Enligt artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning ska behöriga myndigheter offentliggöra vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas. För det fall att den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill inleda upphandlingar respektive direkttilldela avtal efter att lagändringarna har trätt i kraft, måste den alltså vänta ett år enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Om avtal går ut under den perioden och upphandlingen inte inletts före ikraftträdandet, finns det risk för utebliven trafik. Det bör därför införas en övergångsbestämmelse som gör det möjligt att inleda upphandlingar respektive direkttilldela avtal utan föregående krav på annonsering enligt EU:s kollektivtrafikförordning under ett år efter ikraftträdandet. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten vill inleda upphandlingar eller direkttilldela avtal under året efter ikraftträdandet måste den emellertid följa de annonseringskrav som gäller enligt tillämplig upphandlingslagstiftning. Övergångsbestämmelsen bör bestämmas så att kravet i art. 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning på att varje behörig myndighet ska ha offentliggjort vissa uppgifter i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas inte gäller i fråga om avtal om allmän trafik på vatten där det fria anbudsförandet har inletts respektive ett avtal direkttilldelats före den 1 juli 2013.

8 Konsekvenser

8.1 Övergripande effekter

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

De effekter som redovisas i avsnitt 8.2–8.7 är endast relevanta för vissa av regeringens förslag. Av den anledningen berörs inte alla förslag under respektive avsnitt.

Miljöeffekter

På lång sikt bedöms förslagen kunna få miljömässiga konsekvenser. Kollektivtrafiken har de senaste decennierna inte ökat sin marknadsandel av det totala personresandet. De övergripande syftena med förslagen är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att därmed förbättra förutsätt-

ningarna för att fler väljer att resa med den. Ur en miljömässig synvinkel är det positivt om detta sker via en överflyttning från biltrafik eftersom den negativa miljöbelastningen därmed skulle minska. En viss överflyttning kommer dock att ske även från gång- och cykeltrafik. Till det ska läggas ett tillkommande resande som annars inte skulle ha utförts. Det innebär att det totala transportarbetet för persontrafik bedöms öka. Miljöeffekten av överflyttning från gång och cykel samt ökat resande är negativ, medan överflyttning från bilresandet överlag är positiv. Totalt sett bedöms nettoeffekten på miljöpåverkan bli positiv.

8.2 Effekter för resenärerna

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

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

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

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

Enligt artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning ska varje behörig myndighet en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om de ersättningar som dessa företag beviljats som kompensation. Rapporten ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering. Denna rapport bör tillsammans med det regionala trafikförsörjningsprogrammet ge resenärerna goda förutsättningar att följa och bedöma hur den regionala kollektivtrafikmyndigheten arbetar med kollektivtrafik, inklusive kollektivtrafik på vatten.

8.3 Samhällsekonomiska effekter

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

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

Befogenhet att organisera nationsgränsöverskridande trafik

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

8.4 Statsfinansiella effekter

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Regeringen konstaterade i propositionen Ny kollektivtrafiklag att det är svårt att förutsäga vilka effekter reformen med den nya kollektivtrafiklagen kommer att få för domstolarna, men regeringen gjorde bedömningen att den ökade arbetsbelastningen för domstolarna blir mycket liten. Under denna förutsättning kan kostnaderna hanteras inom ramen för Sveriges Domstolars befintliga anslag. Effekten av att utöka lagens tillämpningsområde till att gälla även sjöfart bedöms bli än mer begränsad och eventuella tillkommande kostnader kommer att kunna hanteras inom befintliga anslag.

8.5 Kommunalekonomiska effekter

Befogenhet att organisera nationsgränsöverskridande trafik

Vissa av trafikhuvudmännen har organiserat nationsgränsöverskridande kollektivtrafik. Förslaget syftar till att göra det tydligt att även de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna organisera sådan kollektivtrafik. Därmed innebär inte förslaget en ändring jämfört med befintliga förhållanden och förslaget bedöms därmed inte leda till ökade kommunala utgifter.

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Förslaget att utöka kollektivtrafiklagens och EU:s kollektivtrafikförordnings tillämpningsområden till sjöfartsområdet gör att kommuner

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

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

Eftersom förslaget innebär ett nytt åliggande för kommuner och landsting är den kommunala finansieringsprincipen tillämplig. Eftersom de ekonomiska effekterna för kommunsektorn endast bedöms vara marginella eller till och med kostnadsneutrala bör detta emellertid inte leda till att en ekonomisk reglering behöver göras. Av den anledningen finns inget förslag till finansiering av det ytterligare åliggandet.

Kommunal tilläggsfinansiering

Förslaget om att det, även i de fall landstinget är ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken inom länet, ska vara tillåtet för kommuner att träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är bättre eller billigare än vad myndigheten annars skulle tillhandahålla, innebär att enskilda

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

Transportstyrelsens tillsyn och ärendehandläggning avgiftsbeläggs

Förslaget till bemyndigande att ta ut avgifter för tillsyn och ärendehandläggning är dels en följd av bestämmelsen i kollektivtrafiklagen om att en myndighet ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag, dels riksdagens beslut om att tillsyn och ärendehandläggning ska finansieras med avgifter (prop. 2010/11:30 Avgifter i Transportstyrelsens verksamhet). I de regionala kollektivtrafikmyndigheternas myndighetsroll ligger en rad särskilda uppgifter och befogenheter. Det handlar bl.a. om att upprätta trafikförsörjningsprogram, att fatta beslut om allmän trafikplikt och att ingå avtal om allmän trafik. Över dessa uppgifter får Transportstyrelsen utöva tillsyn. De ekonomiska effekterna av att tillsynen avgiftsbeläggs för kommunsektorn bedöms endast vara marginella.

8.6 Företagsekonomiska effekter

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Förslaget om att utöka lagstiftningens tillämpningsområde till sjöfartsområdet gör att det kommer bli lättare för kommersiella kollektivtrafikföretag att bedriva kollektivtrafik på vatten. De strategiska trafikförsörjningsprogrammen kommer att bli ett viktigt planeringsverktyg för kollektivtrafikföretagen i deras affärsplanering. Den stegvisa procedur som myndigheten ska tillämpa när de vidtar åtgärder på kollektivtrafikområdet ger företag insyn och förutsebarhet vad gäller myndigheternas åtgärder. Detta skapar bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken. Därmed bedöms att utbudet av kommersiell kollektivtrafik kommer att öka.

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

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

Slutligen ska kollektivtrafikföretagen lämna de uppgifter som behövs för att det ska vara möjligt för berörda myndigheter att följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. För att uppgiftslämnandet inte ska riskera att bli svårt och betungande ska så långt möjligt sådana uppgifter som de berörda aktörerna tar fram för egna behov användas. Den administrativa bördan för kollektivtrafikföretagen underlättas av att uppgifterna i första hand ska inhämtas från behöriga kollektivtrafikmyndigheter.

Sammantaget bedömer regeringen att de eventuellt tillkommande administrativa kostnaderna för företagen är försumbara och därför inte möjliga att kvantifiera. Det är således inte möjligt att, som Regelrådet efterfrågat göra några beloppsmässiga beräkningar av de ekonomiska effekterna för olika kategorier av företag.

Transportstyrelsens tillsyn och ärendehandläggning avgiftsbeläggs

Till följd av bemyndigandet för att avgiftsbelägga tillsyn bedöms kostnaderna för kollektivtrafikföretagen öka. De kan få betala avgifter till tillsynsmyndigheten för att de kontrollerar att företagen lever upp till de krav som regleras i kollektivtrafiklagen. Kraven är t.ex. att de anmäler sin avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik till berörd regional kollektivtrafikmyndighet samt att kollektivtrafikföretaget lämnar sin information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Den ökade kostnaden för företagen bedöms dock bli marginell.

8.7 Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

I regeringsformen har införts en ny bestämmelse om att en regelmässig prövning av de kommunala självstyrelseintressena ska göras under lagstiftningsprocessen med tillämpning av en proportionalitetsprincip (14 kap. 3 § RF). I bestämmelsen anges att en inskränkning i den kommunala självstyrelsen aldrig bör gå utöver vad som är nödvändigt med hänsyn till de ändamål som har föranlett den. Enligt förarbetena bör proportionalitetsprövningen innefatta en skyldighet att undersöka om det ändamål som regleringen avser att tillgodose kan uppnås på ett för det kommunala självbestämmandet mindre ingripande sätt än det som föreslås (prop. 2009/10:80 s. 212). Statskontoret har på regeringens uppdrag tagit fram ett underlag för proportionalitetsbedömning m.m. (Kommunalt självstyre och proportionalitet. Statskontoret 2011:17). Statskontoret förordar att proportionalitetsbedömningen delas upp i två delar: dels en analys av förslagets konsekvenser för den kommunala självstyrelsen och dels en avvägning mellan självstyrelseintresset och de nationella intressen som föreslagna lagstiftning ska tillgodose.

Utökning av tillämpningsområdet till kollektivtrafik på vatten

Förslagets konsekvenser för den kommunala självstyrelsen

Det finns i nuläget ingen reglering av hur kommuner och landsting ska organisera kollektivtrafik på vatten. Förslaget påverkar således kommunernas och landstingens möjligheter att själva bestämma hur de ska bedriva och organisera sin verksamhet i fråga om kollektivtrafik på vatten. Förslaget innebär att den kommunala verksamheten inom detta område måste organiseras på det sätt som lagen anger, i likhet med vad som gäller för kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Det ska finnas endast en behörig myndighet per län som handhar landstingets och kommunernas som huvudregel gemensamma ansvar för den regionala kollektivtrafiken i länet. Det innebär också att den behöriga myndigheten måste följa en viss procedur när den vidtar åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i länet.

Förslaget innebär vidare att den statliga tillsyn som sker enligt kollektivtrafiklagen även kommer omfatta kommuners och landstings verksamhet i fråga vattenburen kollektivtrafik. Tillsynen riktar sig bl.a. mot den regionala kollektivtrafikmyndigheten, t.ex. att myndigheten upprättar trafikförsörjningsprogram, fattar beslut om allmän trafikplikt och ingår avtal om allmän trafik. Den kommunala verksamheten står redan under sådan tillsyn i fråga om landtransporter.

Förslaget innebär också domstolskontroll av den kommunala verksamheten, såtillvida att ett beslut om allmän trafikplikt som fattas av en regional kollektivtrafikmyndighet får överklagas och att ett beslut enligt kollektivtrafiklagen som fattas av tillsynsmyndigheten i ett enskilt fall får överklagas. Detta gäller redan i dag beslut som rör landtransporter.

Förslaget bedöms inte:

- påverka uppgiftsfördelningen mellan staten och kommunsektorn,
- påverka den kommunala beskattningsrätten.
- ha betydelse för den kommunala demokratin, förslaget begränsar t.ex. inte fullmäktiges möjligheter att fatta beslut,
- påverka kommunpolitikernas handlingsutrymme eller medborgarnas möjlighet att utöva inflytande,
- försvåra eller omöjliggöra en lokal anpassning,
- innebära att man inom någon del av den kommunala verksamheten inför nya rättigheter för medborgarna, eller
- innebära att en kommun eller ett landsting görs beroende av att tillstånd ges från en statlig myndighet.

Proportionalitetsbedömning

Förslaget om att kollektivtrafik på vatten ska omfattas av den kollektivtrafikspecifika lagstiftningen syftar till att ansvaret för kollektivtrafik på vatten som huvudregel ska vara gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län. Det syftar också till att det ska finnas endast en behörig myndighet i varje län som handhar detta ansvar. Vidare syftar det till att det även för vattenburen kollektivtrafik ska finnas tydliga regler för hur myndigheter ska gå tillväga när de ingriper på marknaden med subventionerad trafik. Se avsnitt 5.3 för regeringens

motiv till att kollektivtrafiklagens tillämpningsområde ska utökas till kollektivtrafik på vatten.

Det är av vikt att påpeka att utvidgningen av kollektivtrafiklagens tillämpningsområde inte innebär en ny obligatorisk uppgift för kommuner och landsting. Lagen anger inte vilket utbud som ska tillhandahållas. Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som, på motsvarande sätt som för landtransporter, bestämmer vilken offentligt initierad trafik den önskar i länet. I vissa län är det kanske inte alls aktuellt med allmännyttig kollektivtrafik på vatten.

Alternativet till det nu aktuella förslaget är att även fortsättningsvis låta trafiken på vatten vara ett från kollektivtrafiksynpunkt oreglerat område. Då skulle kommuner och landsting kunna organisera verksamheten på vatten på annat sätt än vad som gäller för landtransporter, utan inblandning från den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Exempelvis skulle en enskild kommun själv kunna ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen på vatten inom kommunen.

Regeringen anser dock att detta alternativ skulle riskera att minska den trafikslagsövergripande samordningen av kollektivtrafiken i länet, till nackdel för resenärerna. Det finns i och för sig inget som hindrar att kommunerna och landstinget i respektive län skulle kunna komma överens om att även ansvaret för kollektivtrafiken på vatten ska handhas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det skulle emellertid då bli ett frivilligt åtagande och den regionala kollektivtrafikmyndigheten skulle inte behöva följa kollektivtrafiklagens regler om hur den ska agera när den vill tillhandahålla allmännyttig kollektivtrafik på vatten. Till skillnad från kollektivtrafik som bedrivs på land skulle med detta alternativ offentligt finansierad trafik på vatten t.ex. inte att ha stöd i ett beslut om allmän trafikplikt som kan överklagas. Även i fråga om kollektivtrafik på vatten bör det finnas förutsebarhet, insyn och transparens när kommunala myndigheter vidtar åtgärder och använder offentliga medel i syfte att förbättra kollektivtrafikförsörjningen.

Sammanfattningsvis anser regeringen att det är proportionerligt att låta kollektivtrafiklagen bli tillämplig även på kollektivtrafik på vatten, även om det i vissa avseenden medför en inskränkning av den kommunala självstyrelsen. Förslaget skapar förutsättningar för att de behöriga myndigheterna bättre kan tillgodose resenärernas behov av ett sammanhållet system av kollektivtrafik inom respektive län. Vidare leder förslaget till insyn och förutsebarhet vad det gäller det allmännas åtgärder, vilket skapar bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken på vatten.

Vid bedömningen av om det är proportionerligt att inskränka den kommunala självstyrelsen även i fråga om kollektivtrafik på vatten är det viktigt att poängtera att det redan finns en reglering för hur den kommunala verksamheten ska organiseras i fråga om kollektivtrafik som går på väg, järnväg, spårväg och tunnelbana. Förslaget innebär således inte att den kommunala verksamheten ska regleras på ett helt nytt sätt, utan snarare att den vattenburna kollektivtrafiken integreras i befintligt system. Historiskt sett har trafikhuvudmännen i de län där vattenburen kollektivtrafik förekommer i störst utsträckning, trafikhuvudmännen i Stockholms och Västra Götalands län, åtagit sig att svara för kollektivtrafik på vatten.

9 Författningskommentar

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

1 kap. 4 §

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

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.5.

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

1 kap. 1 och 1 a §§

Ändringarna innebär dels att lagens tillämpningsområde utökas till kollektivtrafik på vatten, dels att EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten. Möjligheten att göra EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på sådan trafik framgår av artikel 1.2 i förordningen. Ändringarna syftar till att kollektivtrafik på vatten ska behandlas på i huvudsak samma sätt som landtransporter. Detta innebär att det ställs krav på såväl behöriga myndigheter som kollektivtrafikföretag. Eftersom det för närvarande inte finns någon särskild reglering i svensk rätt avseende inre vattenvägar, och eftersom den svenska inlands-sjöfarten ses som en del av sjöfarten och inte som ett eget transportslag, används uttrycket ”på vatten” i stället för begreppen ”inre vattenvägar och nationella marina vatten” som används i EU:s kollektivtrafikförordning. Med uttrycket ”på vatten” avses alla typer av trafikerbara vattenområden inom svenskt sjöterritorium, dvs. inre vatten och territorialhavet som enligt lagen om (1966:374) om Sveriges sjöterritorium är de vattenområden som hör till Sveriges sjöterritorium.

Med kollektivtrafik förstås i denna lag liksom i EU:s kollektivtrafikförordning ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”. Vid sidan av kollektivtrafik finns andra sorters utbud av persontransporttjänster på vatten, som ofta kallas beställningstrafik och chartertrafik. Det kan vara fråga om rundresor, där passagerarna åker tillbaka till resans utgångspunkt, eller trafik som anordnas vid särskilda evenemang och resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan. Sådan trafik omfattas inte av kollektivtrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.3.

1 kap. 2 a §

Paragrafen är ny och hänvisar till cabotageförordningen samt beskriver kort vad som regleras i förordningen. I cabotageförordningen finns

bestämmelser om tillträde till marknaden på sjötransportområdet och om medlemsstaternas möjligheter att ange förpliktelser vid allmän trafik och ingå avtal om allmän trafik avseende vissa sjötransporttjänster.

Cabotageförordningen och övervägandena bakom bestämmelsen behandlas i avsnitt 4.2.2 och 5.3.

2 kap. 1 b §

I paragrafen, som är ny, anges att om landstinget ensamt ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med den regionala kollektivtrafikmyndigheten om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad den regionala kollektivtrafikmyndigheten annars skulle tillhandahålla. Bestämmelsen syftar till att tydliggöra att om en kommun inom länet har en högre ambitionsnivå än den regionala kollektivtrafikmyndigheten i fråga om den regionala kollektivtrafiken, ska det vara möjligt för myndigheten och kommunen att komma överens om kommunal finansiering som ett tillägg till den ordinarie finansieringen. I de fall landstinget är ensamt ansvarigt för den regionala kollektivtrafiken i länet krävs uttryckligt lagstöd för att möjliggöra sådan tilläggsfinansiering, eftersom kommunerna annars bryter mot principen i 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900) om förbud mot att åta sig uppgifter som enbart ankommer på någon annan.

Det ska vara fråga om regional kollektivtrafik som är till nytta för den egna kommunen och dess invånare. Med kollektivtrafik av bättre kvalitet avses t.ex. att trafiken ska bedrivas med andra fordon än vad som annars skulle ha beslutats av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Det skulle kunna handla om fordon med högre komfort eller högre miljökrav. Andra förbättringar kan avse större utbud av trafik, antingen på befintliga linjer eller med ytterligare linjer. Med kollektivtrafik som är billigare för resenärerna avses situationen när en kommun anser att det finns skäl att göra kollektivtrafiktjänsterna billigare för alla eller vissa resenärer, t.ex. pensionärer. Bestämmelsen innebär inte någon förändring av den regionala kollektivtrafikmyndighetens samlade ansvar för kollektivtrafiken i länet, utan möjliggör extrasatsningar från kommuner.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.2.

3 kap. 3 a §

Av paragrafen, som är ny, framgår i första stycket att en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenheten att ingå avtal m.m. har överlämnats, får lämna ersättning för kollektivtrafik som sträcker sig in i ett angränsande land. Detta förutsätter att ersättningen utgör motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt. Enligt kollektivtrafiklagen är den regionala kollektivtrafikmyndigheten behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Den regionala kollektivtrafikmyndighetens befogenhet är begränsad till regional kollektivtrafik, dvs. trafik inom ett eller flera län. Syftet med bestämmelsen är att göra det möjligt för en regional kollektivtrafikmyndighet, eller den till vilken befogenhet överlämnats, att på olika sätt medverka till att

nationsgränsöverskridande trafik etableras i enlighet med förordningen, antingen genom att själv ingå avtalet om allmän trafik, bedriva trafik i egen regi eller lämna ersättning för trafik som inom ramen för ett avtal om allmän trafik avtalas av en behörig myndighet i grannlandet. Av kollektivtrafiklagen följer att den del av trafiken som sträcker sig inom Sverige måste grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. När det gäller trafiken som sträcker sig in i grannlandet måste trafikplikten i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning komma till uttryck i avtalet om allmän trafik.

Av *andra stycket* framgår att trafiken ska vara regional i funktionell mening, dvs. att den med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och att den med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov, jfr 1 kap. 6 § 2 och prop. 2009/10:200 s. 58 ff.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.1.2.

4 kap. 3 § och rubriken till 4 kap.

Ändringarna består dels i en mindre justering av paragrafen som syftar till att förtydliga att den myndighet som samlar in uppgifterna inte pekas ut som ansvarig myndighet för uppföljning och utvärdering samt att även andra myndigheter än den insamlande myndigheten kan få tillgång till uppgifterna. Vidare görs ett tillägg som innebär att inte enbart kollektivtrafikföretag, utan även behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning och de till vilka befogenhet har överlämnats enligt 3 kap. 2 § ska vara skyldiga att lämna uppgifter som behövs för uppföljning och utvärdering av marknaden för kollektivtrafik. Därmed blir samma aktörer som enligt 5 kap. 2 § är skyldiga att lämna uppgifter vid tillsyn uppgiftsskyldiga. Med behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning åsyftas svenska myndigheter. Eftersom kraven i paragrafen utvidgas till att gälla fler aktörer än kollektivtrafikföretag läggs ”m.fl.” till kapitelrubriken.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.3.3.

4 kap. 4 §

Ändringarna i *första* och *andra* stycket är enbart språkliga. Utöver dessa ändringar läggs ett *tredje stycke* till paragrafen. Här införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter och i enskilda fall besluta om undantag från de skyldigheter som kollektivtrafikföretag har enligt 1–3 §§. Därmed kan kollektivtrafikföretag som det saknas behov att få in anmälningar, information eller uppgifter från, undantas. Bemyndigandet gäller samtliga trafikslag som omfattas av kollektivtrafiklagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.3.

4 kap. 5 §

Paragrafen är ny. Lagen saknar idag bestämmelser om avgifter. Genom den nya bestämmelsen införs en möjlighet att meddela föreskrifter om avgifter för den *tillsynsverksamhet* och den *ärendehandläggning* som regleras i lagen. Den ärendehandläggning som avses är prövning av undantag enligt 4 § tredje stycket. Med föreskrifter som meddelats med stöd av lagen avses föreskrifter på såväl förordnings- som myndighetsnivå.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.4.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna

Ikraftträdande och övergångsbestämmelserna behandlas i avsnitt 7.

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 ⁽¹⁾,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,

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

av följande skäl:

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

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

⁽¹⁾ EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

⁽²⁾ EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E, 13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 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 ⁽¹⁾ 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.

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

⁽¹⁾ EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

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

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

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

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

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

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

- (31) Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av avtal om allmän trafik enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.
- (32) De behöriga myndigheterna kan under övergångsperioden börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att kollektivtrafikföretag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för avtal om allmän trafik på sådana marknader som redan har öppnats för 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, Altmark Trans GmbH ⁽¹⁾, har EG-domstolen fastställt att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda. Om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda men däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda, utgör ersättning för allmännyttiga tjänster statligt stöd och omfattas därmed av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget.
- (34) Ersättning för allmännyttiga tjänster inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik kan vara nödvändig för att de berörda företagen ska kunna bedriva trafiken på grundval av principer och villkor som gör det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Sådan ersättning kan enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. För det första måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster som verkligen är tjänster av allmänt intresse i den mening som avses i fördraget. För det andra, för att undvika en oskäligen 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 godstransporttjänster, kommer en övergångsperiod på tre år att underlätta utfasningen av ersättning som inte har godkänts av kommissionen i enlighet med artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget. Ersättning som beviljas i samband med tillhandahållande av annan kollektivtrafik än den som omfattas av den här förordningen och som riskerar att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget bör vara förenlig med bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, inklusive tillämpliga tolkningar som gjorts av Europeiska gemenskapernas domstol, särskilt avgörandet i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH. När kommissionen granskar sådana fall bör den därför tillämpa principer som liknar dem som anges i den här förordningen eller, om så är lämpligt, i annan lagstiftning som gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (37) Tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar ⁽²⁾ omfattas av den här förordningen. Den förordningen anses föråldrad eftersom den inskränker tillämpningen av artikel 73 i fördraget utan att utgöra en lämplig rättslig grund för att godkänna aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett 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 ⁽³⁾ påverkas. För att ytterligare underlätta tillämpningen av de berörda gemenskapsbestämmelserna kommer kommissionen att föreslå riktlinjer för statligt stöd till järnvägsinvesteringar, inklusive infrastrukturinvesteringar 2007.
- (38) I syfte att utvärdera genomförandet av denna förordning och utvecklingen i fråga om tillhandahållande av kollektivtrafik i gemenskapen, särskilt kvaliteten på kollektivtrafiken och konsekvenserna av att avtal om allmän trafik beviljas genom direkttilldelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

⁽¹⁾ REG 2003, s. I-7747.

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

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

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) ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ 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 objektiva 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 spårburet transportsätt. Om ett avtal om allmän trafik gäller flera olika transportsätt och transporterna på järnväg eller annat spårburet 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 anställts 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 arbetsstegen 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 uppdraga 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 anbudsförfaranden 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 anbudsförfaranden 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 anbudsförfaranden 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 anbudsförfarandet 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 prövas effektivt och snabbt på begäran av en person som har eller har haft intresse av att få ett särskilt avtal och som har skadats eller riskerar att skadas av en påstådd överträdelse för de fall sådana beslut innefattar överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av sådan lag.

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

Artikel 6

Ersättning för allmän trafik

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

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

Artikel 7

Offentliggörande

1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och 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 anbudsförfarandet 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 anbudsinfördran 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 avtalsslutande 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 stödbelopp som beviljas i detta fall beräknas ska man beakta de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportslag inte är tvungna att betala,
- b) när stödets syfte är att främja antingen forskning 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 utvecklingsskedet 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 korssubventioner ska ett kollektivtrafikföretag, som inte bara bedriver trafik som beviljas ersättning enligt reglerna för allmän trafikplikt utan även bedriver annan verksamhet, föra separata räkenskaper för de allmännyttiga tjänsterna på ett sätt som åtminstone uppfyller följande villkor:
 - Särskilda räkenskaper ska föras för varje verksamhet, och motsvarande tillgångar och fasta kostnader ska fördelas i enlighet med gällande revisions- och skattebestämmelser.
 - Samtliga rörliga kostnader, ett 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.

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

392R3577

12.12.92

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING

Nr L 364/7

RÅDETS FÖRORDNING (BEG) 3577/92

av den 7 december 1992

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

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT
DENNA FÖRORDNING

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

med beaktande av kommissionens ändrade förslag⁽¹⁾,med beaktande av Europaparlamentets yttrande⁽²⁾,med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽³⁾, och

med beaktande av följande:

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

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

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

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

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

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

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.

⁽¹⁾ EGT nr C 73, 19.3.1991, s. 27.⁽²⁾ EGT nr C 295, 16.11.1990, s. 687 och yttrande avgivet den 20 november 1992.⁽³⁾ EGT nr C 56, 7.3.1990, s. 70.

Artikel 2

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

1. *Sjötransporttjänster inom en medlemsstat (cabotage):* tjänster som normalt utförs mot ersättning, i synnerhet
 - a) *fastlandscabotage:* sjötransport av passagerare eller gods mellan hamnar på en och samma medlemsstats fastland eller huvudområde utan att anlöpa öar,
 - b) *offshorecabotage:* sjötransport av passagerare eller gods mellan en hamn i en medlemsstat och anläggningar eller konstruktioner på medlemsstatens kontinentalsockel,
 - c) *öcabotage:* sjötransport av passagerare eller gods mellan
 - hamnar på en medlemsstats fastland och på en eller flera av dess öar,
 - hamnar på en och samma medlemsstats öar.
 Ceuta och Melilla skall behandlas som öhamnar.

2. Rederier inom gemenskapen:

- a) medborgare i en medlemsstat som har etablerat sig i en medlemsstat enligt den senare statens lagstiftning och som bedriver sjöfartsverksamhet,
- b) rederier etablerade i enlighet med en medlemsstats lagstiftning och som har huvudkontor i en medlemsstat, där också den faktiska kontrollen utövas, eller
- c) medborgare i en medlemsstat som är etablerade utanför gemenskapen eller rederier som är etablerade utanför gemenskapen och kontroll utövas av medborgare i en medlemsstat, om deras fartyg är registrerade i en medlemsstat och för denna stats flagg i enlighet med statens lagstiftning.

3. Avtal om allmän trafik: avtal som ingåtts mellan de behöriga myndigheterna i en medlemsstat och ett rederi inom gemenskapen i syfte att förse allmänheten med tillräckliga transporttjänster.

Btt avtal om allmän trafik kan i synnerhet innefatta

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

- kan leda till ett allvarligt och eventuellt ihållande 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 cabotage-tjänster.

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

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

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

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

Artikel 5

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

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

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

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

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

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

Artikel 6

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

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

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

Utfärdad i Bryssel den 7 december 1992.

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

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

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

Artikel 7

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

Artikel 8

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

Artikel 9

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

Artikel 10

Före den 1 januari 1995 och därefter 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.

På rådets vägnar

J. MacGREGOR

Ordförande

RÄTTELSER

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

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

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

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

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

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

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

På sidan 8, artikel 2.2 b), skall det

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

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

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

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik dels att 1 kap. 1 § och 4 kap. 3 § ska ha följande lydelse, dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 1 kap. 2 a §, 2 kap. 1 b § och 3 kap. 3 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §

Denna lag innehåller bestämmelser om

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

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70¹ (EU:s kollektivtrafikförordning) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,

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

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

EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafik på vatten.

2 a §

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

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

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

2 kap.

1 b §

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

3 kap.

3 a §

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

4 kap.

3 §

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

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2009:101.

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

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.
4 §¹

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

delsystem: del av järnvägssystem,

EES: Europeiska ekonomiska samarbetsområdet,

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

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

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

järnvägsfordon: rullande materiel som kan framföras på järnvägsspår,

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

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

järnvägsnät: järnvägsinfrastruktur som förvaltas av en och samma infrastrukturförvaltare,

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

trafikhuvudman: den som är regional kollektivtrafiktrafikhuvudman enligt lagen myndighet: den som är regional (1997:734) om ansvar för viss kollektivtrafikmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik,

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

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

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

¹ Senaste lydelse 2009:694.

Förteckning över remissinstanser avseende promemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen (Ds 2011:19)

Följande remissinstanser har kommit in med yttranden över promemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen (Ds 2011:19), dnr N2011/4427/TE. Kammarrätten i Stockholm, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Sjöfartsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Konsumentverket, Regelrådet, Skåne läns landsting, Södermanlands läns landsting, Västmanlands läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Örebro läns landsting, Samverkansorganet i Gävleborgs län (Region Gävleborg), Bengtsfors kommun, Gnesta kommun, Göteborgs kommun, Karlstads kommun, Kumla kommun, Landskrona kommun, Laholms kommun, Lomma kommun, Luleå kommun, Skåne kommun, Norrköpings kommun, Olofströms kommun, Sotenäs kommun, Stockholms kommun, Strömstads kommun, Tierps kommun, Västerviks kommun, Örebro kommun, Blekingetrafiken, Branschföreningen Tågoperatörerna, Länstrafiken i Västerbotten, Skärgårdarnas Riksförbund, SWEREF Skärgårdsredarna, Strömma Turism & Sjöfart AB, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Sveriges Redareförening, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Västtrafik AB, Waxholms Ångfartygs AB och Öresundståg AB.

Yttranden har även inkommit från Söderhamns kommun.

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys), Stockholms läns landsting och Falkenbergs kommun har kommit in med svar, men anfört att de avstår från att lämna synpunkter.

Samverkansorganet i Blekinge län (Region Blekinge), Gotlands kommun, Samverkansorganet i Västerbottens län (Region Västerbotten), Borås kommun, Haparanda kommun, Härnösands kommun, Köpings kommun, Lerums kommun, Ragunda kommun, Smedjebackens kommun, Sollentuna kommun, Sundsvalls kommun, Torsby kommun, AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik, Svenskt Näringsliv och Östgötra-
trafiken AB har avstått från att komma in med yttranden.