

# Lagrådsremiss

## Ny kollektivtrafiklag

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 4 mars 2010.

*Åsa Torstensson*

*Lennart Renbjer*  
(Näringsdepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till lagändringar för att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen och anpassa den till EU:s nya regelverk på området. Därigenom ges kollektivtrafikföretag och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bättre förutsättningar för att sätta resenärernas behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas.

Regeringens förslag innebär att kollektivtrafikföretag fritt och inom alla geografiska marknadssegment får etablera kommersiell kollektivtrafik. Redan tidigare har riksdagen beslutat att öppna marknaden för persontrafik på järnväg från och med 1 oktober 2010. Nu avskaffas även den begränsning som hindrat kommersiella bussföretag att bedriva lokal och regional kollektivtrafik. Därigenom ökas dynamiken på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till större utbud av kollektivtrafik och ökat resande.

Samtidigt får den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet bättre förutsättningar att agera effektivt genom en mer funktionsenlig befogenhet och en tydligare roll- och ansvarsfördelning. Det blir lättare att utan administrativa hinder etablera trafik över länsgränser. Strategiska beslut om kollektivtrafik, som i dag ofta tas av länstrafikbolag, ska fattas i förvaltningsform för ökad insyn och bättre samordning med annan samhällsplanering.

För resenärerna kommer den nya regleringen att kunna leda till ett större antal resealternativ och ökad valfrihet. För att underlätta för resenärerna att enkelt planera sina resor föreslås att även kommersiella kollektivtrafikföretag ska vara skyldiga att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

Lagen om kollektivtrafik samt föreslagna lagändringar ska träda i kraft den 1 januari 2012.

## Innehållsförteckning

1	Beslut .....	6
2	Lagtext .....	7
2.1	Förslag till lag om kollektivtrafik .....	7
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg .....	14
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksferdtjänst .....	15
2.4	Förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om ferdtjänst .....	17
2.5	Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490) .....	19
2.6	Förslag till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519) .....	20
2.7	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ....	21
2.8	Förslag till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter .....	22
3	Ärendet och dess beredning .....	23
4	Utgångspunkter .....	23
4.1	Kollektivtrafik i Sverige .....	23
4.2	Ny kollektivtrafikförordning .....	27
4.3	Kollektivtrafikmarknadens karaktär .....	31
4.4	Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik .....	33
4.5	Transportpolitiska mål .....	34
5	Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras .....	36
5.1	Nuvarande ordning .....	36
5.2	Lagstiftning med nytt förhållningssätt .....	39
5.3	Kommersiell busstrafik bidrar till måluppfyllelse .....	42
6	Ansvar för regional kollektivtrafikmyndighet .....	43
6.1	Nuvarande ordning .....	43
6.2	Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram .....	44
6.3	Tillgång till hållplatser och bytespunkter .....	49
7	Befogenhet för regional kollektivtrafikmyndighet .....	51
7.1	Nuvarande ordning .....	51
7.2	Befogenhet enligt EU:s kollektivtrafikförordning .....	53
7.3	Befogenheten gäller regional kollektivtrafik .....	54
7.4	Befogenheten att ingå avtal m.m. får överlämnas .....	62
7.5	Övrigt om befogenhet .....	64
7.6	Tilldelning av avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning .....	66
7.7	Processen för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas agerande .....	68

8	Regional kollektivtrafikmyndighet .....	70
8.1	Nuvarande ordning.....	70
8.2	Regional kollektivtrafikmyndighet i förvaltningsform .....	71
9	Statliga uppgifter på kollektivtrafikområdet.....	77
9.1	Nuvarande ordning.....	77
9.2	Statens uppgifter samlas och preciseras .....	78
9.3	Rikstrafiken.....	81
10	Krav på den som utför eller organiserar kollektivtrafik.....	82
10.1	Nuvarande ordning.....	82
10.2	Tydliga spelregler för marknadsstillträde .....	84
10.3	Anmälan av kommersiell trafik.....	84
10.4	Gemensamma informations- och betalssystem.....	85
10.5	Uppföljning och utvärdering .....	87
10.6	Ett kollektivtrafiksystem för alla.....	89
10.7	Krav som ställs i annan lagstiftning, av väghållare eller i avtal.....	91
11	Tillsyn och domstolsprövning m.m. ....	94
11.1	Tillsyn .....	94
11.2	Domstolsprövning.....	96
11.3	Förhållandet mellan offentliga och kommersiella aktörer .....	98
12	Konsekvenser.....	100
12.1	Övergripande effekter .....	100
12.2	Effekter för resenärerna .....	102
12.3	Samhällsekonomiska effekter .....	103
12.4	Statsfinansiella effekter.....	104
12.5	Kommunalekonomiska effekter .....	105
12.6	Företagsekonomiska effekter .....	107
13	Ikraftträdande.....	110
14	Författningskommentar.....	112
14.1	Förslaget till lag om kollektivtrafik.....	112
14.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg .....	122
14.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst .....	122
14.4	Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst .....	123
14.5	Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490).....	123
14.6	Förslaget till lag om ändring i järnvägslagen (2004:519).....	124
14.7	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.....	125
14.8	Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter .....	125
14.9	Ikraftträdandebestämmelser .....	125

Bilaga 1	Sammanfattning av betänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39) .....	126
Bilaga 2	Lagförslag i betänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39) .....	132
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanser (SOU 2009:39) .....	159
Bilaga 4	Sammanfattning av betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92) .....	161
Bilaga 5	Lagförslag avseende uppgiftsskyldighet och trafikförsörjningsprogram i betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92) .....	168
Bilaga 6	Förteckning över remissinstanser (SOU 2008:92) .....	170
Bilaga 7	Lagförslag i utkastet till lagrådsremiss .....	171
Bilaga 8	Förteckning över remissinstanser för utkastet till lagrådsremiss .....	187
Bilaga 9	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 .....	188

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om kollektivtrafik,
2. lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg,
3. lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst,
4. lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst,
5. lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490),
6. lag om ändring i järnvägslagen (2004:519),
7. lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.,
8. lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter.

## 2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

### 2.1 Förslag till lag om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs följande.

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### Lagens tillämpningsområde m.m.

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<sup>1</sup> (*EU:s kollektivtrafikförordning*) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,  
allt i fråga om trafik på väg, järnväg och spåranläggningar.

2 § I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

3 § I lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster finns bestämmelser som är tillämpliga på upphandling av kollektivtrafiktjänster i vissa fall.

4 § I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

##### Definitioner

5 § I denna lag avses med *allmänna bestämmelser*, *allmän trafikplikt*, *avtal om allmän trafik*, *ensamrätt*, *kollektivtrafik* och *kollektivtrafikföretag* detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning.

6 § I denna lag avses med *regional kollektivtrafik*: sådan kollektivtrafik som med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose

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

resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

## **2 kap. Ansvar för regional kollektivtrafik**

### **Ansvar för regional kollektivtrafik**

**1 §** Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.

I Stockholms län ansvarar landstinget ensamt för den regionala kollektivtrafiken, om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska bära ansvaret.

I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken.

Den eller de som ansvarar för kollektivtrafiken enligt första–tredje styckena ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 §.

### **Regional kollektivtrafikmyndighet**

**2 §** I varje län ska det 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.

I fall som sägs i andra stycket får de som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för som 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.

**3 §** I fråga om gemensam nämnd gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900). Detsamma gäller i fråga om kommunalförbund om inte annat följer av 4–7 §§.

**4 §** Om enighet inte kan uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund som avses i 2 § eller om ändring av förbundsordningen eller om vem som ska vara ordförande i förbundets beslutande församling eller styrelse, beslutar regeringen i dessa frågor. Vid oenighet i de avseenden som anges i 5 eller 6 § gäller dock vad som sägs där, om inte annat följer av 7 §.



**5 §** Om enighet inte kan uppnås i fråga om hur antalet ledamöter och ersättare i ett kommunalförbunds beslutande församling ska fördelas mellan landstinget och kommunerna i länet, ska landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare som varje kommun ska utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år när val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun ska dock utse minst en ledamot och en ersättare.

**6 §** Om inte enighet uppnås i fråga om sättet att fördela underskott i förbundsverksamheten mellan medlemmarna i ett kommunalförbund, ska landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans resten. Varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel ska bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har lagts ned i kommunen under verksamhetsåret.

**7 §** Om det finns synnerliga skäl, får regeringen meddela föreskrifter, eller i särskilt fall besluta, om undantag från 5 eller 6 §. Regeringen får meddela sådana föreskrifter respektive fatta sådant beslut efter framställning av ett landsting, en kommun som inte tillhör ett landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör ett landsting, om de ansvarar för kollektivtrafiken enligt 1 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

### **Trafikförsörjningsprogram**

*Ansvar för att upprätta trafikförsörjningsprogram*

**8 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken (regionalt trafikförsörjningsprogram).

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och vid behov uppdateras.

**9 §** Varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange

1. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och

2. grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, utom i fall som avses i 1 § fjärde stycket (kommunalt trafikförsörjningsprogram).

Kommunen ska anta trafikförsörjningsprogrammet efter samråd med, i förekommande fall, landstinget och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

*Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra berörda*

**10 §** För att främja en samordnad och tillfredsställande trafikförsörjning över länsgräns ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta det regionala trafikförsörjningsprogrammet efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv och organisationer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

#### *Krav på innehåll i trafikförsörjningsprogram*

**11 §** Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidssatta mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i fall som avses i 1 § fjärde stycket.

#### **Övriga uppgifter för kollektivtrafikmyndigheten**

**12 §** Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

**13 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

**14 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

#### **Bemyndigande**

**15 §** Regeringen får efter framställning av en regional kollektivtrafikmyndighet, ett landsting eller en kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter i olika län.

### **3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning**

#### **Beslut om allmän trafikplikt**

**1 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

Myndigheten får även, efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Ett beslut enligt denna paragraf får endast avse regional kollektivtrafik.

#### **Överlämnande av befogenheter**

**2 §** En regional kollektivtrafikmyndighet får efter beslut av den beslutande församlingen överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. Om den regionala kollektivtrafikmyndigheten är en gemensam nämnd, överlämnas befogenheten efter samstämmiga beslut av fullmäktige i var och en av de kommuner och, i förekommande fall, det landsting som samverkar i nämnden.

Myndigheten får i samma ordning som föreskrivs i första stycket även överlämna sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till en kommun inom länet i fråga om kollektivtrafik som bedrivs inom denna kommuns område, inklusive trafik längs eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner.

En regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet enligt första stycket får i samma ordning även överlämna sina befogenheter att upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap. 12 § till aktiebolaget.

**3 §** Befogenheten att besluta om allmän trafikplikt enligt 1 § och att utfärda allmänna bestämmelser enligt EU:s kollektivtrafikförordning får inte överlämnas till någon annan. Detsamma gäller ansvaret för att upprätta trafikförsörjningsprogram och övriga uppgifter som åvilar den regionala kollektivtrafikmyndigheten enligt 2 kap., om inte annat följer av 2 §.

#### **Avtal om allmän trafik**

**4 §** Ett avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller av den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 §. Ett sådant avtal får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats.

## **Förbud mot ensamrätt**

**5 §** En behörig myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § får inte medge ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

## **4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag**

### **Anmälningsskyldighet**

**1 §** Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med att bedriva sådan trafik.

Om anmälan berör trafik i fler än ett län, ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.

### **Gemensamt system för trafikantinformation**

**2 §** Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

### **Uppföljning och utvärdering**

**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.

### **Bemyndigande m.m.**

**4 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. skyldighet att lämna information enligt 2 §
2. uppgiftsskyldighet enligt 3 §, och
3. krav på ett samordnat betalningssystem.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälningsskyldighet enligt 1 §.

## **5 kap. Tillsyn**

**1 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

**2 §** Tillsynsmyndigheten har rätt att av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, av dem till vilka befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § och av kollektivtrafikföretag på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.

## **Förelägganden och förbud**

**3 §** Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

## **6 kap. Överklagande**

**1 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska delge beslutet om allmän trafikplikt enligt 16 § första stycket och 17 § första stycket delgivningslagen (1970:428).

**2 §** Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas till allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

**3 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**4 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**5 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.
  2. Genom lagen upphävs lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt proposition Föreslagen lydelse  
2009/10:59*

### 5 kap.

#### 3 §<sup>1</sup>

Trafikverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommuner, *trafikhuvudmän* enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Trafikverkets beslut.

Trafikverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommuner, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* enligt lagen (2010:XX) om kollektivtrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Trafikverkets beslut.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:742.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:735) om riksfärdtjänst dels att 10 § ska upphöra att gälla, dels att 2–4 §§ och 13 § ska ha följande lydelse.

### 2 §

Med *länstrafikansvariga* och *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Med *dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet* och *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i *lagen (2010:XX) om kollektivtrafik*.

### 3 §

Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de *länstrafikansvariga*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* i länet. *Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag*.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den *regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet.

### 4 §<sup>1</sup>

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

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till *trafikhuvudmannen* i länet, av *trafikhuvudmannen* (tillståndsgivaren).

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtits till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet*, av *denna myndighet* (tillståndsgivaren).

### 13 §

Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart*. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:1115.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.



## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:736) om färdtjänst dels att 13 § ska upphöra att gälla, dels att 2, 4–6, 11 och 16 §§ ska ha följande lydelse.

### 2 §<sup>1</sup>

Med *länstrafikansvariga* och *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Med *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet* och *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i *lagen (2010:XX) om kollektivtrafik*.

### 4 §

Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *de länstrafikansvariga*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* i länet. *Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag*.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet.

### 5 §

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en *trafikhuvudman* ansvarar *trafikhuvudmannen*, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får *trafikhuvudmannen* för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till *en regional kollektivtrafikmyndighet* ansvarar *myndigheten*, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

### 6 §<sup>2</sup>

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

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:37.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:1114.

uppgifter enligt denna lag överlåtits till *trafikhuvudmannen* i länet, av *trafikhuvudmannen* (tillståndsgivaren).

uppgifter enligt denna lag överlåtits till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet, av *denna myndighet* (tillståndsgivaren).

#### 11 §<sup>3</sup>

Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en *trafikhuvudman* tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de *är länstrafikansvariga*, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de *är länstrafikansvariga* och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till *de länstrafikansvariga*.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* får dock inte delta i beslutet. Kan enlighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, *skall* dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna *skall* vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Är en *regional kollektivtrafikmyndighet* tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de *ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de *ansvarar för kollektivtrafiken i länet* och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, *ska* dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna *ska* vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

#### 16 §

Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart*. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2006:1114.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)<sup>1</sup> dels att 2 kap. 16–17 §§ och 7 kap. 1 § ska upphöra att gälla, dels att rubriken närmast före 2 kap. 16 § ska utgå, dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 1 § och 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **1 kap.**

#### 2 §<sup>2</sup>

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Med *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:XX) om kollektivtrafik.

### **2 kap.**

#### 1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En *trafikhuvudman* får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. *Trafikhuvudmannen* får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken *skall* ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

En *regional kollektivtrafikmyndighet* får driva linjetrafik utan särskilt tillstånd. *Myndigheten* får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken *ska* ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

### **7 kap.**

#### 2 §<sup>3</sup>

Transportstyrelsens beslut i frågor om *taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Transportstyrelsens beslut i frågor om *yrkesmässig trafik* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av

2 kap. 16 § 1998:491

2 kap. 17 § 2009:1356

7 kap. 1 § 2009:1356.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:572.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2009:1356.

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

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)<sup>1</sup>  
*dels* att 4 kap. 1 a § samt 5 kap. 2 b, 5 och 6 §§ ska upphöra att gälla,  
*dels* att rubrikerna närmast före 5 kap. 5 och 6 §§ ska utgå,  
*dels* att 4 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **4 kap.** 3 §<sup>2</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 § och den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 1 a §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
4 kap. 1 a § 2009:694  
5 kap. 2 b § 2009:694  
5 kap. 5 § 2009:694  
5 kap. 6 § 2009:694.

rubriken närmast före 5 kap. 5 § 2009:694  
rubriken närmast före 5 kap. 6 § 2009:694

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:694.

## 2.7 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

I de fall då trafiken organiseras av en *trafikhuvudman* enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande *huvudmannen*, även om denne inte själv utför trafiken.

I de fall då trafiken organiseras av en *regional kollektivtrafikmyndighet* enligt lagen (2010:XX) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande *myndigheten*, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

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

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### 3 §

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

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

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

Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses detsamma som i lagen (2010:XX) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

### 3 Ärendet och dess beredning

Regeringen tillkallade den 5 juni 2008 en utredare med uppdrag att ur ett tydligt resenärsperspektiv se över och ge förslag till ny reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken, inklusive förstärkta passagerarrättigheter för resenärerna (dir. 2008:55). Utredningen, som antog namnet Utredningen om en ny kollektivtrafiklag (hädanefter avses med ”utredningen” denna utredning, om inte annat anges), överlämnade i maj 2009 delbetänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39). Utredningens slutbetänkande, som dock inte ligger till grund för denna lagrådsremiss, överlämnades i oktober 2009. En sammanfattning av utredningens delbetänkande och utredningens lagförslag återfinns i *bilaga 1* respektive *2*.

Utredningens delbetänkande har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2009/4523/TR).

Även betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92) av Järnvägsutredningen 2 utgör underlag för detta ärende. En sammanfattning av denna utrednings betänkande och dess lagförslag återfinns i *bilaga 4* respektive *5*. Betänkandet har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 6*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2008/6591/TR).

Näringsdepartementet remitterade den 11 februari 2010 ett utkast till lagrådsremiss om en ny kollektivtrafiklag som ett komplement till remissen av betänkandena. Lagförslaget i utkastet återfinns i *bilaga 7*. Ett remissmöte hölls i Näringsdepartementets lokaler den 19 februari 2010. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 8*. En remissammanställning finns tillgänglig i Näringsdepartementet (dnr N2010/1026/TE).

Den föreslagna 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 finns i *bilaga 9*.

### 4 Utgångspunkter

#### 4.1 Kollektivtrafik i Sverige

##### **Reglering av den lokala och regionala kollektivtrafiken**

*Krav på förbättrad samordning motiverade inrättandet av huvudmän*

På 1970-talet konstaterade regeringen och riksdagen att lagstiftningen på kollektivtrafikområdet behövde reformeras för att klara den tidens krav. Genom den s.k. huvudmannareformen infördes lagen (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik, den s.k. huvudmannalagen. Lagen innehöll bestämmelser om ansvaret och de organisatoriska grunderna för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Syftet med

reformen var att få en tillfredsställande trafikförsörjning i landets olika delar, vilket inte ansågs kunna åstadkommas utan en väl utbyggd kollektivtrafik. Ett medel för att förbättra kollektivtrafiken var att på ett mer effektivt sätt samordna samtliga tillgängliga resurser. Detta ansågs bäst kunna ske genom ett samlat offentligt ansvar för kollektivtrafiken. Före reformen var antalet bussföretag stort och nästan alla hade sina egna pris- och biljettsystem. Förväntningarna på reformen var att den skulle medföra lägre pris, samordnade biljettsystem, större turutbud, kortare restider, bättre komfort och bättre information. Huvudmännens ansvar omfattade till en början endast kollektivtrafik på väg, det vill säga buss- trafik, inom respektive län.

Ett viktigt skäl till att skapa ett gemensamt organ för hela länet var att det ansågs finnas behov av att införa länskort för kollektivtrafiken i alla län och att det därför behövdes en huvudman som var ekonomiskt ansvarig för hela den lokala och regionala kollektivtrafiken. Huvudmannen tilldelades genom reformen bland annat bestämmanderätten över trafikutbud och pris. Vidare skulle huvudmannen ta ställning till om driften skulle ske i egen regi eller av externa företag på entreprenad. Huvudmannen skulle även besluta om fördelningen av eventuella under-skott i trafikrörelsen.

#### *En huvudman per län*

Huvudmännen fick länen som geografiskt ansvarsområde. Ett viktigt skäl för detta var att länen sedan länge utgjort områden för viktiga funktioner inom samhällsförvaltningen. Dessutom utgjorde flertalet län på 1970-talet funktionellt väl sammanhängande persontrafikregioner genom att det egna länets resenärer, med undantag för några län, reste i huvudsak inom länet.

I fråga om val av lämplig trafikhuvudman beslöt man att låta landstingen och kommunerna tillsammans utöva det gemensamma huvudmannaskapet. Man ansåg att möjligheter då skapades för att både de lokala och regionala trafikintressena i länet kunde bli tillgodosedda. Genom kommunernas medverkan blev de olika lokala trafikförhållandena beaktade. Man kunde då knyta trafikförsörjningen till viktig kommunal verksamhet som skolskjuts, färdtjänst och bebyggelseplanering. Det var i detta sammanhang väsentligt att kommunen upprättade lokala trafikplaner som samordnades och verkställdes av huvudmannen. Landstingens roll blev att från en mer övergripande synpunkt tillgodose kravet på en god regional trafikförsörjning och att se till att hela regionen omfattades av ett enhetligt prissystem. Landstinget hade även möjlighet att se till att regionalt utjämna kommunernas kostnader för kollektivtrafiken. En annan fördel med ett huvudmannaskap där både landstingen och kommunerna medverkade var att förutsättningar skapades för ett nödvändigt ekonomiskt samband mellan standarden på trafiken och finansieringsansvaret.



### *Särskilda regler för Stockholm och Gotland*

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

I övriga län blev det en uppgift för landstinget och kommunerna att gemensamt svara för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Vad gällde andelarna i huvudmannaskapet och sättet att täcka och fördela uppkommande underskott i trafikrörelsen överläts bestämmanderätten till landstinget och kommunerna tillsammans. Om landstinget och kommunerna inte kunde komma överens i dessa avseenden reglerades i lagen vad som skulle gälla.

Grundregeln angav att huvudmannen skulle vara ett kommunalförbund, men om alla kommuner och landsting var överens kunde verksamheten istället organiseras i aktieföretagsform.

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

### *Huvudmannen fick trafikeringsrätt för linjetrafik inom länet*

Huvudmännen gavs 1989 trafikeringsrätten för linjetrafik inom länet. Samtidigt upphörde tidigare meddelade tillstånd till sådan trafik att gälla. Detta innebar inte att huvudmännen övergick till att driva trafiken i egen regi, utan att de upphandlade tjänsterna från kollektivtrafikföretag i konkurrens. Motiven bakom lagändringen var bland annat att öka konkurrensen eftersom huvudmännen före lagändringen i praktiken endast var hänvisade till avtalsförhandlingar med det kollektivtrafikföretag som hade linjetrafiktillstånd för respektive linje. Det var även svårt att åstadkomma rationella, genomgående busslinjer inom områden där flera tillståndsinnehavare var verksamma. Ett annat problem var att garage och verkstäder inte var optimalt belägna, vilket kunde medföra onödiga tomgångskörningar och väntetider liksom långa resor för förarna före och efter arbetspassen. Detta ledde i sin tur till onödigt höga kostnader för trafiken.

### *Huvudmännen fick ansvar för persontrafik på järnväg*

Genom 1988 års trafikpolitiska beslut fick huvudmännen även ansvar för trafik utmed länsjärnvägarna. De fick välja att fortsättningsvis bedriva trafiken antingen med tåg eller buss eller genom en kombination av de båda trafikslagen. För detta fick de ett statsbidrag under tio år. Den 1 juli 1996 tilldelades trafikhuvudmännen även trafikeringsrätt för regional persontrafik på stomjärnväg inom det egna länet och möjlighet att bedriva sådan trafik i angränsande län, om syftet är att utveckla den

regionala persontrafiken i det egna länet. För båda slagen av järnvägar gällde att trafiken upphandlades mellan kollektivtrafikföretag i konkurrens.

#### *Ny kollektivtrafiklagstiftning – färdtjänst blev transportpolitik*

Huvudmannalagen ersattes 1998 av en ny lag, benämnd lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik (trafikhuvudmannalagen). Bestämmelserna avseende organisationsformerna är i stort sett oförändrade, med den skillnaden att landstinget och kommunerna nu benämns ”länstrafikansvariga”. Sådana länstrafikansvariga ska finnas i varje län och ska ansvara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Dittills hade både begreppen huvudman och trafikhuvudman använts. I den nya lagen används namnet trafikhuvudman vilket var det som i dagligt tal var vanligast förekommande sedan tidigare.

Enligt huvudmannalagen skulle trafikhuvudmannen årligen anta en trafikförsörjningsplan. När lagen ersattes med lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik kompletterades bestämmelsen på så sätt att trafikhuvudmannen ska anta trafikförsörjningsplanen efter samråd med de länstrafikansvariga. Skälet till förändringen var att man ansåg det vara viktigt att samarbetet mellan trafikhuvudmännen och de länstrafikansvariga förstärktes och att det skulle innebära att ägarstyrningen av verksamheten förbättrades.

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

#### **Färdtjänst och riksfärdtjänst**

Den 1 januari 1998 ersatte lagen om färdtjänst (1997:736) socialtjänstlagens (1980:620) bestämmelser om färdtjänst och lagen (1997:753) om riksfärdtjänst ersatte lagen (1993:963) om kommunal riksfärdtjänst. Den 1 januari 1998 tillkom, som ovan nämnts, även trafikhuvudmannalagen. Införandet av dessa lagar innebar att kommunen primärt ska ansvara för färdtjänst och riksfärdtjänst men att de länstrafikansvariga genom trafikhuvudmännen, efter överenskommelse med kommunen, fick möjlighet att ta detta ansvar. Syftet var att integrera dessa transportformer i den allmänna kollektivtrafiken och skapa en drivkraft för en överföring av dyrbara taxiresor till denna del av kollektivtrafiken. Genom integrationen gjordes det ekonomiskt intressant för trafikhuvudmannen att genom olika slags anpassningsåtgärder göra ordinarie kollektivtrafik mer tillgänglig för funktionshindrade och på så sätt minska kostnaderna för färdtjänst. Målet var att öka resandet inom kollektivtrafiken och valfriheten för personer med funktionsnedsättning. Ett åtskilt huvudmannaskap för linjetrafiken och för specialtransporterna medför att trafikhuvudmännen inte får del av de minskade kostnader inom färdtjänsten som en ökad handikappanpassning kan medföra.

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

Riksfärdtjänst, i form av ersättning för reskostnader, tillhandahålls efter införandet av den nya lagen på i stort sett oförändrade villkor, där grundvillkoret är att den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare.

### **Skolskjuts**

Skolskjuts är en kommunal uppgift. En kommun är enligt skollagen (1985:1100) skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts till grundskoleelever om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos elev eller annan särskild omständighet. För gymnasieelever ansvarar kommunen för elevens reskostnader mellan bostaden och skolan när färdvägen är minst sex kilometer.

Trafikhuvudmännen kan medverka vid upphandlingen och samordningen av skolskjuts eller, efter överenskommelse med en kommun i länet, upphandla skolskjuts samt samordna denna.

### **Sjukresor**

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

## **4.2 Ny kollektivtrafikförordning**

*Ny EU-förordning som reglerar hur behöriga myndigheter får ingripa*

En ny EU-förordning – Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 – trädde i kraft den 3 december 2009. I det följande kallas denna rättsakt för *EU:s kollektivtrafikförordning*. Förordningen 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 sålunda, 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 härtill är att det är dessa myndighetsåtgärder som medför störst risk för att konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna påverkas.

Förordningen 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.

#### *Behöriga myndigheter ska teckna avtal om allmän trafik*

De krav som behöriga myndigheter definierar eller fastställer för att sörja för 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. Skälet till detta 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 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller för annat spårbundet transportsätt.

#### *Tilldelning av avtal om allmän trafik*

Hur ett avtal om allmän trafik ska tilldelas regleras i art. 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Vilka regler som därvid ska tillämpas beror på avtalets karaktär. Om det är fråga om ett tjänstekontrakt ska tilldelning som regel ske antingen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster<sup>1</sup> (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 tjänster<sup>2</sup> (det klassiska direktivet), alltefter förhållandena i det enskilda fallet. Om det rör sig om en tjänstekoncession<sup>3</sup> ska den tilldelas i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Detsamma gäller tjänstekontrakt som avser järnvägstrafik och annan spårtrafik än spårvagnstrafik (dvs. huvudsakligen tunnelbanetrafik).

Ur unionsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Vidare slår artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget)<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> EUT L 134, 30.4.2004, s. 114 (Celex 32004L0018). I Sverige har direktivet införlivats genom lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU).

<sup>3</sup> Tjänstekoncession är ett kontrakt som innebär att ersättning för tjänsterna helt eller delvis utgörs av rätt att utnyttja tjänsten, dvs. att kontraktet medför en risk för kollektivtrafikföretagen.

<sup>4</sup> Tidigare artikel 73 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen (EG-fördraget).

som sina egna avdelningar (internt företag), att göra detta.<sup>5</sup> 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 anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik utanför detta territorium.<sup>6</sup>

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

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

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

#### *Ersättning för allmän trafik*

Oberoende av hur avtalet tilldelas ska all ersättning vara förenlig med de bestämmelser som beskrivs ovan angående vad ett avtal ska innehålla. För direkttilldelade avtal eller allmänna bestämmelser ska dessutom all 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.

#### *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 compensation. 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

<sup>5</sup> 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, eftersom LOU och LUF innehåller bestämmelser för sådana s.k. B-tjänster.

<sup>6</sup> Nu nämnda villkor är inte utan undantag; se art. 5.2 kollektivtrafikförordningen.

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.

### 4.3 Kollektivtrafikmarknadens karaktär

Kollektivtrafik tillhandahålls tveklöst på en marknad. Det finns efterfrågan och utbud av kollektivtrafiktjänster, dvs. människor köper resetjänster av någon som säljer dessa tjänster. Tjänsterna är prissatta även om priset ofta är subventionerat. Det går att dela in kollektivtrafikmarknaden i två huvudsakliga marknadssegment. Ett segment är det för relativt korta resor till och från arbete, skola, service, inköp och fritidsändamål. Denna kollektivtrafik kallas i Sverige traditionellt för lokal och regional. Merparten av dessa resor är sådana som människor gör till vardags eller på annat sätt regelbundet, som även kan innefatta resor på helger, och de flesta görs i städer eller mellan närliggande städer. Det andra marknadssegmentet innefattar längre resor och domineras av resor som görs i tjänsten eller sällanresor på fritiden. Inom detta marknadssegment finns flyget som ett alternativ för vissa resor. Detta marknadssegment kallas interregional kollektivtrafik. Eftersom karaktären på de två marknadssegmenten skiljer sig från varandra finns det skäl att reglera dessa på olika sätt.

Tidigare fanns det en tydlig skillnad även mellan lokal och regional kollektivtrafik. Samhällsförändringarna har dock gjort att denna skillnad har minskat kraftigt. Likaså har det uppstått en större gråzon mellan lokal och regional kollektivtrafik å ena sidan och interregional kollektivtrafik å den andra sidan. De senaste decennierna har resandet med tågtrafik som initierats och subventioneras av trafikhuvudmännen ökat påtagligt. Detta har gjort att allt längre resor, t.ex. till arbetet, har blivit möjliga att passa in i vardagen.

#### *Lokal och regional kollektivtrafik*

I såväl Europa som i andra delar av världen präglas kollektivtrafik som domineras av vardagsresande av ett kraftigt offentligt åtagande, även om metoderna skiljer sig åt länderna emellan. Detta agerande motiveras av marknadsimperfectioner som gör att det allmänna anses behöva planera, reglera och subventionera för att få till stånd en kollektivtrafik med önskad kvalitet, omfattning och prissättning.

Det är vanligt i många länder, speciellt i städer, att det endast finns ett organ som, åtminstone på en övergripande nivå, planerar kollektivtrafiktjänster. Likaså är det oftast endast ett företag eller en myndighet som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster genom att sälja dem till allmänheten. Denna situation brukar förklaras med att den som reser i kollektivtrafik som domineras av vardagsresande ska kunna färdas i ett sammanhållet system där det ska vara lätt att byta mellan linjer, att få information och att betala för resan. En annan skäl är att det anses vara

behövt med beslut som syftar till långsiktighet i investeringar och planering. Långsiktigheten syftar i sin tur till att ge stabilitet och pålitlighet över tid för resenärerna och att därmed göra kollektivtrafiken attraktiv samt att öka effektiviteten i användandet av offentliga medel. En offentlig planering av kollektivtrafikutbudet brukar även motiveras med att det behövs en nära koppling till fysisk planering som också utförs av en myndighet. Därmed skiljer sig denna marknad från många andra genom att konsumenten endast har en säljare att vända sig till.

Den lokala och regionala kollektivtrafiken är av flera skäl i allmänhet subventionerad. Exempelvis menar myndigheter att det behövs ett större utbud av kollektivtrafik än vad som är företagsekonomiskt lönsamt, bl.a. för att ge även personer utan bil en god tillgänglighet i samhället och för att minska negativa effekter av biltrafik.

Även om det enbart är *ett* organ i ett geografiskt område som säljer tjänster på marknaden för lokal och regional kollektivtrafik är det vanligt, åtminstone i vissa delar av EU, att det operativa utförandet av kollektivtrafiken görs av kollektivtrafikföretag och att avtalen med dessa företag tilldelas efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Denna ordning, som bl.a. gäller i Sverige, är en annan aspekt av kollektivtrafikmarknaden än att sälja tjänster till resenärer. Den ansvariga myndigheten tar i dessa fall ett antal beslut om rollfördelning mellan myndighet och kollektivtrafikföretag. En grundläggande avvägning som myndigheten gör är vem av myndighet eller företag som ska bestämma över tjänsteutformningen, t.ex. över vilka fordon som ska användas och hur tidtabellerna ska utformas. Dessutom tar myndigheten beslut om hur riskfördelningen ska se ut mellan parterna. Det handlar om vem som ska ta intäkterna och vem som ska betala de faktiska kostnaderna under avtalsperioden.

#### *Interregional kollektivtrafik*

För den interregionala kollektivtrafiken förhåller det sig annorlunda. Där finns inte samma skäl för ett offentligt ingripande med subventioner. Det framhålls i propositionen Transportpolitik för en hållbar utveckling (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) att den interregionala kollektivtrafiken i Sverige så långt som möjligt bör drivas på kommersiella villkor. Med det menas att utbudet av interregional kollektivtrafik i första hand ska definieras och tillhandahållas av marknadsaktörerna och att staten endast ska komplettera det kommersiella utbudet där tydliga tillgänglighetsbrister, som marknaden inte löser, finns. Det gäller typiskt sett i gleset befolkade områden. I detta marknadssegment är det mer ovanligt att allmän trafikplikt innefattar restriktioner med avseende på prissättningen. Subventioner begränsas därigenom som regel till att staten ska tillfredsställa önskemål om större utbud än vad som är företagsekonomiskt motiverat. I trafiksvaga områden är det vidare vanligt att statens insatser för att åtgärda brister i den interregionala tillgängligheten samordnas med trafikhuvudmännens trafik. En sådan samordning är central för att ge resenärerna i dessa områden tillgång till olika typer av resor och för att utnyttja samhällets resurser effektivt.



År 2007 gjordes 1,2 miljarder resor i trafikhuvudmännens kollektivtrafik. Det var en ökning med 20 procent sedan 1999. Kollektivtrafiken har en marknadsandel på ungefär 20 procent av det totala persontransportarbetet. Denna andel har varit ganska stabil över ett stort antal år samtidigt som det totala personresandet har ökat över tid. Resandet med kollektivtrafik har alltså ökat i samma takt som det totala resandet. Drygt hälften, 56 procent, av kollektivtrafikresorna 2007 gjordes i Stockholms län, 17 procent i Västra Götalands län och 11 procent i Skåne län. De tre storstadslänen svarade alltså för 84 procent av alla kollektivtrafikresor i Sverige. Drygt hälften av det totala antalet lokala och regionala resor i Sverige görs med buss. Sedan följer i storleksordning tunnelbana, järnvägstrafik, spårväg och fartygstrafik.

År 2008 var kostnaderna för trafikhuvudmännens kollektivtrafik 29 miljarder kronor varav lite över hälften, 15,5 miljarder kronor, betalades av resenärerna eller bestod av andra affärsintäkter. Resten, närmare 14 miljarder kronor, täcktes med skattepengar från kommuner och landsting. Sedan 1999 har kostnaderna för linjetrafiken ökat med 44 procent medan intäkterna endast ökat med 36 procent, vilket innebär att nettokostnaderna för kommuner och landsting har ökat.

#### 4.4 Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik

I början av 2008 inledde kollektivtrafikbranschen ett samarbete som syftar till att stärka kollektivtrafikens roll. Målsättningen med samarbetet är att fördubbla resandet med kollektivtrafiken fram till 2020 och på lite längre sikt även fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel. Bakom denna "Partnersamverkan för fördubbling av kollektivtrafiken" står Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet och Sveriges Kommuner och Landsting. Utgångspunkten för samarbetet är den enighet som finns inom branschen om behovet av ett nytt förhållningssätt inom kollektivtrafiken samt den problembild som ges i Vägverkets och Banverkets rapport *KOLL framåt*.

Den *Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik* som parterna tillsammans har tagit fram vilar på en gemensam vision och en gemensam värdegrund. Den gemensamma visionen är att kollektivtrafiken ska vara värdeskapande för resenärerna och en självklar del av resandet i det hållbara samhället. Visionen ska också vara en ledstjärna som inspirerar och entusiasmerar alla medarbetare inom kollektivtrafiken i det fortsatta utvecklingsarbetet. Den gemensamma värdegrunden ska ha sin utgångspunkt i resenären. Oavsett i vilken organisation man arbetar eller vilken roll man har ska resenärens behov och värderingar stå i fokus. Kollektivtrafiken ska, enligt inblandade organisationer, kännetecknas av en servicekultur som innebär att man är lyhörd för resenärernas varierande behov och att dessa kan vara föränderliga över tid.

## 4.5 Transportpolitiska mål

Förslagen och bedömningarna i denna proposition utgår från de mål som riksdagen beslutat ska gälla för transportpolitiken och de preciseringar av målen som regeringen fastställt (Mål för framtidens resor och transporter, prop. 2008/09:93, 2008/09 TU14, rskr. 2008/09:257).

### *Övergripande mål*

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### *Funktionsmål och hänsynsmål*

Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Funktionsmålet respektive hänsynsmålet konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

### *Kollektivtrafiken som medel i transportpolitiken*

Kollektivtrafiken, såväl den allmänna som den särskilda, utgör ett viktigt medel som på flera sätt kan bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen och därigenom åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt i hela landet.

En av preciseringarna för funktionsmålet om tillgänglighet berör uttryckligen kollektivtrafik:

- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Det finns även andra preciseringar för detta mål som i allra högsta grad berör arbetet med kollektivtrafik. Det är främst följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.

En väl fungerande linjetrafik för personresor är nödvändig för att människor ska ha en god tillgänglighet. Det gäller för såväl städer som landsbygd fast på lite olika sätt.

I stora städer är kollektivtrafik en förutsättning för att människor ska kunna förflytta sig och genom sina goda effekter bidrar den till att skapa den goda staden. Kollektivtrafik är ett yteffektivt färdmedel och om en större andel av resorna görs med kollektivtrafik, gång och cykel kan trängseln i städerna minska.

På landsbygden är förutsättningarna annorlunda. Här handlar det om att ge invånarna ett alternativ till personbil och att skapa resmöjligheter för personer utan bil. Detta gäller särskilt för ungdomar och äldre. I utpräglade glesbygder finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik medan den särskilda kollektivtrafiken kan vara relativt omfattande i förhållande till befolkningen. Därför behövs en väl fungerande samordning av olika sorters kollektivtrafik för att utnyttja offentliga medel optimalt i syfte att skapa tillgänglighet.

Kollektivtrafik är även relevant för hänsynsmålet. För det första är det viktigt att kollektivtrafiken utformas på ett sätt som tar hänsyn till viktiga miljö-, hälso- och säkerhetsmässiga aspekter. För det andra är det angeläget att transportpolitiken och transportsystemet utformas så att rese- och transportbehovet kan tillgodoses på ett sätt som stimulerar till och skapar goda förutsättningar för klimat- och energieffektivare samt säkrare lösningar. Här spelar kollektivtrafiken en viktig roll. En väl fungerande kollektivtrafik kan innebära en överflyttning från privatbilismen, vilket kan bidra till att negativa effekter av personresandet kan minska.

### *Transportpolitiska principer*

Som utgångspunkt för arbetet med att uppnå de transportpolitiska målen har riksdagen beslutat om fem vägledande principer (Moderna transporter, prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5, rskr. 2005/06:308). Regeringen har i samband med prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter gjort bedömningen att de nuvarande transportpolitiska principerna även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktionen bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

Det är enskilda människor och företag som väljer hur de ska ordna sina resor och transporter. Transportsystemet behöver utvecklas för att ge goda förutsättningar att underlätta vardagen och ta till vara utvecklingskraften i hela landet. För att detta ska fungera behöver planeringen utgå från resenärers och transportköparens olika behov och förutsättningar, dvs. från ett användarperspektiv.

Transportsystemets funktion och förbättringsbehov varierar mellan olika delar av landet. På den regionala nivån finns god kännedom om lokala och regionala förhållanden och prioriteringar samt förmåga att

sätta in transportsystemet i ett helhetssammanhang med koppling till regional tillväxt och fysisk planering. I planeringsprocesser är det därför väsentligt att regionala prioriteringar väger tungt för att skapa goda förutsättningar för hållbar tillväxt och klimateffektiv utveckling. Samtidigt är det angeläget att uppfyllelsen av samtliga transportpolitiska mål och målpreciseringar följs och prioriteras även regionalt.

Transportlösningar omfattar ofta flera olika färdmedel i res- och transportkedjor. Ett användarorienterat och trafikslagsövergripande synsätt bör därför bygga på hur hela resan eller transporten kan bli så bra som möjligt ur såväl effektivitets- som hållbarhetsperspektiv.

Det behövs ett reellt utbud av konkurrenskraftiga, klimateffektiva och säkra transportalternativ. På en väl fungerande marknad leder konkurrens till snabb förnyelse, prispress och att samhällets resurser används på ett effektivt sätt.

Den sistnämnda principen lyfter fram betydelsen av att genomförandet av transportpolitiken sker på ett kostnadseffektivt, resultatnriktat och måluppfyllande sätt vid utformningen av styrmedel.

### *Modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen i linje med transportpolitiska mål och principer*

För att nå bästa möjliga resultat måste kollektivtrafiken anpassas till de förändringar som äger rum i samhället. Inte minst klimatutmaningen kommer att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Ett ökat kollektivt resande sätter ökat fokus på behovet av en ny och trafikslagsövergripande samordning av kollektivtrafiken. En sådan måste tillgodose resenärernas behov av tillgänglighet och samhällets krav på ett effektivt utnyttjande av resurserna. Det är då särskilt viktigt att kollektivtrafiken ges sådana förutsättningar att den kan bedrivas på effektivast möjliga sätt. Dagens lagstiftning avseende kollektivtrafik är i vissa stycken otidsenlig och inte tillräckligt väl anpassad till dagens situation och framtida behov. Regeringen ser därför ett behov av att modernisera kollektivtrafiklagstiftningen för att bättre svara mot de transportpolitiska målen och principerna.

## 5 Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik förbättras

### 5.1 Nuvarande ordning

*Utbudet av lokal och regional kollektivtrafik bestäms av trafikhuvudmännen*

*Lokal och regional kollektivtrafik* är ett begrepp som vanligen används för den trafik som sträcker sig inom en kommun respektive mellan kommuner inom samma län. Denna kollektivtrafik domineras av resor till och från arbete och skola samt kortare resor till fritidsaktiviteter eller service. Det handlar enkelt uttryckt om vardagsresande. Nuvarande

ordning, som har sitt ursprung i 1970-talets huvudmannareform, gör det tydligt att denna typ av kollektivtrafik främst ska initieras av en kommunal huvudman genom att den bestämmer över trafikutbud och grunderna för prissättning. I praktiken har det inneburit att trafikhuvudmannen även säljer kollektivtrafiktjänsterna under sitt varumärke. Lokal och regional kollektivtrafik tillhandahålls därför nästan uteslutande av respektive läns trafikhuvudman. I stor utsträckning upphandlar trafikhuvudmännen dock kommersiella kollektivtrafikföretag för utförandet av kollektivtrafiken. Lokal och regional kollektivtrafik är ändå, ur resenärernas synvinkel, liktydigt med den trafik som etableras av trafikhuvudmannen i länet.

Det stora offentliga åtagandet utgör i dag grunden för en fungerande lokal och regional kollektivtrafik. När kommunpolitiker tar ställning till vilken kollektivtrafik de önskar ha för att uppnå olika samhällsmål – och när de beslutar om vilka medel de ska använda för att åstadkomma denna kollektivtrafik – är det sällan de tar ställning till vad de kommersiella kollektivtrafikföretagen kan bidra med. Det händer snarare att de i praktiken stoppar sådan kollektivtrafik på väg som företag önskar etablera. Resenärerna har därför ytterst begränsade möjligheter att välja lokal och regional kollektivtrafik etablerad i annan form än den som trafikhuvudmännen har bestämt.

Ett kraftfullt offentligt åtagande är vanligt även i andra länder, speciellt i städer. I vissa fall är marknadsutredningen för kollektivtrafik som inte är initierad av den behöriga myndigheten reglerat medan det i andra fall är öppet för kompletterande kommersiell trafik.

#### *Kommersiell etablering av kollektivtrafik*

När kommersiella företag vill etablera kollektivtrafik gäller olika regler beroende på trafikslag. Sålunda finns i järnvägslagen (2004:519) bestämmelser om vem som får utföra och organisera persontrafik på järnväg. Regler för tunnelbana och spårväg finns i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. I fråga om sjötransport finns regler om rätten att etablera näringsverksamhet i rådets förordning (EEG) 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)<sup>7</sup>. När det gäller flyg finns grundläggande bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen<sup>8</sup>.

Kännetecknande för alla dessa verksamheter är att det, i den mån som tillstånd krävs, handlar om verksamhetstillstånd som syftar till att pröva grundläggande yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och dylika förutsättningar hos den sökande. Tillstånd ska alltså meddelas om den sökande har de förutsättningar som krävs för att utöva verksamheten i fråga. Några hinder mot att etablera näringsverksamhet inom dessa

<sup>7</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7 (Celex 31992R3577).

<sup>8</sup> EUT L 293, 31.10.2008, s. 3 (Celex 32008R1008).

grenar av kollektivtrafiken som syftar till att skydda annans motsvarande verksamhet finns däremot inte.

Att etablera kollektivtrafik till sjöss och i luften är sedan början av 1990-talet öppet för alla företag utan särskilda tillträdeshinder. Genom riksdagens beslut den 16 juni 2009 (2008/09:TU18, rskr 2008/09:293) om ett stegvis marknadsöppnande har etableringsmöjligheterna på järnväg utvidgats till att omfatta först veckosluts- och helgtrafik, därefter internationell persontrafik och från och med oktober 2010 i princip hela marknaden för persontrafik. Denna tidtabell för marknadsöppning innebär att järnvägsföretag kan konkurrera om all tillgänglig spårkapacitet inför den tågplan som tar sin början i december 2011. Några formella tillträdesbegränsningar som syftar till att ge eller upprätthålla exklusiva rättigheter finns därmed inte heller kvar inom denna gren av kollektivtrafiken.

När det gäller kollektivtrafik på väg kan sådan tillhandahållas som linjetrafik, varvid ett linjetrafiktillstånd enligt yrkestrafiklagen (1998:490) krävs. Ett sådant tillstånd prövas av Transportstyrelsen och det sker på liknande sätt som redovisats ovan, dvs. med utgångspunkt i yrkeskunnande och ekonomiska förhållanden etc.. Därutöver gör emellertid Transportstyrelsen en s.k. skadlighetsprövning. Den sökande får bl.a. uppge tidtabell med på- och avstigningsorter samt vilka veckodagar trafiken kommer att utföras. Om den trafik huvudman som berörs av trafiken gör sannolikt att den tilltänkta busslinjen i betydande mån skulle komma att skada förutsättningarna att driva linje- eller järnvägstrafik som en trafik huvudman har rätt att bedriva inom länet ska Transportstyrelsen avslå ansökan om linjetrafiktillstånd. I fall tillstånd beviljats krävs nytt tillstånd om antalet på- och avstigningsorter förändras eller om trafiken ska utföras på andra veckodagar. Det beslut som fattas avseende ansökan om linjetrafiktillstånd får överklagas till regeringen. Denna skadlighetsprövning är unik för kollektivtrafik på väg och saknar motsvarighet inom de övriga trafikslagen.

#### *Möjligheter för myndigheter att etablera kollektivtrafik*

EU:s kollektivtrafikförordning, som trädde i kraft i slutet av 2009, innebär att moderna regler för myndigheternas agerande på kollektivtrafikområdet ersätter den EU-förordning som gällt sedan slutet av 1960-talet. EU-rätten anpassas till den utveckling som skett i många länder under senare decennier genom att avtal om kollektivtrafik ska tilldelas på grundval av öppna och rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden, när inte särskilda förutsättningar för direkttilldelning föreligger. EU:s kollektivtrafikförordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt och på väg. Den gäller dock inte trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Förordningen blir tillämplig när behöriga myndigheter ersätter företag för fullgörandet av allmän trafikplikt.

## 5.2 Lagstiftning med nytt förhållningssätt

**Regeringens bedömning:** Regionala kollektivtrafikmyndigheter bör ansvara för att ta initiativ till att etablera regional kollektivtrafik. Nyttan av myndigheternas ingripande bör alltid motivera det eventuella men som ingripandet ger upphov till. Däremot behöver myndigheten inte avvakta kommersiella initiativ till att etablera kollektivtrafik.

Kollektivtrafikföretag bör fritt få etablera kommersiell kollektivtrafik förutsatt att de har sådana grundläggande tillstånd för verksamheten som krävs.

**Bedömningen i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Har inga invändningar mot bedömningen i utkast till lagrådsremiss.

**Skälen för regeringens bedömning:** Kollektivtrafik är ett betydelsefullt medel för att uppnå såväl transportpolitiska som andra samhällsmål. I t.ex. stadsplanering och i det regionala tillväxtarbetet är kollektivtrafik ett viktigt verktyg. Förutsättningarna för att etablera kollektivtrafik bör därför utformas för att förstärka sektorns förmåga att bidra till dessa mål. De senaste decenniernas utveckling av kollektivtrafiken har inneburit bättre samordning på grund av att trafikhuvudmännen i respektive län har fått ett samlat ansvar och ökad kostnadseffektivitet genom upphandling av utförandet. Regeringen anser att de gjorda landvinningarna bör värnas, men delar också kollektivtrafikbranschens uppfattning (se kap. 4.4) att ett nytt förhållningssätt är nödvändigt för att sektorn även fortsättningsvis ska kunna utvecklas i positiv riktning och på ett effektivt sätt bidra till att nå uppsatta mål.

Lagstiftningen bör, enligt regeringens mening, vara i linje med den transportpolitiska ambitionen att förutsättningarna för resenärerna att välja kollektivtrafik ska förbättras. Genom att göra såväl utförandet som utnyttjandet av kollektivtrafiken mer attraktivt kan de strategiska målen uppnås på ett mer effektivt sätt. Av den anledningen bör både kollektivtrafikföretag och behöriga regionala myndigheter ges förbättrade förutsättningar att sätta resenärens behov i centrum när kollektivtrafiktjänster utformas. Om det ska ske måste, enligt regeringens mening, formerna för etablering och tillhandahållande av kollektivtrafik utvecklas och preciseras så att marknadsvillkoren är kända för alla aktörer.

En faktor att ta hänsyn till är även att kollektivtrafik är en viktig näringsverksamhet och inte enbart ett transportpolitiskt verktyg. Lokal och regional kollektivtrafik omsätter årligen närmare 30 miljarder kronor, varav ungefär hälften finansieras med allmänna medel. Ett stort offentligt åtagande kommer därför fortsatt, och genom en mer funktionsenlig befogenhet (se kap. 7.3), att vara mycket betydelsefullt för den lokala och regionala kollektivtrafiken. Samtidigt bör kollektivtrafiken ges det regelverk som är nödvändigt för att företag i sektorn ska kunna leva, verka och utvecklas av egen drivkraft. Därmed skapas förutsättningar för fler jobb i fler växande företag.

Utredarens förslag till modell för marknadstillträde (den s.k. Trafikförklaringsmodellen) innebär att den kommersiella trafiken ska få etablera sig före den offentligt initierade kollektivtrafiken. Flertalet remissinstanser har haft mer eller mindre omfattande kritik mot denna del i utredarens förslag. Regeringen delar uppfattningen som många remissinstanser har framfört att det finns för stor osäkerhet om resenärerna kommer att ha tillgång till en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning – och vilka konsekvenserna blir för kommuners och landstings ekonomi – om den modellen skulle genomföras.

I prop. 2008/09:176 Konkurrens på spåret behandlade regeringen förhållandet mellan samhällsfinansierad och kommersiell järnvägstrafik och framhöll att marknadsöppningen för kollektivtrafik bör ske utan att nya möjligheter till begränsning av vare sig den ena eller den andra typen av trafik införs. Vidare framgick att regeringens beslut att tillåta Norrtåg och Öresundståg innebar ett aktivt ställningstagande med innebörd att inte skydda kommersiell trafik när ett utökat och av samhället kompletterande utbud kan anses vara till gagn för resenärerna och för samhället i övrigt. Något generellt företräde för en viss typ av aktör ingick alltså inte i den marknadsmodell för tillträde till järnvägsspåren som regeringen beskrev.

För den kollektivtrafik som domineras av vardagligt resande finns, enligt regeringens mening, tydliga skäl för att behöriga myndigheter ska kunna agera med stor befogenhet för att se till att en sådan trafik etableras. Skälen är att det behövs mer kollektivtrafik än vad som är kommersiellt lönsamt, men också att det behövs en samordning av regional kollektivtrafik inom ett visst område för att det ska vara attraktivt för resenärerna att välja kollektivtrafik. Det betyder att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha bra möjligheter att agera genom att utge ersättning till kollektivtrafikföretag i syfte att skapa en god kollektivtrafikförsörjning. Regeringen anser därför att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna även fortsättningsvis ska ha befogenhet att agera utan att först behöva avvakta initiativ från kommersiella kollektivtrafikföretag. I EU:s kollektivtrafikförordning regleras hur behöriga myndigheter i enlighet med EU-rätten får agera för att se till att det tillhandahålls en kollektivtrafik som i olika hänseenden är bättre än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda. Den kompletteras av de regler som föreslås i denna lagrådsremiss.

De skilda förutsättningarna i landet gör att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna fortsatt bör ha stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet avseende kollektivtrafik i länet. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör dock hantera sin befogenhet ansvarsfullt eftersom deras åtgärder riskerar att få negativa samhällsekonomiska effekter om åtgärderna blir alltför långtgående. Den regionala kollektivtrafikmyndighetens åtgärder på marknaden behöver därför vara proportionerliga, det vill säga nyttan ska alltid motivera den eventuella belastning på samhällsekonomin som uppstår. Även om den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte behöver avvakta de kommersiella företagens initiativ menar regeringen att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör föra en dialog med berörda företag kring vad kommersiell kollektivtrafik kan



bidra med i kollektivtrafikförsörjningen innan myndigheten själv agerar med allmän trafikplikt och avtal. Ett alternativ är att myndigheten frivilligt låter kommersiell kollektivtrafik etableras i delar av en kollektivtrafikmyndighets territorium och att myndigheten därefter kompletterar utbudet av kollektivtrafik med upphandlad trafik. Någon uttrycklig lagbestämmelse om proportionalitet, såsom utredaren föreslår, finner regeringen emellertid inte lämplig att införa.

### *Öppna marknader gynnar resenärerna*

Den hittills gällande ordningen på kollektivtrafikområdet innebär, inom vissa marknadssegment, att en viss kollektivtrafik kan hållas tillbaka i syfte att skydda en annan typ av kollektivtrafik. Regeringen menar att denna typ av ransonering bör upphöra och att alla former av kollektivtrafik bör kunna ses som nyttig. Såväl offentligt initierad som kommersiellt bedriven kollektivtrafik har viktiga egenskaper att tillföra det samlade kollektivtrafikutbudet. Regeringen anser därför att tillträdet till kollektivtrafikmarknaden bör vara öppet för alla som har grundläggande verksamhetstillstånd.

Många remissinstanser – däribland kommuner, landsting, regionförbund, trafikhuvudmän och Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) – har framfört att behöriga myndigheter även fortsättningsvis måste ha en rådgivning över den lokala och regionala kollektivtrafiken samtidigt som kommersiella kollektivtrafikföretag ska kunna etablera trafik utan begränsningar förutsatt att de uppfyller generella krav. Regeringen instämmer i det grundläggande synsättet och dessa förhållanden innebär sammantaget att det inte är ändamålsenligt att ge kollektivtrafik organiserad på visst sätt ett generellt företräde framför trafik som tillkommer på annat sätt. Istället måste dessa former kunna samexistera på villkor som är rättvisa, förutsebara och öppna för insyn.

Regeringen ser positivt på det arbete som bransch- och intresseorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR), Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet samt SKL har bedrivit under ett par år med ambitionen att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas. En av flera hörnstenar som branschen identifierat är behovet av ökad mångfald i utbudet av trafik och valfrihet för resenärerna.

Det är, enligt regeringens mening, viktigt att de inblandade parterna kontinuerligt diskuterar förhållandet mellan trafik som är initierad av det offentliga och trafik som kommersiella marknadsaktörer initierar. Dessutom behöver avtalsformerna för den kollektivtrafik som myndigheten väljer att skriva avtal om utvecklas och anpassas för de aktuella förhållandena i varje fall. Det bör vara en ständigt pågående diskussion mellan offentliga organ och kollektivtrafikföretag om vem som ska bestämma över faktorer som linjeutbud och kvalitet samt hur riskerna ska fördelas mellan avtalsparterna; allt för att sätta resenärens bästa i centrum och för att använda offentliga medel effektivt.

Regeringen vill medverka till kollektivtrafikbranschens ansträngningar att göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom att underlätta för kollektivtrafikföretag att ta kommersiella initiativ och samtidigt tydlig-

göra formerna för myndigheternas initiativ på området. Med ett sådant synsätt är det inte längre riktigt att sätta likhetstecken mellan regional kollektivtrafik och den linjetrafik som det offentliga regionala organet tillhandahåller, även om den offentligt initierade kollektivtrafiken kommer att fortsätta att vara mycket betydelsefull.

### 5.3 Kommersiell busstrafik bidrar till måluppfyllelse

**Regeringens förslag:** De särskilda reglerna i yrkestrafiklagen (1998:490) om tillstånd till linjetrafik, den s.k. skadlighetsprövningen, tas bort.

De särskilda överklagandebestämmelser som i dag gäller för linjetrafiktillstånd tas bort. De överklagandebestämmelser som gäller för frågor om beställningstrafik m.m. utvidgas till att gälla även frågor om linjetrafik.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)*, *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* och *Swebus* tillstyrker utredningens förslag att skadlighetsprövningen borttas. SKL anser att kommersiell trafik inte kan ses isolerad från samhällsköpt trafik utan måste vara en del av ett samlat utbud som resenärerna har tillgång till. Vidare anser SKL att konkurrens på och inte bara om marknaden kan öka drivkrafterna att utveckla kollektivtrafiken i riktning mot vad resenärerna vill ha.

**Förslaget i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* tillstyrker förslaget i utkast till lagrådsremiss. *Skånetrafiken* tillstyrker att trafikföretag fritt får etablera kommersiell trafik men ser samtidigt en risk för att det samlade trafiksystemet kan skadas och framhåller därför betydelsen av att utvecklingen följs upp och utvärderas kontinuerligt. *Umeå kommun* menar att den kommersiella kollektivtrafikens inträde kommer att påverka kostnadsbilden för den offentliga kollektivtrafiken negativt.

**Skälen för regeringens förslag:** Eftersom regeringen anser att det bör vara fritt för kollektivtrafikföretag med grundläggande verksamhetstillstånd att erbjuda sina tjänster, bör reglerna för att få bedriva kollektivtrafik på väg ändras. Nuvarande regler för etablering inom detta trafikslag syftar till att hindra bl.a. kommersiell kollektivtrafik inom länen som i betydande mån beräknas skada en trafikhuvudmans förutsättningar att driva linjetrafik och järnvägstrafik. Generellt sett är det lätt för trafikhuvudmännen att göra gällande att den egna verksamheten skulle skadas på grund av annan linjetrafik, varför det snarare har krävts att trafikhuvudmännen godkänt varje förfrågan om kommersiell inomlänstrafik. Skadlighetsprövningen har därför i praktiken kommit att betraktas som en invändnings- eller vetorätt av trafikhuvudmännen och andra berörda.

Det finns farhågor om det slag som *Umeå kommun* uttrycker, om att intäkterna i den upphandlade trafiken skulle kunna minska om buss-

företag på kommersiella grunder tilläts ta upp och släppa av passagerare inom länen. Flera aktuella exempel visar emellertid att den s.k. invändningsrätten inte har utnyttjats av den eller dem som berörs. Det kan bero på att den negativa effekten för den upphandlade trafiken, i de fall där kommersiell trafik tillåts, har varit marginell. Eftersom den upphandlade trafiken erbjuder subventionerade nät av kollektivtrafik är det svårt för kommersiella initiativ att konkurrera om just den trafiken. Det får anses mer sannolikt att den kommersiella trafiken snarare kompletterar den upphandlade trafiken och kan svara mot en efterfrågan som den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte identifierat. I likhet med *SKL* anser regeringen att kommersiell trafik inte kan ses isolerad från samhällsköpt trafik utan måste vara en del av ett samlat utbud som resenärerna har tillgång till, liksom att konkurrens på och inte bara om marknaden kan öka drivkrafterna att utveckla kollektivtrafiken i riktning mot vad resenärerna vill ha.

Regeringen delar därför den uppfattning som flera remissinstanser, bl.a. *SKL*, har framfört: att skadlighetsprövningen för linjetrafik på väg bör tas bort. Kommersiella initiativ bör alltså få tas utan att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska kunna invända mot detta. Syftet är att marknaden ska bli mer dynamisk genom att kommersiella kollektivtrafikföretag tillåts möta resenärernas efterfrågan på kollektivtrafik. Genom åtgärden blir det möjligt för buss- och taxiföretag som har trafik-tillstånd att fritt etablera kommersiell linjetrafik på motsvarande sätt som redan gäller för flygtrafikföretag och rederier samt inom kort även för järnvägsföretag.

När skadlighetsprövningen tas bort kommer den prövning som ska göras för linjetrafiktillstånd att sammanfalla med den som gäller för övriga trafik-tillstånd. Det finns därmed inte längre skäl till särskilda överklagandebestämmelser för linjetrafiktillstånd, varför de överklagandebestämmelser som gäller för frågor om beställningstrafik m.m. bör gälla även frågor om linjetrafik.

Borttagandet av skadlighetsprövningen har även betydelse för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna vilket behandlas i avsnitt 7.3.

Regeringen delar *Skånetrafikens* uppfattning om vikten av att utvecklingen på kollektivtrafikmarknaden följs upp och utvärderas. Detta behandlas i avsnitt 10.5.

## 6 Ansvar för regional kollektivtrafikmyndighet

### 6.1 Nuvarande ordning

I trafikhuvudmannalagen föreskrivs att det för att främja en tillfredsställande trafikförsörjning i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken. De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av en trafikhuvudman. Trafikhuvudmannen ska även ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Trafikhuvudmannen ska årligen anta en trafikförsörjningsplan som anger omfattningen av den trafik som avses bedrivas i länet samt grunderna för prissättningen för resor. I planen ska det tas upp åtgärder för handikappanpassning av trafiken och redogöras för miljöskyddande åtgärder. Lagen anger dock inte hur planerna ska omhändertas eller följas upp. Trafikplanerna används av ansvariga på kommunal nivå bl.a. som budgetunderlag och presenterar snarare den framtida trafiken i termer av visioner om vad huvudmannen önskar åstadkomma än tillhandahåller underlag för att bedöma hur trafiken konkret ser ut och behov av samhälleliga insatser.

## 6.2 Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram

**Regeringens förslag:** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta alla former av regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av regional kollektivtrafik i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen. Det ska också omfatta miljöskyddande åtgärder och tidssatta mål och åtgärder för anpassning med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Myndigheten ska också definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och med övriga berörda myndigheter, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv och organisationer. Programmen ska hållas aktuella och uppdateras vid behov.

Även varje kommun ska regelbundet i ett kommunalt trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. Det gäller dock inte om kommunen överlåtit sina uppgifter enligt dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I så fall ska i stället motsvarande upplysningar lämnas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Även kommunen ska samråda med vissa intressenter innan den antar sitt trafikförsörjningsprogram.

**Regeringens bedömning:** Kollektivtrafikens förutsättningar, funktion och behov varierar kraftigt mellan olika delar av landet. De regionala myndigheterna bör därför fortsatt ha en stor frihet att besluta om det offentliga åtagandet när det gäller kollektivtrafik i länet.

**Järnvägsutredningen 2** föreslår att trafikhuvudmännen ska ta fram långsiktiga trafikförsörjningsprogram innehållande samhällets förväntningar, ambitioner och krav på den trafik som bör finnas för medborgarna. Programmet ska utvecklas efter samråd med berörda myndigheter och kollektivtrafikföretag samt offentliggöras. Programmen bör omfatta en period av ca tio år med lämpliga revideringstillfällen.

**Utredningen om en ny kollektivtrafiklag** föreslår att den kollektivtrafikansvariga myndigheten med utgångspunkt i de transportpolitiska

målen i en årlig trafikförklaring ska förklara länets behov av kollektivtrafik och taxi. Trafikförklaringen ska utvecklas efter en dialog med resenärer, myndigheter och andra berörda parter. Trafikförklaringen ska bl.a. användas för att efterforska vilken kollektivtrafik som kan tillhandahållas på kommersiell basis och vara utgångspunkt för upphandling av kompletterande trafik. Eventuellt behov av andra långsiktiga strategiska planer får avgöras av den kollektivtrafikansvariga myndigheten.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser är positiva till Järnvägsutredningen 2:s förslag att trafikhuvudmännen ska utarbeta långsiktiga trafikförsörjningsprogram. *Sveriges Kommuner och Landsting, Rikstrafiken, Glesbygdsverket, Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Västmanlands län* och *Tågkompaniet* stöder förslaget om trafikförsörjningsprogram. *Järnvägsstyrelsen* anser att skyldigheten att ta fram trafikförsörjningsprogram bör regleras i lag samt att det bör framgå vilken instans som ska ansvara för kontroll och uppföljning. *Banverket* och *Svensk Kollektivtrafik* anser att trafikförsörjningsprogrammen bör omfatta all kollektivtrafik. *Svensk Kollektivtrafik* påpekar att utredningen inte angett vad trafikförsörjningsprogrammen ska innehålla. *Institutet för tillväxtpolitiska studier* ifrågasätter lämpligheten i att samma myndigheter styr och administrerar såväl trafikförsörjningsprogram som den samhällsköpta trafiken. Risken finns att de då skyddar upphandlingen av den företagsekonomiskt olönsamma trafiken på bekostnad av den kommersiella trafiken. *SJ AB* anser att det är svårt att ajourhålla tioåriga trafikförsörjningsprogram, eftersom de är beroende av hur infrastrukturkapaciteten utvecklas, växlingar i politisk majoritet och skiftande budgetförutsättningar.

De flesta remissinstanser kommenterar inte Utredningen om en ny kollektivtrafiklags förslag om trafikförklaring separat utan endast som en integrerad del i utredningens förslag om ett öppet marknadstillträde. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att det är angeläget att den nya nationella myndigheten utarbetar anvisningar för hur dialogprocessen kring en trafikförklaring ska hanteras.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna är överlag positiva till utvecklade trafikförsörjningsprogram. *Sveriges Kommuner och Landsting* är positiva till trafikförsörjningsprogram, men menar att kraven för vad programmen ska innehålla är för detaljerade. *Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Stockholms läns landsting, Västtrafik AB* och *Skånetrafiken* anser att Plan- och Bygglagen (PBL) bör ändras för att göra kollektivtrafiken till en norm i den fysiska planeringen.

## Skälen för regeringens förslag och bedömning

### Inledning

Ansvar att sörja för lokal och regional kollektivtrafik ska även i fortsättningen ligga på lokal och länsnivå. Förutsättningarna för att

bedriva kollektivtrafik varierar kraftigt mellan olika delar av landet, exempelvis till följd av stora skillnader i befolkningens storlek och spridning liksom avstånd till och lokalisering av målpunkter för arbete, service, omsorg, studier, fritidsaktiviteter etc. Detta gör också att aktivitetsmönster och resmönster varierar över landet. De aktiviteter som på vissa håll kan vara enkla att passa in i det dagliga livet och resandet måste på andra håll samordnas och utföras vid färre tillfällen eftersom det kräver avsevärt längre resor. I många landsbygdsområden finns ett relativt litet utbud av allmän kollektivtrafik men en betydande andel särskild kollektivtrafik. Att det sker en samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik är i dessa områden extra viktigt, speciellt för att tillgodose äldres och ungdomars behov av att resa. I storstadsregionerna fyller kollektivtrafiken en bärande roll i trafiksystemet och kapacitetsbrist utgör ofta ett problem snarare än turtätheten. De olika förutsättningarna medför behov av en flexibel kollektivtrafiklagstiftning som möjliggör att verksamheten utformas efter lokala och regionala önskemål samtidigt som den medger ett ökat inslag av konkurrens för att stimulera utveckling och ökad effektivitet.

#### *Tydliga och konkreta målsättningar för kollektivtrafiken*

Av flera skäl finns det behov av en mer långsiktig och strategisk planering av kollektivtrafiken. I lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik föreskrivs att trafikhuvudmännen ska ta fram trafikförsörjningsplaner. Däremot föreskrivs inget om deras närmare innehåll, utformning eller uppföljning. Regeringen anser att dessa planer bör utvecklas så att de kan underlätta användandet av kollektivtrafiken som ett instrument för samhällets utveckling.

Dagens lagstiftning talar vidare om att de länstrafikansvariga ska främja en tillfredsställande trafikförsörjning. Vad tillfredsställande innebär eller vem som ska definiera det framgår dock inte. Regeringen slår nu fast att det är på lokal och regional nivå som beslut om målsättning och ambitionsnivå för kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse i länet ska fattas. Det är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansvarar för att uttrycka och konkretisera detta i trafikförsörjningsprogrammet utifrån de behov som finns i länet.

Klart definierade mål är väsentliga för att uppnå god kvalitet på de kollektivtrafiktjänster som erbjuds resenärerna. I formuleringen av dessa mål är det av betydelse att i ett första skede skilja målen från de medel som står till förfogande. Myndigheterna bör tydligt ta ställning till syfte och vad man vill uppnå med trafiken innan arbete påbörjas med att närmare precisera eller utforma ett önskat kollektivtrafikutbud.

I ett andra skede, efter genomfört samråd och marknadsanalys, bör målsättningar justeras och konkretiseras utifrån vad som är realistiskt genomförbart utifrån tillgängliga ekonomiska resurser och andra lokala förhållanden.

### *Innehåll i och former för trafikförsörjningsprogram*

Trafikförsörjningsprogrammen bör ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beakta andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. Programmen bör vara långsiktiga och vid behov uppdateras. Det är lämpligt att en bredare översyn sker minst en gång per mandatperiod. Samråd med myndigheter, kollektivtrafikföretag, resenärer, organisationer och andra berörda parter ska ske i samband med upprättandet för att den regionala myndigheten ska få ett bra underlag för att avgöra vilken trafik som efterfrågas av olika aktörer och behövs för att regionen ska leva och utvecklas. Arbetet med programmen ska ske i samverkan med angränsade läns regionala kollektivtrafikmyndigheter för att säkerställa att även behovet av länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik ska kunna tillgodoses på ett bra sätt.

Regeringen anser att det ur ett resenärsperspektiv är viktigt att trafikförsörjningsprogrammen blir trafikslagsövergripande och omfattar såväl upphandlad som kommersiell kollektivtrafik. Ett resonemang bör föras om vilken trafik som anses behöva upphandlas och vilken trafik som myndigheten bedömer kan tillhandahållas av befintlig eller tillkommande kommersiell trafik. En viss marknadsanalys är nödvändig för att kunna bedöma var trafik på kommersiella grunder kan tänkas bedrivas och var upphandling av trafik kan vara nödvändig. Myndigheterna ska därför i samband med utarbetandet av programmen föra en dialog med operatörer, kollektivtrafikföretag och andra intressenter. Därefter kan programmen användas som information till operatörer och andra intressenter om myndigheternas syn på den långsiktiga utvecklingen och på var samhället kommer att upphandla kollektivtrafik. Därigenom ges aktörer som vill bedriva kommersiell trafik en möjlighet att investera i kompletterande kommersiella trafiklösningar.

Den interregionala kollektivtrafiken i Sverige bör så långt som möjligt drivas på kommersiella villkor och staten ska endast komplettera det kommersiella utbudet där det finns tydliga tillgänglighetsbrister som marknaden inte löser. Det senare gäller i huvudsak trafiksvaga glesare bebyggda områden. För att nyttja samhällets resurser effektivt och ge resenärerna där tillgång till olika typer av resor krävs dock ofta en samordning av resurser mellan regional trafik och statligt stödd interregional trafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör därför samverka med Trafikverket vid framtagandet av trafikförsörjningsprogrammen rörande trafiksvaga glesare bebyggda områden.

För att skapa goda möjligheter för mer långväga resande till och från dessa områden bör de regionala kollektivtrafikmyndigheterna med ett hela-resan-perspektiv även beakta hur den regionala trafiken länkas samman med kommersiell interregional trafik i mer trafiktäta områden.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har befogenhet att vid behov tillse att kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse kommer till stånd. Den trafik som senare avses upphandlas bör ha sin grund i programmet. Det är därför av största vikt att programmet ger ett adekvat uttryck för den kollektivtrafik i länet som finns eller avses finnas och att det hålls aktuellt och uppdaterat. Kommersiell trafik bör dock fortlöpande kunna komma till stånd utan att ha sin grund i programmet.

Programmen bör kunna användas såväl i samband med fysisk och annan samhällsplanering som i planering av infrastruktur på lokal, regional och nationell nivå. Bebyggelsestrukturen och gatunätets utformning är av stor betydelse för möjligheter att utforma en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. I den kommunala översikts- och detaljplaneringen och i Trafikverkets planering av infrastrukturprojekt grundläggs förutsättningarna för bl.a. linjedragningar, lokalisering av bytespunkter, stationer och hållplatser, anslutande gång- och cykelvägar samt kapacitet och framkomlighet för kollektivtrafiken i gatunätet och övrig infrastruktur. En effektiv samordning mellan myndigheter med ansvar för fysisk planering och den regionala kollektivtrafikmyndigheten är därför nödvändig för att redan från första början i planering och projektering kunna skapa goda möjligheter för en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna behöver tänka långsiktigt och strategiskt och delta i den fysiska planeringen. Kommuner och trafikverk bör samråda med kollektivtrafikens företrädare och beakta kollektivtrafikens möjligheter och begränsningar i översikts-, detalj- och infrastrukturplanering. För att det ska kunna ske på ett effektivt sätt måste kollektivtrafikens långsiktiga möjligheter och begränsningar beskrivas i trafikförsörjningsprogrammen.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har ett övergripande ansvar att verka för att kollektivtrafiken anpassas så att den är tillgänglig och användbar för alla resenärgrupper, inklusive personer med funktionsnedsättning. I trafikförsörjningsprogrammet ska redovisas tidssatta mål och åtgärder för hur anpassning av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Åtgärderna kan t.ex. avse infrastruktur, bytespunkter, hållplatser och fordon. Myndigheten ska även definiera vilka bytespunkter och linjer i ett prioriterat nät som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Det nationella prioriterade nätet för personer med funktionsnedsättning bör i detta sammanhang kunna vara en utgångspunkt. Se vidare avsnitt 10.6 för mer om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Om en eller flera kommuner i länet överlåtit uppgifter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet även ange omfattningen av denna trafik och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik. I de kommuner där dessa uppgifter inte överlåtit ska särskilda kommunala trafikförsörjningsprogram upprättas där motsvarande upplysningar lämnas.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska även innehålla en redovisning av miljöskyddande och miljöförbättrande åtgärder. För att kollektivtrafiken ska kunna vara en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle krävs att kollektivtrafiken bidrar till att de övergripande miljömålen i samhället uppnås. Även om kollektivtrafik generellt innebär en lägre miljöbelastning än privatbilismen/enskilda persontransporter är det angeläget att även kollektivtrafiken planeras och utformas så att den successivt minskar sin klimat- och miljöbelastning. Här är det naturligtvis viktigt att det framgår hur programmet bidrar till minskad klimatpåverkan och övriga relevanta miljö kvalitetsmål avseende bl.a. luftföroreningar, buller och biologisk mångfald.



Sverige har som mål att minska de klimatpåverkande utsläppen med 40 procent till 2020 och transportsektorn står för drygt 30 procent av de svenska utsläppen samtidigt som trenden för den tunga trafiken är ökande. I de transportpolitiska målen ligger en stegvis ökad energi-effektivitet i transportsystemet och att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. För att uppnå de politiskt prioriterade målen inom klimat och miljö krävs en omställning också av kollektivtrafiken.

Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik innehåller en bestämmelse om att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. Denna bestämmelse bör överföras till den nya lagen (se härom avsnitt 8.2). För att nyttja samhällets resurser effektivt och skapa god trafikförsörjning inte minst i trafiksvaga områden är det viktigt att samordna allmän och särskild kollektivtrafik. I vissa glesbygdsområden utgör samhällsbetalda uppdrag för särskild kollektivtrafik den övervägande delen av alla taxiresor. Detta medför att taxis medverkan i framförallt den särskilda kollektivtrafiken är helt avgörande för taxis överlevnad i dessa områden. Det handlar om att privatresandet med taxi helt enkelt inte är tillräckligt omfattande för att ett taxiföretag ska kunna överleva. Om den upphandlande myndigheten eller enheten förbjuder det taxiföretag som vinner en upphandling att också använda sina taxifordon i allmän taxitjänst, vilket har förekommit på vissa håll, så kommer den allmänna taxitjänsten att försvinna i det området. Villkoren för upphandling av samhällsbetalda resor avgör i mycket stor utsträckning om taxitjänster för privat bruk ska finnas tillgängliga i småorter och glesbygd. Regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner bör därför i samband med upphandling av särskild kollektivtrafik utforma anbudsunderlag på ett sådant sätt att inte marknaden för taxi gällande enskilt bruk förstörs.

Tilltagande regional samverkan och regionförstoring kräver en utvecklad övergripande planering. Programmen måste därför växa fram ur länens specifika behov och förutsättningar. För att programmen ska vara jämförbara, för att underlätta samverkan över länsgränserna och för att programmen ska få sin avsedda funktion i alla län bör de till form och huvudsakligt innehåll se likartade ut i hela landet. Den myndighet regeringen utser bör därför ha i uppdrag att bidra med råd och stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna angående utformningen av programmen.

### 6.3 Tillgång till hållplatser och bytespunkter

**Regeringens bedömning:** Att kollektivtrafikföretag på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor kan få tillgång till offentligt ägd infrastruktur som hållplatser och bytespunkter är av stor betydelse för att underlätta etablering av kommersiell trafik. Regeringen avser att vidare följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder i avsikt att säkerställa en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i vissa delar med regeringens bedömning. Utredningen föreslår att den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ha ett ansvar för att se till att det finns nödvändig infrastruktur inom länet i form av hållplatser, bytespunkter, system för trafikinformation och bussdepåer. Marknaden ska i första hand tillhandahålla infrastrukturen, som finansieras genom avgifter. För de fall marknaden misslyckas ska den kollektivtrafikansvariga myndigheten se till att denna infrastruktur kommer till stånd.

**Remissinstanserna:** Endast några remissinstanser kommenterar utredningens förslag i denna del. *Stockholms läns landsting* påpekar att då investeringar i infrastruktur i kollektivtrafik är kostsamma och ledtiderna för utbyggnader är långa är det tveksamt om privata aktörer har den ekonomi som krävs för att anordna och tillhandahålla infrastruktur. *Jernhusen AB* tillstyrker förslaget om avgiftsfinansiering av infrastruktur. *Waxholms Ångfartygs AB* förutsätter att trafikbryggor i skärgården fortfarande blir en fri nytting och att avgifter endast betalas i terminaler och hamnar. *Svensk Kollektivtrafik* framhåller att bytespunkter är viktiga för att öka det kollektiva resandet, men att dessa i dagsläget inte är tillräckligt väl utvecklade vare sig vad gäller miljöer eller service. För att klara detta krävs ett större engagemang hos alla involverade aktörer, beställare, operatörer, kommuner, mark- och stationsägare och andra intressenter. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att förslaget om ansvar och kostnader avseende infrastrukturen är oklart. Frågan om terminaler och bytespunkter är kritiska faktorer i ett kollektivtrafiksystem och därför är det olyckligt att utredningens förslag inte löser dagens problem. *Centrala buss i Norrbotten AB* anser att det är viktigt att tillförsäkra nödvändig infrastruktur men att detta inte uppfylls i förslaget.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser har inga invändningar mot förslaget i utkastet till lagrådsremiss. *Svenska Bussbranschens Riksförbund*, *Stockholms läns landsting*, *Skånetrafiken*, *Umeå kommun* och *Svenska Kommunalarbetsförbundet* menar att förhållandena kring ansvar för och tillgång till infrastruktur och bytespunkter behöver tydliggöras. *Banverket* anser att en obligatorisk avgift bör införas för stationer/bytespunkter för att säkerställa ett basutbud.

**Skälen för regeringens bedömning:** Ägande och huvudmannaskap för hållplatser och bytespunkter är i dag mycket splittrat. För hållplatser är i allmänhet ansvaret delat mellan väghållare (dvs. Vägverket för statliga vägar och kommun för kommunala vägar och gator) och trafikhuvudman. I allmänhet svarar väghållaren för vägytan på hållplatsen och trafikhuvudman för hållplatsens utrustning i form av exempelvis hållplatsstolpe, väderskydd och system för trafikinformation. Vanligtvis finansierar väghållaren hållplatsen. Trafikhuvudman eller trafikföretag kan bidra till finansieringen.

Infrastruktur i form av bryggor i skärgården kan vara ägda av kommuner, Vägverket, vägföreningar eller privatpersoner.

I dag kan det finnas flera olika offentliga och privata aktörer som äger och förvaltar större bytespunkter. Inom Koll Framåt – ett regerings-

uppdrag till Banverket och Vägverket – har det konstaterats att det finns många oklarheter mellan de olika aktörernas roller och ansvar när det gäller vissa bytespunkter. Särskilt komplex är ansvarsbilden för stationer. Av underlagsrapporter från Koll Framåt framgår att de aktörer som vanligtvis är involverade är Banverket, Vägverket, Jernhusen AB, Svenska Reseterminaler AB, kommuner, privata fastighetsägare, trafikhuvudmän samt kollektivtrafikföretag. Olika ägarförhållanden finns också för bussterminaler. En del trafikhuvudmän äger och förvaltar egna bussterminaler men det förekommer också att kommunen eller annan aktör är involverad.

Som ett delprojekt i kollektivtrafikbranschens Fördubblingsprojekt har ett pilotprojekt kallat Attraktiva Stationer initierats. Pilotprojektet drivs av Jernhusen, Banverket, Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken samt Sveriges Kommuner och Landsting. Ytterligare ett femtontal aktörer inom branschen och vissa kommuner ingår i projektet. Projektet Attraktiva Stationer syftar bl.a. till att hitta konkreta sätt att förbättra stationerna samt att skapa ett bättre samarbete mellan ansvariga aktörer. Regeringen ser mycket positivt på branschens initiativ som ett led i att öka kollektivtrafikresandet genom nöjdare resenärer.

Regeringens utgångspunkt är att offentligt ägd infrastruktur i form av hållplatser och bytespunkter alltid ska upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Detta omfattar även utrustning där information kan visas. Ansvarsförhållandena för hållplatser och bytespunkter är dock som framgår ovan synnerligen komplext. Flera remissinstanser framhåller att det är viktigt att reglera ansvarsförhållanden och tillgång till denna infrastruktur, men att utredningens förslag inte är tillräckliga i detta avseende. Regeringen delar denna uppfattning och avser att vidare följa frågan om ansvar för, tillgång till och prissättning för hållplatser och bytespunkter för att kunna vidta åtgärder i avsikt att säkerställa en tillfredsställande upplåtelse av denna typ av infrastruktur.

## 7 Befogenhet för regional kollektivtrafikmyndighet

### 7.1 Nuvarande ordning

Formerna för hur myndigheter får vidta åtgärder i syfte att ombesörja en tillfredsställande kollektivtrafik ges delvis av EU-rätten. Många länder i Europa har infört någon form av reglerad konkurrens på kollektivtrafikområdet vilket har medfört bättre och mer innovativ kollektivtrafik till lägre priser. Som en följd av denna utveckling har den tidigare EU-rättsliga ramen kring kollektivtrafik – Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar<sup>9</sup> – blivit föråldrad.

<sup>9</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 1 (Celex 31969R1191).

I den gamla förordningen fanns t.ex. inga bestämmelser om avtal, deras innehåll och hur de får tilldelas.

I slutet av 2009 skedde en modernisering av EU-rätten genom ikraftträdandet av EU:s kollektivtrafikförordning vilket innebär att avtal numera ska ingås mellan behöriga myndigheter och kollektivtrafikföretag när dessa mottar ersättning för att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster. I avtalen ska framgå vilken allmän trafikplikt som ska uppfyllas, dvs. vilka krav som myndigheterna ställer på kollektivtrafiken, och vilken offentlig ersättning som betalas till uppfyllande av dessa krav. Vidare klargör EU:s kollektivtrafikförordning vilka regler som ska tillämpas när avtal om allmän trafik ska ingås.

EU:s kollektivtrafikförordning ger endast en ram för behöriga myndigheters befogenhet på området och medlemsstaterna kan komplettera förordningen med nationella regler om hur befogenheten ska vara utformad i detalj. I Sverige har trafikhuvudmännen befogenhet att handha de länstrafikansvarigas ansvar för att främja en tillfredsställande lokal och regional kollektivtrafik.

### *Dagens befogenhet är generell*

Kommunernas och landstingens allmänna befogenheter regleras i 2 kap. kommunallagen (1991:900). Enligt dess 1 § får kommuner och landsting själva ta hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte enbart ska handhas av staten eller någon annan. Kommuner och landsting får, enligt 8 kap. 3 c § samma lag, inte ta ut högre avgifter än som svarar mot kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som kommunen eller landstinget tillhandahåller. Dessa bestämmelser – lokaliseringsprincipen och självkostnadsprincipen – är generella huvudregler för all kommunal verksamhet.

Av 1 § lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik framgår att trafikhuvudmännen ges befogenhet att handha de länstrafikansvarigas uppgifter att ansvara för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Vad som avses med lokal och regional linjetrafik och hur avgränsningen mot kommersiell trafik ska ske framgår dock inte. Därmed finns i denna lag ingen närmare precisering av kommuners och landstings befogenhet på kollektivtrafikområdet utöver vad som följer av kommunallagen.

Enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490) får en trafikhuvudman utan särskilt tillstånd inom länet bedriva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. För annan trafik än som uteslutande avser det egna länet krävs att trafikhuvudmannen ansöker om tillstånd och prövningen sker efter samma principer som gäller för kommersiella bussföretag.

Enligt 4 kap. 3 § järnvägsförordningen (2004:526) har en trafikhuvudman rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på statens järnvägsnät. Regeringen får besluta att trafik även får utföras och organiseras i angränsande län om det kan antas dels att trafiken därigenom skulle förbättras för resenärerna, dels att detta inte skulle leda till ett mindre effektivt totalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Regeringen får dessutom besluta att trafikhuvudmän i

olika län får samverka om persontrafik på järnväg om det inte väsentligt påverkar förutsättningarna för kommersiell trafik. Regeringen har ett stort antal gånger beviljat trafikhuvudmännen tillstånd att utföra och organisera järnvägstrafik över länsgräns. Vad som kan anses leda till förbättringar för resenärerna eller hur kommersiell trafik kan påverkas har prövats i varje enskilt fall utan att några definierade kriterier har använts. Den nuvarande ordningen till skydd för kommersiell järnvägstrafik har kritiserats för att vara otydlig och för att den inte i tillräcklig grad uppnår det den syftar till.

Regional kollektivtrafik tillhandahålls i allt större utsträckning på en mer affärsmässig grund vilket t.ex. yttrar sig i att det blir vanligare med koncessions- och incitamentsavtal. Trafikhuvudmän avstår i vissa fall från att utnyttja sin s.k. vetorätt när etablering av linjetrafik på väg ska prövas vilket gör att kollektivtrafikföretag kan röra sig i riktning mot marknader som tidigare varit förbehållna offentliga organ. Samtidigt finns en rörelse i motsatt riktning som innebär att de offentliga organen utökar sina verksamheter över allt större geografiska områden i takt med förändrade levnadsmönster och ökat resande över kommun- och länsgräns inom större arbetsmarknadsregioner, dvs. det som brukar benämnas regionförstoring. Sammantaget innebär denna utveckling att tidigare slutna och avgränsade marknader för kollektivtrafiktjänster öppnas upp med större gränssytor mellan kommersiella och offentliga initiativ som en naturlig följd.

## 7.2 Befogenhet enligt EU:s kollektivtrafikförordning

**Regeringens förslag:** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

Myndigheten får även, efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag vad gäller behörighet enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Utredaren menar dock i sitt förslag till modell att en myndighet ska få ingripa på andra myndigheters territorium utan att det ska krävas överenskommelse.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser har inget att invända mot förslaget.

**Förslag i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** Har inga invändningar mot förslaget i utkast till lagrådsremiss.

**Skälen för regeringens förslag:** Enligt EU:s kollektivtrafikförordning har behöriga myndigheter befogenhet att ingå avtal om allmän trafik eller besluta om allmänna bestämmelser för att upprätthålla kollektivtrafik av allmänt intresse som annars inte skulle komma till stånd på samma sätt eller med samma kvalitet eller utbud. Eftersom det är de regionala

kollektivtrafikmyndigheterna som ska handha kommuners och landstings ansvar för regional kollektivtrafik är det lämpligt att i lag ange att dessa myndigheter är behöriga lokala myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Därigenom klargörs vad som gäller när myndigheterna fullgör sina uppgifter.

Det är naturligt att befogenheten gäller inom det län som utgör myndighetens territorium. I de fall där det krävs att linjetrafik sträcker sig inom två eller flera län för att uppnå de mål som läggs fast i trafikförsörjningsprogram, behöver befogenheten även gälla för flera län. Av den anledningen bör den regionala kollektivtrafikmyndigheten också få fatta beslut om allmän trafikplikt som avser trafik inom annat län än det egna. Ett beslut om en länsgränsöverskridande allmän trafikplikt bör dock förutsätta en överenskommelse mellan samtliga berörda kollektivtrafikmyndigheter om utformning och finansiering av trafiken. Det betyder att även om det är en myndighet som fattar det formella beslutet om allmän trafikplikt behöver i praktiken alla berörda myndigheter vara överens om den trafik de vill åstadkomma. När två eller flera myndigheter är överens om att allmän trafikplikt ska införas inom deras gemensamma områden får de själva komma överens om vilken av myndigheterna som ska fatta beslut om den allmänna trafikplikten.

### 7.3 Befogenheten gäller regional kollektivtrafik

**Regeringens förslag:** Regionala kollektivtrafikmyndigheters beslut om allmän trafikplikt får endast avse regional kollektivtrafik.

Med regional kollektivtrafik menas 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.

Bemyndigandet för regeringen att föreskriva om i vilken utsträckning trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten tas bort.

Den begränsning till länet som gäller för trafikhuvudman i fråga om att driva linjetrafik tas bort.

**Regeringens bedömning:** Regeringen avser att noggrant följa och utvärdera utvecklingen, och vid behov vidta ytterligare åtgärder, för att försäkra att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik.

**Utredningen om en ny kollektivtrafiklags förslag** avviker från regeringens när det gäller befogenhetens räckvidd. Den föreslår att lokal kollektivtrafikansvarig myndighet får säkerställa kollektivtrafik som har anknytning till länet och berörda kommuninvånare. Den föreslår också att lokal kollektivtrafikansvarig myndighet får säkerställa viss inter-regional trafik av det slag som Rikstrafiken idag svarar för.

Utredningens förslag överensstämmer med regeringens i fråga om att reglerna i 4 kap. 3 § järnvägsförordningen (2004:526) om trafikhuvudmans rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional person-

trafik på det statliga järnvägsnätet (den s.k. länsgränsrestriktionen), bör tas bort.

I **Järnvägsutredningen 2:s** betänkande Konkurrens på spåret (SOU 2008:92, s. 117 ff) föreslogs att länsgränsen fortsatt skulle utgöra den huvudsakliga begränsningen av trafikhuvudmännens befogenhet att organisera järnvägstrafik. Samtidigt ansåg utredningen att en definition som enbart tar sin utgångspunkt i länet inte skulle vara ändamålsenlig, bl.a. med tanke på regionförstoringen och den tilltagande länsgränsöverskridande pendlingstrafiken. Den föreslog därför att en samhälls-ekonomisk bedömning skulle tillföras vid prövning av rätten att etablera regional järnvägstrafik och att praktiska tumregler skulle kunna komplettera den samhälls-ekonomiska bedömningen. Dessa tumregler handlade om trafikens karaktär, turtäthet, uppehållsmönster, reseavstånd och restid. En fördel med dessa tumregler ansågs vara att de redan nu används i praktiken för att ringa in vilken interregional trafik som staten kan ingå avtal om. Avgörande för bedömningen föreslogs vara de kriterier som definierar trafikens karaktär, hur resandet ser ut samt ändamålet med resandet.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* anser, beträffande Utredningen om en ny kollektivtrafiklags förslag, att det krävs en närmare gräns för det offentliga åtagandet, särskilt när det gäller förhållandet mellan kommersiell och offentligfinansierad trafik. Konkurrensverket anser vidare att utredningens förslag att knyta befogenheten till den kommunala lokaliseringsprincipen ”med anknytning till länet och länets invånare” är olämpligt och otydligt som rättesnöre.

När det gäller förslaget att regional kollektivtrafikmyndighet får säkerställa viss interregional trafik av det slag som Rikstrafiken idag svarar för, avstår de flesta från att yttra sig. Vissa anser dock att frågan bör utredas närmare. *SJ AB* anser att dagens system, där regeringen prövar trafikeringsrätten för järnvägstrafik med utgångspunkt i en länsgränsrestriktion, brister i transparens. Bolaget välkomnar att systemet upphör.

De allra flesta remissinstanser som kommenterat Järnvägsutredningen 2:s förslag avseende länsgränser påpekar att länen är olämpliga som avgränsning för trafikhuvudmännens rätt att bedriva regional trafik. Ur ett resenärsperspektiv är de administrativa länsgränserna ointressanta påpekar bl.a. *Luftfartsverket*, *Tågoperatörerna*, *Tågkompaniet*, *SJ AB*, *Tåg i Bergslagen*, *Glesbygdsverket*, *Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)*, *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)*, *X-trafik*, *Bergslaget*, *Samverkansorganet i Gävleborgs län*, *Regionförbundet Sörmland* och *Regionförbundet Södra Småland*.

**Förslag och bedömning i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag. Regeringens i ovanstående ruta angivna bedömning fanns inte med i utkast till lagrådsremiss.

**Remissinstanserna:** *Skånetrafiken* tillstyrker förslagen. *Banverket* anser att definitionen av vad som ska anses vara regional kollektivtrafik skulle kunna utvecklas ytterligare för att ge tydligare förutsättningar för aktörer i sektorn och för att underlätta för allmän förvaltningsdomstol att pröva frågan vid ett överklagande. Vidare anser verket att det behöver förtydligas att den trafik som bedrivs inom ramen för beslut om allmän trafikplikt ska anses ha trafikeringsrätt på statens järnvägsnät. *Regionförbundet Östsam* menar att begreppet regional trafik behöver förtydligas

eftersom begreppet idag har en annan betydelse vilket kan upplevas som förvirrande. SIKA menar att erfarenheterna från den utökade trafikeringsrätten för Öresundstågstrafiken bör tas tillvara och analyseras tillsammans med de erfarenheter som Norrtåg AB hittills gjort.

*Branschföreningen Tågoperatörerna, Rikstrafiken och Statskontoret* anser att förslagen är otillräckliga för att skydda kommersiell trafik och menar att det finns risk för att den regionala kollektivtrafikmyndigheten inlemmas eller konkurrerar med redan etablerad kommersiell kollektivtrafik. *Tågoperatörerna* vill se mer gränssättande regler för regionala kollektivtrafikmyndigheter och skydd av kommersiell trafik, t.ex. genom att den funktionella befogenheten för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kompletteras med ekonomiska restriktioner. *Tågoperatörerna* anser vidare att samhällsbetald trafik på sträckor längre än 150 km bör tillståndsprövas av Transportstyrelsen. Även *Statskontoret* anser att länsgränsen bör kompletteras med möjlighet till undantag efter särskild prövning.

*VTI* anser att ett sätt att motverka risken för undanträngning kan vara att avvakta ungefär ett år med att låta myndigheterna etablera utökad regional trafik enligt förslaget i lagrådsremissen. Då får de företag som avser bedriva kommersiell trafik chansen att visa var de är intresserade av att etablera trafik.

*Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* tillstyrker att regionala kollektivtrafikmyndigheter utan särskilt tillstånd får bedriva kollektivtrafik över länsgräns men framhåller att det är av största vikt att detta inte snedvrider konkurrensvillkoren för den kommersiella trafiken.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Det har under många år förts en diskussion om hur förhållandena ska vara mellan å ena sidan den kollektivtrafik som etableras av de offentliga trafikhuvudmännen och å andra sidan trafik som initieras på kommersiella grunder. För att minska den samhällsorganiserade kollektivtrafikens bundenhet av administrativa gränser som ter sig allt mindre ändamålsenliga men samtidigt skydda den interregionala kollektivtrafikmarknaden, vars trafik i första hand ska vara kommersiell, bör de regionala kollektivtrafikmyndigheternas befogenhet knyts till trafik som domineras av vardagsresande och som funktionellt är att betrakta som regional kollektivtrafik.

#### *Befogenheten bör underlätta länsgränsöverskridande trafik*

Hittills har trafikhuvudmännens grundläggande befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden avgränsats till det egna länet. Det gör att huvuddelen av deras trafik har varit lokal och regional inom det egna länet. I de ytstora länen i norr har trafikhuvudmännen, inom de egna länens gränser, även bedrivit betydande trafik med stor andel långväga resande över 10 mil.

Trafikhuvudmännen kan visserligen få organisera trafik över länsgräns, men först efter ansökan hos regeringen eller en annan statlig myndighet. Regeringen anser, i likhet med flera remissinstanser som yttrade sig över Järnvägsutredningen 2:s förslag, att länsgränserna har blivit olämpliga som avgränsning för trafikhuvudmännens rätt att bedriva regional kollektivtrafik. Samhällsutvecklingen, inklusive förbättrade kommunika-



tionsmöjligheter, har bidragit till regionförstoring, dvs. utökade arbetsmarknadsregioner och allt fler människor som pendlar över länsgränserna. Administrativa gränser riskerar att hindra en effektiv användning av den samhällsorganiserade trafiken som ett medel för att åstadkomma vidgade arbetsmarknadsregioner och tillgång till samhällservice i ett storregionalt perspektiv. Ur ett resenärsperspektiv är de administrativa gränserna naturligtvis ointressanta eftersom människor vill ta sig mellan olika platser och de bryr sig inte om huruvida platserna ligger i olika län.

Regeringen anser därför att regionala myndigheters befogenhet på kollektivtrafikområdet behöver definieras på ett nytt sätt för att myndigheterna ska få bättre förutsättningar att kunna svara mot samhällets och resenärernas förändrade transportbehov. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör enligt regeringens uppfattning ha befogenhet att utan statens inblandning etablera trafik även över länsgräns. En sådan förändring är nödvändig redan på grund av den utveckling som skett men också som stöd för fortsatt utveckling av kollektivtrafiksektorn. Avgörande blir inte längre att trafiken överskrider en viss geografisk gräns utan i stället handlar det främst om trafikens utformning, dess karaktär och vilka ändamål den i första hand tillgodoser.

Det är vedertaget att beskriva kollektivtrafiken utifrån dess lokala, regionala eller interregionala karaktär. Lokal trafik är ofta liktydigt med stads- och förortstrafik eller trafik mellan tätort och dess omland inom en kommuns område. Regional trafik omfattar ofta större områden och minst två kommuner men tillgodoser, i likhet med den lokala trafiken, främst ett behov av dagspendling till arbete och studier eller resor till grundläggande service, omsorg och fritidsaktiviteter. Som *Region Östsam* framhåller har begreppet regional trafik traditionellt givits en annan betydelse än den som regeringen nu föreslår. Syftet med förslaget är emellertid att fånga in det som av tradition är kommunal sektorsansvarsområde, dvs. att sörja för människors vardagsbehov i fråga om kollektivtrafik. Det handlar alltså om en kodifiering av redan rådande omständigheter och inte om en ny ansvarsfördelning.

#### *Befogenheten bör också begränsa det offentliga åtagandet*

Samtidigt som det är viktigt att ge regionala kollektivtrafikmyndigheter bättre förutsättningar, är det också av stor vikt att hävda principen om att interregional kollektivtrafik i första hand ska etableras på kommersiella grunder. Regeringen delar den uppfattning som *Konkurrensverket* framfört i sitt remissvar över betänkandet *En ny kollektivtrafiklag* att det behövs en närmare gräns för det offentliga åtagandet och att den kommunala lokaliseringprincipen är otillräcklig. Med förslaget att knyta befogenheten till sådan trafik som är av karaktären regional kollektivtrafik kan det offentliga åtagandet på kollektivtrafikmarknaden begränsas på ett, som regeringen anser, lämpligt sätt. Det är viktigt att den stegvisa marknadsöppning för persontrafik på järnväg som riksdagen beslutade om 2009 får avsedd effekt, och att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inte tränger undan kommersiella initiativ. Ur ett resenärsperspektiv är det dock inte önskvärt att upprätta så skarpa gränser när det

gäller rätten att etablera kollektivtrafik, att användningen av olika resmöjligheter försvaras eller omintetgörs. En samordning med statens insatser för att åtgärda brister i interregional tillgänglighet i trafiksvaga och glest befolkade områden ska också vara möjlig. Ett inslag av interregionala resor måste därför kunna förekomma under förutsättning att trafikupplägget företrädesvis är regionalt till sin karaktär och att trafiken domineras av vardagsresande.

En annan fördel är att en på så sätt avgränsad befogenhet är ett skydd för den kommersiella interregionala trafiken även i en eventuell framtid med geografiskt större län. Det har funnits farhågor för att en eventuell framtida reform för att göra länen större kan medföra att trafik som etableras på initiativ av offentliga organ lättare kommer att kunna expandera in på kommersiellt lönsamma marknadssegment där trafiken företrädesvis är av interregional karaktär. En funktionell befogenhet på sätt som nu föreslås minskar enligt regeringens mening risken för en sådan utveckling.

Regeringen delar den uppfattning som vissa remissinstanser, bl.a. *VTI* och *Statskontoret* framfört att det fortfarande finns viss risk för att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna försämrar förutsättningarna för de kommersiella kollektivtrafikföretagen om myndigheterna skulle komma att agera oproportionerligt. *Tågoperatörerna* och *VTI* föreslår att regeringen ska komplettera den begränsning av de regionala myndigheternas befogenhet, som föreslås i utkastet till lagrådsremiss, med andra slags skydd för kommersiell järnvägstrafik. Regeringen håller med om att det kan visa sig lämpligt att införa kompletterande bestämmelser, men menar att det bör ske efter analys av hur marknaden utvecklas. Därför är det, enligt regeringens mening, viktigt att noggrant följa utvecklingen för att försäkra att kommersiell kollektivtrafik inte otillbörligt trängs undan av offentligt initierad trafik. Regeringen har för avsikt att fullfölja den utvärdering av försöksverksamheten med länsgränsöverskridande järnvägstrafik i trafikhuvudmannaregi mellan Öresundsbron och Göteborg respektive Alvesta, som regeringen godkände 2007. Dessutom har regeringen för avsikt att före 2014 års utgång låta genomföra en utvärdering av hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har valt att agera och hur den kommersiella trafiken har påverkats av att den s.k. länsgränsrestriktionen har avskaffats. Regeringen avser också att följa upp och utvärdera hur det offentliga åtagandet ändras som en följd av den nu föreslagna reformen. Om det skulle visa sig nödvändigt avser regeringen därför att återkomma med ytterligare åtgärder för att skydda den kommersiella trafiken.

#### *Begreppet regional kollektivtrafik och kriterier för bedömningen*

Den regionala myndighetens befogenhet på kollektivtrafikområdet avser regional kollektivtrafik, varmed avses 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. Med begreppet "vardagsresande" avser regeringen i denna lagrådsremiss resor som är en naturlig del av människors mer regelbundna dagliga aktivi-

tetsmönster med arbete, studier, omsorg, service och fritidsaktiviteter och sådant resande kan förekomma under veckans alla dagar.

För att kunna avgöra om en viss kollektivtrafik kan anses vara regional i funktionell mening bör, enligt regeringens mening, vissa kriterier ställas upp. Bedömningen bör grunda sig både på det utbud av kollektivtrafiktjänster som erbjuds och på det faktiska resandet. Trafikutbudet är de faktorer som myndigheten direkt kan påverka vid beslut om allmän trafikplikt och avtal. Resandet är däremot följderna av den trafik som erbjuds och den efterfrågan på kollektivtrafiktjänster som finns.

Lämpliga kriterier för att bedöma om ett trafikutbud kan anses vara regionalt i funktionell bemärkelse är bl.a.:

- *turutbud*: ett utbud av turer som är tillräckligt stort för att attrahera daglig pendling,

- *stoppfrekvens*: uppehåll för av- och påstigande sker åtminstone i kommunhuvudorter eller med ännu tätare intervall,

- *taxe- och bokningsvillkor*: normalt krävs inte förhandsbokning, olika typer av periodkort är vanligt förekommande, och

- *fordonstyp*: utformningen av fordon liksom service- och ombordkoncept är anpassade för vardagsresande.

För att bedöma om ett visst resande är att anse som regionalt i funktionell mening bör hänsyn tas till bl.a. kriterierna:

- *ärendet med resan*: ärendet avser vardagsresor till arbete, skola, omsorg, inköp, service eller fritidsaktiviteter för en majoritet av resorna,

- *reslängden*: reslängden överstiger inte 100 km för de flesta av resenärerna,

- *restiden*: överstiger inte en timme för de flesta av resenärerna, och

- *skillnader mellan hög- och lågtrafik*: resandet kännetecknas av tydliga dygnsvariationer och av variationer mellan vardag och helg som speglar ett dagligt vardagsresande, däribland utpräglade skillnader i resandevolymer mellan hög- och lågtrafik.

Eftersom regional och interregional trafik alltmer integreras bör det, vid bedömning av huruvida en åtgärd ryms inom befogenheten, vara tillräckligt att resmönstret till övervägande del är av vardagskaraktär. Genom resvaneundersökningar är det möjligt att bedöma vilken omfattning det regionala resandet har.

Vid tillämpning av kriterierna bör en sammanvägd bedömning av såväl trafikutbud som resmönster göras. Det förhållandet att endast vissa kriterier uppfylls utesluter inte nödvändigtvis att åtgärden som sådan ryms inom begreppet regional kollektivtrafik. Det betyder också att det rekvisit som avser trafikutbudet och det som avser utnyttjandet inte ska uppfattas så att båda ovillkorligen måste vara uppfyllda för att det ska röra sig om regional kollektivtrafik. Saknas underlag för att bedöma hur de tjänster som tillhandahålls nyttjas får bedömningen grundas på trafikutbudet. Om det däremot visas att trafiken till ingen eller försumbar del faktiskt används på ett sätt som kännetecknar vardagsresande är det något som med styrka talar emot att det är fråga om regional trafik.

Olika geografiska och demografiska omständigheter i landet bör också kunna vägas in i bedömningen av vad som utgör regional kollektivtrafik i funktionell mening. Det hänger samman med skilda förutsättningar och därigenom skilda resmönster. I glesbefolkade delar av landet är det således möjligt att arbetspendling eller annat vardagsresande sker över

något längre avstånd och med ett mindre turutbud än vad som skulle vara fallet i mer tätbefolkade områden. Vissa mycket glest befolkade områden försörjs endast av en eller någon enstaka dubbeltur om dagen men resans längd och syfte gör att resan trots detta tydligt definieras som regional. De angivna kriterierna avseende trafikutbud och resande får därför ses i sitt sammanhang och bedömas i det enskilda fallet.

#### *Befogenhetens förhållande till den kommunala lokaliseringsprincipen*

I propositionen Kommunala kompetensfrågor m.m. (prop. 2008/09:21 s. 20) anförde regeringen bl.a. följande: ”Lokaliseringsprincipen i 2 kap. 1 § KL innebär att kommunala åtgärder ska ha anknytning till kommunens eller landstingets geografiska område eller deras medlemmar för att anses som kompetensenliga. Det finns dock enligt rättspraxis ett utrymme för kommuner och landsting att agera på ett sätt som är förenligt med lokaliseringsprincipen även om insatserna sker utanför det geografiska området.

Vid domstolsprövningar, där tillämpning av lokaliseringsprincipen varit aktuell, har en proportionell intresseavvägning gjorts mellan kostnaden för den aktuella åtgärden och den förväntade nyttan för kommunen eller kommunmedlemmarna. Vid en sådan proportionalitetsbedömning ankommer det på den enskilda kommunen att påvisa nyttan med insatsen.

Även en kommuns befogenhet att samverka kan ge ett särskilt innehåll till lokaliseringsprincipen. Inom de offentlighetsrättsliga samverkansformerna kommunalförbund och gemensam nämnd är samverkan inom deras gemensamma geografiska område förenligt med lokaliseringsprincipen. Kompetensenligheten av samverkan i avtalsform får däremot bedömas utifrån den allmänna kompetensregeln i 2 kap. 1 § KL.”

På motsvarande sätt som för kommuner och landsting torde det enligt regeringens mening finnas ett utrymme för ett kommunalförbund att handla utanför sitt geografiska område utan att det strider mot lokaliseringsprincipen.

Den allmänna befogenheten enligt kommunallagen och den för regionala kollektivtrafikmyndigheter preciserade befogenheten kompletterar varandra. Det förhållandet att en regional kollektivtrafikmyndighet eventuellt kan påvisa en nytta med en viss åtgärd som därmed kan anses kompetensenlig enligt lokaliseringsprincipen är inte i sig tillräckligt om åtgärden samtidigt innebär att den kollektivtrafikspecifika befogenheten överskrids. Förslaget innebär således att lokaliseringsprincipen stramas upp och ges en mer konkret innebörd på kollektivtrafikområdet.

#### *Länsgränsrestriktioner kan tas bort*

Genom att reglera befogenheten på det angivna funktionella sättet går det att modernisera kollektivtrafiken i flera viktiga avseenden. Jämfört med den generella befogenhet som kommuner och landsting har genom sin grundkompetens och genom dagens kollektivtrafiklagstiftning får vi en precisering av den offentliga befogenheten som är önskvärd på en marknad där även kommersiella initiativ ska befrämjas. Jämfört med hur

befogenheten idag uttrycks i väg- och järnvägsspecifik lagstiftning ersätts samtidigt en statisk, föråldrad och numera otillräcklig beskrivning av befogenheten med en dynamisk ordning som bättre speglar dagens och framtidens resandemönster.

Enligt 5 kap. 2 b § järnvägslagen (2004:519) får regeringen meddela föreskrifter om i vilken utsträckning en trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten. Med stöd härav har regeringen i 4 kap. 3 § järnvägsförordningen (2004:526) föreskrivit att en trafikhuvudman har rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik. Regeringen får dock besluta att en trafikhuvudman även får utföra och organisera persontrafik i angränsande län om det kan antas dels att den lokala och regionala trafiken därigenom skulle förbättras för trafikanterna, dels att detta inte skulle leda till ett mindre effektivt totalt utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Om förutsättningarna för att bedriva kommersiell persontrafik eller av staten upphandlad trafik inte väsentligen påverkas, kan regeringen besluta att trafikhuvudmän i olika län som samverkar i fråga om persontrafik inom länen ska ha gemensam rätt att utföra och organisera denna trafik.

Regeringen anser att dessa bestämmelser i järnvägslagen och järnvägsförordningen, som en följd av den föreslagna funktionellt avgränsade befogenheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter, kan tas bort.

Banverket har beträffande förslaget i denna del ifrågasatt om det inte behövs en bestämmelse i järnvägslagen som klargör att en regional kollektivtrafikmyndighet som avser att bedriva persontrafik på det statliga järnvägsnätet i överensstämmelse med ett beslut om allmän trafikplikt också har trafikeringsrätt för denna trafik. Regeringen anser emellertid att någon sådan bestämmelse inte behövs eftersom myndighetens trafikeringsrätt med det föreliggande förslaget endast beror av att de allmänna tillståndskraven i 3 kap. järnvägslagen är uppfyllda. Banverkets prövning av trafikeringsrätten i samband med kapacitetstilldelning kommer därför inte att behöva inbegripa något ställningstagande till om trafiken kan anses som regional eller inte.

En trafikhuvudman får, enligt 2 kap. 1 § yrkestrafiklagen (1998:490), utan särskilt tillstånd inom länet bedriva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. Därav följer att om en trafikhuvudman ska driva länsgränsöverskridande busstrafik krävs tillstånd av Transportstyrelsen. Det i avsnitt 5.3 föreslagna avskaffandet av skadlighetsprövningen innebär dock att den prövning som ska göras för linjetrafiktillstånd kommer att sammanfalla med den som gäller för övriga trafiktillstånd, dvs. den kommer att avse sökandens yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, goda anseende och ekonomiska resurser enligt 2 kap. 5 och 9 §§ yrkestrafiklagen. Därmed saknas skäl att upprätthålla skillnaden i krav på trafiktillstånd mellan linjetrafik som berör ett annat län och sådan som inte gör det. Enligt regeringens mening är den rimliga lösningen att avskaffa kravet på trafiktillstånd för regionala kollektivtrafikmyndigheter helt och hållet.

Två eller flera regionala kollektivtrafikmyndigheter kommer därmed tillsammans att kunna ta initiativ till regional kollektivtrafik över länsgräns utan att någon eller alla som idag behöver ansöka hos regeringen respektive Transportstyrelsen. Genom att befogenheten för regionala kollektivtrafikmyndigheter definieras funktionellt på det föreslagna

sättet, och genom att beslut om allmän trafikplikt som innebär överträdelse av denna befogenhet ska kunna överklagas, anser regeringen att en förbättrad ordning kommer till stånd.

#### 7.4 Befogenheten att ingå avtal m.m. får överlämnas

**Regeringens förslag:** En regional kollektivtrafikmyndighet får överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. Myndigheten får även överlämna denna befogenhet till en kommun inom länet i fråga om kollektivtrafik som bedrivs inom denna kommuns område, inklusive trafik längs eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner.

En regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag får även överlämna sin befogenhet att upphandla och samordna tjänster enligt 2 kap. 12 §.

Ett beslut om att överlämna ovannämnda befogenheter beslutas av den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslutande församling. Är myndigheten organiserad som en gemensam nämnd ska i stället de i nämnden samverkande kommunerna (i förekommande fall även landstinget) genom sina fullmäktige fatta samstämmiga beslut om överlämnande.

Befogenheten att besluta om allmän trafikplikt och att utfärda allmänna bestämmelser enligt EU:s kollektivtrafikförordning får inte överlämnas till någon annan, inte heller ansvaret för att upprätta trafikförsörjningsprogram eller övriga strategiska uppgifter som åvilar den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

**Utredningens förslag:** Avviker från regeringens. Utredningen anser att samtliga uppgifter som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fullgör ska bedrivas i förvaltningsform och att det inte finns något i myndighetens uppgifter som motiverar att de utförs av någon annan (s. 308 ff).

**Remissinstanserna:** *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* och *Svensk Kollektivtrafik* anser att utredningens förslag att behöriga myndigheter inte i någon form får bedriva ekonomisk verksamhet kan förorsaka stora kapitalförluster om fordon måste avyttras och leasingåtaganden sägas upp med kort varsel.

**Förslag i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Tågoperatörerna* anser att möjligheten att överlämna befogenheten till aktiebolag bör inskränkas till att gälla för avtal som ingåtts innan 1 januari 2012 eftersom de menar att det finns risk att denna möjlighet medför en stor fara för att nuvarande kultur inom trafikhuvudmännens aktiebolag lever vidare, dvs. att trafik upphandlas i samma anda som före reformen. *Svenska Taxiförbundet* anser att det finns en latent fara med att låta aktiebolagen få fortsätta att utföra myndighetsuppgifter.

SKL framhåller att det finns ett mycket nära samband mellan färdtjänst, skolskjutsning och sjukresor å ena sidan och kollektivtrafiken å den andra. För att kunna genomföra en effektiv planering och samordning av de olika transporterna anser SKL att det är nödvändigt att samarbetet mellan dem som ansvarar för de olika transportformerna underlättas.

**Skälen för regeringens förslag:** Genom att ingen annan än den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara behörig att fatta beslut om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt vill regeringen stärka myndighetsrollen och synliggöra de strategiska aspekterna på tillhandahållandet av regional kollektivtrafik. Däremot bör befogenheten att ingå avtal få överlämnas till dels ett aktiebolag, dels en av länets kommuner för kollektivtrafiktjänster inom i huvudsak denna kommuns område. Därmed kan fördelar som följer av att det idag i vissa län finns bolag och kommuner som utför myndighetsuppgifter på kollektivtrafikområdet tillvaratas.

SKL och *Svensk Kollektivtrafik* menar i sina remissvar att det kan finnas ekonomiska risker med att tvinga kommuner och landsting att överföra den ekonomiska verksamheten från aktiebolag till förvaltning. Med en möjlighet för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att överlämna befogenheten att ingå avtal, kan myndigheten låta det aktiebolag som idag utgör trafikhuvudman sköta denna uppgift. Därmed kan aktiebolaget fortsätta att sköta den ekonomiska verksamheten att t.ex. sälja resor till allmänheten. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska även få överlämna befogenheten att ingå avtal till en kommun när det gäller kollektivtrafiktjänster som bedrivs inom kommunens område. Därmed tydliggörs i lag att uppgiften kan överlämnas för avtal som gäller linjetrafik. Om befogenheten överlämnas till en kommun kan den även avse eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner, vilket är fallet t.ex. för Göteborgs Spårvägar som även bedriver trafik i Mölndal.

Genom att det ska gå att överlämna befogenheten att ingå avtal har kommuner och landsting möjlighet att via de regionala kollektivtrafikmyndigheterna organisera den mer operativa och ekonomiska delen av myndighetsverksamheten avseende kollektivtrafik på det sätt som bäst passar förhållandena i respektive län. Till skillnad från dagens situation är dock bolaget respektive kommunen endast att betrakta som den regionala kollektivtrafikmyndighetens förlängda arm, eftersom myndigheten ska fatta de övergripande besluten om trafikförsörjningsprogram och allmän trafikplikt. De senare uppgifterna ska obligatoriskt fullgöras av kollektivtrafikmyndigheten. Som SKL har berört i sitt remissyttrande finns det effektivitetsvinster att göra om det aktiebolag som övertagit befogenheten att ingå avtal om allmän trafik även har befogenheter att upphandla och samordna exempelvis färdtjänst, skolskjutsning och sjukresor och beställningscentraler för sådan trafik. Ett uttryckligt stöd för att även överlämna de sistnämnda befogenheterna till ett sådant bolag bör därför införas i kollektivtrafiklagen.

Det är viktigt att överlämnandet av befogenheter enligt detta avsnitt är underkastat erforderlig politisk kontroll. Ett beslut om att överlämna befogenheter ska därför beslutas av den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslutande församling. Är myndigheten organiserad som en gemensam nämnd är det istället fullmäktige i de i nämnden samverkande

kommunerna (inkl. i förekommande fall landstingskommunen) som var och en ska fatta beslut om överlämnande. Besluten ska vara samstämmiga vilket innebär att alla berörda kommuner måste vara överens om överlämnandet. Inte minst av detta skäl framstår det som lämpligt att de inblandade kommunerna i ett sammanhang tar ställning till om de vill samverka i en gemensam nämnd och om de i så fall önskar överlämna de aktuella befogenheterna till något annat organ än nämnden.

## 7.5 Övrigt om befogenhet

**Regeringens förslag:** Ett avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller av den till vilken befogenhet överlämnats ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. Ett sådant avtal får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats.

Ensamrätt får inte medges som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

**Regeringens bedömning:** Det bör ankomma på den behöriga myndigheten att i varje enskilt fall välja den avtalsform som är mest ändamålsenlig.

**Utredningens förslag** avviker från regeringens. I utredningen föreslås att ersättning i form av ensamrätt ska användas restriktivt. Vidare föreslås att avtal om allmän trafik i första hand ska utformas som tjänstekoncessioner.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter på utredningens förslag i fråga om användning av ensamrätt.

**Förslag och bedömning i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag och bedömning.

**Remissinstanserna:** *Stockholms läns landsting* anser att det behöver finnas ett regelverk som gör att överklagningsprocessen genomförs så att den inte äventyrar att upphandlingarna kan genomföras på ett bra sätt.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Det huvudsakliga syftet med den möjlighet att överklaga ett beslut om allmän trafikplikt som föreslås i denna lagrådsremiss är att införa en möjlighet till kontroll av att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna håller sig inom sin befogenhet när de ombesörjer offentligfinansierad trafik.

Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas verkställas genom att myndigheten, eller det organ som givits befogenhet till det, i ett senare skede ingår ett avtal om allmän trafik. För att den ovan nämnda kontrollen ska bli effektiv bör det i lag komma till uttryck att en regional kollektivtrafikmyndighet inte får avtala om eller själv bedriva kollektivtrafik som inte har stöd i ett beslut om allmän trafikplikt. Detsamma gäller naturligtvis även den till vilken befogenhet att ingå avtal om allmän trafik har överlämnats.

Ett beslut om allmän trafikplikt kan överklagas under en kortare tid. För att trafikplikten inte därefter ska förbli oangripbar under överskådlig tid genom att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ingår nya avtal med hänvisning till samma beslut om trafikplikt, bör varje avtal om



allmän trafik som ingås för en ny avtalsperiod föregås av ett nytt beslut om allmän trafikplikt. På så sätt ges kollektivtrafikmyndigheten möjlighet att utvärdera den gångna avtalsperioden med avseende på hur trafiken förhållit sig till den funktionella befogenheten och vid behov korrigera sitt beslut om allmän trafikplikt. Vidare ges kommersiella kollektivtrafikoperatörer en möjlighet att på nytt överklaga beslutet till förvaltningsrätten.

Ofta kommer det vid sådana senare prövningar att finnas bättre förutsättningar för den regionala kollektivtrafikmyndigheten resp. förvaltningsrätten att pröva trafiken mot funktionskriterierna än när trafiken är nystartad, eftersom det då kan väntas komma att finnas ett fylligare underlag i form av statistik och resvaneundersökningar till ledning för bedömningen.

Regeringen bedömer att det ovan nämnda villkoret för att få ingå avtal om allmän trafik inte är nödvändigt för Rikstrafiken. Eftersom befogenheten för Rikstrafiken inte är funktionellt eller territoriellt begränsad på samma sätt som för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, saknas vägande skäl att införa ett krav på ett särskilt beslut om allmän trafikplikt som kan överklagas till domstol. När Rikstrafiken beslutar att ombesörja kompletterande trafik räcker det alltså med att trafikplikten kommer till uttryck i avtalet om allmän trafik.

Före ikraftträdandet av EU:s kollektivtrafikförordning fanns det inte någon uttrycklig möjlighet för behöriga myndigheter att bevilja företag ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

I art. 3.1 i EU:s kollektivtrafikförordning föreskrivs att 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, detta ska ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

Den riktiga tolkningen av detta stadgande torde vara att det anger hur bl.a. ensamrätter ska behandlas för det fall att nationell rätt medger att sådana lämnas, men det skulle även kunna tolkas så att förordningen skapar en möjlighet att tilldela ensamrätt som tidigare inte fanns i svensk rätt. Regeringen bedömer emellertid att bestämmelsen i vart fall inte obligatoriskt innebär att de behöriga myndigheterna ska ha möjlighet att bevilja ensamrätt utan att det står medlemsstaterna fritt att själva pröva lämpligheten av en sådan möjlighet.

Om den möjlighet att tilldela ensamrätt som EU:s kollektivtrafikförordning räknar med skulle få användas av en regional kollektivtrafikmyndighet i syfte att kompensera kollektivtrafikföretag skulle syftena med ett öppnare marknadstillträde på kollektivtrafikområdet motverkas. För tydlighetens skull bör därför användning av ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt uttryckligen förbjudas i svensk lag.

Utredningen om en ny kollektivtrafiklag föreslår att avtal om allmän trafik i första hand ska utformas som tjänstekoncessioner. Det betyder att utredningen menar att affärsrisken i avtalsrelationen i första hand ska bäras av den som tilldelas avtalet. Regeringens uppfattning är dock att avtal om allmän trafik bör ges den karaktär som är lämplig med hänsyn till föremålet för avtalet. Tjänstekoncessioner kan vara en lämplig form där förutsättningar finns för att kommersiellt exploatera en kollektiv-

trafiktjänst och där myndigheten är beredd att överlämna beslutandet över tjänsternas närmare utformning till kollektivtrafikföretaget. Det bör därför ankomma på den behöriga myndigheten att i varje enskilt fall välja den avtalsform som är mest ändamålsenlig.

Regeringen är positiv till att kollektivtrafikbranschen har påbörjat ett arbete för att ta fram nya, för olika situationer anpassade, avtalsformer. Genom att de behöriga myndigheterna provar sig fram bör det innebära ett successivt effektivare sätt att nå målen med kollektivtrafikförslöjningen.

## 7.6 Tilldelning av avtal om allmän trafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning

**Regeringens bedömning:** Tillämpningen av bestämmelserna i art. 5 i EU:s kollektivtrafikförordning om tilldelning av avtal om allmän trafik på väg och järnväg utanför de områden som styrs av EU-direktivet om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster bör anstå. Detta gäller även EU-direktivet om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster. Detsamma gäller detaljerade regler för tilldelningsförfarandet och bestämmelser om överprövning i anslutning till bestämmelserna i art. 5.

**Utredningens förslag** överensstämmer inte med regeringens bedömning. Utredningen föreslår kompletterande förfaranderegler för tilldelning av tjänstekoncession på kollektivtrafikområdet.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* välkomnar ett tydligt regelverk för tjänstekoncessioner och anser även att en tidsfrist för ansökan om överprövning bör införas. *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* anser att mer borde ha utretts när det gäller skillnaden mellan koncessioner och lagen (2007:1091) om offentlig upphandling (LOU) respektive lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF). *BR* anför vidare att vissa av de i utredningen föreslagna reglerna har hämtats från upphandlingslagarna medan andra, t.ex. den s.k. tiodagarsregeln, har utelämnats utan närmare motivering. *BR* anser att denna regel bör införas vid överprövning av tjänstekoncessioner.

**Bedömning i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Tågoperatörerna* anser att Sverige bör utnyttja möjligheten att tillämpa art. 5 i EU:s kollektivtrafikförordning före den 3 december 2019 för att undvika att behöriga myndigheter direkttilldelar avtal om allmän trafik. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* anser att det är oklart vilket tilldelningsförfarande som ska gälla.

**Skälen för regeringens bedömning:** Som redogjorts för i avsnitt 4.2 trädde EU:s kollektivtrafikförordning i kraft den 3 december 2009. Därigenom blev bl.a. förordningens generella regler om avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser (art. 3), innehåll i sådana avtal och bestämmelser (art. 4), ersättning för allmän trafik (art. 6) och offentlig-

görande (art. 7) omedelbart och direkt tillämpliga i medlemsstaterna. I fråga om bestämmelserna i art. 5.2–5.6, angående tilldelning av avtal om allmän trafik på väg och järnväg utanför det område som styrs av försörjningsdirektivet resp. det klassiska direktivet, anges emellertid i särskilda övergångsbestämmelser (art. 8.2) att de ska tillämpas från och med den 3 december 2019. Under tiden fram till dess ska medlemsstaterna emellertid vidta åtgärder för att successivt följa art. 5. Senast den 3 juni 2015 ska medlemsstaterna rapportera till kommissionen om genomförandet av den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik enligt art. 5. Avtal som ingåtts före den 3 december 2009 ska behandlas i enlighet med art 8.3 i EU:s kollektivtrafikförordning.

Behöriga myndigheter ska således tillämpa förordningens särskilda bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik på väg och järnväg först från och med den 3 december 2019 men denna tidpunkt ska föregås av en gradvis anpassning hos medlemsstaterna till kraven i art. 5. Detta är naturligt bl.a. eftersom förordningen ställer krav på att medlemsstaterna, om så inte redan gjorts, ska vidta åtgärder för att möjliggöra en effektiv och snabb överprövning av beslut om tilldelning enligt dessa bestämmelser (art. 5.7). Sådana regler om överprövning ska enligt beaktandesats 21 till EU:s kollektivtrafikförordning vara jämförbara med relevanta förfaranden i upphandlingsdirektiven.

Regeringen konstaterar för det första att de rättsmedel som anvisas i upphandlingslagarna för närvarande är föremål för översyn (regeringen föreslog i en lagrådsremiss den 17 december 2009 nya rättsmedel på upphandlingsområdet) och för det andra att lagstiftningsåtgärder som syftar till att samordna upphandlingsförfaranden för koncessioner för närvarande är under övervägande hos EU-kommissionen. Regeringen anser att det är lämpligt att invänta utfallet av båda dessa översyner innan mer detaljerade regler om tilldelningsförfarandet eller om överprövning i anslutning till tilldelningsbestämmelserna i art. 5.2–5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning införs i svensk rätt. Till dess så skett är det inte heller lämpligt att låta dessa tilldelningsbestämmelser bli tillämpliga. Nuvarande bestämmelser bör därmed fortsätta att tillämpas. Om en upphandling ska genomföras ska bestämmelserna i LOU eller LUF tillämpas. Tjänstekoncessioner är i princip undantagna från LOU:s och LUF:s tillämpningsområden men de allmänna EU-rättsliga principer om objektivitet, icke-diskriminering och insyn som anges i 1 kap. 9 § LOU resp. 1 kap. 24 § LUF (och som följer direkt av EUF-fördraget) ska upprätthållas. Dessa principer ska således beaktas vid en tilldelning av tjänstekoncession.

En tilldelning som inte skett i ett öppet anbuds-förfarande kan behöva notifieras till EU-kommissionen som ett statligt stöd i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget. För att undvika notifiering i ett sådant fall bör ersättningen beräknas i enlighet med bilagan till EU:s kollektivtrafikförordning.

## 7.7 Processen för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas agerande

Detta avsnitt syftar till att beskriva den process som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har att följa när de vidtar åtgärder i syfte att förbättra kollektivtrafikförsörjningen. Processen är en följd av dels EU:s kollektivtrafikförordning, dels regeringens förslag i kapitel 6 och avsnitten 7.2–7.6. Den syftar till att åstadkomma förutsebarhet, insyn och genomlysbarhet när det gäller regionala kollektivtrafikmyndigheters åtgärder på kollektivtrafikområdet. Vissa bestämmelser i lagen om kollektivtrafik motiveras av att det behövs ett visst mått av enhetlighet och förutsebarhet i tillvägagångssättet. Därigenom blir det möjligt för kollektivtrafikföretag och andra att bedöma huruvida myndigheternas åtgärder är rimliga och står i proportion till syftet.

### *Trafikförsörjningsprogrammet är det första steget*

Utgångspunkten för de regionala kollektivtrafikmyndigheternas åtgärder när det gäller avtal om allmän trafik är trafikförsörjningsprogrammet som beskrivits i kapitel 6. I dessa program ska det gå att utläsa vilka behov av kollektivtrafik som myndigheten anser finns för dess län. Regeringens förslag om samrådsförfarande för trafikförsörjningsprogrammen och att en statlig myndighet ska ge råd och stöd vid utformning av dessa program syftar till att underlätta för enskilda och företag att förstå vilka åtgärder som kan komma att aktualiseras och att främja samordning med annan samhällsplanering. Alla allmänna trafikplikter ska gå att härleda ur trafikförsörjningsprogrammet. Endast den regionala kollektivtrafikmyndigheten får fatta beslut om trafikförsörjningsprogram.

### *Beslut om allmän trafikplikt är det andra steget*

Enligt art. 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 avses, som förklarats i avsnitt 4.2, 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.

EU:s kollektivtrafikförordning ställer inga krav på att den allmänna trafikplikten ska vara separerad från avtal om allmän trafik, vilket betyder att trafikplikten skulle kunna manifesteras i ett avtal om allmän trafik. Regeringen anser dock att det finns flera skäl för att den allmänna trafikplikten bör fastställas genom ett särskilt myndighetsbeslut. Det handlar om att ge kollektivtrafikföretag möjlighet att kontrollera att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna agerar inom sin befogenhet genom möjlighet till överklagande och att ge myndigheten ett viktigt strategiskt ansvar även om befogenheten att ingå avtal överlämnas till aktiebolag eller kommun. Dessutom följer det av EU:s kollektivtrafikförordning att behöriga myndigheter ska ha framförhållning innan avtal

ingås. Enligt artikel 7.2 ska varje behörig myndighet, senast ett år innan ett anbudsförfarande inleds, avisera sin avsikt att ingå avtal i Europeiska unionens officiella tidning. Vid aviseringen ska myndigheten bl.a. ange planerad tilldelningsmetod samt tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet, dvs. sådana element som ingår i den allmänna trafikplikten. Besluten kan innefatta enskilda linjer eller nät av kollektivtrafik.

Innebörden av att beslut om allmän trafikplikt fattas i särskild ordning är att myndigheten först slår fast vilka krav, t.ex. på kvalitet, omfattning eller prissättning, som ska uppfyllas avseende en viss trafik för att i ett senare skede ingå avtal om trafiken. Regeringen bedömer att denna processuella ordning inte kommer att medföra någon ny betungande uppgift för myndigheterna jämfört med idag. Även allmän trafikplikt får endast beslutas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

#### *Ingående av avtal är det tredje steget*

Baserat på de allmänna trafikplikter myndigheten i ett tidigare skede har beslutat om kan avtal tecknas med kollektivtrafikföretag som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster. Av den föreslagna kollektivtrafiklagens definition av avtal om allmän trafik, vilken anknyter till den i EU:s kollektivtrafikförordning, följer att ett sådant tillhandahållande alternativt kan ske i egen regi. Av förordningen framgår vidare att när en behörig myndighet beviljar ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska det ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Att avtal ingås mellan myndighet och kollektivtrafikföretag har länge praktiserats i Sverige av trafikhuvudmän, vissa kommuner och av Storstockholms Lokaltrafik. Kraven i EU:s kollektivtrafikförordning medför därför inte några påtagliga förändringar i denna del. För att ordningen med särskilda beslut om allmän trafikplikt ska fungera ändamålsenligt gäller att, inför varje nytt avtal om allmän trafik, beslutet om allmän trafikplikt ska omprövas.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten får själv avgöra om den ska överlämna befogenheten att ingå avtal till aktiebolag eller kommuner.

#### *Offentliggörande av rapport är det fjärde steget*

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 ersättningar och ensamrätter som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som compensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden 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.

## 8 Regional kollektivtrafikmyndighet

### 8.1 Nuvarande ordning

#### *Nuvarande reglering*

I dag gäller, enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik, att det i varje län ska finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. Länstrafikansvariga är landstinget och kommunerna i länet gemensamt. I Stockholms län är landstinget länstrafikansvarig och i Gotlands län är kommunen länstrafikansvarig. Landstinget och kommunerna i övriga län kan komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska vara länstrafikansvariga.

De länstrafikansvarigas uppgifter ska handhas av ett gemensamt regionalt organ, kallat *trafikhuvudman*. Grundregeln är att trafikhuvudmannen ska vara ett kommunalförbund. Landsting som ensamt är länstrafikansvarig eller en kommun som är länstrafikansvarig, ska också vara trafikhuvudman. Om de länstrafikansvariga är överens om det, får dock trafikhuvudmannen i stället för ett kommunalförbund vara ett aktiebolag som har bildats för ändamålet.

#### *Hur det är ordnat i praktiken*

Trots huvudregeln i nuvarande lagstiftning är det för närvarande endast ett län som valt att organisera trafikhuvudmannen i kommunalförbund. Det gäller Kronobergs län där kommunalförbundet Regionförbundet södra Småland har denna uppgift. I Skånes län har kommunerna och landstinget själva kommit överens om att landstinget ska vara länstrafikansvarig och därmed även trafikhuvudman. I Stockholms och Gotlands län är landstinget respektive kommunen utpekade som länstrafikansvarig och trafikhuvudman. I övriga 17 län har de länstrafikansvariga valt att organisera trafikhuvudmannen i aktiebolagsform.

Trafikhuvudmännen kan anses ha två huvudsakliga roller. För det första handlar de det lagreglerade ansvaret för den lokala och regionala linjetrafiken. De beslutar i den rollen om trafikförsörjningsplanen och hur de ska agera med offentlig ersättning på marknaden för lokal och regional kollektivtrafik för att få till stånd en tillfredsställande kollektivtrafikförsörjning. De fattar alltså beslut om önskat utbud, kvalitet och pris. I den rollen agerar trafikhuvudmannen som en behörig myndighet enligt kollektivförordningens definition.

För det andra finns övrig verksamhet som används som medel för att de ska leva upp till sitt ansvar. En stor uppgift för trafikhuvudmännen är att vara transportör, det vill säga att de ingår avtal om transporter med kunder som köper kollektivtrafiktjänster. De säljer och marknadsför resor under eget varumärke samt upphandlar underleverantörer som sköter driften av kollektivtrafik. Ett medel för trafikhuvudmännen är även att, i varierande utsträckning, äga regionala kollektivtrafikanläggningar såsom tunnelbana, spårvägar och bussterminaler.

I vissa län har trafikhuvudmannen beslutat att överlämna uppgiften att tillhandahålla linjetrafik till en eller flera av de länstrafikansvariga

kommunerna för kollektivtrafik som berör dessa kommuners område. Den berörda kommunen ingår som regel i sin tur avtal med ett kollektivtrafikföretag som den själv äger, men det har även förekommit att kommunen ingår avtal efter att ett konkurrensutsatt anbudsförfarande genomförts.

## 8.2 Regional kollektivtrafikmyndighet i förvaltningsform

**Regeringens förslag:** Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret. I Stockholms län ansvarar landstinget för den regionala kollektivtrafiken, om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska utöva detta ansvar.

I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken.

I varje län ska det 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. I de län där antingen kommunerna och landstinget gemensamt eller där endast kommunerna bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken i länet kan de ansvariga 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 i stället landstinget regional kollektivtrafikmyndighet. I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

Begreppen *trafikhuvudman* och *länstrafikansvariga* avskaffas och ersätts med *regional kollektivtrafikmyndighet* respektive *dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet* i alla de lagar där begreppen förekommer. Likaså byts alla hänvisningar till trafikhuvudmannalagen ut mot hänvisningar till kollektivtrafiklagen. I lagarna (1997:735) om riksfärdtjänst och (1997:736) om färdtjänst upphävs vissa regler om trafikhuvudmän som är aktiebolag.

Bestämmelserna i 1 § andra stycket, 3 §, 5 § andra stycket, 7 § första stycket och 8–12 §§ trafikhuvudmannalagen förs med några smärre redaktionella ändringar och förtydliganden över till kollektivtrafiklagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Utredaren föreslår att landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet. Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. En skatteväxling ska i sådant

fall göras mellan kommuner och landstinget. Även det kommunal-ekonomiska utjämningsystemet ska justeras.

**Remissinstanserna:** Ett antal kommuner, landsting och kommunalförbund är kritiska till utredarens förslag att ett samverkansorgan ska vara förstahandsalternativet för att vara lokal kollektivtrafikansvarig myndighet. De anser det vara en inskränkning av den kommunala självstyrelsen. *Sveriges Kommuner och Landsting* stöder förslaget att avskaffa nuvarande lagstiftning om en särskild trafik huvudman och att det är det regionala perspektivet som bör vara utgångspunkten för samhällets ansvar för kollektivtrafiken. Enligt SKL:s uppfattning bör de ansvariga kommunerna och landstinget i respektive län själva få bestämma hur verksamheten ska organiseras. De menar dock att staten inte ska föreskriva en modell för alla delar av landet utan det ska vara kommunerna och landstinget i respektive län som ska bestämma organisationsformen. Övriga remissinstanser är övervägande positiva till utredarens förslag då de anser att kollektivtrafiken är en fråga som ska beslutas på länsnivå.

*VTI, Stockholms läns landsting, Ekonomistyrningsverket, Konkurrensverket, Kommunal* samt *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker utredningens förslag om att uppgifterna ska bedrivas i förvaltningsform. *Svensk Kollektivtrafik* anser att möjligheten att bedriva verksamheten i aktiebolag bör finnas kvar. *Tågkompaniet* framför att aktiebolagsformen skapar bättre möjligheter till snabb information och snabba beslut samt att det även ger vissa friheter därutöver i jämförelse med förvaltningsformen.

*Stockholms läns landsting* menar i sitt remissvar att de även fortsatt bör vara regional kollektivtrafikansvarig myndighet i Stockholms län. Det motiverar landstinget med att de är ägare av kollektivtrafikanläggningar som tunnelbana, spårväg, lokalbanor för järnvägstrafik, depåer, terminaler och busshållplatser. *Kommunförbundet Stockholms län* tillstyrker utredarens förslag, vilket innebär att de anser att dagens samlösning för Stockholms län bör tas bort.

**Förslaget i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)* anser att ansvarsfördelningen bör vara en fråga för kommuner och landsting att komma överens om och de föreslår att 2 kap. 1 § i lag om kollektivtrafik ska ändras till ”Landstinget och kommunerna får komma överens om att fördela eller överlåta ansvaret mellan parterna”. Som en följd av det anser SKL ett tillägg i 2 kap. 2 § i samma lag bör göras så att en gemensam nämnd är möjlig även i de fall där landstinget och några kommuner i länet är ansvariga för kollektivtrafiken. *Östsam* framför att kommunerna måste garanteras inflytande över den inomkommunala tätorts- och landsbygdstrafiken. Flera remissinstanser, bl.a. *Banverket* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund*, är positiva till regeringens förslag att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska vara i förvaltningsform. Länstrafiken i Jämtland AB anser att kommunalförbund och gemensam nämnd riskerar att innebära höga administrativa kostnader och efterlyser någon annan organisationsform för den regionala kollektivtrafikmyndigheten. *Konkurrensverket* anser att det föreslagna 2 kap. 12 § andra stycket ska utgå eller omformuleras. Verket menar att bestämmelsen numera kan ifrågasättas med hänsyn till upphandlingslag-



stiftningen, framförallt i ljuset av EU-domstolens avgörande C/448-01 EVN AG och Wienstrom GmbH mot Republiken Österrike (REG 2003 I-14527; hädanefter mål C/448-01). Tillämpningen av denna bestämmelse kan enligt verket leda till att lokala taxiföretag otillbörligen gynnas på bekostnad av andra leverantörer och till fördyringar p.g.a. minskad konkurrens.

### **Skälen för regeringens förslag**

#### *Gemensamt ansvar för kommuner och landsting...*

Regeringen anser att ansvaret för regional kollektivtrafik även fortsättningsvis ska vara gemensamt för landstinget och kommunerna i respektive län. Denna ordning har under de senaste decennierna visat sig vara lyckad. Det är viktigt att varje kommuns behov och ambitioner avseende kollektivtrafik tas om hand. Primärkommunerna 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. Fortfarande ska man kunna överföra ansvaret till enbart landstinget eller kommunerna om alla är överens om detta. Regeringen delar inte *Sveriges Kommuner och Landstings* åsikt att det bör vara möjligt att låta enskilda kommuner ta ansvaret få ta ansvar själva för kollektivtrafikförsörjningen eftersom det skulle riskera att minska samordningen inom länet.

Begreppet länstrafikansvarig för dem som är ansvariga för den regionala kollektivtrafiken förs inte in i den nya lagen och byts i existerande lagar som hänvisar till detta begrepp i trafikhuvudmannalagen ut eftersom regeringen inte anser att det behövs ett särskilt begrepp för detta och att det skulle kunna ge intryck av att de länstrafikansvariga är behörig myndighet enligt kollektivtrafiklagen.

#### *...organiserat i ett gemensamt organ*

Det gemensamma interkommunala ansvaret för kollektivtrafik ska liksom i dag organiseras i ett gemensamt organ som har ett regionalt helhetsperspektiv baserat på landstingets och de olika kommunernas behov och ambitioner. En organisation per län innebär goda möjligheter att möta de krav på kollektivtrafiken som ställs. Det integrerade nät av regional kollektivtrafik som det ansvariga organet har ansvar att tillse att det finns bör ofta sträcka sig 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. Det förklaras främst av ökad differentiering på arbetsmarknaden, valfrihetsreformer inom skolan och vården, förändrade sociala umgängesformer samt ett bättre utbud av

regional kollektivtrafik. Eftersom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör vara skyldiga att vid behov samverka med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter skapas även förutsättningar för att åstadkomma en god regional kollektivtrafikförsörjning över länsgränser.

Med begreppet regional kollektivtrafikmyndighet menas inte nödvändigtvis en ny organisation som enbart har till uppgift att handha kommuners och landstings ansvar för kollektivtrafik. I de flesta län kommer troligen myndighetsfunktionen att hållas samman med andra myndighetsuppgifter i en gemensam organisation. Regeringen håller med utredaren om att samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länen, är en organisationsform som kan vara lämplig för uppgiften att vara regional kollektivtrafikmyndighet i de län där ett sådant kommunalförbund är bildat. Det bör dock vara frivilligt för kommuner och landsting att välja en sådan organisationsform. Med samverkansorgan avses en kommunal beslutande församling inom ett län med särskild uppgift att svara för regionala utvecklingsfrågor i länet. Samtliga kommuner i ett län måste ingå i samverkansorganet. Samverkansorganen, liksom landstingen i de län där försöksverksamheten med ändrad regional ansvarsfördelning pågår, har tagit över vissa uppgifter från länsstyrelserna om att besluta om statliga medel för regional tillväxt och besluta om prioritering bland åtgärder avseende infrastruktur m.m. vid upprättande av länsplaner för regional infrastruktur. Samverkansorganen kan även få uppgifter från sina medlemmar.

Om den regionala kollektivtrafikmyndighet inte läggs hos ett samverkansorgan kan det gemensamma ansvaret för kollektivtrafik i stället handhas av ett annat kommunalförbund eller av en gemensam nämnd som ingår i landstingets organisation. Är landstinget eller som i Gotlands kommuns fall, kommunen ensam ansvarig för den regionala kollektivtrafiken handhas ansvaret av naturliga skäl av landstinget resp. kommunen.

#### *Regional kollektivtrafikmyndighet bör vara i förvaltningsform*

Regeringen anser att de strategiska politiska besluten om regional kollektivtrafik bör fattas i förvaltningsform. Det innebär att dagens möjlighet att låta ett aktiebolag, som har bildats för ändamålet, handha de länstrafikansvarigas uppgifter i deras helhet bör avskaffas. Regional kollektivtrafikmyndighet ska besluta om länets trafikförsörjningsprogram som uttrycker målen för kollektivtrafikförsörjningen och den allmänna trafikplikten för regional kollektivtrafik i länet (se kapitel 6). Förvaltningsformen är den sorts organisation som är anpassad för beslut av det slaget. Remissinstanserna tillstyrker i stor omfattning förslaget om att beslut om kollektivtrafik ska fattas i förvaltningsform. Detta medför bl.a. att de särskilda regler som finns i lagarna (1997:735) om riksfärdtjänst och (1997:736) om färdtjänst och som rör det fallet att trafikhuvudman är aktiebolag inte längre behövs och kan tas bort.

Kollektivtrafik verkar i en komplex omgivning där strategiska beslut om kollektivtrafik behöver samverka med andra beslut om t. ex. bebyggelseplanering, regional utveckling, miljöförbättrande åtgärder, åtgärder som minskar utanförskap och transportinfrastruktur-

investeringar. Inte minst den samhällsomställning som krävs för att nå de klimatpolitiska målen innebär en stor utmaning. Detta talar för att de politiska besluten bör fattas i ett sammanhang där andra politiska frågor beslutas. Politikerna kan därmed väga åtgärder mot varandra i syfte att välja de effektivaste styrmedlen för att uppnå de politiska målen. Med andra ord finns det möjligheter att få ut mer av satsningar i kollektivtrafik om de görs i samordning med andra beslut. En sådan samordning åstadkommes bäst om myndighetsuppgifterna för kollektivtrafik bedrivs i förvaltningsform.

I praktiken är det i dag ofta svårt att skilja trafikhuvudmännens två roller som behörig myndighet och kollektivtrafikföretag från varandra. Därför bör det, enligt regeringens mening, införas en ordning som gör det möjligt att urskilja strategiska beslut från beslut om den övriga verksamheten som berör kollektivtrafik och därför behöver de först nämnda uppgifterna bedrivs i förvaltningsform. Regeringen menar att det ökar möjligheterna för att de politiska besluten i första hand berör målen och de strategiska vägvalen för den regionala kollektivtrafikförsörjningen. Vidare bör det vara tydligt för alla marknadsaktörer när en organisation är myndighet och när den är ett kollektivtrafikföretag på en marknad där tillträdet är öppet inom alla trafikslag.

Begreppet *trafikhuvudman* bör avskaffas och i den nya lagen ersättas med *regional kollektivtrafikmyndighet*. Begreppen huvudman, som det hette fram till och med 1998, och trafikhuvudman, som är begreppet efter 1998, är starkt förknippade med den verksamhet som har bedrivits i tre decennier. I dessa organ har ansvaret tagits genom att myndighetsrollen varit integrerad med rollen som kollektivtrafikföretag utan att det gått att urskilja den ena rollen från den andra. Begreppet trafikhuvudman är också förknippat med att de flesta län har organiserat verksamheten i aktiebolag. Genom att ändra på begreppet blir det tydligt att kommunal sektor har ett ansvar som myndighet. Att vara kollektivtrafikföretag är inte en skyldighet utan ett medel som den ansvariga myndigheten väljer att använda sig av i fall den anser det vara ett lämpligt.

I avsnitt 7.4 föreslår regeringen att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska kunna överlämna befogenheten att själv eller genom annan tillhandahålla kollektivtrafik till bl.a. en kommun eller ett kommunalt aktiebolag. Därmed kan den regionala myndigheten välja att låta den ekonomiska verksamheten finnas kvar i de existerande nuvarande aktiebolagen, med den viktiga skillnaden att de enbart får tillhandahålla kollektivtrafik på grundval av allmän trafikplikt som den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutat. Dessutom kan den nuvarande ordningen att vissa trafikhuvudmän har överlämnat befogenheten att tillhandahålla kollektivtrafik till kommuner inom sitt område finnas kvar.

#### *Särlösningen för Stockholms län bör ändras*

Redan före huvudmannareformen 1978 var ansvaret för såväl kollektivtrafikförsörjningen som för regionplaneringen i Stockholms län placerat på Stockholms läns landsting. I både 1978 och 1997 års lag har riksdagen tilldelat ansvaret för Stockholms läns kollektivtrafikförsörjning till

landstinget. Trots att landstinget är trafikhuvudman i Stockholms län sköts uppgiften i praktiken av två helägda företag – AB Storstockholms Lokaltrafik för transporter på land och Waxholms Ångfartygs AB för kollektivtrafik på vatten.

Regeringen anser att dagens särlösning för Stockholms län, som innebär att det är fastställt i lag att landstinget ensamt är ansvarig för kollektivtrafikförsörjningen – och därför också är trafikhuvudman - bör ändras. Staten bör inte bestämma för kommunal sektors del just i detta län vem som ska bära ansvaret för kollektivtrafik. Även i Stockholms län är det att föredra att kommunerna och landstinget aktivt tar ställning till om kommunerna ska vara med och ta ansvar för kollektivtrafikförsörjningen eller om det ska fortsätta att vara ett ansvar enbart för landstinget.

*Stockholms läns landsting* menar att ett alternativ för Stockholms län är att landstinget, i enlighet med kommunallagens bestämmelser, samverkar med kommunerna inom länet i en gemensam nämnd inom landstinget. Regeringen anser att det möjligtvis kan vara ett bra alternativ, men att det bör vara landstinget och kommunerna själva som kommer fram till den lösning som passar bäst i detta län. Det faktum att landstinget äger kollektivtrafikanläggningar i länet av stora värden och betydelse kommer rimligen att påverka diskussionen av hur ansvar ska fördelas mellan kommuner och landsting. Vidare skulle en förändrad ansvarsfördelning i länet innebära att en skatteväxling mellan landsting och kommuner skulle behöva genomföras.

Därför har regeringen valt att föreslå att ifall inte annat överenskommes ansvarig för regional kollektivtrafik i Stockholms län även framöver ska vara Stockholms läns landsting. Men om kommunerna och landstinget är överens om det ska de ha möjlighet att, utan att hindras av lagstiftningen, låta ansvaret för regional kollektivtrafik i Stockholms län kunna bäras av kommunerna och landstinget gemensamt eller av kommunerna ensamma.

I sistnämnda fall får de själva ta ställning till om regional kollektivtrafikmyndighet ska organiseras i form av ett kommunalförbund eller gemensam nämnd.

Den särlösning som finns för Gotlands län behöver, enligt regeringens mening, finnas kvar eftersom det i detta län endast finns en kommun och inget landsting. Kommunalförbund kan därför aldrig komma i fråga i detta län.

#### *Regler om organisation, finansiering och samverkan m.m. behövs alltjämt*

I trafikhuvudmannalagen finns tvistlösningsregler som anger vad som ska gälla vid oenighet inom ett kommunalförbund i frågor om organisation, representation och finansiering m.m. Vidare finns bestämmelser om föreskriftsrätt för regeringen för det fall trafikhuvudmän i olika län inte kommer överens i vissa samverkansfrågor. Det finns även bestämmelser om samarbete mellan trafikhuvudmän och landsting eller kommuner i länet i fråga om bl.a. transporttjänster samt om trafikhuvudmännens ansvar för frågor om handikappanpassning och taxiförsörjning i länet.

Eftersom den regionala indelningen, liksom ansvarsfördelningen mellan län och kommun i fråga om transporttjänster, lämnas oförändrad, och då den regionala kollektivtrafikmyndigheten i likhet med trafikhuvudmännen som huvudregel ska organiseras som kommunalförbund i flertalet län, har dessa bestämmelser fortfarande en funktion att fylla. Bestämmelserna bör därför överföras till kollektivtrafiklagen. Bestämmelsen om den regionala kollektivtrafikmyndighetens ansvar att verka för kollektivtrafikens handikappanpassning behandlas särskilt i avsnitt 10.6.

*Konkurrensverket* har föreslagit att regleringen i 2 kap. 12 § andra stycket i förslaget till kollektivtrafiklag ska utgå eller omformuleras. Bestämmelsen tillåter att åtaganden om att hålla en god taxiservice åt allmänheten beaktas vid upphandling av taxitjänster. Bestämmelsens formulering innebär att vid upphandling av samhällsbetalda resor får sådana åtaganden beaktas som ett kriterium vid bedömningen av vilket anbud som ekonomiskt sett är mest fördelaktigt, för det fall att den upphandlande enheten väljer att använda denna grund för sin kontraktstildelning.

Regeringen instämmer i Konkurrensverkets bedömning att denna bestämmelse i ljuset av EU-domstolens senare praxis inte torde kunna upprätthållas. EU-domstolen har nämligen i bl.a. mål C-513/99 *Concordia Bus Finland* (REG 2002, s. I-7213) och mål C/448-01 understrukt att ett kriterium av det aktuella slaget, även om det inte behöver vara av rent ekonomisk art, måste ha ett samband med föremålet för kontraktet. Enligt regeringens mening torde det generellt sett inte finnas något samband mellan upphandling av taxitjänster och krav på att hålla en viss nivå på taxitjänster åt allmänheten som motiverar lagreglering. Bestämmelsen bör därför som Konkurrensverket föreslagit utgå.

Regeringen vill emellertid i sammanhanget erinra om att det är de upphandlande enheterna som bestämmer över omfattningen och sammansättningen av de upphandlingar som de genomför, inom de begränsningar som upphandlingsreglerna ställer upp. Den nu föreslagna regleringen medför ingen ändring i det avseendet.

## 9 Statliga uppgifter på kollektivtrafikområdet

### 9.1 Nuvarande ordning

Ansvar för kollektivtrafik är delat mellan staten å ena sidan och kommunerna och landstingen å andra sidan. Statens nuvarande uppgifter på kollektivtrafikområdet innefattar främst att:

- tillhandahålla övergripande transportinfrastruktur,
- följa kollektivtrafikens utveckling och främja utvecklingsarbete hos myndigheter, trafikhuvudmän och kollektivtrafikföretag som syftar till en bättre kollektivtrafikförsörjning för såväl allmän kollektivtrafik som färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts,

- arbeta för att kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning,
- hantera anslaget för trafikavtal som syftar till att skapa en bättre interregional tillgänglighet än vad som åstadkoms av kommersiellt lönsam kollektivtrafik,
- utveckla och samordna den interregionala kollektiva persontrafiken och särskilt kartlägga brister i denna trafik,
- arbeta med metoder för att utveckla samhällsplaneringen i syfte att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik,
- hantera statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafik-anläggningar,
- finansiera forskning om kollektivtrafik,
- reglera och utöva tillsyn vad gäller fordon, anläggningar etc. och
- producera statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor.

Dessa uppgifter är fram till 1 april 2010 fördelade mellan Banverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Vinnova, Vägverket, Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

## 9.2 Statens uppgifter samlas och preciseras

**Regeringens bedömning:** Statens uppgifter på kollektivtrafikområdet bör i möjligaste mån samlas på en enda myndighet. Den myndigheten ska vara Trafikverket.

Till de uppgifter som staten i dag har på kollektivtrafikens område bör fogas uppgiften att vid behov föreskriva om normer och standarder för samordnade informations- och betalsystem och eventuellt andra allmänna nationella bestämmelser.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. Utredningen föreslår till skillnad från regeringen att den nationella myndigheten ska vara Rikstrafiken, och att den ska ges ett ansvar för att underlätta prissamordning under övergångsperioden.

**Remissinstanserna:** *Sundsvalls kommun, Härnösands kommun, Handikappförbundens samarbetsorganisation och Synskadades Riksförbund* tillstyrker förslaget. Ett stort antal instanser avstyrker däremot förslaget och menar istället att Trafikverket eller Transportstyrelsen bör vara nationell kollektivtrafikansvarig myndighet. *SIKA* menar att uppgifter som rör utvärdering och uppföljning bör läggas på Trafikanalys och att uppgifter som rör samordning respektive normering eller standardisering bör läggas på Trafikverket eller Transportstyrelsen.

**Bedömningen i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Har inga invändningar mot bedömningen i utkast till lagrådsremiss.

**Skälen för regeringens bedömning:** Regeringen lämnar i andra delar av denna lagrådsremiss förslag som syftar till att kommuner och

landsting ska ges bättre möjligheter att ta sitt ansvar för kollektivtrafik. Det är viktigt att även statens arbete med kollektivtrafik stärks. En nödvändig åtgärd är, enligt regeringens mening, att minska sektoriseringen av statens uppgifter på kollektivtrafikområdet. I vissa fall har flera myndigheter haft likartade uppgifter vilket har skapat en otydlighet i fråga om roller och ansvar. Dessutom har myndigheterna i vissa fall inte förmått samordna sina insatser på ett effektivt sätt. Därför bör uppgifterna i möjligaste mån koncentreras till en enda myndighet. Det underlättas av den förändring av myndighetsstrukturen på transportområdet som regeringen genomfört de senaste åren. De nya trafikslagsövergripande myndigheterna passar kollektivtrafiken väl eftersom den till sin karaktär berör flera trafikslag. En resenär använder sig inte sällan av både av väg- och spårbundna transporter, och ibland även av sjötransporter eller flyg, under en och samma resa. Regeringen menar därför att det blir naturligt att ge det nya Trafikverket de uppgifter på kollektivtrafikområdet som inte naturligt faller på andra myndigheter. I fall där det är lika motiverat att ge en viss uppgift på kollektivtrafikområdet till Trafikverket som till någon annan myndighet avser regeringen att välja Trafikverket för att därmed koncentrera kompetensen och aktiviteterna i så hög utsträckning som möjligt.

Utredaren anser att Trafikverket inte bör få uppgiften att vara nationell kollektivtrafikansvarig myndighet eftersom han anser att det bör vara en från infrastrukturförvaltarna, tillsynsmyndigheterna och forskningsmyndigheterna fristående statlig myndighet som hanterar rådgivning, utvärdering och uppföljning av den nya kollektivtrafiklagens genomförande. Av den anledningen föreslår utredaren att statens uppgifter ska samlas på Rikstrafiken genom att myndigheten ska få överta uppgifter som legat främst på Banverket och Vägverket. Regeringen menar dock att det saknas starka skäl för att ha en särskild myndighet just för detta sakområde. Istället bör de trafikslagsövergripande myndigheterna som nu har bildats användas. Att lägga uppgiften på en särskild myndighet tror regeringen skulle riskera att marginalisera arbetet med kollektivtrafik.

Banverket och Vägverket har en lång tradition av att arbeta med kollektivtrafik ur olika perspektiv och den kompetensen kommer att föras in i den nya organisationen. Trafikverket kommer att ha djup kunskap om samhällsplanering och infrastrukturplanering, vilket passar utmärkt att ha i samma organisation som kollektivtrafikfrågor. I planering av infrastruktur krävs det god kunskap om hur kollektivtrafiken fungerar för att kunna skapa en infrastruktur som ger goda förutsättningar för kollektivtrafiken att effektivt bidra till transportpolitisk måluppfyllelse. Med sin storlek och regionala närvaro i alla delar av landet kommer Trafikverket att få tyngd, genomslag och gehör även i andra frågor än infrastrukturfrågor gentemot de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och kollektivtrafikföretag. Den regionala närvaron ger förutsättningar för ett effektivt förankringsarbete och spridande av kunskap. I Vägverket har, som ett exempel, personer runt om i landet arbetat med att främja kvaliteten i färdtjänsten. Genom tydliga uppdrag och utvecklad styrning av Trafikverket kan rätt prioritering av kollektivtrafikfrågorna säkerställas och åtgärder få mätbara resultat.

Transportstyrelsen har viktiga uppgifter för viss normering och tillsyn för att det ska finnas en bra kollektivtrafik. Vidare har Trafikanalys en

viktig uppgift att sammanställa statistik om kollektivtrafik och samhällsbetalda resor samt att följa upp och utvärdera hur väl styrmedlen är utformade på kollektivtrafikområdet för att nå de transportpolitiska målen. En viktig sådan uppgift blir att granska hur väl arbetet med att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning utförs. Vinnova och Sjöfartsverket kommer att ha kvar samma uppgifter som idag.

Regeringen avser att återkomma med precisering av hur uppgifterna på kollektivtrafikområdet ska fördelas mellan berörda myndigheter. Det är viktigt att ansvarsfördelningen mellan myndigheterna blir tydlig.

Om kollektivtrafiken ska bli ett alternativ för fler människor behövs tillräcklig kunskap hos staten om hur den effekten kan uppnås. Det gäller t.ex. arbetet med att främja ökad kvalitet i färdtjänsten, beslut om infrastrukturinvesteringar och riksdagens och regeringens beslut om lagar och förordningar. Regeringen menar att den samlade kompetensen om kollektivtrafik är relativt god, men den ökande betydelsen av väl fungerande kollektivtrafik gör att det finns skäl att förbättra den ytterligare. Staten har redan uppgiften att följa kollektivtrafikens utveckling och särskilt kartlägga brister i den interregionala kollektiva persontrafiken samt att verka för att kollektivtrafikens konkurrenskraft stärks. För att stärka kollektivtrafiken som transportsystem anser regeringen att vissa ytterligare uppgifter ska åvila staten. Trafikverkets uppgift att ge råd och stöd avseende trafikförsörjningsprogram är betydelsefullt för att få kunskap om hur kollektivtrafikmarknaden fungerar och hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna tar sitt ansvar. Det är viktigt för att möjliggöra analys av transportpolitisk måluppfyllelse och för att det ska finnas bra beslutsunderlag på kollektivtrafikområdet, t.ex. vid förslag om lagändring eller om hur statens arbete kan förbättras.

I avsnitt 6.2 motiverar regeringen att långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram ska tas fram av alla regionala kollektivtrafikmyndigheter. Tilltagande regional samverkan och regionförstoring kräver en utvecklad övergripande planering. Programmen måste därför växa fram ur regionernas egna specifika behov och förutsättningar. För att programmen ska vara jämförbara, för att underlätta samverkan över länsgränserna och för att programmen ska få sin avsedda funktion i alla regioner bör de till form och huvudsakligt innehåll se likartade ut i hela landet. Den myndighet regeringen utser bör därför ha i uppdrag att bidra med råd och stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna angående utformningen av programmen.

I avsnitt 10.4 Gemensamma informations- och betalssystem föreslår regeringen att den som utför eller organiserar kollektivtrafik ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikinformation. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information. Regeringen eller nämnda myndighet får också meddela föreskrifter om anslutning till ett samordnat betalssystem samt om normer och standarder för ett sådant system.



**Regeringens bedömning:** Rikstrafikens verksamheter bör i sin helhet föras över till Trafikverket. Myndigheten bör därefter avvecklas.

**Utredningens förslag:** Trafikverksutredningens förslag överensstämmer med regeringens bedömning. Utredningen om en ny kollektivtrafiklags förslag överensstämmer inte med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Se avsnitt 9.2 för synpunkter på *Utredningen om en ny kollektivtrafiklags* förslag. *Rikstrafiken* har yttrat sig över *Trafikverksutredningens* förslag och stöder därvid tanken på ett sammanslaget Trafikverk, men delar inte utredarens bedömning att Rikstrafikens samordningsuppgifter för kollektivtrafiken bör samlas på Trafikverket. De anser däremot att ansvaret för kollektivtrafiken är splittrat, att det bör preciseras och ansvaret samlas hos en myndighet. Rikstrafiken instämmer i att det regionala ansvaret för interregional kollektivtrafik bör förstärkas. Den föreslagna utredningen bör förutsättningslöst pröva behovet av statligt köpt trafik och hur statlig kompensation för kollektivtrafik till regionerna ska hanteras. Tills detta har utretts, beretts och beslutats bör Rikstrafikens verksamhet fortsätta i nuvarande form.

*Tillväxtverket* är tveksamt till att Rikstrafiken får en mer undanskymd roll eftersom interregional persontrafik även är en viktig nationell fråga. Tillväxtverket anser att genom Rikstrafiken har ett enhetligt och systematiskt grepp kunnat tas på dessa frågor.

**Bedömning i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Har inga invändningar mot bedömningen i utkast till lagrådsremiss.

**Skälen för regeringens bedömning:** Vid bildandet av Rikstrafiken 1999 fick myndigheten två verksamhetsgrenar. Dels gavs myndigheten i uppdrag att verka för utveckling och samordning av den interregionala kollektiva persontrafiken, dels skulle myndigheten svara för statens upphandling av transportpolitisk motiverad interregional kollektiv persontrafik som inte upprätthålls i trafikhuvudmännens regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Motivet för bildandet var att få en myndighet som hade ett trafikslagsövergripande perspektiv i sitt arbete (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). Myndigheten skulle verka för ett samverkande kollektivtrafiksystem som bidrar till transportpolitisk måluppfyllelse. Till verksamhetsgrenen för upphandling överfördes medel från de myndigheter som tidigare haft uppgiften att finansiera olönsam interregional trafik. Det gällde främst Delegationen för köp av viss kollektivtrafik och Sjöfartsverket. Övriga uppgifter på kollektivtrafikområdet som låg på andra myndigheter, bl.a. Banverket och Vägverket, fördes dock inte över till Rikstrafiken.

Rikstrafiken har, speciellt under åren 1999–2004, utfört en mängd aktiviteter inom verksamhetsgrenen utveckling och samordning av kollektivtrafiken. Myndigheten genomförde bristanalyser och lämnade ett antal förslag till hur kollektivtrafiken skulle kunna utvecklas. Bland förslagen fanns att införa ett gemensamt telefonnummer för kollektiv-

trafik i landet och att främja samordning av gemensamma system för betalning, bokning och information. Rikstrafiken bistod också i arbetet med utredningen Kollektivtrafik med människan i centrum (SOU 2003:67) åren 2001–2003. Därutöver bedrevs under en period viss samordning av trafikverkens insatser för att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade. Sedan flera år tillbaka har Rikstrafiken emellertid inte ägnat sig alls åt samordningsuppgifter av nämnda slag. Det beror framförallt på en medveten prioritering av avtalsverksamheten, men också på att den typ av samordning som skett inte är särskilt efterfrågad av aktörer i branschen.

Inom verksamhetsgrenen Upphandling av interregional kollektiv persontrafik, sedermera namnändrat till Trafikavtal, har Rikstrafiken genomfört åtgärder för att systematisera prioriteringar av anslaget för trafikavtal samt effektivisera hanteringen av avtalen.

Regeringen menar att Rikstrafikens verksamheter i sin helhet bör föras över till Trafikverket. Rikstrafiken kan därefter avvecklas. Ett huvudskäl till att skapa en ny myndighet i form av Rikstrafiken var att det behövdes en trafikslagsövergripande myndighet för kollektivtrafik. Genom bildandet av Trafikverket finns inte detta skäl kvar eftersom Trafikverket kommer att ha verksamhet som omfattar alla fyra trafikslag. De verksamheter som nu ligger på Rikstrafiken, Vägverket och Banverket avseende kollektivtrafik kommer att kunna sammanfogas och utgöra en viktig kärnuppgift för Trafikverket. Det är i linje med regeringens avsikt att i första hand tilldela uppgifterna på kollektivtrafikområdet till Trafikverket. Om Rikstrafikens kunskap om interregional kollektivtrafik integreras i Trafikverket stärks detta ytterligare. Detta ger förutsättningar för samordningsvinster i utförandet av de verksamheter som nu åligger Rikstrafiken.

Rikstrafiken har haft en styrelse med fullt ansvar som fattat beslut främst om hur anslaget för trafikavtal ska användas. Regeringen menar att det har varit en bra ordning att ha en särskild styrelse för denna verksamhet under den tid då verksamheten byggdes upp och systematiserades. I den situation som i dag gäller anser regeringen inte att det längre behövs en särskild styrelse för denna verksamhet, utan det bör kunna skötas på vanligt sätt inom Trafikverket.

## 10 Krav på den som utför eller organiserar kollektivtrafik

### 10.1 Nuvarande ordning

För att kunna bedriva allmän kollektivtrafik med buss krävs för kommersiella aktörer enligt yrkestrafiklagen (1998:490) ett särskilt tillstånd till linjetrafik. Trafiktillstånd får endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Tillstånd till linjetrafik får endast ges om den avsedda trafiken inte i betydande mån skulle komma att skada förut-

sättningarna för den trafik som bedrivs av trafikhuvudmannen i länet (den s.k. skadlighetsprövningen). En trafikhuvudman får utan särskilt tillstånd driva linjetrafik inom länet. Om trafikhuvudmannen anlitar någon annan för att utföra trafiken ska denne ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

För att utföra järnvägstrafik krävs enligt järnvägslagen (2004:519) tillstånd i form av licens och säkerhetsintyg. Licens ska beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomisk förmåga och gott anseende anses vara lämplig att utföra verksamheten samt genom försäkring eller annat likvärdigt arrangemang täcker den skadeståndsskyldighet som kan uppkomma till följd av järnvägstrafik. Säkerhetsintyg ska ges under vissa förutsättningar som anges i lagen. Den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikinformation. Vidare ska de uppgifter som behövs för att följa och utvärdera marknaden för persontrafik lämnas till den myndighet som regeringen bestämmer. Den ensamrätt som SJ AB enligt järnvägsförordningen (2004:526) haft till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffas enligt tidigare beslut stegvis för att helt upphöra den 1 oktober 2010. En trafikhuvudman har enligt förordningen rätt att inom länet utföra och organisera lokal och regional persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten.

Spåranläggningar eller spårtrafik får enligt lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg drivas endast av den som har tillstånd till verksamheten. Tillstånd får beviljas den som med hänsyn till yrkeskunnande, laglydnad samt ekonomiska och andra förhållanden kan anses uppfylla de krav som ställs upp avseende säkerhet m.m..

Marknadstillträdet inom sjöfarten regleras 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). Rederier vars fartyg är registrerade i en medlemsstat kan i princip fritt tillhandahålla sjötransporttjänster för passagerare inom gemenskapen, förutsatt att fartygen uppfyller de villkor som gäller i den medlemsstat där de är registrerade. Behöriga myndigheter får ingå avtal om allmän trafik med rederier som utför regelbundna transporttjänster till, från och mellan öar. Fartygssäkerhetslagen (2003:364) föreskriver allmänna krav på fartyg och deras bemanning samt på rederiverksamhet. Passagerarfartyg ska inneha ett flertal olika certifikat, däribland ett passagerarfartygscertifikat som visar att fartyget befunnits lämpligt att transportera passagerare, för att få användas i trafik.

I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik föreskrivs att den som utövar kollektivtrafik ska se till att trafiken anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder. De färdmedel som används ska så långt det är möjligt vara lämpade för resenärer med funktionshinder. I förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik bemyndigas Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen att inom sina respektive områden meddela föreskrifter om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.

Lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. föreskriver att den som utför eller organiserar transporter av passagerare i linjetrafik ska ge tydlig och tillförlitlig information om sina transporttjänster och om sitt ersättningsystem.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer<sup>10</sup> trädde i kraft den 3 december 2009. Förordningen innehåller bl.a. bestämmelser om järnvägsföretags ansvar vid dödsfall och skador på passagerare, om ansvar vid förseningar, uteblivna anslutningar och inställda avgångar samt om rättigheter för resenärer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet.

## 10.2 Tydliga spelregler för marknadstillträde

Den modell för kollektivtrafiken som behandlas i denna lagrådsremiss bygger på öppet tillträde för kollektivtrafikföretag till alla geografiska marknader. En viktig förutsättning för detta är att tydliga spelregler för när och hur marknaden regleras läggs fast.

Regeringen bedömer att vissa krav på kollektivtrafikföretag, i syfte att säkerställa rättvisa och icke-diskriminerande villkor, bör läggas fast i den nya kollektivtrafiklagen och vara lika i hela landet. Det gäller t.ex. krav på anmälningsplikt för kommersiell trafik och skyldighet att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Dessa krav gäller för all kollektivtrafik på väg, järnväg och andra spåranläggningar, dvs. såväl regional som interregional trafik.

## 10.3 Anmälan av kommersiell trafik

**Regeringens förslag:** Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Detsamma gäller när ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med sådan trafik. Om anmälan berör trafik i fler än ett län ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om anmälningskyldigheten.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Enligt utredningens förslag ska dock anmälan jämföras med ett bindande avtal mellan kollektivtrafikföretaget och kollektivtrafikmyndigheten.

**Remissinstanserna:** Endast ett fåtal remissinstanser kommenterar utredningens förslag i denna del. Vissa remissinstanser menar att krav på att anmälan ska vara bindande samtidigt som anmälaren ska lämnas ovetande om andra företags anmälningar riskerar att minska kvalitet och stabilitet. *Svensk kollektivtrafik*, *Västtrafik AB* och *Waxholms Ångfartygs AB* befärad att, med för korta in- och utträdestider, en ryckighet riskerar att uppkomma i det framtida kommersiella utbudet.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

<sup>10</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 14 (Celex 32007R1371).

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget. Några, däribland *Banverket*, *Svensk Kollektivtrafik*, *Sveriges Kommuner och Landsting*, *Svenska Bussbranschens Riksförbund*, *Stockholms läns landsting* och *Länstrafiken i Jämtland AB*, påpekar att de närmare bestämmelserna angående anmälningsskyldigheten behöver göras tydligare. *Svensk Kollektivtrafik* menar att tillkommande anmäld kommersiell trafik åtminstone bör omfatta en tidtabellsperiod för att säkerställa stabilitet och enkelhet för resenären.

**Skälen för regeringens förslag:** För att berörda myndigheter ska ha möjlighet att följa och utöva tillsyn även över kommersiell trafik bör föreskrivas en skyldighet för kollektivtrafikföretag att anmäla sin kommersiella trafik. Ett kollektivtrafikföretag kan när som helst under året till den regionala kollektivtrafikmyndigheten anmäla att det avser att kommersiellt trafikera en linje eller att upphöra med trafiken. Den myndighet som får anmälan har skyldighet att vidarebefordra den till eventuella övriga berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreskriver inom vilken tid före trafikstart respektive före upphörande av trafik som anmälan ska inges för att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska kunna genomföra administrativa åtgärder och för att anpassa informationssystemet till den nya linjen. I dessa föreskrifter, som bör vara klara i god tid före lagens ikraftträdande, kommer de närmare bestämmelserna angående anmälningsskyldigheten att framgå.

Regeringen vill poängtera att det är viktigt att föreskrifterna inte blir onödigt detaljerade och att anmälningsskyldigheten inte innebär en börda för kollektivtrafikföretagen. En anmälan ska därför kunna vara enkel till formen. Anmälan ska inte jämföras med ett tillstånd och det ställs därför heller inte några krav på att berörda myndigheter ska pröva eller acceptera anmälan innan trafiken får starta. In- och utträde på marknaden behöver vara enkelt för att skapa bra dynamik och flexibilitet. Därför bör anmälningstiderna inte vara längre än nödvändigt.

#### 10.4 Gemensamma informations- och betalssystem

**Regeringens förslag:** Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna information. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om krav på ett samordnat betalningssystem. Motsvarande bestämmelse i järnvägslagen (2004:519) om skyldigheten att lämna information om trafikutbud för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg upphävs.

**Regeringens bedömning:** I första hand är det kollektivtrafikbranschens ansvar att utveckla gemensamma standarder för betalningssystem. Den myndighet regeringen bestämmer bör ha i uppdrag att noga följa utvecklingen inom området och vid behov vidta åtgärder.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Utredningen föreslår även ett gemensamt system för bokning av resor.

**Remissinstanserna:** Ett flertal remissinstanser är positiva och tillstyrker förslaget. *Sveriges Kommuner och Landsting, Region Dalarna, Skåne Nordväst, Norrbottens läns landsting, Västernorrlands Läns Trafik AB, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenskt Näringsliv, Handisam, Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket, Nyköpings kommun, Storumans kommun, Linköpings kommun, Umeå kommun, Västerviks kommun, Köping kommun, Svalövs kommun* och *Åstorps kommun* tillstyrker förslaget om att staten sätter standarder för informations-, boknings- och biljettsystem för de olika trafikutförarna. *SJ AB* och *Landstinget i Värmland* avstyrker förslaget. *Svensk Kollektivtrafik, Samtrafiken AB, Upplandstrafiken AB* och *Tågkompaniet* anser att utvecklingen av betalsystem och biljettsystem redan pågår inom Resekortet i Sverige AB och Samtrafiken. *Svensk Kollektivtrafik* menar att det i grunden är branschens ansvar att vidareutveckla dessa system och en samordnad standard. *Samtrafiken AB* påpekar också att den största delen av kollektivtrafiken inte är bokningsbar. Det är därför onödigt och orealistiskt att ha ett gemensamt system för bokning.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget. Flera remissinstanser, däribland *Banverket* och *Sveriges Kommuner och Landsting*, betonar att det är viktigt att gemensamma informations- och betalsystem är öppna och tillgängliga för alla kollektivtrafikföretag på ett konkurrensneutralt sätt. *Rikstrafiken, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund* och *Länstrafiken i Jämtland AB* anser att en statlig myndighet snarast bör lägga fast standard för ett gemensamt betalsystem. *Myndigheten för handikappolitisk samordning* menar att information måste lämnas på ett sådant sätt att den enskilde resenären själv kan avgöra om hela resan inklusive terminaler för på- och avstigning är tillgänglig.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Med kollektivtrafikbranschens ambitioner om ett fördubblat kollektivt resande måste informationen om kollektivtrafikens utbud vara tillförlitlig och lättillgänglig för resenären. I ett system med ett öppnare marknadstillträde ställs krav på kollektivtrafikföretagen att delta i ett samordnat informationssystem. Detta krävs för att resenären på ett enkelt sätt ska kunna få samlad information om all kollektivtrafik i länet och kunna planera sin resa. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer avses i föreskrifter närmare få ange vilken information kollektivtrafikföretagen ska vara skyldiga att lämna. De delar av informationssystemet som inte är lämpliga att reglera på nationell nivå får de regionala kollektivtrafikmyndigheterna själva besluta om.

Motsvarande skyldighet att lämna information om trafikutbud gäller redan i dag enligt järnvägslagen (2004:519) för företag som utför eller organiserar persontrafik på järnväg. Den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen innebär att denna skyldighet utvidgas till att omfatta all kollektivtrafik. Detta är nödvändigt för att resenären enkelt ska kunna planera sin resa även om den omfattar mer än ett transportslag och

oavsett om den är regional eller interregional. Det är i linje med regeringens strävan att etablera ett hela-resan-perspektiv i synen på resenärers utnyttjande av transportsystemet. Eftersom den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen omfattar all kollektivtrafik, inklusive persontrafik på järnväg (exklusive chartertrafik), kan särregleringen i järnvägslagen upphävas.

Ur ett resenärsperspektiv är det viktigt att kollektivtrafiksystemet är enkelt och överblickbart. Förutom ett samordnat informationssystem är det nödvändigt med en nationell standard för betalsystem inom kollektivtrafiken. En resenär bör kunna använda samma betalningsmedel oavsett var i landet och med vem man åker. Regeringen delar *Svensk Kollektivtrafiks* uppfattning att det i första hand är branschens ansvar att utveckla system som tillgodoser detta, men understryker att samarbetet inte får begränsa konkurrensen mer än nödvändigt. Detta kan t.ex. ske genom att betalningssystemen för resor med kollektivtrafiken blir en integrerad del av system för betalningar som redan finns och kommer att finnas på marknaden. Frågan är emellertid så komplex att det inte kan utslutas att det även krävs statliga initiativ för att hitta en lösning. Den myndighet regeringen bestämmer bör ha i uppdrag att noga följa utvecklingen inom området och vid behov vidta åtgärder. I händelse av att ett samordnat betalsystem inte uppkommer på annat sätt ska myndigheten kunna utreda och därefter utfärda föreskrifter om anslutning till ett samordnat betalsystem samt om normer och standarder för ett sådant system. I den nya kollektivtrafiklagen bör därför en sådan föreskriftsrätt skrivas in för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

Utredningen föreslår även ett gemensamt system för bokning av resor. Som *Samtrafiken AB* påpekar är dock de flesta resor i lokal och regional kollektivtrafik inte bokningsbara. Regeringen finner därför inte skäl att reglera bokning av lokal och regional kollektivtrafik i detta sammanhang.

För järnvägstrafikens del trädde den 3 december 2009 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer i kraft. Förordningen innehåller bl.a. krav på att järnvägsföretag ska använda ett datoriserat informations- och bokningssystem för järnvägstrafik (CIRSRT). De tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) som ska gälla för detta system håller på att utvecklas av den Europeiska järnvägsbyrån.

## 10.5 Uppföljning och utvärdering

<p><b>Regeringens förslag:</b> 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. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna uppgifter. Motsvarande bestämmelse i järnvägslagen (2004:519) om skyldigheten att lämna uppgifter för den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg upphävs.</p>
--

**Järnvägsutredningen 2** föreslår en modell för hur uppföljning och utvärdering av persontrafikmarknaden på järnväg bör göras med fokus på effekter för resenärerna, för marknaden och för samhället. Utredningen föreslår att Transportstyrelsen ansvarar för en sammanhållande funktion för utvärdering och uppföljning och att berörda myndigheter och järnvägsföretag är skyldiga att leverera in uppgifter i den utsträckning det är nödvändigt. I möjligaste mån ska befintlig data och existerande rutiner utnyttjas.

**Utredningen om en ny kollektivtrafiklag** föreslår att en nationell myndighet ska ges i uppdrag att följa tillämpningen av den nya kollektivtrafiklagen, men föreslår inte någon skyldighet för att kollektivtrafikföretag att lämna uppgifter för detta ändamål.

**Remissinstanserna:** *Statskontoret, Banverket, Glesbygdsverket* och *Tågkompaniet* tillstyrker Järnvägsutredningen 2:s förslag till uppföljningssystem. *Glesbygdsverket* ser gärna en analys av den regionala fördelningen och den fördelningspolitiska fördelningen. Även *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker förslaget, men anser att uppföljnings- och utvärderingsuppgifterna bör ligga på en annan myndighet än Transportstyrelsen. *Tågoperatörerna* menar att inte bara utvärderingen är viktig, utan att det även är viktigt att det finns beredskap för att genomföra nödvändiga modifieringar i regelverket.

*Svensk Kollektivtrafik* anser att Utredningen om en ny kollektivtrafiklags förslag går för långt när det gäller utvärdering m.m. Branschen kommer att göra en del av detta. *SIKA* saknar i utredningen en diskussion om hur förslagen påverkar möjligheterna till insamling av kollektivtrafikstatistik med hög kvalitet. *Region Dalarna* anser att operatörerna måste lämna resandestatistik till myndigheterna. *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker utredningens förslag och menar att omregleringen förutsätter en nationell myndighet för utvärdering och uppföljning i nära samverkan med Konkurrensverket, så att negativa och oförutsedda konsekvenser av regelreformen snabbt kan åtgärdas. *Sveriges Kommuner och Landsting* anser att noggranna utvärderingsmekanismer måste vara på plats tidigt i processen.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget. Många betonar vikten av att omregleringen noggrant följs upp och utvärderas, inte minst för att skapa underlag för fortsatta åtgärder inom kollektivtrafikområdet.

**Skälen för regeringens förslag:** Det nya regelverket för kollektivtrafikmarknaden kommer att leda till förändringar. Effekterna måste självklart följas upp och utvärderas, bl.a. med avseende på transportpolitisk måluppfyllelse. Det är en nödvändig grund för kommande reformer. Det är naturligtvis också viktigt att det nya regelverket inte försämrar möjligheterna för transportsystemet att bidra till att uppfylla vare sig klimatmålet eller de övriga miljö kvalitetsmålen. För att nå de klimat- och miljöpolitiska målen krävs en betydande ansträngning inom transportsektorn och det är viktigt att alla aktörer bidrar, även de offentliga och kommersiella kollektivtrafikföretagen. Vidare måste de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i sitt arbete med att långsiktigt planera för kollektivtrafiken kunna följa upp och utvärdera förändringar i



trafiken över tiden. För att kunna utföra detta uppdrag behöver de få tillgång till viss information från dem som utför eller organiserar kollektivtrafiken. En skyldighet bör därför införas för dessa aktörer att lämna de uppgifter som krävs för utvärderingen. Vidare behöver ett bemyndigande införas för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om skyldigheten att lämna uppgifter. Den myndighet regeringen utser bör ges i uppdrag att följa utvecklingen på kollektivtrafikmarknaden och meddela de föreskrifter som behövs avseende skyldigheten att lämna uppgifter.

Motsvarande skyldighet att lämna uppgifter gäller redan i dag enligt järnvägslagen (2004:519) för företag som utför eller organiserar persontrafik på järnväg. Den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen innebär att denna skyldighet utvidgas till att omfatta all kollektivtrafik. Detta är nödvändigt för att följa upp utveckling och transportpolitisk måluppfyllelse inom hela kollektivtrafikområdet och är i linje med regeringens strävan att etablera ett trafikslagsövergripande perspektiv i arbetet med transportpolitikens olika delar. Eftersom den nya bestämmelsen i kollektivtrafiklagen omfattar all kollektivtrafik, inklusive persontrafik på järnväg (exklusive chartertrafik), kan särregleringen i järnvägslagen upphävas.

Regeringen vill poängtera att kraven på uppgiftslämnande inte ska sträcka sig utöver det som är nödvändigt med hänsyn till uppföljnings- och utvärderingssyftet. 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.

## 10.6 Ett kollektivtrafiksystem för alla

**Regeringens förslag:** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.

**Regeringens bedömning:** Kollektivtrafiksystemet bör vara användbart för alla resenärsgupper, exempelvis personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och ungdomar. Regeringen avser att återkomma till frågan om rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens förslag. Den kollektivtrafikansvariga myndigheten föreslås få ett övergripande ansvar för se till att kollektivtrafiken inom länet tillgänglighetsanpassas. I trafikförsörjningsprogrammet ska myndigheten definiera vilka bytespunkter som ska vara tillgängliga för alla resenärer samt vilka krav på tillgänglighetsanpassning som ska gälla för kollektivtrafikutövare.

**Remissinstanserna:** *Handikappförbundens samarbetsorgan* anser att den lokala myndigheten ska ges ansvaret för att kollektivtrafiken tillgänglighetsanpassas men också rätt att utfärda påföljder. Vidare behövs en starkare nationell styrning där enhetliga normer får ett avgörande genomslag. *Synskadades Riksförbund* påpekar att den

nationella myndigheten måste kunna utfärda föreskrifter kring fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar inom kollektivtrafiken. *Resenärsforum* anser att stationsvärdar krävs som ska kunna bistå med ledsagning, sköta hissar, vara vägvisare m.m. Vidare krävs att varje station har en gemensam huvudman.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanser har inga invändningar mot förslaget i utkastet till lagrådsremiss. *Myndigheten för handikappolitisk samordning* anser att orden ”verka för” är alltför svaga i förhållande till behovet av att nå tillgänglighet tillräckligt snabbt och i förhållande till att det är en mänsklig rättighet att få tillgång till transporter på lika villkor som andra. *Handikappförbundens samverkansorgan* betonar att även de färdmedel som används ska vara tillgängliga och användbara.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Kollektivtrafiksystemet ska vara användbart för alla resenärsgupper, exempelvis personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och ungdomar. Bristande tillgänglighet är ett hinder för människor med funktionsnedsättning mot att kunna delta i samhället som andra medborgare. Att motverka detta blir allt viktigare till följd av att vi får en allt äldre befolkning.

Behovet av åtgärder för att göra kollektivtrafiken användbar för personer med funktionsnedsättning är i grunden en demokratifråga, det vill säga att det handlar om att skapa möjligheter för alla personer att på lika villkor kunna arbeta, studera och delta i olika aktiviteter i samhället. Transporter är ofta en viktig men även begränsande faktor. För personer med funktionsnedsättning är det särskilt viktigt att hela reskedjan fungerar. Ett hinder i någon av delarna information, bemötande, fordon eller infrastruktur kan göra resan problemfylld eller omöjlig att genomföra. En helhetssyn måste därför prägla anpassningen av kollektivtrafiksystemets olika delar. Så gott som alla åtgärder som vidtas för att öka tillgängligheten är också av värde även för personer som inte har någon funktionsnedsättning. Åtgärderna bidrar därmed till att öka kollektivtrafikens attraktionskraft totalt sett.

Såväl den linjelagda kollektivtrafiken som färdtjänst finansieras till stor del med offentliga medel. Samhällets kostnader för färdtjänst är dock väsentligt större varför en mer tillgänglig och användbar kollektivtrafik som i större utsträckning kan nyttjas av personer med funktionsnedsättning är viktig att åstadkomma. Med fortsatta åtgärder i kollektivtrafiksystemet väntas att resandet med färdtjänst minskar och att det blir vanligare att resor sker genom en kombination av färdtjänst och linjelagd trafik.

Sverige har ratificerat FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning, vilken är en av de centrala konventionerna om mänskliga rättigheter. Konventionens syfte är att undanröja hinder för personer med funktionsnedsättning att ta del av sina mänskliga rättigheter och innehåller också nödvändiga åtgärder som måste till för att uppnå detta. Även EU-rätten ställer krav på bl.a. transportörer och stationsförvaltare vad gäller rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Sådana krav finns i bl.a. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättig-

heter och skyldigheter för tågresenärer. Kommissionen har också lagt fram förslag till en EU-förordning om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar samt en EU-förordning om passagerares rättigheter vid busstransport, vilka innehåller bl.a. bestämmelser om rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Dessa förslag förhandlas för närvarande inom EU.

I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik ges regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer rätt att föreskriva om åtgärder avseende handikappanpassning av kollektivtrafik. Förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik ger Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen rätt att, inom sina respektive områden, meddela föreskrifter om färdmedlens och terminalernas konstruktion, utrustning och drift.

I den nya kollektivtrafiklagen ges den regionala kollektivtrafikansvariga myndigheten ett övergripande ansvar att verka för att kollektivtrafiken i länet anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärgrupper. I trafikförsörjningsprogrammet ska redovisas tidsatta mål och åtgärder för hur anpassning av kollektivtrafiken ska ske med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning. Vidare ska myndigheten definiera vilka bytespunkter och linjer i ett prioriterat nät som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Utredningen om en ny kollektivtrafiklag har i sitt slutbetänkande Lag om resenärers rättigheter i lokal och regional kollektivtrafik (SOU 2009:81), vilket överlämnades i oktober 2009, lämnat förslag till hur resenär rättigheter i kollektivtrafiken kan stärkas i den svenska lagstiftningen. Utredaren föreslår bl.a. att det lagstiftas om vissa särskilda rättigheter för personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det handlar om rätten att resa, samt om rätt till assistans, ledsagning och information. Regeringen kommer i beredningen av förslagen från betänkandet att återkomma till frågan om rättigheter för passagerare med funktionsnedsättning.

#### 10.7 Krav som ställs i annan lagstiftning, av väghållare eller i avtal

**Regeringens bedömning:** De grundläggande verksamhetstillstånd som krävs för att få bedriva persontrafik med respektive trafikslag regleras i annan lagstiftning och ändras inte i och med den nya kollektivtrafiklagen. Vissa typer av allmänna krav som ställs på transportörer och fordon, t.ex. av väghållare, är inte lämpliga att reglera i den nya kollektivtrafiklagen.

**Utredningens förslag:** Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. Utredningen föreslår bl.a. att kollektivtrafikföretag endast ska få stanna vid särskilt anordnade hållplatser och att lokala kollektivtrafikansvariga myndigheter ska få ställa vissa miljökrav på kollektivtrafikföretag. Utredningen föreslår vidare att krav på att buss- och taxi-företag måste ha ett säkerhetsstyrningssystem införs som ett villkor för att få trafik tillstånd.

**Remissinstanserna:** Endast ett fåtal remissinstanser har yttrat sig i denna del. *Banverket*, *Vägverket* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund* tillstyrker förslaget om säkerhetsstyrningssystem. *Transportstyrelsen* avstyrker förslaget att införa krav på säkerhetsstyrningssystem enligt utredningens utformning. Såsom förslaget till krav formuleras av utredningen kan det ifrågasättas om det är förenligt med etableringsfriheten i EG-fördraget. Betänkandets förslag innebär vidare att samtliga befintliga trafiktillstånd måste omprövas, vilket innebär en stor administrativ börda för prövningsmyndigheten. Ett införande av ett säkerhetsstyrningssystem måste även bedömas i förhållande till det arbete med regelförenkling som fortlöpande utgör en del av dagens författningsarbete.

**Förslaget i utkastet till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Remissinstanserna har i huvudsak inga invändningar mot förslaget i utkastet till lagrådsremiss. *Naturvårdsverket* anser att man lokalt bör kunna specificera krav på t.ex. bättre miljöteknik i bussarna.

**Skälen för regeringens bedömning:** För att minska inträdeshindren på marknaden ska det inte ställas fler krav på kollektivtrafikföretag än vad som är nödvändigt. De krav som regeringen bedömer vara nödvändiga för att skapa en fungerande öppen marknad för lokal och regional kollektivtrafik har behandlats tidigare i detta kapitel. För den del av kollektivtrafiken som bedrivs kommersiellt bör inte ytterligare krav regleras i den nya kollektivtrafiklagen eller kunna uppställas av de regionala kollektivtrafikansvariga myndigheterna. Utredningens förslag om ytterligare krav på miljö och säkerhetssystem anser regeringen inte vara nödvändiga. Regeringen finner det inte rimligt att högre miljökrav ska gälla för fordon som används till lokal och regional kollektivtrafik än för fordon som används för andra ändamål. Ingenting talar för att miljöstandarderna för den kommersiella trafiken skulle bli lägre än den upphandlade. Inte heller erfarenheterna från den i dag avreglerade långväga expressbusstrafiken tyder på att så skulle vara fallet. Regeringen utgår från att såväl de offentliga som de kommersiella kollektivtrafikföretagen tar sin del av ansvaret för att uppnå de klimat- och miljöpolitiska målen. Effekterna av det nya regelverket kommer dessutom att följas upp och utvärderas avseende bl.a. miljö- och klimatpåverkan i enlighet med de transportpolitiska målen, se avsnitt 10.5.

#### *Krav på kollektivtrafikföretag i annan lagstiftning*

I avsnitt 10.1 ovan redogörs för några av de grundläggande verksamhetstillstånd som krävs för att få bedriva persontrafik med respektive trafikslag. Dessa grundläggande krav regleras i annan lagstiftning och ändras inte i och med den nya kollektivtrafiklagen. Undantaget gäller ändringen av kraven enligt yrkestrafiklagen för att få tillstånd till linjetrafik för kollektivtrafik med buss. Regeringens förslag till omreglering av kollektivtrafikmarknaden innebär, som redogjorts för i avsnitt 5.3 ovan, att den s.k. skadlighetsprövningen tas bort. Även fortsättningsvis krävs dock linjetrafiktillstånd.

Yrkestrafiklagen är som helhet för närvarande föremål för översyn. En promemoria håller på att utarbetas inom Näringsdepartementet med förslag till de lag- och förordningsändringar som krävs med anledning av antagandet av de tre EG-förordningarna i det s.k. vägtransportpaketet, dvs. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG<sup>11</sup>, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (omarbetning)<sup>12</sup> och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss och om ändring av förordning (EG) nr 561/2006 (omarbetning)<sup>13</sup>. De förslag som avses lämnas ska syfta till att om möjligt förenkla eller förtydliga yrkestrafiklagstiftningen. Regeringen avser att återkomma i denna fråga i samband med beredningen av förslagen i promemorian.

#### *Krav som ställs av väghållare*

Vissa av de förslag som förs fram i utredningen är av den karaktären att de enligt regeringens bedömning faller under respektive väghållares ansvar snarare än den kollektivtrafikansvariga myndighetens. Genom lokala trafikföreskrifter, särskilda restriktioner för tung trafik och anläggning av hållplatser kan en väghållare i stor utsträckning styra även kommersiella kollektivtrafikföretag till att använda de gator, hållplatser och bytespunkter som är bäst lämpade för kollektivtrafiken. Genom bl.a. införande av miljözoner kan väghållare ställa minimikrav på miljöanpassning av tunga fordon som även kollektivtrafikföretag måste följa. Någon särskild reglering av detta i kollektivtrafiklagen ser regeringen därmed inte som nödvändig.

#### *Krav på upphandlad trafik som ställs i avtal*

För den del av kollektivtrafiken som regionala kollektivtrafikansvariga myndigheter själva väljer att låta tillhandahålla kommer myndigheterna även fortsättningsvis, t.ex. i samband med upphandling och avtalskrivande, att ha frihet att kunna ställa de krav de önskar på sina utförare. Regeringen vill dock uppmärksamma att i utredningens betänkande, i kollektivtrafikbranschens *Affärsmodell för fördubblad kollektivtrafik* och inom arbetet med Koll Framåt – ett regeringsuppdrag till Banverket och Vägverket – har problemen med trafikhuvudmännens styrning av kollektivtrafikföretagen lyfts fram. Istället för att använda funktionskrav detaljstyr många trafikhuvudmän i dag kollektivtrafiken genom utformningen av trafikavtalen. Detaljerade krav ställs i upphandling och

<sup>11</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 51 (Celex 32009R1071).

<sup>12</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 72 (Celex 32009R1072).

<sup>13</sup> EUT L 300, 14.11.2009, s. 88 (Celex 32009R1073).

avtal bl.a. på fordonen avseende tillgänglighetsanpassning, säkerhet och miljö. Eftersom olika trafikhuvudmän har olika detaljkrav innebär det att operatörernas fordon ofta inte kan användas i en annan del av landet utan stora ombyggnader. Detaljstyrningen av entreprenörerna, trafiken och tekniken i trafikavtalen driver upp kostnaderna och hämmar utvecklingen av en effektiv konkurrens. Här arbetar dock branschen, bl.a. inom ramen för den nämnda affärsmodellen, redan aktivt såväl med att skapa branschgemensamma standarder för ökad likformighet kring krav på fordons utformning som med att utveckla avtalsformer baserade på funktions- och systemansvar med minskad detaljstyrning. Regeringen ser med tillfredsställelse på branschens arbete och intentioner och ser det som ett mycket viktigt bidrag till att minska inträdeshindren på marknaden och öka kollektivtrafikbranschens effektivitet och attraktivitet.

## 11 Tillsyn och domstolsprövning m.m.

### 11.1 Tillsyn

**Regeringens förslag:** Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av kollektivtrafiklagen och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen. Tillsynsmyndigheten ska ha rätt att av dem som står under dess tillsyn på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. Tillsynsmyndigheten ska få meddela de förelägganden och förbud som behövs för tillsynen och vid behov förena dem med vite.

**Utredningens förslag** avviker från regeringens. I utredningen föreslås att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten ska utöva tillsyn över efterlevnaden av de särskilda krav, utöver varje trafikslags grundläggande tillstånd, som ställs för att kollektivtrafikföretag ska få vara verksamma (s. 195 och s. 306). Myndigheten ska också ha befogenhet att vid vite förelägga kollektivtrafikföretag att uppfylla de särskilda kraven.

**Remissinstanserna:** *Transportstyrelsen* efterlyser en tydligare koppling mellan tillsynsansvar och ansvar för utformning av standarder samt påpekar att uppgifter som rör normgivning, tillstånd och tillsyn inom transportområdet naturligen hör hemma hos Transportstyrelsen. *Statskontoret* anser att uppföljning och tillsyn många gånger är en försummad uppgift när marknadslösningar införs i syfte att svara för offentliga åtaganden. Utifrån flera aspekter som är centrala ur ett resenärsperspektiv finns det enligt Statskontoret skäl att öka tillsynen över kollektivtrafikföretagen.

**Förslaget i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* vill understryka vikten av att tillsynen över kollektivtrafiken och marknadsaktörerna ges en central roll. *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* menar att en omreglering bör följas upp av en samlad tillsyn i syfte att förhindra oönskade och

oförutsedda konsekvenser. BR anser vidare att det noga bör övervägas vilken myndighet som får tillsynsansvaret så att det inte hos Trafikverket samlas motstridiga uppgifter. *Skånetrafiken* instämmer i behovet av en tillsynsverksamhet men anser att dess omfattning och inriktning behöver preciseras och konkretiseras. Skånetrafiken anser vidare att eftersom tillsynen föreslås omfatta andra myndigheters verksamhet bör grunderna för tillsynsverksamheten anges i lag eller förordning och inte endast i tillsynsmyndighetens egna föreskrifter.

**Skälen för regeringens förslag:** För att kollektivtrafikföretag ska få tillstånd att vara verksamma på marknaden ställs idag ett antal krav i lag som är trafikslagsspecifika till sin natur. Transportstyrelsen har tillsyn över dessa krav. Dessutom svarar Transportstyrelsen för en viss tillsyn av marknaden genom s.k. marknadsövervakning.

När det gäller horisontella krav, dvs. krav som är gemensamma för kollektivtrafiken och som är viktiga från resenärssynpunkt och för att kollektivtrafiken ska fungera som system betraktat, finns idag inget samlat ansvar. I kapitel 10 har regeringen redovisat behovet av vissa grundläggande funktioner som är viktiga för resenärerna och för kollektivtrafiksystemet som helhet oberoende av trafikens karaktär. För ett kollektivtrafikföretag innebär dessa funktioner att etablering av kollektivtrafik ska anmälas, att information om utbudet ska lämnas till ett gemensamt system för trafikantinformation och att inom rimliga gränser sådana uppgifter som möjliggör utvärdering och uppföljning av kollektivtrafikmarknaden ska lämnas. Det är viktigt att dessa och andra krav som följer av kollektivtrafiklagen efterlevs för att systemet ska fungera för resenärerna och för att nödvändiga åtgärder ska kunna vidtas om så behövs. Det är inte bara de kommersiella kollektivtrafikföretagen som har att efterleva de krav på gemensamma funktioner m.m. som följer av den föreslagna moderniseringen. Även de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, när de uppträder i egenskap av kollektivtrafikföretag, har att respektera dessa krav när de vidtar åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik.

På de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i deras myndighetsroll ligger, enligt de förslag som lämnas i denna lagrådsremiss, 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. Även utövandet av dessa uppgifter bör kunna bli föremål för tillsyn. Det ligger i sakens natur att tillsynen bör utövas på ett sådant sätt att den inte kommer i konflikt med de andra rättsmedel som anvisas i lagen. Det är således inte aktuellt att vid tillsyn vidta åtgärder mot ett beslut om allmän trafikplikt eftersom ett sådant ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol (se avsnitt 11.2). Däremot kan tillsynsmyndigheten t.ex. ha anledning att övervaka att möjligheten att överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik inte används på ett sådant sätt att syftet med att kunna överklaga beslut om allmän trafikplikt går förlorat (jfr författningskommentaren till 3 kap. 2 §).

I regeringens skrivelse En tydlig, rättssäker och effektiv tillsyn (skr. 2009/10:79) redovisas generella bedömningar för hur en tillsynsreglering bör vara utformad. Begreppet tillsyn bör främst användas för verksamhet som avser självständig granskning för att kontrollera om tillsynsobjekt

uppfyller krav som följer av lagar och andra bindande föreskrifter och vid behov kan leda till beslut om åtgärder som syftar till att åstadkomma rättelse av den objektsansvarige.

Regeringen delar den uppfattning som bl.a. *Statskontoret* ger uttryck för, att tillsynen många gånger försummas i samband med att marknader förändras och öppnas. Det kan leda till att missförhållanden inte upptäcks alls eller att det sker onödigt sent. Inom transportområdet är det Transportstyrelsen som svarar för tillsyn och den sker enligt föreskrifter som gäller varje sektor och rör främst säkerhet. Däremot finns inget tillsynsansvar som inbegriper granskning av hur kollektivtrafiken fungerar och utvecklas från resenärssynpunkt. Regeringen anser att ett samlat och tydligt tillsynsansvar bör införas även på kollektivtrafikområdet istället för den splittrade och otydliga mosaik av sektorsansvar och befrämjandeåtgärder som hittills har varit utmärkande för området. På så sätt kan det behov av samordning som tidigare har framhållits i flera utredningar på kollektivtrafikområdet ges en modern och tydlig form.

För att underlätta den eftersträvade samordningen bör tillsynsansvaret samlas. Regeringen inrättar nu en ny och samlad myndighetsstruktur inom vilken alla tänkbara tillsynsuppgifter inom kollektivtrafikområdet kan fullgöras. Tillsynen över de krav på regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag som ställs i kollektivtrafiklagen bör utövas av den myndighet som regeringen bestämmer.

I enlighet med bedömningen i regeringens skrivelse En tydlig, rätts-säker och effektiv tillsyn bör tillsynsmyndigheten ha rätt att av dem som står under dess tillsyn på begäran få de upplysningar och handlingar som behövs för tillsynen. När en brist konstaterats vid tillsyn måste tillsynsmyndigheten ha möjlighet till någon form av ingripande som ska vara effektivt och tydligt. Tillsynsmyndigheten bör således ha möjlighet att meddela de förelägganden och förbud som behövs och vid behov förena dem med vite.

## 11.2 Domstolsprövning

**Regeringens förslag:** Beslut om allmän trafikplikt som fattas av regional kollektivtrafikmyndighet ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. Beslut om allmän trafikplikt ska delges.

Även beslut enligt kollektivtrafiklagen som fattas av tillsynsmyndigheten i enskilt fall ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I sådant fall gäller emellertid den allmänna regeln i 22 § förvaltningslagen (1986:223) om vem som får föra talan mot förvaltningsbeslut.

I båda fallen krävs det prövningstillstånd för att kammarrätten ska pröva ett överklagande av förvaltningsrättens dom.

Ett beslut enligt kollektivtrafiklagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.



**Utredningens förslag** överensstämmer med regeringens gällande möjligheten att kunna överklaga myndighetsbeslut om allmän trafikplikt.

**Remissinstanserna** har inga synpunkter på utredningens förslag gällande möjligheten till överklagande av myndighetsbeslut om allmän trafikplikt.

**Förslaget i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Konkurrensverket* anser att rättssäkerheten för berörda företag bör stärkas utöver vad som följer av föreslagen ordning för överklaganden, t.ex. genom ytterligare förtydliganden av när trafik kan omfattas av allmän trafikplikt och genom att tillsynsmyndigheten får i uppdrag att ta fram föreskrifter på området. *Skånetrafiken* är positiv till den föreslagna ordningen för domstolsprövning men anser det viktigt att förvaltningsdomstolarna ges möjlighet att prioritera den här typen av processer. *Skånetrafiken* anser vidare att tillsynsmyndigheternas befogenheter bör förtydligas liksom gränsen mellan tillsynsverksamhet och vad som ska prövas av domstol. *Statskontoret* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* anser att det, med tanke på att en ny och oprövad lagstiftning ska tillämpas, initialt inte bör införas prövningstillstånd till kammarrätten. Även *Konkurrensverket* ifrågasätter det lämpliga i att kräva prövningstillstånd för överklagande till kammarrätten.

**Skälen för regeringens förslag:** Syftet med EU:s kollektivtrafikförordning är att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska etablera kollektivtrafik av allmänt intresse enbart där det behövs på grund av att kommersiella företag inte har något intresse av att göra det i samma omfattning eller på samma villkor utan att få ersättning (se art. 1.1 EU:s kollektivtrafikförordning). Vidare föreslås i denna lagrådsremiss att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ges stora befogenheter att vidta åtgärder för att åstadkomma en tillräcklig kollektivtrafik såväl inom länet som över länsgräns, under förutsättning av att trafiken kan betecknas som regional

Med dessa befogenheter bör följa ett tydligt ansvar. Om myndigheterna i sitt beslutsfattande brister i fullgörande av detta ansvar och överskrider sina befogenheter, t.ex. genom att besluta om en allmän trafikplikt som gäller interregional trafik, bör en möjlighet att kräva rättelse finnas att tillgå.

Ett beslut om allmän trafikplikt är inte riktat mot och har inte direkta verkningar mot någon enskild och skulle enligt regeringens bedömning sannolikt inte kunna överklagas utan särskild reglering. För enskilda har beslutet emellertid betydelse på så sätt att det indirekt kommer att påverka konkurrensförutsättningarna på kollektivtrafikmarknaden. Regeringen anser det angeläget att den avsedda trafikens förenlighet med kollektivtrafiklagen kan prövas i god tid innan trafiken upphandlas eller på annat sätt tillhandahålls. Beslut om allmän trafikplikt bör därför kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

En specialregel om klagorätt bör enligt regeringens mening införas för en snäv krets av personer som har ett särskilt intresse av att få den allmänna trafikplikten prövad. Rätt att klaga bör således tillkomma sådana kommersiella operatörer på kollektivtrafikmarknaden vars

konkurrensförutsättningar direkt påverkas av kollektivtrafikmyndighetens beslut att ingripa på marknaden.

Den personkrets som får överklaga beslutet om allmän trafikplikt är inte känd när beslutet meddelas. För att besvärstiden enligt 23 § förvaltningslagen (1986:223) ska börja löpa för denna krets krävs att beslutet delges dem. Den form av delgivning som därvid kommer i fråga är kungörelsedelgivning.

Som berörts i avsnitt 11.1 ges tillsynsmyndigheten rätt att vidta ingripande åtgärder inom ramen för sin tillsyn, såsom att meddela förelägganden och förbud och begära ut upplysningar och handlingar av myndigheter och enskilda. Sådana beslut bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol i enlighet med den allmänna regeln i 22 § förvaltningslagen.

Frågan inställer sig därefter om de beslut som enligt det ovan sagda ska kunna överklagas också ska kunna överklagas till kammarrätten utan begränsningar eller om krav på prövningstillstånd ska införas. Regeringen konstaterar att krav på prövningstillstånd numera är så allmänt förekommande på förvaltningsområdet att det får anses som huvudregel (med skattemålen som ett viktigt undantag). Regeringen anser därför att systemet med prövningstillstånd ska omfatta även de nu aktuella besluten.

Några remissinstanser har ifrågasatt lämpligheten av att införa krav på prövningstillstånd för beslut om allmän trafikplikt, främst av det skälet att lagstiftningen är ny och att det därför finns ett behov av vägledande praxis. Kammarrätten ska enligt 34 a § förvaltningsprocesslagen meddela prövningstillstånd bland annat om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att ett överklagandet prövas av högre rätt. Genom det allmänna kravet på prövningstillstånd kan kammarrätternas resurser koncentreras till bl.a. de mål som har prejudikatsintresse. Det finns således inte skäl att göra avsteg från huvudregeln att prövningstillstånd ska krävas vid överklagande hos kammarrätten.

Konkurrensverket har understrukit bl.a. behovet för små trafikföretag som tar en affärsrisk av att kunna få en snabb och rättssäker prövning av ett beslut om allmän trafikplikt. Regeringen instämmer i detta men menar att det behovet väl tillgodoses genom rätten att överklaga till allmän förvaltningsdomstol.

Ett beslut enligt kollektivtrafiklagen ska gälla omedelbart, om inte något annat anges i beslutet. Möjligheten att förordna att beslutet ska gälla först sedan det vunnit laga kraft torde främst bli aktuell i de fall då den regionala kollektivtrafikmyndigheten bedömer att det kan ifrågasättas om ett beslut om allmän trafikplikt är förenligt med den regionala befogenheten.

### 11.3 Förhållandet mellan offentliga och kommersiella aktörer

<p><b>Regeringens bedömning:</b> Kommersiell kollektivtrafik och trafik som finansieras av offentliga organ kan etableras på samma marknad utan att detta i sig står i strid med statsstödsreglerna.</p>
--

En sannolik konsekvens av den tilltagande integreringen mellan regional och interregional trafik – och den därmed sammanhängande beblandningen av offentliga och kommersiella initiativ – är att intressekonflikter uppstår mellan olika aktörer. Med de förslag till modernisering som regeringen nu lämnar förbättras möjligheten att förebygga, påvisa och – där så behövs – hantera sådana konflikter.

#### *Statsstödsreglerna och EU:s kollektivtrafikförordning ger de yttre ramarna*

Eftersom en stor del av kollektivtrafiken är offentligfinansierad kan det vara svårt att tala om konkurrens på lika villkor. De offentliga organen agerar utifrån ett allmännyttigt perspektiv och på grundval av allmän trafikplikt medan de kommersiella företagen agerar på affärsmässig grund. Förutsättningarna är därigenom väldigt olika. EU-rättsligt finns ingen motsättning mellan att se till att tjänster i allmänhetens intresse utförs och att följa unionslagstiftningen, i synnerhet bestämmelserna avseende konkurrens och inre marknad. Den grundläggande avstämningen mellan dessa hänsyn – å ena sidan vikten av att uppdrag som tilldelats av behöriga myndigheter och som omfattar tjänster av allmänt ekonomiskt intresse fullgörs effektivt, å andra sidan gemenskapens mål inom konkurrenspolitiken och friheterna inom den inre marknaden – regleras i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Enligt dess artikel 93 är stöd som tillgodoser behovet av transportsamordning eller utgör ersättning för allmän trafikplikt under vissa förutsättningar förenligt med den inre marknaden. En sådan förutsättning är att konkurrensen inte oskäligen snedvrids genom att ersättningen överstiger det belopp som krävs för att täcka de eventuella nettokostnader som uppkommer för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Vid beräkning av dessa nettokostnader ska hänsyn tas till företagets intäkter i samband med fullgörandet och en rimlig vinst.

Med EU:s kollektivtrafikförordning finns nu gemensamma och övergripande regler för hur offentliga organ i de olika medlemsstaterna kan agera utan att det uppstår en otillbörlig snedvridning av konkurrensförhållandena. Av artikel 9.1 i EU:s kollektivtrafikförordning framgår att ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med förordningen är förenlig med den gemensamma marknaden och inte behöver föras till EU-kommissionen för prövning. Ersättning som inte utbetalas i enlighet med förordningen kan utgöra anmälningspliktigt statligt stöd i EUF-fördragets mening som måste notifieras via regeringen innan det utbetalas, i enlighet med bestämmelserna i lagen (1994:1845) om tillämpningen av Europeiska gemenskapernas statsstödsregler.

#### *Konkurrenslagens konfliktlösningsregel*

Genom ändringar i konkurrenslagen som trädde ikraft den 1 januari 2010 har en s.k. konfliktlösningsregel införts. Den innebär att ett konkurrens-snedvridande förfarande inom ramen för försäljningsverksamhet som bedrivs av ett offentligt organ på en marknad får förbjudas, dock inte om

förfarandet är försvarbart från allmän synpunkt. Om verksamheten som sådan är konkurrenssnedvridande och om det offentliga organet är en kommun eller ett landsting kan även själva verksamheten förbjudas. Det gäller dock inte om verksamheten är förenlig med lag. Gränserna för den kommunala kompetensen har med andra ord inte förändrats med anledning av konfliktlösningsregeln.

## 12 Konsekvenser

I maj 2009 fattade riksdagen beslut om de nya transportpolitiska målen som ska bilda utgångspunkt för den statliga politiken på transportområdet. Det transportpolitiska funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Regeringen menar att de i denna lagrådsremiss föreslagna åtgärderna gör att kollektivtrafiken på ett mer effektivt sätt kan bidra till måluppfyllelse jämfört med om åtgärderna inte vidtas.

Vissa generella effekter av förslagen är möjliga att bedöma eftersom utvecklingen i vissa avseenden redan gått i den riktning som föreslås och då syftet med förslagen är att stödja denna utveckling. Däremot är det svårt att bedöma mer exakt när och hur olika förslag kommer att göra avtryck på enskilda kollektivtrafikmarknader.

Den moderniserade plattform för kollektivtrafiken som regeringen här föreslår kommer sannolikt att behöva kompletteras med ytterligare åtgärder för att ge stöd till den fortsatta omvandling i riktning mot ökat resenärsfokus som branschen själv driver. Det kräver en kontinuerlig uppföljning och utvärdering, vars resultat kommer att utgöra underlag för fortsatt reformarbete.

Förslagen innebär att EU:s för alla medlemsstater direkt bindande och tillämpliga kollektivtrafikförordning kompletteras med nationella bestämmelser. Dessa är motiverade av behovet att modernisera förutsättningarna för svensk kollektivtrafik och överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

I det följande redovisas de konsekvenser som enligt regeringens bedömning sannolikt uppstår på kort och lång sikt som en följd av förslagen.

### 12.1 Övergripande effekter

En ny institutionell ram skapas kring kollektivtrafiken. Den består av en tydligare roll- och ansvarsfördelning mellan myndighetsutövning och ekonomisk verksamhet där gränssnittet däremellan synliggörs. Det gör att myndigheternas åtgärder på kollektivtrafikområdet och skälen för dessa kommer att framstå tydligare än i dag. Det blir lättare att skilja myndighetsåtgärder från kommersiella åtgärder.

Alla företag som tillhandahåller kollektivtrafik på väg, järnväg och andra spåranläggningar berörs av den föreslagna regleringen liksom de offentliga organ som ansvarar för kollektivtrafikförsörjningen. Det handlar om åtskilliga linjebussföretag, för närvarande ett tiotal företag som bedriver persontrafik på järnväg eller andra spåranläggningar samt om landets 21 länstrafikorgan.

Med mer enhetliga trafikförsörjningsprogram kan kollektivtrafiken ges ett större utrymme i samhällsplaneringen. En annan effekt av denna åtgärd är bättre information och därmed bättre affärsmässigt stöd för alla kollektivtrafikföretag som överväger etablering av nya tjänster.

Konkurrensen kommer att skärpas och utbudet av kollektivtrafik på väg att öka vilket långsiktigt kommer att gynna resenärerna på så sätt att efterfrågade tjänster utförs. Även kollektivtrafikens aktörer kommer långsiktigt att gynnas genom att de tillåts agera friare och mer innovativt på det sätt som gäller företag i andra näringsverksamheter.

På kort till medellång sikt kan konflikter mellan kommersiella och offentliga etableringsinitiativ komma att öka. Det beror på att kommersiella etableringar kommer att ske uteslutande på affärsmässiga grunder medan offentliga etableringar kommer att ske i det allmänna intresset och på grundval av beslut om allmän trafikplikt. Utgångspunkterna för etablering är därmed väldigt olika för kommersiella kollektivtrafikföretag och för offentliga organ. Det blir en uppgift för myndigheter och rättsvårdande instanser att värna de regler som finns, inklusive de som nu föreslås, så att konkurrensen inte snedvrids samt för regeringen att följa upp hur de regionala kollektivtrafikansvariga myndigheterna beaktar de kommersiella aktörernas intressen.

Ett ökat kollektivtrafikresande, som en följd av mer attraktiv kollektivtrafik, beräknas leda till positiva sociala konsekvenser, framförallt i form av nya kundgrupper som tidigare inte utnyttjat kollektiva färdmedel. Genom att etableringsmöjligheterna avseende regional kollektivtrafik förbättras kommer kollektivtrafiksystemet som helhet att bättre kunna svara mot olika kunders preferenser och därmed öka deras tillgänglighet i samhället. Kvinnor använder kollektivtrafik som är dominerad av vardagsresande i högre utsträckning än män. Ifall denna trafik blir bättre och får ett större utbud kommer tillgängligheten för kvinnor att förbättras. Dessutom kan män i allt högre utsträckning lockas att resa med regional kollektivtrafik, vilket skulle minska skillnaden mellan könen i resvanor.

### *Miljöeffekter*

De transportpolitiska målen innebär bl.a. att transportsystemet ska bidra till att uppfylla miljö kvalitetsmålen. Målen innebär även krav på en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och att Sverige år 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen. Dessutom har Sverige som mål att minska de klimatpåverkande utsläppen med 40 procent till 2020. Det är därför viktigt att såväl de offentliga som de kommersiella aktörerna håller hög miljöprestanda när det gäller såväl fordon och bränsle som körsätt. Det är väsentligt att dessa parametrar

beaktas i samband med att det nya regelverket följs upp och utvärderas (se kap. 10).

På lång sikt bedöms förslagen kunna få miljömässiga konsekvenser. Kollektivtrafiken har de senaste decennierna inte ökat sin marknadsandel av det totala personresandet. De övergripande syftena med förslagen är att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att därmed förbättra förutsättningarna för att fler väljer att resa med den. Ur en miljömässig synvinkel är det positivt om detta sker via en överflyttning från biltrafik eftersom den negativa miljöbelastningen därmed skulle minska. En viss överflyttning kommer dock att ske även från gång och cykling. 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 för nya resor är negativ, medan överflyttning från bilresandet överlag är positiv. Totalt sett bedöms nettoeffekten på miljöpåverkan bli positiv.

## 12.2 Effekter för resenärerna

### *Trafikförsörjningsprogram*

Resenärerna kommer i högre utsträckning att kunna påverka kollektivtrafiksystemets utformning eftersom de kommer att beredas möjlighet att påverka trafikförsörjningsprogrammets innehåll. Det blir lättare för resenärer att bedöma vad man ska kunna förvänta sig av kollektivtrafiksystemet. Av programmet ska bl.a. framgå vilka bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga.

En tydligare roll- och ansvarsfördelning gör det lättare för resenärer att utkräva ansvar av de olika beslutande organen.

### *Bättre informations- och betalsystem m.m.*

Det finns en risk för att trafik som etableras på kommersiell grund inte lever upp till resenärernas förväntningar när det gäller information, biljettsamarbete, kvalitet, säkerhet, handikappanpassning och miljökrav. Det kan också finnas risk för bristande samordning när det gäller angöring till hållplatser och terminaler och för ett ökat antal stopp på platser som inte är avsedda att fungera som hållplatser. Dessa risker minimeras genom de generella krav som regeringen föreslår ska gälla för alla kollektivtrafikföretag.

Staten ges bl.a. möjlighet att ställa krav på samordnade informations- och betalsystem om så anses nödvändigt. Såsom regeringen angav i propositionen Konkurrens på spåret (prop. 2008/09:176), betyder detta att den samordning som branschen byggt upp på frivillig väg kan fortsätta att utvecklas. Därmed blir det enkelt för resenärerna att göra resor från dörr till dörr. I och med att de samordnade systemen i första hand ska utvecklas av branschaktörerna själva ges möjlighet till kostnadseffektiva och kundanpassade lösningar.

### *Borttagandet av skadlighetsprövningen*

Regeringen bedömer att borttagandet av skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmännens trafik ger ett ökat antal busslinjer som i sin tur ger större valfrihet och därmed större möjlighet för resenärerna att pendla till och från skola och arbete. Tillsammans med den offentligt initierade busstrafiken kan kommersiell busstrafik skapa ännu bättre resealternativ, vilket kommer att öka människors tillgänglighet med miljövänliga transportmedel.

## 12.3 Samhällsekonomiska effekter

### *Borttagandet av skadlighetsprövningen*

Fram till och med 1998 var expressbusstrafiken reglerad genom att Statens Järnvägar (SJ) hade rätt att säga nej till bussföretag som ville köra sådan trafik. Den 1 januari 1999 blev det fritt för bussföretag att konkurrera med SJ om den långväga persontrafiken i Sverige. Genom en lagändring slopades skadeprövningen gentemot järnvägstrafiken och flera nya expressbusslinjer startades.

Efter att skadlighetsprövningen mot järnvägen upphört uppstod snart en ökad samhällsekonomisk effektivitet beroende framförallt på lägre biljettpreiser och minskade luftföroreningar pga. överflyttning av trafik från bil till kollektivtrafik. Enligt TFK:s samhällsekonomiska kalkyl (Rapport 2002:2) gav marknadsöppningen av busstrafiken mellan Borlänge och Stockholm ett förbättrat samhällsekonomiskt utfall med motsvarande drygt 50 miljoner kronor när situationen år 2000 jämfördes med situationen 1997. Regeringen anser att det finns skäl att tro på en liknande utveckling om även den kvarvarande skadlighetsprövningen gentemot trafikhuvudmännens verksamhet tas bort.

Om förslaget att ta bort skadlighetsprövningen mot huvudmannatrafiken genomförs tror regeringen att detta kommer att leda till viss etablering av kompletterande trafik. Det är rimligt att tro att det kommer att föra med sig viss överflyttning från personbilsresande och därmed kan åtgärden bidra till minskad miljöbelastning och trängsel och till ett minskat antal dödade och skadade på våra vägar. På så sätt kan måluppfyllelse av de transportpolitiska målen ske på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

### *Borttagandet av länsgränsrestriktionen och införandet av funktionell befogenhet*

I dag bedriver trafikhuvudmännen en omfattande länsgränsöverskridande persontrafik på järnväg. Det sker efter prövning av regeringen som därvid har kunnat beakta konkurrensintresset. Effekten av att ta bort dagens restriktion bedöms inte innebära att den myndighetsinitierade trafiken kommer att öka kraftigt i omfattning inom det marknadssegment där det finns mycket kommersiell kollektivtrafik och därför kommer inte heller undanträngningen av kommersiell kollektivtrafik att öka märkbart. Den föreslagna avgränsningen av de regionala kollektivtrafikmyndig-

heternas befogenhet till regional kollektivtrafik kommer att förbättra möjligheterna för kommersiella företag eftersom de tydligare än i den nuvarande ordningen kommer att kunna förutse de offentliga myndigheternas agerande. När osäkerheten om hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att agera minskar förbättras företagens möjligheter att investera. Resultatet beräknas bli en bättre fungerande marknad för interregional kollektivtrafik med positiva effekter på samhälls-ekonomin som följd.

## 12.4 Statsfinansiella effekter

### *Nya myndighetsuppgifter*

En eller flera nationella myndigheter ska ges vissa specifika uppgifter som metodstöd, uppföljning, utvärdering och normering samt tillsyn. De nya uppgifterna kommer att medföra kostnader och de ska betalas genom omprioritering av resurserna inom befintliga verksamheter som sorterar under utgiftsområde 22.

Mot bakgrund av inrättandet av Trafikverket den 1 april 2010 finns det möjlighet att få effektiviseringsvinster jämfört med när kollektivtrafikfrågorna var uppdelade på flera olika myndigheter. Genom att bättre samla statens insatser på en myndighet ges goda möjligheter att inom ramen för dagens kostnader finansiera Trafikverkets verksamhet. Regeringen menar också att det bör kunna ge större måluppfyllelse att utföra de tillkommande uppgifterna jämfört med vad som varit fallet för vissa av de medel som tidigare använts av Banverket och Vägverket för att främja kollektivtrafik.

Av förslaget följer att Trafikverket och Transportstyrelsen kommer att få nya uppgifter. För Trafikverkets del handlar det om ett övertagande av de uppgifter Rikstrafiken i dag har för utveckling och samordning respektive för avtal om den interregionala kollektivtrafiken samt dess uppdrag att följa kollektivtrafikens utveckling med särskilt fokus på att kartlägga brister i den interregionala kollektivtrafiken. Dessa uppgifter har en naturlig koppling till verksamhet inom kollektivtrafikområdet som har bedrivits av Trafikverkets föregångare Banverket och Vägverket, framför allt inom ramen för de båda myndigheternas sektorsansvar. I praktiken har Rikstrafiken endast lagt marginella resurser på de uppgifter som i enlighet med förslaget förs till Trafikverket. De nya kostnader som ändå kan uppstå i Trafikverket kommer att finansieras med att anslagsmedel förs från Rikstrafikens administrationsanslag.

För Transportstyrelsens del kommer myndigheten å ena sidan att få färre uppgifter på grund av att de särskilda reglerna för skadlighetsprövning vid ansökan av linjetrafiktillstånd på väg avskaffas. Å andra sidan kommer myndigheten att få nya uppgifter i form av regelgivning och tillsyn. Den sammantagna bedömningen är att Transportstyrelsen kommer att få marginellt ökade kostnader. Regeringens bedömning är att dessa kostnader kommer att kunna hanteras inom Transportstyrelsens befintliga ramar. Denna bedömning kan ses mot bakgrund av att Transportstyrelsen kontinuerligt behöver



anpassa sin verksamhet till nya uppgifter utan att verksamheten som helhet expanderar.

#### *Konsekvenser för domstolarna*

Enligt förslaget till kollektivtrafiklag ska beslut om allmän trafikplikt kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Sådana överklaganden kommer att ge upphov till en ny måltyp hos förvaltningsrätterna. Regeringen bedömer emellertid att dessa överklaganden kommer att få en marginell betydelse för domstolarnas målbörda. Anledningen till det är att det stora flertalet beslut om allmän trafikplikt kan väntas komma att avse lokal eller entydigt regional trafik. De beslut som bedöms bli överklagade är det förväntade fåtal som utgör gränsfall mellan regional och interregional kollektivtrafik.

När det gäller överklaganden av tillsynsbeslut enligt 6 kap. 2 § är läget mer svårbedömt. Regeringen bedömer dock att tillsynsmyndighetens tillsyn över att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna bl.a. uppfyller lagens krav på att upprätta trafikförsörjningsprogram och att kollektivtrafikföretagen lämnar tillräcklig information i olika avseenden till myndigheter inte borde kräva några mer komplicerade bedömningar. Flertalet överklaganden torde därför komma att bli relativt lätthanterliga för förvaltningsrätterna.

Sammanfattningsvis är det svårt att förutsäga vilka effekter reformen kommer att få för domstolarna, men regeringen gör bedömningen att den ökade arbetsbelastningen för domstolarna blir mycket liten. Under denna förutsättning kan kostnaderna hanteras inom ramen för Sveriges Domstolars befintliga anslag. Regeringen avser dock att följa utvecklingen noga.

## 12.5 Kommunalekonomiska effekter

### *Borttagandet av skadlighetsprövningen*

Att låta marknadstillträdet för busstrafik bli öppet på samma sätt som för andra trafikslag kommer att påverka förutsättningarna för kommuner och landsting. Ett antal trafikhuvudmän har redan frivilligt vidtagit åtgärder i syfte att göra det lättare för kommersiell trafik att etablera sig. Hittills har Västtrafik, Dalatrafik, Skånetrafiken, Storstockholms Lokaltrafik, Värmlandstrafik, Länstrafiken i Jämtland samt Länstrafiken i Mälardalen (Västmanlands, Södermanlands och Örebro län) tagit inriktningsbeslut om att ställa sig positiva till att låta expressbussbolag ta upp och lämna passagerare inom ett och samma län. Som regel har trafikhuvudmannen lagt vissa formkrav för samråd kring trafikutbud, hållplatser/terminaler, information etc. Det har bedömts viktigt att den kommersiella trafiken ingår i ett system. I några län har kollektivtrafikföretag även tagit upp en diskussion om att parallellt med trafikhuvudmannens linjetrafik få köra kommersiell trafik.

De möjligheter som trafikhuvudmännen ser är att utnyttja de samlade resurserna mer effektivt genom bättre samarbete med kommersiella aktörer, t.ex. där expressbussbolagen på basis av tillgänglig kapacitet mot

ersättning kan ta upp resenärer samtidigt som trafikhuvudmannen kan minska sin linjetrafik. Trafikhuvudmännen ser positivt på utmaningen att det kommer in fler aktörer på marknaden.

Regeringens sammantagna bedömning är att även kommuners och landstings ekonomi, speciellt på sikt, kommer att gynnas av att de särskilda reglerna för linjetrafik på väg tas bort. Det baseras på att trafikhuvudmännen börjat tillåta kommersiell trafik inom länen och att ett större utbud bör kunna medföra en överflyttning från personbilsresande som i sin tur leder till att även den offentligt initierade kollektivtrafiken gynnas. Erfarenheten är att kollektivtrafik föder kollektivtrafik. Kommersiell etablering kan därmed förväntas ske på ett sätt som främst skapar nya resmöjligheter.

#### *Framtagandet av strategiska trafikförsörjningsprogram*

De långsiktiga och strategiska trafikförsörjningsprogram som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska upprätta innebär en utveckling av dagens trafikförsörjningsplaner. Det handlar således inte om någon ny uppgift för de regionala myndigheterna. Att programmen till form och innehåll i högre utsträckning standardiseras för att göras mer användbara och jämförbara torde därmed knappast, enligt regeringens bedömning, innebära någon märkbar kostnadsökning för de kommunala kollektivtrafikmyndigheterna.

#### *Regional kollektivtrafikmyndighet i förvaltning*

Syftet med att de strategiska besluten ska fattas av den regionala kollektivtrafikmyndigheten och att myndigheten ska vara i förvaltningsform är bl.a. att underlätta samordning med annan kommunal och regional samhällsplanering. Det bör därmed innebära en effektiv användning av offentliga medel i syfte att uppnå uppsatta samhällsmål. Genom att den ekonomiska verksamheten fortfarande får bedrivas i aktieföretagsform kan verksamhet som inte är av strategisk karaktär läggas i den organisation som passar bäst för de förhållanden som gäller i respektive län.

Dagens lagstiftning pekar direkt ut landstinget i Stockholms län som ansvarig för kollektivtrafiken i Stockholm. Den nya lagen öppnar upp en möjlighet för landstinget och kommunerna i Stockholms län att komma överens om att i stället gemensamt ansvara för kollektivtrafiken. Om landstinget och kommunerna i Stockholm beslutar att förändra ansvarsfördelningen jämfört med i dag blir dock en skatteväxling mellan landsting och kommuner nödvändig.

#### *Borttagandet av länsgränsrestriktionen för järnvägstrafik*

Genom att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ha befogenhet att tillhandahålla regional kollektivtrafik på järnväg över länsgräns skapas förbättrade förutsättningar för kommunala myndigheter på lokal och regional nivå att främja starka funktionella regioner. När människor är villiga att ta arbeten allt längre från sin bostadsort gynnas arbets-

marknadens funktionssätt och sysselsättningsgraden ökar. Därmed kommer kommuners ekonomi att stärkas och den infrastruktur som är uppbyggd kan utnyttjas när färre behöver flytta för att få arbete.

## 12.6 Företagsekonomiska effekter

### *Kollektivtrafikmarknadens struktur och aktörer*

Uppskattningsvis hälften av alla resor som företas i kollektivtrafiken sker med buss. En större del av denna trafik är linjelagd lokal och regional trafik som utförs på initiativ av trafikhuvudmännen i länen men där utförandet nästan uteslutande sker av olika bussföretag efter upphandling i konkurrens.

Expressbusstrafiken (dvs. den långväga busstrafiken) bedrivs – till skillnad från den lokala och regionala trafiken – på kommersiella villkor med det förbehållet att trafikhuvudmännen har en rättslig särställning eftersom de i praktiken kan neka expressbussföretag att ta upp och släppa av resenärer som reser endast inom länet (s.k. skadlighetsprövning). Bussbranschens Riksförbund (BR) har för närvarande drygt tio medlemsföretag som bedriver expressbusstrafik.

När det gäller tågtrafik har Branschföreningen Tågoperatörerna idag tio medlemsföretag med inriktning på persontrafik. Endast SJ AB har en mer omfattande kommersiell verksamhet men genom regeringens beslut om marknadsöppning på järnvägsområdet etableras nu fler kommersiella trafikupplägg. De flesta företag utför dock regional tågtrafik på uppdrag av en eller flera länstrafikhuvudmän.

### *Borttagandet av skadlighetsprövningen*

Trafikhuvudmännens möjlighet att i praktiken neka bussföretag möjligheten att bedriva trafik som innefattar resande inom ett län har hämmat utvecklingen av bussbranschen som näringsverksamhet. Det frivilliga borttagandet av skadlighetsprövningen som skett i vissa län och regioner kan leda till att bussföretag undersöker möjligheten till kommersiell etablering. Sannolikheten ökar för att ett företag beslutar om investering i en viss trafik om det finns ett regelverk som ger en tydlig rätt att genomföra och fullfölja investeringen.

När skadlighetsprövningen gentemot järnvägstrafiken togs bort ledde detta till lägre tågpriser och fler tåg- och bussresenärer. För bussföretagen var effekten positiv framförallt på grund av tillkommande resenärer. Regeringens bedömning är att borttagandet av den sista marknads-tillträdesbegränsande regleringen för kommersiell kollektivtrafik kommer att leda till liknande positiva effekter för bussföretagen. Att ta bort kravet för bussföretag att ansöka om linjetillstånd innebär att den administrativa bördan minskar för företagen på flera sätt, t.ex. genom minskade krav på information till myndigheter i samband med trafik-etablering och genom att den osäkerhet om utfallet som präglar tillståndsprövningar tas bort. Den anmälningskyldighet som föreslås (se kap. 10.3) innebär visserligen en tillkommande uppgift men som framgår nedan ska en anmälan vara enkel till formen och inte innehålla något

prövningsmoment. Totalt sett bedöms de föreslagna åtgärderna innebära en regelförenkling för företagen.

### *Borttagandet av länsgränsrestriktionen och införandet av funktionell befogenhet*

Det går att söka ledning i rådande förhållanden för att i möjligaste mån beskriva konsekvenserna för kommersiella kollektivtrafikföretag av förslaget att regionala kollektivtrafikmyndigheter inte ska behöva ansöka hos regeringen för att få organisera och utföra länsgränsöverskridande järnvägstrafik.

Ett aktuellt exempel där regional trafik möter interregional trafik på samma marknad är Västkustbanan mellan Göteborg och Öresundsbron och vidare in i Danmark. Sträckan trafikeras av såväl trafikhuvudmännens "Öresundståg" som av fjärrtåg i form av SJ:s Intercity och X2000. Resenärerna kan alltså välja mellan offentligt och kommersiellt initierad trafik. Öresundstågsupplägget godkändes av regeringen 2007 i form av en försöksverksamhet och ska enligt regeringens beslut utvärderas, men redan nu kan lärdomar dras. Skillnaden mellan uppläggen har med trafikuppläggens skilda karaktär att göra. Den regionala tågtrafiken har ett prissystem med fasta priser medan SJ erbjuder ett mer flexibelt och prissystem anpassat för sällanresor. SJ erbjuder ett koncept med färre stopp och därmed något kortare restid mellan Göteborg och Köpenhamn. Under 2009 uppgick medelreselängden med Öresundstågstrafiken till 50 km, medan en genomsnittlig resa med SJ:s trafik var över 400 km.

Det ökade utbudet har lett till att fler reser längs denna bana. SJ har tagit en stor del av de längre resorna och Öresundståg har tagit många dagspendlare. SJ har kört sin fjärrtrafik på kommersiella grunder hela 2009 och lyckats attrahera kunder mellan storstäderna Göteborg och Köpenhamn, särskilt helgresande. SJ konkurrerar, till skillnad från Öresundståg, även med flyget och vill satsa på ännu snabbare förbindelser och färre stopp för att vara framgångsrikt i den konkurrensen. SJ:s utbud till och från Köpenhamn har ökat från 2–3 till 13 dubbelturer per dag. Resandet med SJ-tåg över Öresundsbron ökade från 2008 till 2009 från 100 000 till nästan 500 000. Ett annat exempel på förhållandet mellan trafikhuvudmannatrafik och kommersiell trafik rör trafikeringsrätten på sträckan Stockholm-Uppsala där Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Upplands Lokaltrafik (UL) har ansökt om trafikeringsrätt. Idag bedriver SL pendeltågstrafik på sträckan Stockholm-Upplands Väsby-Märsta och UL bedriver trafik med Upptåget på sträckan Uppsala-Arlanda-Upplands Väsby med bytesmöjlighet mellan dessa pendeltågssystem. SL och UL vill eliminera detta påtvingade byte i Upplands Väsby. SJ:s trafik på sträckan består av dels fjärrtågslinjer, dels viss regionaltrafik. SJ har i sitt remissvar avseende trafikhuvudmännens ansökan uppgivit att en pendeltågstrafik med många mellanuppehåll mellan Stockholm och Uppsala innebär att konkurrensytorna med SJ:s kommersiella trafik blir mycket små. SJ anser att bolagets egen trafik kommer att avlastas, att tågprodukterna renodlas och att den totala konkurrenskraften för tågtrafik skulle stärkas av att SL och UL ges

trafikeringsrätten. SJ hade alltså inget att invända mot att SL och UL ges trafikeringsrätt för genomgående pendeltågstrafik på sträckan Stockholm-Uppsala.

#### *Ansvar och befogenhet för regionala kollektivtrafikmyndigheter*

De strategiska trafikförsörjningsprogrammen kommer att bli ett viktigt planeringsverktyg för kollektivtrafikföretagen i deras affärsplanering. Den stegvisa procedur som myndigheterna ska tillämpa när de vidtar åtgärder på kollektivtrafikområdet ger företagen insyn och förutsebarhet vad det gäller det allmännas åtgärder. Detta skapar bättre förutsättningar för kommersiella satsningar i kollektivtrafiken.

#### *Krav på kollektivtrafikföretag*

Den administrativa bördan för kollektivtrafikföretag blir i princip oförändrad. Vissa etableringströsklar eller ökade kostnader kan möjligen uppstå genom att krav införs på att delta i samordnade informations- och betalsystem. Det är dock nödvändigt för att säkra ett sammanhållet kollektivtrafiksystem där resenären på ett enkelt sätt kan resa. Genom att det i första hand är branschen som har ansvaret för att utveckla gemensamma standarder för betalsystem skapas de bästa förutsättningarna för att hitta kostnadseffektiva och marknadsanpassade lösningar. Kollektivtrafikföretag kan även ha direkta fördelar av att kunna delta i de gemensamma systemen eftersom de därigenom blir synligare och mer tillgängliga för potentiella resenärer.

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

Slutligen ska kollektivtrafikföretagen lämna de uppgifter som behövs för att det ska vara möjligt för tillsynsmyndigheten att kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik. Endast för buss och spårvägsföretag är denna skyldighet ny – för järnvägsföretag gäller redan motsvarande skyldighet enligt järnvägslagen. Regeringen vill poängtera att kraven på uppgiftslämnande inte ska sträcka sig utöver det som är nödvändigt med hänsyn till uppföljnings- och utvärderingssyftet. 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.

**Regeringens förslag:** Lagen om kollektivtrafik samt föreslagna lagändringar träder i kraft den 1 januari 2012.

Genom lagen upphävs lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektivt persontrafik.

**Förslag i utkast till lagrådsremiss:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Tågoperatörerna* och *Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR)* stödjer förslaget i utkast till lagrådsremiss vad avser lagen om kollektivtrafik. *BR* menar dock att ändringen i yrkestrafiklagen, med innebörden att skadlighetsprövningen avskaffas, bör genomföras redan under 2010. *Länstrafiken i Jämtlands län* har inget att invända mot förslaget, men menar att det ska ges dispenser för olika organ som inte hinner skapa en helt ny organisation inom den utmätta tiden. *Svensk Kollektivtrafik*, *Stockholms läns landsting* och *Västernorrlands läns Trafik AB* föreslår att datumet för ikraftträdandet ska vara den 1 januari 2013 för att förberedelsestiden inte ska bli för kort. *Regionförbundet Östsam* anser att inga stora lagändringar på kollektivtrafikområdet ska göras innan processen med bildandet av nya regionkommuner är klar.

**Skälen för regeringens förslag:** Lagen om kollektivtrafik kommer att innebära att viss verksamhet som idag bedrivs i aktiebolag i vissa län i stället ska bedrivas i en förvaltning. För att kommunerna och landstingen ska få tid att vid behov omorganisera verksamheten med kollektivtrafik bör lagen träda i kraft omkring ett och halvt år efter det att lagen beslutats av riksdagen. Vidare bör de regionala kollektivtrafikmyndigheterna få tid att utforma de nya trafikförsörjningsprogrammen för att myndigheterna snarast efter lagens ikraftträdande ska kunna fastställa dem i sina respektive län. Regeringen delar inte *Svensk Kollektivtrafiks*, *Stockholms läns landstings* och *Västernorrlands läns Trafik AB:s* mening att det krävs ytterligare ett år till dag för ikraftträdande. Lagen om kollektivtrafik bör därför träda i kraft 1 januari 2012.

Ändringen i järnvägslagen (2004:519) bör träda i kraft samtidigt som lagen om kollektivtrafik träder i kraft. Anledningen är att den regionala befogenhet som regleras i den nya lagen ska ersätta den begränsning av befogenheten som finns i järnvägslagen och järnvägsförordningen.

På motsvarande sätt bör ändringen i yrkestrafiklagen (1998:490) träda i kraft samtidigt som kollektivtrafiklagen så att upphävandet av skadlighetsprövningen kan samordnas med kollektivtrafiklagens bestämmelser om att länsgränsöverskridande trafikplikter måste beslutas i samförstånd mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter. För de kommersiella bussföretagens del finns visserligen inte samma behov av att invänta att kollektivtrafiklagen träder i kraft. Regeringen finner det emellertid inte lämpligt att ta bort skadlighetsprövningen för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och de kommersiella operatörerna vid olika tidpunkter. Regeringen delar därmed inte *Svenska Bussbranschens Riksförbunds (BR)* åsikt att denna ändring bör göras redan under 2010.

Förslagen bedöms endast påkalla marginella anpassningsåtgärder för företag och därför bedöms tidsfristen fram till ikraftträdandet som fullt tillräcklig för företagens del.

Regeringen bedömer att det inte finns någon anledning till att någon av de övriga lagändringar som föreslås ska träda i kraft vid en annan tidpunkt än ovannämnda lag och lagändringar, dvs. 1 januari 2012. Det saknas skäl, enligt regeringens mening, att vänta med att göra stora ändringar i lagstiftningen på kollektivtrafikområdet innan en eventuell regionkommunreform genomförts, vilket *Regionförbundet Östsam* framfört i sitt yttrande.

## 14 Författningskommentar

### 14.1 Förslaget till lag om kollektivtrafik

#### 1 kap. Allmänna bestämmelser

##### *1 kap. 1 §*

I paragrafen anges vad lagen reglerar, nämligen frågor om ansvar för regional kollektivtrafik, organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter, uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag, allt såvitt avser trafik på väg, järnväg och spåranläggningar. Med spåranläggningar avses spårväg och tunnelbana. Vissa bestämmelser i lagen kompletterar regelverket i förordningen.

##### *1 kap. 2 §*

I paragrafen ges en kort beskrivning av vad som regleras i EU:s kollektivtrafikförordning. I EU:s kollektivtrafikförordning regleras hur staten och kommunerna med tillskott av offentliga medel kan agera på marknaden för kollektivtrafik utan att komma i konflikt med EU:s statsstödsregler.

EU:s kollektivtrafikförordning behandlas utförligt i avsnitt 4.2.

##### *1 kap. 3 §*

I paragrafen hänvisas till de två allmänna upphandlingslagarna (den ”klassiska” lagen respektive ”försörjningslagen”). I dessa lagar finns regler för tilldelning av bl.a. tjänstekontrakt. Utanför lagarnas tillämpningsområden faller däremot i princip tilldelning av kontraktsformen tjänstekoncession. Begreppen tjänstekontrakt och tjänstekoncession definieras i upphandlingslagarna.

##### *1 kap. 4 §*

I paragrafen hänvisas till lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik. I denna lag finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

#### **Definitioner**

##### *1 kap. 5 §*

Definitionerna i paragrafen hänvisar till eller kompletterar de definitioner som anges i EU:s kollektivtrafikförordning.

Definitionen av regional kollektivtrafik behandlas utförligt i avsnitt 7.3.



## 2 kap. Ansvar för regional kollektivtrafik m.m.

### Ansvar för regional kollektivtrafik

#### 2 kap. 1 §

I paragrafens *första till tredje stycken* anges vilka organ som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet. Bestämmelsen motsvarar delvis 4 § lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik (*trafikhuvudmannalagen*). Skillnaderna är dels att begreppet länstrafikansvariga inte längre används i lagen, dels att även om landstinget i Stockholms län fortfarande utpekats som primärt ansvarigt för kollektivtrafiken i det länet landstinget och kommunerna i detta län, i likhet med vad som gäller i övriga län, får komma överens om hur ansvaret ska fördelas.

Paragrafens *fjärde stycke* motsvarar 1 § andra stycket trafikhuvudmannalagen. Det eller de organ som ansvarar för kollektivtrafiken i länet enligt första stycket har också ansvaret för färdtjänsten och riksfärdtjänsten i de kommuner som överlåtit detta ansvar till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet. Detta organ behandlas i följande paragraf.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

### Regional kollektivtrafikmyndighet

#### 2 kap. 2 §

I *första stycket* fastslås att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Denna myndighet ska fullgöra sådana myndighetsuppgifter som enligt nuvarande trafikhuvudmannalagen handhas av trafikhuvudman. Den främsta skillnaden i förhållande till nuvarande ordning är att denna verksamhet inte får organiseras i aktiebolagsform.

Enligt *andra stycket* ska, i de län där antingen kommunerna och landstingen gemensamt eller kommunerna ensamma ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund bestående av kommunerna och i förekommande fall landstinget i länet. Enligt *tredje stycket* får i sådana fall den regionala kollektivtrafikmyndigheten i stället organiseras som en gemensam nämnd.

För Stockholms läns del träffar andra och tredje styckena de fall då landstinget och kommunerna avtalat om att gemensamt ansvara för den regionala kollektivtrafiken eller att kommunerna ensamma ska göra detta. För övriga läns (utom Gotland) del blir dessa regler tillämpliga antingen om ingenting avtalats om ansvaret för kollektivtrafiken eller om landstinget och kommunerna kommit överens om att kommunerna ensamma ska bär ansvaret.

I *fjärde stycket* anges att landstinget är regional kollektivtrafikmyndighet för det fall att landstinget ensamt ansvarar för kollektivtrafiken. Detta är huvudregeln för Stockholms län. För övriga län (utom Gotland) gäller vad som här föreskrivs endast om landstinget och kommunerna avtalat om att landstinget ska vara ensamt ansvarigt.

I *femte stycket* anges att i Gotlands län kommunen, som enligt 1 § ensam ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, är regional kollektivtrafikmyndighet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

#### *2 kap. 3 §*

Paragrafen motsvarar 5 § andra stycket trafikhuvudmannalagen med det tillägget att bestämmelserna i kommunallagen (1991:900) även gäller för en gemensam nämnd enligt detta kapitel.

#### *2 kap. 4–7 §§*

Paragraferna behandlar vad som sker om berörda parter inte kommer överens om bl.a. organiseringen och finansieringen av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i ett kommunalförbund och motsvarar 9–12 §§ trafikhuvudmannalagen med smärre ändringar.

### **Trafikförsörjningsprogram m.m.**

#### *Ansvar för att upprätta trafikförsörjningsprogram*

#### *2 kap. 8 §*

Beslut om omfattningen av det offentliga åtagandet vad gäller kollektivtrafikförsörjning ska även fortsättningsvis fattas på länsnivå där även det finansiella och politiska ansvaret ligger. Enligt *första stycket* ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten regelbundet upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram med mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet motsvarar till viss del nuvarande trafikförsörjningsplan (se 6 § trafikhuvudmannalagen). Kravet på innehåll i programmen specificeras i 2 kap. 11 §.

Enligt *andra stycket* ska programmet hållas aktuellt och vid behov uppdateras. Uppdateringar kan t.ex. föranledas av att de ekonomiska förhållandena hos kommuner och landsting ändras. Den trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten beslutar om och sedan tillhandahåller bör ha sin grund i trafikförsörjningsprogrammet, men innehållet i detta ska kunna ändras.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.

#### *2 kap. 9 §*

Bestämmelsen ersätter 6 § andra stycket trafikhuvudmannalagen. Kommunen ska regelbundet, och efter samråd med landstinget i länet (med undantag för Gotlands län) och den regionala kollektivtrafikmyndigheten, upprätta ett trafikförsörjningsprogram för färdtjänst och riksfärdtjänst. I de fall kommunen överlåtit uppgiften att tillhandahålla sådan färdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, ska dessa frågor i stället behandlas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, jfr 2 kap. 11 § 6.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.

## *Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra berörda*

### *2 kap. 10 §*

I *första stycket* anges att ett trafikförsörjningsprogram ska upprättas efter samråd med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i angränsande län. Formerna för samråd får parterna själva komma överens om. Omfattningen av länsgränsöverskridande trafik varierar, och därmed även behovet av samordning.

Enligt *andra stycket* ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten innan trafikförsörjningsprogrammet upprättas samråda även med dem som berörs av trafiken. Vem som ska anses berörd får den kollektivtrafikansvariga myndigheten bedöma. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.

## *Krav på innehåll i trafikförsörjningsprogram*

### *2 kap. 11 §*

I paragrafen anges vilka krav som ställs på innehållet i ett trafikförsörjningsprogram.

Enligt p. 1 ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av behovet av regional kollektivtrafik i länet. Med denna redovisning som utgångspunkt ska sedan målen för trafikförsörjningen anges. Det kan exempelvis ske genom att det anges att trafik med en viss turtäthet ska betjäna vissa orter, anläggningar eller linjer.

I p. 2 anges att programmet ska innehålla en redovisning av alla former av regional kollektivtrafik i länet. Det avser både trafik som bedöms kunna uppkomma på rent kommersiell grund och trafik som myndigheten ska ombesörja på grundval av allmän trafikplikt. Vidare avses såväl trafik inom länet som länsgränsöverskridande regional trafik.

Enligt p. 3 ska trafikförsörjningsprogrammet även innehålla en redovisning av åtgärder som vidtas inom kollektivtrafiken till skydd för miljön.

I pp. 4 och 5 anges att trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla tidsatta mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafiksystemet till personer med funktionsnedsättning samt en redovisning av vilka bytestpunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för bl.a. funktionshindrade. En liknande planering ska även ske enligt 4 a § förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Där är det dock fråga om mer långsiktig ekonomisk planering.

Avslutningsvis ska trafikförsörjningsprogrammet enligt p. 6 innehålla en redogörelse för omfattningen av färdtjänst och riksferdtjänst och grunderna för hur sådan trafik prissätts i de fall en kommun överlåtit ansvaret för sådan trafik till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 6.2.

## Övriga uppgifter för kollektivtrafikmyndigheten

### *2 kap. 12 §*

Paragrafen motsvarar 7 § första stycket trafikhuvudmannalagen, med den ändringen att ordet "trafikhuvudman" bytts ut mot "regional kollektivtrafikmyndighet". Se vidare kommentaren till den paragrafen i prop. 1996/97:115 s. 85.

Paragrafen behandlas även i avsnitt 8.2.

### *2 kap. 13 §*

Paragrafen motsvarar 2 § trafikhuvudmannalagen, med den ändringen att ordet "trafikhuvudman" bytts ut mot "regional kollektivtrafikmyndighet". Bestämmelsen har undergått en mindre materiell ändring genom att gruppen av resenärer som ska beaktas har uttryckts i mer allmänna ordalag. Det är dock alltså främst gruppen funktionshindrade som åsyftas, men därutöver innefattas numera även andra grupper, som t.ex. äldre, barn och ungdomar.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 10.6.

### *2 kap. 14 §*

Bestämmelsen motsvarar 3 § trafikhuvudmannalagen. Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

## Bemyndigande

### *2 kap. 15 §*

I paragrafen införs ett bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan regionala kollektivtrafikmyndigheter i olika län. Bestämmelsen motsvarar 8 § trafikhuvudmannalagen, med den ändringen att namnet "trafikhuvudman" bytts ut mot "regional kollektivtrafikmyndighet". Den har även sin motsvarighet i den lag (1978:438) om huvudmannaskap för viss kollektiv persontrafik som föregick trafikhuvudmannalagen. Bakgrunden till bestämmelsen behandlas i förarbetena till den äldre lagen (se prop. 1977/78:92 s. 99 ff).

Bestämmelsens funktion är i första hand att ge en kommun, vars befolkning har ett betydande behov av resor till annat län, möjlighet att begära att regeringen ska föreskriva att kommunens invånare ska få utnyttja det rabattsystem för kollektivtrafikresor som gäller i det andra länet. Motsvarande framställningsrätt tillkommer också landstinget och den regionala kollektivtrafikmyndigheten i det län som kommunen tillhör. Regeringen kan därvid ange de närmare föreskrifter om ekonomisk reglering mellan kollektivtrafikmyndigheterna som behövs.

Bestämmelsens utformning ger utrymme för regeringen att föreskriva om samverkan mellan myndigheterna inom ett större geografiskt område samt även i andra avseenden än som nu beskrivits.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 8.2.

### **3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning**

#### **Beslut om allmän trafikplikt**

##### *3 kap. 1 §*

I *första stycket* i paragrafen anges att den regionala kollektivtrafikmyndigheten är ”behörig lokal myndighet” enligt definitionen i EU:s kollektivtrafikförordning och som sådan har att fatta beslut om allmän trafikplikt inom länet. Med allmän trafikplikt förstås i denna lag, liksom i förordningen ”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”.

Den ordning som föreskrivs i första stycket innebär att den regionala kollektivtrafikmyndigheten har att dokumentera den trafik som ska åstadkommas genom ett formligt beslut. Detta beslut kan överklagas av den som är på visst sätt berörd av beslutet (se vidare kommentaren till 6 kap. 1 §). Det är således inte tillräckligt att beslutet manifesteras i t.ex. ett upphandlingsavtal.

Det är inte nödvändigt att ett beslut om allmän trafikplikt omfattar all trafik som myndigheten enligt trafikförsörjningsprogrammet avser att själv tillhandahålla eller upphandla. Trafikplikterna kan t.ex. beslutas successivt eller som komplement till ett tidigare fattat länsomfattande beslut. Det ankommer på den regionala kollektivtrafikmyndigheten att bestämma omfattningen av den trafik som blir föremål för ett beslut om allmän trafikplikt.

*Andra stycket* utgör en utvidgning av den regionala kollektivtrafikmyndighetens territoriella befogenhet enligt första stycket. Ett beslut om en länsgränsöverskridande trafikplikt förutsätter dock en överenskommelse mellan samtliga berörda kollektivtrafikmyndigheter om utformningen och finansieringen av trafiken.

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens territoriella befogenhet avgränsas i första–andra styckena. I *tredje stycket* finns därtill en begränsning av den funktionella befogenheten. Beslut om allmän trafikplikt får endast avse regional kollektivtrafik, såsom denna definieras i 1 kap. 5 §.

Paragrafen behandlas även i avsnitt 7.2 och 7.3.

#### **Överlämnande av befogenheter**

##### *3 kap. 2 §*

Enligt *första stycket* första meningen får den regionala kollektivtrafikmyndighetens befogenhet att ingå avtal om allmän trafik överlämnas till ett aktiebolag. Beslutet om att överlämna befogenheten ska fattas av den beslutande församlingen inom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I fråga om en gemensam nämnd - som organisatoriskt hör till någon av de samverkande kommunerna eller landstinget, om detta ingår bland dem som samverkar - gäller i stället att samstämmiga beslut om överlämnande måste fattas av fullmäktige i samtliga samverkande kommuner och i

landstinget. Därmed ges varje inblandad kommun och landstinget veto- rätt mot ett sådant beslut.

Genom *andra stycket* ges myndigheten möjlighet att även överlämna samma befogenhet till en kommun inom länet, men endast såvitt avser trafik inom denna kommuns område, inklusive trafik längs eventuella utgående linjer som sträcker sig in i angränsande kommuner.

Enligt *tredje stycket* kan en regional kollektivtrafikmyndighet som överlämnar sin befogenhet att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag till bolaget även överlämna de befogenheter att upphandla vissa persontransport- resp. samordningstjänster och att samordna sådana transporttjänster som anges i 2 kap. 12 §. Därigenom förbättras möjligheterna till samordning av allmän och särskild kollektivtrafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.4.

### *3 kap. 3 §*

I bestämmelsen anges att möjligheten att överlämna uppgifter inte omfattar uppgifter av mer strategisk natur såsom att besluta om allmän trafikplikt eller att utforma regionala trafikförsörjningsprogram. Detsamma gäller uppgifterna att i vissa fall ansvara för färdtjänst och verka för olika ändamål som anges i 2 kapitlet. Vidare, i den mån en allmän trafikplikt beslutas i form av allmänna bestämmelser enligt art. 3.2 i EU:s kollektivtrafikförordning ska det göras av den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Förbudet mot att överlämna beslutet om allmän trafikplikt utesluter inte att den regionala kollektivtrafikmyndigheten överlåter åt kommun eller aktiebolag att i kravspecifikation eller förfrågningsunderlag precisera kraven i den allmänna trafikplikten eller förhandla med anbudsgivarna om detaljer i avtalet. En förutsättning härför är dock att preciseringarna eller utformningen av detaljer inte påverkar den tillänkta trafikens karaktär av regional trafik.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.4.

## **Avtal om allmän trafik**

### *3 kap. 4 §*

I *första meningen* anges att varje avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller ett aktiebolag eller en kommun till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § måste föregås av ett beslut om allmän trafikplikt. Syftet är att myndigheten, aktiebolaget eller kommunen inte ska kunna avtala någon trafik eller bedriva den i egen regi utan att dess lagenlighet kan prövas av domstol.

Av *andra meningen* framgår att ett avtal om allmän trafik inte får ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt fattats. Kravet på att ett nytt beslut om allmän trafikplikt ska fattas gäller, förutom avtal som förlängs på oförändrade villkor, avtal som ingås för en ny avtalsperiod med ändrade villkor som ryms inom en tidigare beslutad trafikplikt liksom avtal som ingås med en ny leverantör och ryms inom en sådan tidigare beslutad trafikplikt. Däremot omfattas inte ändringar av villkoren i ett löpande avtal av kravet på ett nytt beslut om allmän trafikplikt.

Av paragrafens utformning följer att kravet på beslut om allmän trafikplikt inte gäller för annan behörig myndighet än den som är lokal. Härmed avses f.n. Rikstrafiken. Eftersom dess befogenhet att anordna kollektivtrafik inte är funktionellt eller territoriellt begränsad på samma sätt som de regionala kollektivtrafikmyndigheternas saknas vägande skäl för krav på ett särskilt beslut om allmän trafik som kan överklagas till domstol.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.5.

### **Förbud mot ensamrätt**

#### *3 kap. 5 §*

Art. 3.1 i EU:s kollektivtrafikförordning lämnar öppet för att en behörig myndighet kan tillerkänna ett kollektivtrafikföretag ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt. Något krav på att de behöriga myndigheterna ska kunna välja att låta ensamrätt utgå som vederlag innehåller förordningen emellertid inte enligt regeringens mening. Genom bestämmelsen förbjuds meddelande av ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt, dvs. inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Någon möjlighet för en behörig myndighet att utanför ett sådant avtalsförhållande bevilja ensamrätt finns inte varför något särskilt förbud inte behövs.

Förbudet gäller för såväl behöriga myndigheter, dvs. de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och f.n. Rikstrafiken, som för de kommuner och aktiebolag till vilka befogenheten att ingå avtal om allmän trafikplikt överlämnats enligt 3 kap. 2 §.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.5.

### **4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag**

#### **Anmälningsskyldighet**

#### *4 kap. 1 §*

Av *första stycket* framgår att den som avser att bedriva kollektivtrafik på rent kommersiell grund ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Även upphörande med trafiken ska anmälas. Närmare om hur och när en anmälan ska göras preciseras i föreskrifter, se 4 § andra stycket.

Enligt *andra stycket* ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten, i de fall en anmälan enligt första stycket berör fler än ett län, vidarebefordra anmälan till övriga berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 10.3.

### **Gemensamt system för trafikantinformation**

#### *4 kap. 2 §*

Genom paragrafen ges alla kollektivtrafikföretag en skyldighet att lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i järnvägslagen (2004:519) men föreslås upphävas.

Enligt 4 § första stycket 1 får regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddela föreskrifter om informationsskyldigheten.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.4. Jämför även avsnitt 14.6.

### **Uppföljning och utvärdering**

#### *4 kap. 3 §*

Genom paragrafen införs en skyldighet för kollektivtrafikföretagen att lämna sådana upplysningar som myndigheten behöver för att kunna följa och utvärdera hur marknaden för kollektivtrafik utvecklas. En motsvarande bestämmelse finns för närvarande i järnvägslagen (2004:519) men föreslås upphävas. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får enligt 4 § första stycket 2 meddela föreskrifter om vilka uppgifter som ska begäras in.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.5. Jämför även avsnitt 14.6.

### **Bemyndigande m.m.**

#### *4 kap. 4 §*

Genom paragrafen införs ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter i fråga om skyldighet att lämna information enligt 2 §, om uppgiftsskyldigheten enligt 3 § och om krav på ett samordnat betalningssystem - såväl krav på deltagande i som normer för utformningen av ett sådant system. Paragrafen upplyser därutöver om regeringens rätt att meddela verkställighetsföreskrifter i fråga om anmälningsskyldighet enligt 1 §.

Bestämmelsen behandlas i avsnitt 10.3–5. Jämför även avsnitt 14.6.

### **5 kap. Tillsyn**

#### *5 kap. 1 §*

I paragrafen anges att den myndighet som regeringen bestämmer ska se till att den som bedriver verksamhet som regleras i kollektivtrafiklagen efterlever lagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Det förhållandet att det i lagtexten talas om tillsynsmyndighet utesluter inte att regeringen beslutar att olika myndigheter ska fullgöra olika tillsynsuppgifter enligt lagen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att stå under tillsynsmyndighetens tillsyn. Härutöver är det framför allt kollektivtrafikföretag, både enskilt och offentligt ägda, som omfattas av tillsynen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.1.

#### *5 kap. 2 §*

Av paragrafen framgår att tillsynsmyndigheten har rätt att av dem som står under dess tillsyn på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.



## Förelägganden och förbud

### 5 kap. 3 §

Bestämmelsen reglerar tillsynsmyndighetens befogenheter i fall då det fordras ett ingripande. I *första stycket* ges tillsynsmyndigheten rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs för att kollektivtrafiklagen och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas. Enligt *andra stycket* får sådana förelägganden och förbud förenas med vite. För vitesförelägganden gäller bestämmelserna i viteslagen (1985:206).

## 6 kap. Överklagande

### 6 kap. 1 §

I paragrafen anges att beslut om allmän trafikplikt ska delges. Eftersom den personkrets som får överklaga beslutet enligt 2 § är obestämd är kungörelsedelgivning den delgivningsform som kommer i fråga.

Genom bestämmelsen säkerställs att besvärstiden enligt 23 § förvaltningslagen (1986:223) börjar löpa för de klagoberättigade.

### 6 kap. 2 §

I paragrafen föreskrivs en rätt att överklaga de beslut om allmän trafikplikt som regionala kollektivtrafikmyndigheter får fatta. Genom bestämmelsen möjliggörs framförallt en domstolsprövning av om den trafik som trafikplikten avser håller sig inom de territoriella och funktionella begränsningar som lagen anger.

Om beslutet om allmän trafikplikt avser trafik inom flera regionala kollektivtrafikmyndigheters område förutsätts såsom tidigare beskrivits en överenskommelse mellan berörda myndigheter. Det är emellertid endast den myndighet som fattar beslutet om allmän trafikplikt vars beslut kan överklagas enligt förevarande paragraf. De inblandade myndigheternas beslut att ingå överenskommelsen torde dock kunna bli föremål för laglighetsprövning.

Paragrafen innehåller även en särskild reglering av den krets som är klagoberättigad. Det innebär att denna särreglering ska tillämpas i stället för den allmänna regeln om klagorätt i 22 § förvaltningslagen (1986:223). Regeln anger kretsen klagoberättigade som de som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten, dvs. kommersiella operatörer vars verksamhetsförutsättningar kan komma att påverkas om den tilltänkta offentligfinansierade trafiken kommer till stånd.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.

### 6 kap. 3 §

I paragrafen anges att tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt lagen får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. I fråga om vilka som är klagoberättigade gäller den allmänna regeln om klagorätt i 22 § förvaltningslagen.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.

*6 kap. 4 §*

I paragrafen anges att prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten av beslut enligt 2 och 3 §§.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.

*6 kap. 5 §*

I paragrafen anges att ett beslut enligt lagen som huvudregel gäller omedelbart. I beslutet kan dock förordnas att det inte ska gälla förrän det har vunnit laga kraft.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 11.2.

## 14.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1995:1649) om byggande av järnväg

*5 kap. 3 §*

Ändringen innebär att begreppet trafikhuvudmän ersätts med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter och att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:XX) om kollektivtrafik.

## 14.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:735) om riksfärdtjänst

*10 §*

Eftersom den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kan organiseras i form av aktiebolag blir paragrafens hänvisning till förvaltningslagen (1986:223) överflödig.

*2–4 §§*

Ändringarna innebär att begreppet trafikhuvudmän och i förekommande fall länstrafikansvariga ersätts med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter respektive dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet samt att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:XX) om kollektivtrafik. Vidare ändras 3 § på så sätt att bestämmelsen om att kommunens uppgifter enligt lagen får överlätas även till trafikhuvudman som är aktiebolag tas bort då motsvarande möjlighet att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som aktiebolag inte finns.

*13 §*

Ändringen innebär att regleringen av vad som gäller när tillståndsgivaren är aktiebolag tas bort då den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kan organiseras i form av aktiebolag.

#### 14.4 Förslaget till lag om ändring i lagen (1997:736) om färdtjänst

##### *13 §*

Eftersom den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kan organiseras i form av aktiebolag blir paragrafens hänvisning till förvaltningslagen (1986:223) överflödigt.

##### *2 och 4–6 samt 11 §§*

Ändringarna innebär att begreppet trafikhuvudmän och i förekommande fall länstrafikansvariga ersätts med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter respektive dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet samt att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:XX) om kollektivtrafik. Vidare ändras 4 § på så sätt att bestämmelsen om att kommunens uppgifter enligt lagen får överlätas även till trafikhuvudman som är aktiebolag tas bort då motsvarande möjlighet att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som aktiebolag inte finns.

##### *16 §*

Ändringen innebär att regleringen av vad som gäller när tillståndsgivaren är aktiebolag tas bort då den regionala kollektivtrafikmyndigheten inte kan organiseras i form av aktiebolag.

#### 14.5 Förslaget till lag om ändring i yrkestrafiklagen (1998:490)

##### *2 kap. 16–17 §§ och rubriken närmast före 2 kap. 16 §*

Ändringarna innebär att det led i prövningen av linjetrafiktillstånd som avser den avsedda trafikens skadlighet tas bort. Den framtida prövningen av linjetrafiktillstånd kommer därefter endast att avse sökandens yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, goda anseende och ekonomiska resurser enligt 2 kap. 5 och 9 §§. För den regionala kollektivtrafikmyndigheten krävs emellertid inte något trafiktillstånd alls (se vidare kommentaren till 2 kap. 1 §).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.3.

##### *7 kap. 1–2 §*

Ändringen föranleds av att den skadlighetsprövning som beskrevs i föregående kommentar tas bort. Den prövning som ska göras för linjetrafiktillstånd kommer därmed att sammanfalla med den som gäller för övriga trafiktillstånd. Det finns därmed inte längre skäl till särskilda överklagandebestämmelser för linjetrafiktillstånd.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 5.3.

##### *1 kap. 2 §*

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

#### *2 kap. 1 §*

Ändringen innebär att den dispens från kravet på linjetrafiktillstånd för linjetrafik inom länet som lagen medger trafikhuvudman utsträcks till att gälla även länsgränsöverskridande linjetrafik. Det kommer därmed att stå den regionala kollektivtrafikmyndigheten fritt att anordna länsgränsöverskridande linjetrafik under förutsättning av dels en överenskommelse med andra berörda kollektivtrafikmyndigheter, dels att trafiken kan karakteriseras som regional kollektivtrafik (se 3 kap. 1 § förslaget till lag om kollektivtrafik). Om myndigheten anlitar någon annan för att utföra trafik ska dock även fortsättningsvis denne ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.3.

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

#### *5 kap. 2 b §*

Bestämmelsen om att regeringen får meddela föreskrifter om i vilken utsträckning en trafikhuvudman får utföra eller organisera persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten upphävs. Regeringen kommer därigenom att sakna möjlighet att inskränka de regionala kollektivtrafikmyndigheternas frihet att på samma villkor som andra organisatörer och järnvägsföretag organisera respektive utföra persontrafik på det statliga järnvägsnätet. Utöver lagändringen påkallas följdjusteringar i järnvägsförordningen (2004:526).

Bestämmelsen behandlas även i avsnitt 7.3.

#### *4 kap. 1 a och 3 §§ och 5 kap. 5 och 6 §§ samt rubrikerna närmast före 5 kap. 5 och 6 §§*

De paragrafer som nu föreslås upphävas innebär att den som utför eller organiserar persontrafik enligt järnvägslagen dels till den myndighet regeringen bestämmer ska lämna de uppgifter som behövs för att myndigheten ska kunna följa och utvärdera utvecklingen av marknaden för kollektivtrafik, dels ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation. Vidare föreslås bemyndigandena till regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer att meddela närmare föreskrifter om skyldigheterna att lämna uppgifter respektive information om trafikutbud upphävas.

Motsvarande bestämmelser införs nu i kollektivtrafiklagen för all kollektivtrafik på väg, järnväg och spåranläggningar. Tillämpningsområdet för bestämmelserna i kollektivtrafiklagen och i järnvägslagen är i huvudsak överensstämmande eftersom den som utför eller organiserar persontrafik enligt järnvägslagen också får anses vara kollektivtrafikföretag enligt kollektivtrafiklagen. En marginell skillnad finns emellertid däri att begreppet persontrafik även omfattar viss trafik som inte är kollektivtrafik, nämligen chartertrafik. Sådan trafik kommer fortsättningsvis inte att omfattas av upplysnings- och informationsskyldigheterna.

Bestämmelsen behandlas även i avsnitten 10.4 och 10.5.

14.7 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m.

*1 §*

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

14.8 Förslaget till lag om ändring i lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter

*3 kap. 3 §*

Ändringen innebär att begreppet trafikhuvudmän ersätts med begreppet regionala kollektivtrafikmyndigheter och att hänvisningen till lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik ersätts med en hänvisning till lagen (2010:XX) om kollektivtrafik.

14.9 Ikraftträdandebestämmelser

Ikraftträdandebestämmelserna till lagförslagen i 14.1–9 behandlas i kapitel 13.

## Sammanfattning av betänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

### Uppdraget

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

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

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

### Utgångspunkter

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

### Förslaget

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

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

En lokal kollektivtrafikansvarig myndighet i varje län ges behörighet att ingripa på marknaden i syfte att säkra ett visst trafikutbud. Ett sådant ingripande på marknaden får bara ske efter att ett förfarande tillämpats

som först provat marknadens förmåga att på kommersiella grunder tillhandahålla tjänsten. Ingripandet på marknaden ska ske på sådant sätt att principerna om proportionalitet, insyn och icke-diskriminering följs. Förfarandet ska vara öppet och rättvist och innehålla en konkurrensutsättning.

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

### Lokal kollektivtrafikansvarig myndighet

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

Om landstinget och kommunerna i länet inte kan komma överens om att låta ett samverkansorgan vara kollektivtrafikansvarig myndighet ska landstingen i varje län och kommunen i Gotlands län ha detta ansvar. En skatteväxling ska i sådant fall göras mellan kommuner och landstinget. Även det kommunalekonomiska utjämningsystemet ska justeras. Det ska också framgå av lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter att kommuner får bidra med ekonomisk ersättning till kollektivtrafiken.

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

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

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

Tillskillnad från i dag ges det offentliga en mer strategisk roll och mindre direkt operativ roll inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafikföretagen får istället ett större ansvar för det operativa arbetet och det direkta ansvaret för resenären. En viktig uppgift för det offentliga är att säkerställa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, som karaktäris-

ras av stabilitet och långsiktighet, något resenärerna också behöver för att kunna fatta långsiktiga beslut om boende, utbildning och investeringar.

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

## Länsgränserna

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

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

## Process för sökande av marknaden

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

## Anbudsprocess för komplettering med trafik

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

Vid inrättande av allmän trafikplikt ska en proportionalitetsbedömning göras mellan den samhällsnytta som kan uppnås med linjen i förhållande



till den skada som den kommersiella trafiken kan drabbas av. Kollektivtrafikföretagen ska kunna överklaga beslut om att låta en linje omfattas av allmän trafikplikt.

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

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

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

### Krav på kollektivtrafikföretag

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

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

avslutas. Detta för att garantera ett visst mått av stabilitet för resenären och ge en möjlighet för myndigheten att agera.

- Miljökrav och krav på fordonens tillgänglighetsanpassning.

### Nödvändig infrastruktur

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

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

### Uppgifter för en nationell myndighet

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

### Tidplan för genomförande av ett öppnare marknadstillträde

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

Den information och statistik som finns samlad hos trafikhuvudmännen om exempelvis antal resenärer och subventionsgrad på olika linjer och turer ska överlämnas till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten senast den 1 januari 2012. Kollektivtrafikföretag ska kunna

ta del av informationen för att bättre kunna bedöma möjligheterna att Bilaga 1  
bedriva kommersiell trafik.

### Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik

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

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

### Ikraftträdande

Lagen ska träda i kraft den 1 januari 2012.

# Lagförslag i betänkandet En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

## Förslag till kollektivtrafiklag

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Inledande bestämmelser och definitioner

#### Lagens innehåll

- 1 § I denna lag finns bestämmelser om
- lagens innehåll, andra författningar och definitioner (1 kap.),
  - ansvar för kollektivtrafik som har anknytning till länet och kommuninvånarna (2 kap.),
  - nationellt ansvar för kollektivtrafik (3 kap.),
  - marknadsstillträde till kollektivtrafiken inom länet (4 kap.),
  - färdtjänst (5 kap.),
  - riksfärdtjänst (6 kap.) och
  - sjukresor (7 kap.).

#### Andra författningar

2 § I *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70<sup>1</sup>* finns bestämmelser som reglerar hur behöriga myndigheter kan ingripa för att se till att det tillhandahålls kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I *rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)<sup>2</sup>* finns bestämmelser bland annat om tillträde till marknaden på sjöfartstransportområdet och om tilldelande av avtal om allmän trafik.

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

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

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

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

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

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

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

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

### Vissa definitioner

**3 §** I denna lag avses med

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

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

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

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

5. *Allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

6. *Linje*: ett upptagningsområde och stoppmönster.

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

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

9. *Avtal om allmän trafik*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.

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

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

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

13. *Direkttilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande. Bilaga 2

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

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

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

### **Kollektivtrafikansvarig myndighet inom länet**

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

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

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

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

### **Nivån på kollektivtrafikförsörjningen**

**2 §** Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska bestämma nivån på kollektivtrafikförsörjningen.

Denna nivå ska bestämmas med utgångspunkt i de transportpolitiska målen.

### **Tillgänglighet för alla resenärsgupper**

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

### **Tillförsäkra nödvändig infrastruktur**

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

Denna infrastruktur ska upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Bilaga 2

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

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

### **Samordna anropsstyrd kollektivtrafik**

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

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

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

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

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

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

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

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

## **3 kap. Nationellt ansvar för kollektivtrafik**

### **Myndighet med nationellt ansvar för kollektivtrafik**

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

### **Bemyndigande**

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

**Allmänna bestämmelser**

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

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

**2 §** Avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekoncessioner ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i detta kapitel och i enlighet med de bestämmelser som fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävandet av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 samt i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage).

**3 §** Avtal om allmän trafik som ingås i form av tjänstekontrakt ska tilldelas i enlighet med bestämmelser i lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.

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

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

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

**Trafikförklaring**

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

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska upprätta ett förslag till trafikförklaring.

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

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



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

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

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

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

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

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

### **Allmänna regler för anmälningförfarandet**

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

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

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

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

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

### **Särskilda krav på kollektivtrafikföretag**

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

1. respektive trafikslags grundläggande krav,
2. stanna för på- och avstigning på fullt tillgängliga bytespunkter för alla resenärer,

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

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

### **Tillsyn**

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

### **Vite**

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

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

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

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

### **Privat infrastruktur för kollektivtrafik**

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

Upplåtare som innehar en dominerande ställning på marknaden ska ta ut ett kostnadsorienterat pris av kollektivtrafikföretagen. Upplåtare får vid kapacitetsbrist begränsa trafiken på privat infrastruktur för kollektivtrafik. Vid en begränsning ska företräde ges till den mest samhälls-ekonomiskt lönsamma trafiken.

Regeringen, eller efter regeringens bemyndigande den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten, får meddela föreskrifter om vilken metod som ska tillämpas vid beräkning av kostnadsorienterat pris och vilka faktorer som ska ligga till grund för beräkningen, kriterier för vad som avses med den mest samhälls-ekonomiskt lönsamma trafiken samt

### **Ställningstagande till anmälningarna**

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

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

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

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

### **Trafikplan**

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

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

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

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

### **Proportionalitetsbedömning**

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

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**Anbudsförfarandet**

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

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

**24 §** När tidsfrister för att komma in med anbud bestäms av myndigheten ska särskild hänsyn tas till hur lång tid som kollektivtrafikföretagen kan antas behöva för att utarbeta anbuden. Tidsfristen för att komma in med anbud ska emellertid vara minst 52 dagar från den dag då det offentliga anbudet offentliggjordes.

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

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

**Anbudsprövning**

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

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

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten ska anta antingen

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

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

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

**Principer för anmälnings- och anbudsförfarandet**

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

**Kommunikation, information och dokumentation**

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

Den kollektivtrafikansvariga myndigheten får bestämma att Bilaga 2  
anmälningar och anbud ska lämnas med något elektroniskt medel.

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

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

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

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

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

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

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

#### **Tilldelning av avtal om allmän trafik**

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

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

1. det är uppenbart att resandeunderlaget inte påverkar intäktsflödet,  
eller står för en liten del av finansieringen,
2. transporten är anropsstyrd, eller
3. det sker ett stort utbyte av passagerare mellan olika närliggande  
linjer,

istället ingå avtal om allmän trafik antingen i form av en tjänste-  
koncession eller ett tjänstekontrakt.

#### **Överprövning**

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

En ansökan enligt första stycket får inte prövas efter den tidpunkt då Bilaga 2 det finns ett avtal om allmän trafik eller ett avtal om trafik.

### **Felaktig upphandling**

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

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

### **Behörig domstol**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### **Skadestånd**

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

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

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

## **5 kap. Färdtjänst**

**1 §** Detta kapitel gäller kollektivtrafik för personer med funktionshinder.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tillstånd får i skäligen omfattning förenas med föreskrifter om

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

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

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

### **Avgift**

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

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

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

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

### **Handläggning av ärenden m.m.**

**9 §** Trots sekretess får den kollektivtrafikansvariga myndigheten lämna ut uppgifter om enskildas personliga förhållanden till en enskild individ eller en juridisk person som beställer och samordnar transporter eller en

trafikutövare, om uppgifterna behövs för att anordna transport som avses i detta kapitel. Bilaga 2

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

### **Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### **6 kap. Riksfärdtjänst**

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

#### **Tillstånd till riksfärdtjänst**

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

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

**3 §** Tillstånd ska meddelas om

1. resan till följd av den sökandes funktionshinder inte till normala reskostnader kan göras med allmänna kommunikationer eller inte kan göras utan ledsagare,
2. ändamålet med resan är rekreation eller fritidsverksamhet eller någon annan enskild angelägenhet,
3. resan görs inom Sverige från en kommun till en annan kommun,
4. resan görs med taxi, ett för ändamålet särskilt anpassat fordon eller med allmänna kommunikationer tillsammans med ledsagare, och
5. resan inte av någon annan anledning bekostas av det allmänna.

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

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

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



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

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

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

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

Föreskrifter får ändras, om ändrade förhållanden föranleder det.

#### **Handläggning av ärenden m.m.**

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

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

#### **Överklagande**

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

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

### **7 kap. Sjukresor**

#### **Sjukresor**

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

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

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

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

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

4. i samband med tillhandahållande av hjälpmedel åt handikappad,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik,

2. lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik,

3. lagen (1997:736) om färdtjänst,

4. lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och

5. lagen (1991:419) om resekostnadsersättning vid sjukresor.

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

3. På avtal som ingåtts före lagens ikraftträdande tillämpas inte 4 kap.

5 § andra punkten, om förbud mot direkttilldelning av avtal om allmän trafik till ett internt företag.

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

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

---

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**6 kap.**

**2 §**

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

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

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

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

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

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

I fråga om uppgift i allmän handling gäller sekretessen i högst tjugo år.

Beträffande handling som anger villkoren i slutet avtal gäller sekretessen dock längst till dess två år, eller hos statliga affärsverk och Försvarets materielverk samt i kommunal affärsverksamhet fem år, har förflutit från det avtalet slöts. Bilaga 2

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

7 §

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

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

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

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

Hemkommunens skyldighet enligt första och andra styckena omfattar inte

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

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### 4 kap. Översiktsplan

##### 1 §

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

Av planen *skall* framgå

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

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

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

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

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

Av planen *ska* framgå

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

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

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

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

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

##### 3 §

När förslag till översiktsplan eller till ändring av planen upprättas, *skall* kommunen samråda med länsstyrelsen samt regionplaneorgan och kommuner som berörs av förslaget. De myndigheter samt de sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget *skall* beredas tillfälle till samråd.

En kungörelse om utställningen av planförslaget *skall* före utställningstidens början anslås på

När förslag till översiktsplan eller till ändring av planen upprättas, *ska* kommunen samråda med länsstyrelsen samt regionplaneorgan, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och kommuner som berörs av förslaget. De myndigheter samt de sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av förslaget *ska* beredas tillfälle till samråd.

En kungörelse om utställningen av planförslaget *ska* före utställningstidens början anslås på

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

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

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

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

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

## 5 kap.

### 3 §

I detaljplanen *skall* redovisas och till gränserna anges

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

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

I detaljplanen *ska* redovisas och till gränserna anges

3. vattenområden för bland annat båthamnar och friluftsbad, *samt*
4. *hur kommunen har beaktat den kollektivtrafikansvariga myndighetens principer för hur kollektivtrafiken ska beaktas vid den fysiska planeringen.*

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

### 20 §

När program utarbetas och när förslag till detaljplan upprättas, *skall* kommunen samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten och kommuner som berörs av programmet eller förslaget. Sakägare och de bostadsrätts-

När program utarbetas och när förslag till detaljplan upprättas, *ska* kommunen samråda med länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, *den kollektivtrafikansvariga myndigheten* och kommuner som berörs av programmet eller för-



havare, hyresgäster och boende som berörs av programmet eller förslaget samt de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av programmet eller förslaget *skall* beredas tillfälle till samråd.

slaget. Sakägare och de bostadsrättshavare, hyresgäster och boende som berörs av programmet eller förslaget samt de myndigheter, sammanslutningar och enskilda i övrigt som har ett väsentligt intresse av programmet eller förslaget *ska* beredas tillfälle till samråd.

## 24 §

Kungörelse om utställningen av planförslaget *skall* minst en vecka före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införs i ortstidning. Kungörandet får dock ske senast den dag då utställningstiden börjar, om denna bestämts till minst fyra veckor. Av kungörelsen *skall* framgå

1. var planområdet ligger,
2. om förslaget avviker från översiktsplanen,
3. i vilken utsträckning mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme till följd av planens antagande kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 17–19 §§,
4. var utställningen äger rum,
5. inom vilken tid, på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget *skall* lämnas,
6. att den som inte senast under utställningstiden framfört synpunkter på förslaget enligt 13 kap. 5 § kan förlora rätten att överklaga beslut att anta planen.

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

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

Kungörelse om utställningen av planförslaget *ska* minst en vecka före utställningstidens början anslås på kommunens anslagstavla och införs i ortstidning. Kungörandet får dock ske senast den dag då utställningstiden börjar, om denna bestämts till minst fyra veckor. Av kungörelsen *ska* framgå

5. inom vilken tid, på vilket sätt och till vem synpunkter på förslaget *ska* lämnas,
6. att den som inte senast under utställningstiden framfört synpunkter på förslaget enligt 13 kap. 5 § kan förlora rätten att överklaga beslut att anta planen.

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

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

Senast dagen efter det att justeringen av protokollet med beslut om antagande av detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla *skall* ett meddelande om tillkännagivandet, ett protokollsutdrag med beslutet och en uppgift om vad den som vill överklaga beslutet måste göra sändas i brev till

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

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

Om ett stort antal personer *skall* underrättas enligt första stycket 2, och det skulle innebära större kostnad och besvär att sända underrättelsen till var och en av dem än som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med underrättelsen, får underrättelse i stället ske antingen genom kungörande på det sätt som anges i 24 § eller genom att en kungörelse anslås på kommunens anslagstavla, informationsblad om kungörelsen sprids till de boende som berörs av beslutet och brev sänds till sådana sakägare, organisationer och föreningar som avses i första stycket 2. Ägare av sådan mark eller sådant utrymme och innehavare av sådan särskild rätt till mark eller annat utrymme som kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 17–19 §§ *skall* dock alltid underrättas enligt första stycket. Detsamma gäller den som har fått ett föreläggande enligt 28 a §.

Av en kungörelse enligt andra stycket *skall* det framgå vad beslutet avser, tidpunkten för

Senast dagen efter det att justeringen av protokollet med beslut om antagande av detaljplanen har tillkännagetts på kommunens anslagstavla *ska* ett meddelande om tillkännagivandet, ett protokollsutdrag med beslutet och en uppgift om vad den som vill överklaga beslutet måste göra sändas i brev till

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

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

Om ett stort antal personer *ska* underrättas enligt första stycket 2, och det skulle innebära större kostnad och besvär att sända underrättelsen till var och en av dem än som är försvarligt med hänsyn till ändamålet med underrättelsen, får underrättelse i stället ske antingen genom kungörande på det sätt som anges i 24 § eller genom att en kungörelse anslås på kommunens anslagstavla, informationsblad om kungörelsen sprids till de boende som berörs av beslutet och brev sänds till sådana sakägare, organisationer och föreningar som avses i första stycket 2. Ägare av sådan mark eller sådant utrymme och innehavare av sådan särskild rätt till mark eller annat utrymme som kan komma att tas i anspråk enligt 6 kap. 17–19 §§ *ska* dock alltid underrättas enligt första stycket. Detsamma gäller den som har fått ett föreläggande enligt 28 a §.

Av en kungörelse enligt andra stycket *ska* det framgå vad beslutet avser, tidpunkten för beslutets

beslutets tillkännagivande på kommunens anslagstavla och vad den som vill överklaga beslutet måste göra. Om kungörelsen införs i ortstidningen, *skall* detta ske samma dag som beslutet tillkännages på anslagstavlan.

tillkännagivande på kommunens anslagstavla och vad den som vill överklaga beslutet måste göra. Om kungörelsen införs i ortstidningen, *ska* detta ske samma dag som beslutet tillkännages på anslagstavlan.

Bilaga 2

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

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

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

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

2 §

Frågor om trafiktillstånd prövas

1. om sökanden eller innehavaren är en fysisk person, av länsstyrelsen i det län där personen är folkbokförd,

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

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

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

5 §

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

Den som söker trafiktillstånd skall utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att han

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

Den som söker trafiktillstånd ska utöver vad som följer av första stycket kunna styrka att han upp-

uppfyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §. fyller kravet på ekonomiska resurser enligt 9 §. *Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de villkor för verksamheten som behövs från säkerhetssynpunkt.* Bilaga 2

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

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

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

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

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

### **Bidrag till kollektivtrafik**

#### *10 §*

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

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

### **Kollektivtrafik**

#### *3 §*

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

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

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

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

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Malmö, Tingrätten i Kalmar, Myndigheten för handikappolitisk samordning, Ekonomistyrningsverket, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Statskontoret, Karlstad, universitet, Samot, Kungliga Tekniska Högskolan, Lunds tekniska högskola, Naturvårdsverket, Boverket, Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Sjöfartsverket, Luftfartsverket, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Verket för innovationssystem, Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser, Tillväxtverket, Transportstyrelsen, Regelrådet, Konsumentverket, Sveriges Kommuner och Landsting, Bengtsfors kommun, Borås kommun, Ekerö kommun, Falkenbergs kommun, Gnesta kommun, Göteborgs kommun, Härnösands kommun, Hörby kommun, Karlstads kommun, Kumla kommun, Köpings kommun, Laholms kommun, Lerums kommun, Lomma kommun, Malmö kommun, Norrköpings kommun, Olofströms kommun, Ragunda kommun, Smedjebackens kommun, Sollentuna kommun, Sotenäs kommun, Stockholms kommun, Strömstads kommun, Sundsvalls kommun, Tierps kommun, Torsby kommun, Tranås kommun, Västerviks kommun, Åstorp kommun, Älvdalens kommun, Jönköpings läns landsting, Jämtlands läns landsting, Skåne läns landsting, Stockholms läns landsting, Västerbottens läns landsting, Västra Götalands läns landsting, Örebro läns landsting, Region Dalarna, Region Halland, Region Värmland, Regionförbundet Östsam, Handelshögskolan i Stockholm, Svensk Kollektivtrafik, Handikappförbundens samarbetsorgan, Synskadades Riksförbund, Blekingetrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Skånetrafiken, Upplands Lokaltrafik AB, Västernorrlands läns Trafik AB, Västtrafik AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, Arriva Skandinavien A/S, DSB Sverige AB, SJ AB, Svenska Tågkompaniet AB, Netrail AB, AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik, Strömma Kanalbolaget AB, Waxholms Ångfartygs AB, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Byberg & Nordin Busstrafik AB, Busslink i Sverige AB, Busspoolen i Norrbotten, Göteborgs Spårvägar AB, Luleå Lokaltrafik AB, Swebus AB, Veolia Transport AB, Riksfärdtjänsten Sverige AB, Samtrafiken AB, Resekortet i Sverige AB, Jernhusen AB, Resenärsforum, Svenska Taxiförbundet, Föreningen Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Transportindustriförbundet, Företagarna, Svenska Handelskammarförbundet, Näringslivets Regelnämnd, Svenska Naturskyddsföreningen, Tjänstemännens Centralorganisation, Sacoförbundet Trafik och Järnväg, Transportarbetareförbundet, SEKO Trafik.

Yttranden har även inkommit från Svenska färdtjänstföreningen, Hörselskadades Riksförbund, ST, Tingsryds kommun, Regionförbundet Södra Småland, Kommunikationspolitiska rådet Norrbotten, Sjöbo kommun, X-trafik, Vänsterpartiet i Örebro län, Uppsala läns landsting, Vellinge kommun, Kommunförbundet Skåne, Lycksele kommun, Svenska Kommunalarbetareförbundet, Skåne Nordost, Nyköpings kommun, Umeå kommun, Skellefteå kommun, Fagersta kommun, Kungsörs kommun, Hässleholms kommun, Föreningen Svenska

Järnvägsfrämjandet, Skinnskattebergs kommun, Vara kommun, Bilaga 3  
Linköpings kommun, Eskilstuna kommun, Skaraborgs kommunal-  
förbund, Länstrafiken i Jämtlands län AB, Kommunförbundet i  
Norrbotten, Stockholm Nordost, Storumans kommun, Regionförbundet  
Jönköpings län, Landstinget Gävleborg, Länstrafiken Örebro, Hallands-  
trafiken, SmåKom, Nässjö kommun, Regionförbundet Örebro, Västerås  
stad, Landstinget Västmanland, Bromölla kommun, Scania Sverige AB,  
Askersunds kommun, Volvo Bussar AB, Transportgruppen, Svalövs  
kommun, Ystads kommun, Avesta kommun, Laxå kommun, Arboga  
kommun, Bombardier, Centrala Buss i Norrbotten AB, De Handikappa-  
des Riksförbund, SRF Uppsala län, Miljöförbundet Jordens Vänner,  
Luleå kommun, Gasföreningen, Lantbrukarnas Riksförbund, Göteborgs-  
regionens kommunalförbund, Länsstyrelsen Skåne län, Bil Sweden,  
Mälardalstrafik AB (MÄLAB), Högsby kommun, Hallstahammars  
kommun, Norbergs kommun, A-Train AB, Helsingborgs stad /Skåne  
nordväst, Kommunförbundet Stockholms län, KLS, Höganäs kommun,  
Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget i Värmlands län, Tomelilla  
kommun, Trekommungruppen (Vilhelmina, Dorotea och Åsele  
kommuner) och Landsorganisationen i Sverige (LO).



## Uppdraget

Utredningen ska föreslå hur ökad konkurrens mellan kommersiella aktörer på persontrafikmarknaden för järnväg ska kunna åstadkommas samtidigt som resenärernas önskemål om kvalitet och tillgänglighet tillgodoses. Utgångspunkten ska vara att SJ AB:s exklusiva trafikeringsrätt avskaffas. I uppdraget ingår att utreda olika alternativ för att direkt eller stegvis öppna marknaden. En viktig punkt är att sätta upp regler för att den av samhället subventionerade trafiken inte konkurrerar ut trafik som kan drivas kommersiellt. Det ska också göras en bedömning huruvida regionala aktörer ska ha rätt att organisera trafik i flera län.

## Järnvägsmarknadens avreglering

Ett antal olika marknader har avreglerats både i Sverige och i andra länder de senaste decennierna. Beträffande järnvägssektorn förekommer konkurrens mellan företag som utför persontransporter i ett antal länder. Det rör sig dock nästan uteslutande om trafik som upphandlas av samhället, medan marknaden för kommersiell persontrafik fortfarande huvudsakligen är stängd för andra än de olika ländernas egna statliga järnvägsföretag.

I Sverige, liksom i ett antal andra europeiska länder har persontransporter på järnväg stadigt ökat under den senaste 10-års-perioden och kommer sannolikt att göra så även framöver. En fortsatt positiv utveckling för järnvägstrafik förutsätter dock att det finns infrastrukturkapacitet som kan möta den ökande efterfrågan.

## Konkurrensen på den framtida persontrafikmarknaden

Det övergripande målet för utredningen är att resenärernas och samhällets nytta ska öka genom ökad valfrihet, prisvärda resor och ett ökat utbud. Detta ska ske genom att samhällets resurser utnyttjas på bästa sätt. Trafik som kan utföras på kommersiella villkor ska utgöra basen för trafikförsörjningen.

Från samhällets synvinkel finns positiva effekter i att järnvägstrafik därtill bedrivs i en omfattning som är större än vad som går att utföra med företagsekonomisk lönsamhet. Med andra ord går det att med samhällsekonomiska argument motivera att samhället på olika sätt går in med åtgärder för att se till att trafik som inte kan drivas på företagsökonomiska grunder ändå kommer till stånd. Enligt grundläggande principer ska samhället dock inte bedriva sådan verksamhet som marknaden själv kan utföra, och inte heller på annat sätt onödigtvis störa marknaden.

En huvudfråga för denna utredning är att hitta det gränssnitt mellan kommersiell och samhällsköpt trafik som innebär dels att samhällets

behov av trafikförsörjning tillgodoses, dels att marknaden får förutsättningar att verka på ett sätt som minimerar behovet av samhälls-ingripanden. Det finns alltså behov av en klar gränsdragning mellan de områden inom vilka kommersiell respektive samhällsköpt trafik får verka samtidigt som samverkan mellan dessa bör uppmuntras för att på så sätt uppnå hög effektivitet för samhället.

Med utgångspunkt i tidigare utredningar och efter diskussioner med intressenter och experter föreslår jag en modell för marknadstillträde på den framtida järnvägsmarknaden. Jag har bl.a. undersökt hur man med hjälp av lagstiftade ”tumregler” skulle kunna definiera och reglera gränserna mellan den samhällsköpta och den kommersiella trafiken. Min bedömning är dock att det inte är möjligt att i lag fastställa uttömmande regler, utan att bedömningar behöver göras från fall till fall. Det är dock viktigt att kriterierna för bedömningen är transparenta och att de är fastställda och kända i förväg.

När det gäller trafikhuvudmännens rätt att utföra och organisera trafik bör denna rätt även fortsättningsvis som huvudregel begränsas till trafik inom det egna länet. Utvidgad trafikeringsrätt över länsgräns ska kunna beviljas på liknande sätt som idag, bl.a. med kravet att en bättre trafikförsörjning kommer till stånd. Dessutom ska ett krav vara att en sådan utvidgad trafikeringsrätt medför högre samhällsekonomisk effektivitet, och att detta alltså ska vara ett kriterium som ska uppfyllas vid bedömningen. I stället för att regeringen utför prövningen föreslår jag att den görs av Transportstyrelsen.

För att trafik inte ska upphandlas om den ändå kan komma till stånd ska ett annonseringsförfarande för att undersöka marknadens intresse föregå all upphandling av trafik. Upphandling av trafik ska genomföras endast i de fall marknadens intresse uteblir.

Konkurrensmodellen bygger således på att inga ensamrätter ska gälla. Alla som uppfyller grundläggande villkor får ansöka om tåglägen. Vidare åläggs Rikstrafiken och trafikhuvudmännen att ta fram och offentliggöra långsiktiga trafikförsörjningsprogram innehållande samhällets minimikrav och ambitioner för den trafik som bör finnas för medborgarna. Programmen bör omfatta en period av cirka tio år med lämpliga revideringstillfällen.

## Fordonsförsörjning och underhåll av fordon

En kommande avreglerad persontrafik på järnväg förutsätter att det finns fordon att tillgå för nya aktörer. Det är därför viktigt att få till stånd en konkurrensneutral och väl fungerande fordonsförsörjning. Det är även viktigt att underhållet av fordonen fungerar för samtliga aktörer. Utgångspunkt för min utredning är att all fordonsförsörjning ska, så långt möjligt, ske på kommersiella grunder.

Jag föreslår att SJ AB ska behålla sina fordon. För att skapa en andrahandsmarknad för fordon får överblivna fordon hos SJ AB och Statens järnvägar inte skrotas eller hyras ut, förrän de har auktionerats ut för försäljning. Något statligt vagnbolag ska inte inrättas, och för att markera detta ställningstagande ska de statliga fordon som används för den

upphandlade statliga persontrafiken på sikt avvecklas. Under avvecklingsperioden bör Rikstrafiken svara för förvaltning av fordonen. Det statliga fordonsbidraget till trafikhuvudmän bör avskaffas och ersättas med bidrag till infrastruktursatsningar som främst underlättar för den regionala trafiken.

Jernhusen bör även fortsättningsvis vara ägare av de statliga underhållsfastigheterna men bolaget bör åläggas att förutom avkastningskrav särskilt beakta de transportpolitiska målen vid uthyrning av underhållsfastigheterna till underhållsföretag. Underhållsföretag m.fl. ska ges möjligheter att få hyra mark med långtidskontrakt. Banverket bör åsätta styrande avgifter för uppställningsspår och därmed verka för att spår i anslutning till innevarande eller kommande underhållsanläggningar används för uppställning inför underhåll eller för angelägna trafikbetingade uppgifter.

### Samordnat biljettsystem

Det är viktigt att resenärerna har tillgång till samordnade system för att på ett enkelt sätt få information om olika resmöjligheter samt att kunna boka och köpa biljetter för hela resan, oavsett om det är en eller flera som utför transporttjänsten. Det kan konstateras att redan idag finns ett väl fungerande biljettsystem, Resplus, som drivs av AB Samtrafiken. I detta system ingår ett stort antal operatörer och organisatörer av kollektiva persontransporter, med undantag för flygtransporter.

Då det redan finns ett väl utvecklat samarbete angående information och biljetter bör detta utnyttjas. För att förenkla inträdet för nya aktörer bör en statlig förhandlingsman utses för att få till stånd en ekonomisk förening med marknadens parter som medlemmar. Den ekonomiska föreningen ska äga AB Samtrafiken.

AB Samtrafiken ska samordna och driva utvecklingen av ett gemensamt biljettsystem för persontrafik på järnväg. Alla aktörer ska på icke-diskriminerande och skäligena villkor medges tillträde till systemet. Anslutning till systemet ska vara frivillig.

Samtrafikens produktutveckling och drift av Samtrafikens gränssnitt, liksom avräkningsfunktionen mellan operatörerna sköts för närvarande av Linkon, vilket är ett helägt dotterbolag till SJ AB. För att balansera maktförhållandena och garantera aktörernas förtroende för Linkon bör delar av företaget säljas ut. SJ AB bör dock inneha en aktiemajoritet för att regeringen genom ägardirektiv ska kunna garantera ett konkurrensneutralt agerande.

Olika bokningssystem ska finnas på marknaden. Operatörer och organisatörer ska kunna använda sina egna system. De som saknar egna system ska på marknadsmässiga grunder kunna ansluta sig till det bokningssystem man föredrar. Samtliga bokningssystem ska lämna vissa grundläggande uppgifter om sitt utbud till en gemensam databas.

I mitt uppdrag ingår att inhämta information från Banverket om kapacitetstilldelningen och arbetet med utveckling av metodik för tilldelningsförfarandet. De kriterier som Banverket har utarbetat för att prioritera mellan ansökningar är oprecisa och utgör endast ett av flera stöd för tågplanekonstruktörerna. Detta innebär att det lämnas utrymme för skönsmässiga bedömningar, något som kan medföra att de sökande kan känna osäkerhet om deras ansökningar har behandlats korrekt.

I ett framtida läge där trafikmängden kan antas öka och behov av tågslagen därmed växer, samtidigt som antalet aktörer som konkurrerar om samma kapacitet också ökar, ställs ännu högre krav på icke-diskriminerande och konkurrensneutral kapacitetstilldelning. Godstrafikens berättigade krav på infrastrukturkapacitet ska beaktas. I arbetet ska Banverket samråda med Järnvägsstyrelsen/Transportstyrelsen och andra berörda myndigheter.

Jag har vid underhandskontakter med Näringsdepartementet föreslagit att Banverket bör få i uppdrag att

- dels tillsammans med berörda aktörer inom sektorn vidareutveckla den administrativa modellen för kapacitetstilldelning,
- dels genomföra den forskning som är nödvändig för att utveckla modellen så att kravet på samhällsekonomisk effektivitet uppfylls.

Banverket har därefter genom regleringsbrev från regeringen fått instruktioner i ärendet i enlighet med mina förslag.

Jag föreslår även ett förtydligande i järnvägslagen innebärande att tillsynsmyndigheten, i de fall den finner att infrastrukturförvaltaren har fattat ett beslut som inte är i enlighet med järnvägslagen eller föreskrifter som meddelats med stöd av lagen, ska ange riktlinjer för ett nytt beslut av infrastrukturförvaltaren.

## Behov av regeländringar

EU:s s.k. tredje järnvägspaket består av en förordning och två direktiv, varav det ena direktivet inte är av intresse för denna utredning. Förordningen om tågpassagerares rättigheter och skyldigheter kräver viss komplettering i svensk lagstiftning. Dessa behov av lagändringar omhändertas dock på annat sätt och jag bedömer att några ändringar som faller inom ramen för denna utredning inte behöver göras. Direktiv 2007/58/EG, i vilket marknadsöppningen för internationell persontrafik regleras, medför dock ett antal ändringar i järnvägslagen. Till följd av dessa ändringar i lagen behöver också förordningar och föreskrifter justeras.

Då mitt förslag om marknadsöppning gäller det järnvägsnät som förvaltas av staten krävs ingen ändring i järnvägslagen som direkt följd av detta. Kraven på att uppgifter ska lämnas, dels till en gemensam databas, dels för uppföljning kräver dock lagstiftning. Även trafikhuvudmannalagen behöver kompletteras med anledning av att trafikhuvud-

männen enligt mitt förslag ska upprätta trafikförsörjningsprogram och att dessa även ska offentliggöras. Bilaga 4

I övrigt krävs ändringar i olika förordningar. Ett antal myndigheter som verkar i järnvägssektorn föreslås få nya uppgifter, vilket medför ändringar i förordningar med instruktioner för statliga myndigheter

## Uppföljning och utvärdering

I mina direktiv till denna utredning ingår att lämna förslag till lämpliga metoder och ansvar för uppföljning och utvärdering av marknadens utveckling efter ett genomförande av de förslag jag lämnar. Jag har därför utarbetat en modell med mått och indikatorer som är lämpliga att använda för att följa upp och utvärdera framtida förändringar på järnvägsmarknaden.

Uppföljning och utvärdering av persontrafikmarknaden bör enligt min mening göras med fokus på effekter för resenärerna, för marknaden och för samhället. Därför bör mått och indikatorer inom följande fyra särskilda bevakningsområden utgöra stomme i utvecklingen av en modell för uppföljning och utvärdering:

- resenärernas upplevelser och perspektiv mätt som kvantitet, kvalitet och kundnöjdhet,
- strukturen på hur marknaden förändras med fokus på marknads-koncentration, företagsrörlighet och marknadsmakt,
- utvecklingen av tillgång till nödvändiga gemensamma funktioner, samt
- utvecklingen i och omfattningen av den samhällsköpta trafiken.

Transportstyrelsen bör ansvara för en sammanhållande funktion för den uppföljning som åläggs berörda aktörer. I möjligaste mån ska befintlig data och existerande rutiner utnyttjas. Transportstyrelsen ska också vara ansvarig för att de utvärderingar som ska göras vid olika tidpunkter och kontrollstationer utförs.

## Plan för genomförande

Den 1 januari 2010 öppnas järnvägsnätet för internationell persontrafik inklusive rätt att längs den internationella sträckan ta upp och lämna av passagerare utan att dessa behöver passera nationsgräns, s.k. cabotage. Det är lämpligt att den marknadsöppning jag föreslår sker samtidigt med den som gäller internationell persontrafik inom EU. Det innebär att trafikoperatörer kan förbereda sig för att under april månad 2010 ansöka om tåglägen inför tågplansskiftet i december för trafik som i huvudsak kommer att utföras 2011. Enligt min åsikt bör den konkurrensutsättning jag föreslår genomföras vid en och samma tidpunkt, då det under utredningen inte har kommit fram något som talar emot detta.

Jag föreslår vidare att trafikhuvudmän i vissa situationer ska kunna begära att regeringen prövar om att under en övergångstid och i undantagsfall införa begränsningar i rätten att ta upp och lämna av passagerare vid vissa stationer. Vidare bör omprövning av tidigare beviljade och i

tiden obegränsade utvidgade trafikeringsrätter för trafikhuvudmän göras i enlighet med bedömningsgrunderna i mitt förslag. Utgångspunkten ska vara att ingångna avtal som träffats mellan trafikhuvudman och trafikföretag och som gäller den 1 januari 2010 inte ska påverkas.

## Konsekvenser

För resenärerna innebär avregleringen och förekomsten av konkurrens från olika håll större möjligheter att välja hur de vill resa, vart och till vilka priser. De åtgärder jag föreslår skapar förutsättningar för lägre priser och mer prisvärda resor som stimulerar resandet. Mina förslag om en fortsatt utveckling av ett gemensamt informations- och biljettsystem inom ramen för Samtrafiken kommer att bidra till enklare reseplanering och biljettköp till nytta för resenärerna. Genom att systemet även framöver får vila på frivillig bas skapas också förutsättningar för olika typer av aktörer med ett mer varierat utbud av resor utöver det reguljära resandet i linjetrafiken.

Samtidigt finns givetvis en osäkerhet om hur trafiken kommer att fungera för resenärerna innan den nya ordningen har stabiliserats. Särskilt i ett inledningsskede finns risken att ett ökat in- och utträde av nya operatörer kan ge upphov till en viss ryckighet i utbudet som minskar attraktiviteten i resandet och gör det svårt för resenärerna att orientera sig.

Inom den kommersiella trafiken kommer marknaden för persontrafik med järnväg att gå från en marknad som domineras av ett företag till en alltmer utvecklad marknad med fler och fler företag. Då persontrafik inom järnväg åtminstone i viss mån präglas av stordriftsfördelar är det däremot inte troligt att den typ av trafik som SJ AB i dag bedriver på de kommersiellt gångbara sträckorna kommer att omfatta mer än en handfull aktörer. Sannolikt kommer åtminstone någon av dessa aktörer att vara knuten till andra nationella järnvägsföretag, t.ex. tyska DB, danska DSB eller norska NSB.

Jag bedömer att det inte är uteslutet, kanske rentav troligt, att det på en framtida avreglerad marknad kan komma att bedrivas kommersiell trafik på fler sträckor än de som SJ AB definierat som lönsamma. Mitt förslag till avreglering av den kommersiella trafiken avser således att öppna möjligheter för nyetablering och nya aktörer kommer att vilja träda in på marknaden för att pröva sina affärsmöjligheter. Olika kategorier av aktörer kommer dock att ha olika förutsättningar att snabbt ta sig in på den nya marknaden. Framförallt större aktörer och aktörer med tillgång till egna fordon och andra viktiga och nödvändiga funktioner kommer att kunna etablera sig relativt snabbt. För mindre aktörer som saknar sådana kommer inträdet troligen att ske mer successivt. De åtgärder jag föreslår för att öka tillgången till sådana funktioner kommer dock att bidra till att underlätta etableringen även för dessa.

Att införa konkurrens i den kommersiella trafiken kommer högst troligt att ha effekter också på den upphandlade trafiken. Med fler aktörer på den kommersiella marknaden kan fler operatörer vara intresserade av att vara verksamma även inom den upphandlade trafiken.

Det utvidgade uppgiftsansvaret för berörda myndigheter i anslutning till utvecklingen av en modell för uppföljning och utvärdering bedömer jag kunna skötas inom ramen för myndigheternas nuvarande uppgifter och inom ramen för befintliga anslag. Det gäller främst SIKA och Banverket, SCB, Socialstyrelsen och Konkurrensverket. Transportstyrelsen bör däremot tillföras ytterligare resurser för att lösa de uppgifter jag föreslår. Bilaga 4

Lagförslag avseende uppgiftsskyldighet och trafikförsörjningsprogram i betänkandet Konkurrens på spåret (SOU 2008:92)

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

Härigenom föreskrivs följande.

---

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**

**1 §**

Järnvägsföretag skall i förekommande fall särredovisa verksamhet som avser godstransporter och förvaltning av järnvägsinfrastruktur.

Infrastrukturförvaltare skall i förekommande fall särredovisa tillhandahållande av transporttjänster.

Offentligt stöd som betalas ut till en av dessa verksamheter får endast användas i den verksamheten. Offentligt stöd som utbetalas till verksamhet som avser persontransport skall redovisas separat i den verksamheten.

*Den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg samt berörda myndigheter ska lämna uppgifter som är nödvändiga för uppföljning och utvärdering av persontrafikmarknaden på järnväg.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.



Härigenom föreskrivs följande.

---

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**5 a §**

*Trafikhuvudmannen ska i trafikförsörjningsprogram beskriva det långsiktiga behovet av sådan trafik som avses i 1 § första stycket. Programmen ska offentliggöras på lämpligt sätt.*

*Regeringen, eller den myndighet regeringen bestämmer, får meddela föreskrifter om trafikförsörjningsprogram.*

---

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2010.

Hovrätten för Övre Norrland, Kammarrätten i Sundsvall, Länsrätten i Dalarnas län, Tingsrätten i Örebro, Ekonomistyrningsverket, Riksgäldskontoret, Statskontoret, Konsumentverket, Konkurrensverket, Glesbygdverket, Vägverket, Banverket, Luftfartsverket, Järnvägsstyrelsen, Utredningen om Transportstyrelsen, Rikstrafiken, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Verket för innovationssystem (VINNOVA), Verket för näringslivsutveckling (NUTEK), Statens Institut för Kommunikationsanalys (SIKA), Institutet för tillväxtpolitiska studier (ITPS), Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI), Uppsala universitet, juridiska fakulteten, Lunds tekniska högskola, Kungliga Tekniska Högskolan, Järnvägsgruppen, Kungliga Tekniska Högskolan – CTS, Handelshögskolan i Stockholm, Statens Järnvägar, Jernhusen AB, SJ AB, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL), Skåne läns landsting, Samverkansorganet i Hallands län, Västra Götalands läns landsting, Samverkansorganet i Örebro län, Samverkansorganet i Gävleborgs län, Samverkansorganet i Västerbottens län, Mälardalsrådet, Svensk Kollektivtrafik, Östgötatrafik AB, Jönköpings Länstrafik AB, Kalmar Läns trafik AB, AB Storstockholms lokaltrafik, Västtrafik AB, Skånetrafiken, Branschföreningen Tågoperatörerna, Tågkompaniet, Netrail AB, AB Transitio, Svenska Privatvagnföreningen, Norrtåg AB, Tåg i Bergslagen, Mälardalstrafik AB, Samtrafiken AB, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Föreningen Svenskt Flyg, Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd, Swedish Rail Industry Group, Transportindustriförbundet, Företagarna, Svenska Handelskammarförbundet, Tjänstemännens Centralorganisation (TCO), Sacoförbundet Trafik och Järnväg (SACO), SEKO Trafik, Resenärsforum, Euromaint.

Yttranden har även inkommit från Bombardier Transportation Sweden, Landstinget Västernorrlands Regionala nämnd, Arlandabanan Infrastructure AB, Fackförbundet ST, Regionförbundet Sörmland, Utredningen om en ny kollektivtrafiklag, Sydsam, X-trafik, Intresseföreningen Bergslaget, Regionförbundet Södra Småland, Veolia Transport Sverige AB, Arlanda Express.

## Förslag till lag om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs följande.

### 1 kap. Allmänna bestämmelser

#### Lagens tillämpningsområde m.m.

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om ansvar för och organisering av regional kollektivtrafik, 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<sup>1</sup> (*kollektivtrafikförordningen*) samt allmänna krav på kollektivtrafikföretag, såvitt avser trafik på väg, järnväg och spåranläggningar.

2 § I kollektivtrafikförordningen finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med Europeiska unionens bestämmelser om statligt stöd.

3 § I lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster finns bestämmelser som är tillämpliga på upphandling av kollektivtrafiktjänster i vissa fall.

4 § I lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

#### Definitioner

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

*allmänna bestämmelser, allmän trafikplikt, avtal om allmän trafik, ensamrätt, kollektivtrafik och kollektivtrafikföretag*: detsamma som i kollektivtrafikförordningen

*regional kollektivtrafik*: 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.

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

**Ansvar för regional kollektivtrafik**

**1 §** Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken om inte annat följer av andra eller tredje stycket. Landstinget och kommunerna får dock komma överens om att antingen landstinget eller kommunerna ska bära ansvaret.

I Stockholms län ansvarar landstinget ensamt för den regionala kollektivtrafiken om inte landstinget och kommunerna kommer överens om att gemensamt ansvara för denna trafik eller om att endast kommunerna ska utöva detta ansvar.

I Gotlands län ansvarar kommunen för den regionala kollektivtrafiken.

Den eller de som ansvarar för kollektivtrafiken enligt första stycket ansvarar också för persontransporter enligt lagen (1997:736) om färdtjänst eller lagen (1997:735) om riksfärdtjänst i sådana kommuner som överlåtit sina uppgifter enligt någon av dessa lagar till den regionala kollektivtrafikmyndighet som avses i 2 §.

**Regional kollektivtrafikmyndighet**

**2 §** I varje län ska det 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.

I fall som sägs i andra stycket får de som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i länet komma överens om att organisera den regionala kollektivtrafikmyndigheten som en gemensam nämnd i stället för som ett kommunalförbund.

I de län där landstinget ensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken är i stället landstinget regional kollektivtrafikmyndighet.

I Gotlands län är kommunen regional kollektivtrafikmyndighet.

**3 §** I fråga om gemensam nämnd gäller vad som föreskrivs i kommunallagen (1991:900). Detsamma gäller i fråga om kommunalförbund om inte annat följer av 4–7 §§.

**4 §** Om enighet inte kan uppnås om förbundsordningen för kommunalförbund som avses i 2 § första stycket eller om ändring av förbundsordningen eller om vem som ska vara ordförande i förbundets beslutande församling eller styrelse, beslutar regeringen i dessa frågor. Vid oenighet i de avseenden som anges i 4 eller 5 § gäller dock vad som sägs där, om inte annat följer av 6 §.

**5 §** Om enighet inte kan uppnås i fråga om hur antalet ledamöter och ersättare i ett kommunalförbunds beslutande församling ska fördelas mellan landstinget och kommunerna i länet, ska landstinget utse hälften och kommunerna tillsammans hälften. Antalet ledamöter och ersättare

som varje kommun ska utse bestäms av länsstyrelsen i förhållande till folkmängden i kommunerna vid ingången av det år när val av förbundsfullmäktige förrättas. Varje kommun ska dock utse minst en ledamot och en ersättare.

**6 §** Om inte enighet uppnås i fråga om sättet att mellan medlemmarna i ett kommunalförbund fördela underskott i förbundsverksamheten, ska landstinget täcka hälften av underskottet och kommunerna i länet tillsammans resten. Varje kommuns skyldighet att tillhandahålla medel ska bestämmas i förhållande till det trafikarbete som har lagts ned i kommunen under verksamhetsåret.

**7 §** Om det finns synnerliga skäl, får regeringen meddela föreskrifter om begränsning av ansvaret enligt 1 § och föreskriva eller i särskilt fall besluta om undantag från 4 eller 5 §. Regeringen får meddela sådana föreskrifter respektive fatta sådant beslut efter framställning av ett landsting, en kommun som inte tillhör ett landsting eller minst en tredjedel av de kommuner i ett visst län som tillhör ett landsting, om de ansvarar för kollektivtrafiken enligt 1 §. Beslut om undantag får förenas med särskilda villkor.

### **Trafikförsörjningsprogram m.m.**

#### *Ansvar för att upprätta trafikförsörjningsprogram*

**8 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken (regionalt trafikförsörjningsprogram).

Trafikförsörjningsprogrammet ska hållas aktuellt och vid behov uppdateras.

**9 §** Varje kommun ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram ange omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, utom i fall som avses i 1 § fjärde stycket (kommunalt trafikförsörjningsprogram).

Kommunen ska anta trafikförsörjningsprogrammet efter samråd med, i förekommande fall, landstinget och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

#### *Samråd med regionala kollektivtrafikmyndigheter och andra berörda*

**10 §** För att främja en samordnad och tillfredsställande trafikförsörjning över länsgräns ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten upprätta det regionala trafikförsörjningsprogrammet efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län.

Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv och organisationer. I de fall ett landsting ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

**11 §** Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av kollektivtrafik av allmänt intresse i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. all regional kollektivtrafik, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsatta mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i fall som avses i 1 § andra stycket.

### **Övriga uppgifter för kollektivtrafikmyndigheten**

**12 §** Efter överenskommelse med landstinget eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller landstinget ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster.

När en kommun, ett landsting eller en regional kollektivtrafikmyndighet upphandlar taxitjänster får även beaktas åtaganden av anbudsgivaren att hålla en god taxiservice för allmänheten.

**13 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrepp.

**14 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

### **Bemyndigande**

**15 §** Regeringen får efter framställning av en regional kollektivtrafikmyndighet, ett landsting eller en kommun meddela föreskrifter om samverkan i fråga om trafik mellan kollektivtrafikmyndigheter i olika län.

## **3 kap. Befogenheter för behöriga myndigheter enligt kollektivtrafikförordningen**

### **Beslut om allmän trafikplikt**

**1 §** Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är behörig lokal myndighet enligt kollektivtrafikförordningen och fattar beslut om allmän trafikplikt inom länet.

Myndigheten får även, efter överenskommelse med en eller flera andra regionala kollektivtrafikmyndigheter, fatta beslut om allmän trafikplikt inom myndigheternas gemensamma område.

Beslut enligt första och andra styckena får endast avse regional kollektivtrafik.

### **Överlämnande av befogenheter**

**2 §** En regional kollektivtrafikmyndighet får efter beslut av den beslutande församlingen överlämna befogenheten att ingå avtal om allmän trafik till ett aktiebolag. Myndigheten får även överlämna denna befogenhet till en kommun inom länet såvitt avser kollektivtrafiktjänster inom denna kommuns område.

**3 §** Befogenheten att besluta om allmän trafikplikt enligt 1 § och att utfärda allmänna bestämmelser enligt kollektivtrafikförordningen får inte överlämnas till annan. Detsamma gäller ansvaret för att upprätta trafikförsörjningsprogram och övriga uppgifter som åvilar den regionala kollektivtrafikmyndigheten enligt 2 kapitlet.

### **Avtal om allmän trafik**

**4 §** Ett avtal om allmän trafik som ingås av en regional kollektivtrafikmyndighet eller av den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt enligt 1 §.

### **Förbud mot ensamrätt**

**5 §** En behörig myndighet enligt kollektivtrafikförordningen och den till vilken befogenhet överlämnats enligt 2 § får inte som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt medge ensamrätt för trafiken.

## **4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag**

### **Anmälningsplikt**

**1 §** Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet.

Om anmälan berör trafik i fler än ett län ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter.

### **Gemensamt system för trafikantinformation**

**2 §** Ett kollektivtrafikföretag ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikantinformation.

**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.

### **Bemyndigande m.m.**

**4 §** Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om krav på ett samordnat betalningssystem.

Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer meddelar

1. anmälningsskyldighet enligt 1 §,
2. skyldighet att lämna information enligt 2 §, och
3. uppgiftsskyldigheten enligt 3 §.

### **5 kap. Tillsyn**

**1 §** Den myndighet som regeringen bestämmer (tillsynsmyndigheten) ska utöva tillsyn över efterlevnaden av denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.

**2 §** Tillsynsmyndigheten har rätt att av behöriga myndigheter enligt kollektivtrafikförordningen, dem till vilken befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § och kollektivtrafikföretag på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.

### **Förelägganden och förbud**

**3 §** Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas.

Ett beslut om föreläggande får förenas med vite.

### **6 kap. Överklagande, m.m.**

**1 §** Den regionala kollektivtrafikmyndighetens beslut om allmän trafikplikt får överklagas till allmän förvaltningsdomstol av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten.

**2 §** Tillsynsmyndighetens beslut i enskilt fall enligt denna lag får överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

**3 §** Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

**4 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.



---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012. Genom lagen upphävs lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Härigenom föreskrivs att 5 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt proposition Föreslagen lydelse  
2009/10:59*

**5 kap.**

3 §<sup>1</sup>

Trafikverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommuner, *trafikhuvudmän* enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Trafikverkets beslut.

Trafikverket och kommuner får överklaga länsstyrelsens beslut. Kommuner, *regionala kollektivtrafikmyndigheter* enligt lagen (2010:XX) om kollektivtrafik och regionplaneorgan enligt 7 kap. plan- och bygglagen (1987:10) får överklaga Trafikverkets beslut.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1997:742.

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:735) om riksfärdtjänst dels att 10 § ska upphöra att gälla, dels att 2–4 §§ och 13 § ska ha följande lydelse.

2 §

Med *länstrafikansvariga* och *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Med *dem som ansvarar för kollektivtrafik i länet* och *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i *lagen (2010:XX) om kollektivtrafik*.

3 §

Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till de *länstrafikansvariga*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* i länet. *Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag*.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till dem som ansvarar för *kollektivtrafiken i länet*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till den *regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet.

4 §<sup>1</sup>

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

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till *trafikhuvudmannen* i länet, av *trafikhuvudmannen* (tillståndsgivaren).

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

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till den *regionala kollektivtrafikmyndigheten i länet*, av *denna myndighet* (tillståndsgivaren).

13 §

Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart*. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsgivarens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2006:1115.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

Bilaga 7

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1997:736) om färdtjänst dels att 13 § ska upphöra att gälla, dels att 2, 4–6, 11 och 16 §§ ska ha följande lydelse.

2 §<sup>1</sup>

Med *länstrafikansvariga* och *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i *lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Med *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet* och *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i *lagen (2010:XX) om kollektivtrafik*.

## 4 §

Kommunens uppgifter enligt denna lag fullgörs av den eller de nämnder som kommunfullmäktige bestämmer.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *de länstrafikansvariga*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* i länet. *Uppgifterna får överlåtas även om trafikhuvudmannen är ett aktiebolag*.

Kommunen får, efter överenskommelse med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, överlåta sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* i länet.

## 5 §

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till en *trafikhuvudman* ansvarar *trafikhuvudmannen*, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får *trafikhuvudmannen* för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

Har en kommun överlåtit sina uppgifter till *en regional kollektivtrafikmyndighet* ansvarar *myndigheten*, såvitt gäller kommuninvånarna, för att färdtjänst anordnas inom kommunen och, om det finns särskilda skäl, mellan kommunen och en annan kommun. Vidare får *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* för invånare i kommunen anordna färdtjänst också i eller mellan andra kommuner.

6 §<sup>2</sup>

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

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till *trafikhuvudmannen* i

Frågor om tillstånd prövas av kommunen där den sökande är folkbokförd, eller, om kommunens uppgifter enligt denna lag överlåtit till *den regionala kollektiv-*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:37.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2006:1114.

länet, av *trafikhuvudmannen* (tillståndsgivaren).

*trafikmyndigheten* i länet, av denna *myndighet* (tillståndsgivaren).

Bilaga 7

11 §<sup>3</sup>

Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en *trafikhuvudman* tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet, om de *är länstrafikansvariga*, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de *är länstrafikansvariga* och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till *de länstrafikansvariga*.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till *trafikhuvudmannen* får dock inte delta i beslutet. Kan enlighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, *skall* dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna *skall* vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

Är en kommun tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av kommunen.

Är en *regional kollektivtrafikmyndighet* tillståndsgivare, bestäms grunderna för avgifterna av

1. kommunerna och landstinget i länet om de *ansvarar för kollektivtrafiken i länet*, eller

2. enbart kommunerna i länet, om de *ansvarar för kollektivtrafiken i länet* och om överenskommelse om detta har träffats med landstinget, om det hör till *dem som ansvarar för kollektivtrafiken i länet*.

De kommuner som inte har överlåtit sina uppgifter enligt denna lag till *den regionala kollektivtrafikmyndigheten* får dock inte delta i beslutet. Kan enighet inte uppnås om grunderna för avgifterna, *ska* dessa bestämmas av regeringen.

Avgifterna *ska* vara skäligen och får inte överstiga tillståndsgivarens självkostnader.

16 §

Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *När ett aktiebolag är tillståndsgivare skall bolaget därvid vara den enskildes motpart.* Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

Tillståndsgivarens beslut enligt 6–10 och 12 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2006:1114.

Härigenom föreskrivs i fråga om yrkestrafiklagen (1998:490)<sup>1</sup>  
dels att 2 kap. 16–17 §§ och 7 kap. 1 § ska upphöra att gälla,  
dels att rubriken närmast före 2 kap. 16 § ska utgå,  
dels att 1 kap. 2 §, 2 kap. 1 § och 7 kap. 2 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

2 §<sup>2</sup>

Fordonsbegreppen i denna lag har samma betydelse som i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Med *trafikhuvudman* avses i denna lag detsamma som i lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik.

Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses i denna lag detsamma som i lagen (2010:XX) om kollektivtrafik.

**2 kap.**

1 §

Yrkesmässig trafik får drivas endast av den som har trafiktillstånd.

En *trafikhuvudman* får utan särskilt tillstånd inom länet driva sådan linjetrafik som inte berör något annat län. *Trafikhuvudmannen* får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

En *regional kollektivtrafikmyndighet* får driva linjetrafik utan särskilt tillstånd. *Myndigheten* får anlita någon annan för att utföra sådan trafik. Den som utför trafiken skall ha tillstånd till yrkesmässig trafik för persontransporter.

**7 kap.**

2 §<sup>3</sup>

Transportstyrelsens beslut i frågor om *taxitrafik, beställningstrafik med buss och godstrafik* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Transportstyrelsens beslut i frågor om *yrkesmässig trafik* får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
2 kap. 16 § 1998:491  
2 kap. 17 § 2009:1356  
7 kap. 1 § 2009:1356.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:572.

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2009:1356.

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägslagen (2004:519)<sup>1</sup>  
*dels* att 4 kap. 1 a § samt 5 kap. 2 b, 5 och 6 §§ ska upphöra att gälla,  
*dels* att rubrikerna närmast före 5 kap. 5 och 6 §§ ska utgå,  
*dels* att 4 kap. 3 § ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**4 kap.**  
3 §<sup>2</sup>

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 § och den skyldighet att lämna uppgifter som avses i 1 a §.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om den redovisningsskyldighet som avses i 1 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av  
4 kap. 1 a § 2009:694  
5 kap. 2 b § 2009:694  
5 kap. 5 § 2009:694  
5 kap. 6 § 2009:694.

rubriken närmast före 5 kap. 5 § 2009:694  
rubriken närmast före 5 kap. 6 § 2009:694

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2009:694.



Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. Bilaga 7

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (2006:1116) om information till passagerare m.m. ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §

Denna lag gäller för den som utför transporter av passagerare i linjetrafik med buss eller som utför motsvarande trafik med tåg, tunnelbana eller spårvagn (transportör). Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 i yrkestrafiklagen (1998:490).

I de fall då trafiken organiseras av en *trafikhuvudman* enligt lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande *huvudmannen*, även om denne inte själv utför trafiken.

I de fall då trafiken organiseras av en *regional kollektivtrafikmyndighet* enligt lagen (2010:XX) om kollektivtrafik gäller lagens bestämmelser om transportör i stället beträffande *myndigheten*, även om denne inte själv utför trafiken.

Lagen gäller inte för den som utför trafik med museijärnvägsfordon eller liknande trafik.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 3 § lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**3 kap.**

3 §

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

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

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

Med *regional kollektivtrafikmyndighet* avses detsamma som i lagen (2010:XX) om kollektivtrafik. Begreppet linjetrafik har samma innebörd som i 1 kap. 3 § 1 yrkestrafiklagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2012.

## Förteckning över remissinstanser för utkastet till lagrådsremiss

Myndigheten för handikappolitisk samordning, Statskontoret, Socialstyrelsen, Banverket, Vägverket, Rikstrafiken, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statens institut för kommunikationsanalys, Konkurrensverket, Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Boverket, Tillväxtanalys, Regelrådet, Sveriges Kommuner och Landsting, Svensk Kollektivtrafik, Handikappförbundens samarbetsorgan, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Branschföreningen Tågoperatörerna, Svenska Taxiförbundet, Stockholms läns landsting, Örebro läns landsting, Region Dalarna, Regionförbundet Östsam, Västtrafik AB, Skånetrafiken, Västernorrlands läns Trafik AB, Länstrafiken i Jämtland AB, Botkyrka kommun, Göteborgs kommun, Nacka kommun, Norrtälje kommun, Stockholms kommun, Tranås kommun, Umeå kommun.

Yttranden har även inkommit från Svenska Kommunalarbetsförbundet och Vianord.

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

Bilaga 9

























