



Till berörd remissinstans

**ANGÅENDE REMISSEN OM REMISS AV EN NY
KOLLEKTIVTRAFIKLAG (SOU 2009:39)**

Detta gäller remissvar på "Remiss av En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)"

Dnr: 001-1022/2009

Remisstiden sträcker sig till den 20 augusti 2009, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på RII är Magnus Thulin, tfn 08-508 29 533.

Remissvar skickas till:

- RII i **digital form (word/excel)**. Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

Adresserna är följande:

Rotelns e-post: RII-remissvar (GroupWise) eller
RII-remissvar@stadshuset.stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Magnus Thulin
RII

☒ TK	☐ EK
Dnr: 72009-330-01627:1	
Aktuppgift 330	
Avslutat	
INKOM	09-05-19
☐	
Avdelning S	Byrå/ Enhet
Handläggare	Sign



Remitteringsmapp

Ärende: Remiss av En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

Inkom till KF/KS kansli den

Behandling i övrigt:

För yttrande senast:

Stadsdelsnämnderna

Facknämnderna

Trafik- och renhållningsnämnden

Övriga

Slk

Stockholm Stadshus AB

Stockholms Hamnar

SBR

KS Handikappråd



Remiss

REGERINGSKANSLIET

2009-05-11

N2009/4523/TR

Näringsdepartementet

Trafikenheten

Ulf Andersson

Telefon 08-405 36 57

STOCKHOLMS STAD
Kommunstyrelsen
KF/KS Kansli

Ink. 2009-05-14

Dnr: 001-1022/2009

Till: R.II

En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

Remissinstanser:

1. Hovrätten för Övre Norrland
2. Kammarrätten i Sundsvall
3. Länsrätten i Malmö
4. Tingsrätten i Kalmar
5. Myndigheten för handikappolitisk samordning
6. Ekonomistyrningsverket
7. Länsstyrelsen i Norrbottens län
8. Länsstyrelsen i Västmanlands län
9. Statskontoret
10. Karlstad universitet, Samot
11. Kungliga Tekniska Högskolan
12. Lunds tekniska högskola
13. Naturvårdsverket
14. Boverket
15. Banverket
16. Vägverket
17. Rikstrafiken
18. Statens väg- och transportforskningsinstitut
19. Sjöfartsverket
20. Luftfartsverket
21. Statens institut för kommunikationsanalys
22. Konkurrensverket
23. Verket för innovationssystem
24. Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
25. Tillväxtverket
26. Transportstyrelsen
27. Regelrådet
28. Konsumentverket
29. Sveriges Kommuner och Landsting
30. Bengtsfors kommun
31. Borås kommun

32. Ekerö kommun
33. Falkenbergs kommun
34. Gnesta kommun
35. Göteborgs kommun
36. Härnösands kommun
37. Hörby kommun
38. Karlstads kommun
39. Kumla kommun
40. Köpings kommun
41. Laholms kommun
42. Lerums kommun
43. Lomma kommun
44. Malmö kommun
45. Norrköpings kommun
46. Olofströms kommun
47. Ragunda kommun
48. Smedjebackens kommun
49. Sollentuna kommun
50. Sotenäs kommun
51. Stockholms kommun
52. Strömstads kommun
53. Sundsvalls kommun
54. Tierps kommun
55. Torsby kommun
56. Tranås kommun
57. Västerviks kommun
58. Åstorp kommun
59. Älvdalens kommun
60. Jönköpings läns landsting
61. Jämtlands läns landsting
62. Skåne läns landsting
63. Stockholms läns landsting
64. Västerbottens läns landsting
65. Västra Götalands läns landsting
66. Örebro läns landsting
67. Region Dalarna
68. Region Halland
69. Region Värmland
70. Regionförbundet Östsam
71. Handelshögskolan i Stockholm
72. Svensk Kollektivtrafik
73. Handikappförbundens samarbetsorgan
74. Synskadades Riksförbund
75. Blekingetrafiken
76. Länstrafiken Kronoberg
77. Skånetrafiken
78. Upplands Lokaltrafik AB
79. Västernorrlands läns Trafik AB

80. Västtrafik AB
81. Branschföreningen Tågoperatörerna
82. Arriva Skandinavien A/S
83. DSB Sverige AB
84. SJ AB
85. Svenska Tågkompaniet AB
86. Netrail AB
87. AB Göteborg-Styrsö Skärgårdstrafik
88. Strömma Kanalbolaget AB
89. Waxholms Ångfartygs AB
90. Svenska Bussbranschens Riksförbund
91. Byberg & Nordin Busstrafik AB
92. Busslink i Sverige AB
93. Busspoolen i Norrbotten
94. Göteborgs Spårvägar AB
95. Luleå Lokaltrafik AB
96. Swebus AB
97. Veolia Transport AB
98. Riksfärdtjänsten Sverige AB
99. Samtrafiken AB
100. Resekortet i Sverige AB
101. Jernhusen AB
102. Resenärsforum
103. Svenska Taxiförbundet
104. Föreningen Svenskt Flyg
105. Svenskt Näringsliv
106. Transportindustriförbundet
107. Företagarna
108. Svenska Handelskammarförbundet
109. Näringslivets Regelnämnd
110. Svenska Naturskyddsföreningen
111. Tjänstemännens Centralorganisation
112. Sacoförbundet Trafik och Järnväg
113. Transportarbetareförbundet
114. SEKO Trafik

Remissvaren i 3 exemplar, ett underskrivet original samt två kopior, ska vara inkomna till Näringsdepartementet senast den 18 september 2009. Vi värdesätter om ni även skickar yttrandet via e- post till registrator@enterprise.ministry.se och ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen eller materialet i betänkandet.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att

redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens publikation om att svara på remisser. Publikationen kan beställas från Regeringskansliet, Information Rosenbad, 103 33 Stockholm eller hämtas från nätet: www.regeringen.se

Möte om remiss

Remissinstanserna inbjuds även till ett möte den 18 augusti 2009, kl. 9.30-12.30, i Stockholm (lokal meddelas senare). Syftet med mötet är att remissinstanserna under processen att formulera sitt yttrande får tillfälle att diskutera centrala frågor i betänkandet. Det syftar dock inte till att komplettera det skriftliga yttrandet. Anmälan av högst en deltagare per remissinstans görs till Barbro Nordskär på e-post barbro.nordskar@enterprise.ministry.se eller på telefon 08-405 42 59 (direkt) senast den 17 juni 2009.



Lennart Renbjer
Rättschef

Kopia till
Fritzes kundservice, 106 47 Stockholm
Riksdagens utredningstjänst

En ny kollektivtrafiklag

*Delbetänkande
av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag*

Stockholm 2009



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2009:39

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

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

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

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2009

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

Till statsrådet Åsa Torstensson

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

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

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

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

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

Stockholm i april 2009

Ulf Lundin

/ Charlotte Biörklund Ugglå
Ann-Cathrine Nilsson
Stefan Pettersson

Innehåll

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

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

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

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

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

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

16.7 Förslaget till kollektivtrafikförordning.....	395
16.8 Förslag till ändring i yrkestrafikförordningen (1998:779)	400
16.9 Förslag till ändring i järnvägsförordningen (2004:526).....	400
Särskilt yttrande	403

Bilagor

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

Bilaga 6–8 i separat volym

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

Sammanfattning

Uppdraget

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

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

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

Utgångspunkter

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

Förslaget

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

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

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

För att underlätta en flexibel samordning av alla former av kollektivtrafik samlas reglerna om färdtjänst, 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 tillfredställande kollektivtrafik även om inte marknaden kan erbjuda en tillräcklig sådan. Landstinget och kommunerna i länet är gemensamt ansvariga för kollektivtrafiken om de är överens om att låta ett samverkansorgan, enligt lagen (2002:34) om samverkansorgan i länet, vara kollektivtrafikansvarig myndighet.

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

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

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

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

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

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

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

Länsgränserna

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

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

Process för sökande av marknaden

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

Anbudsprocess för komplettering med trafik

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

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

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

Med utgångspunkt i den beslutade allmänna trafikplikten inleds ett anbudsförfarande. Efter avslutat 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 bedriva kommersiell trafik.

Samordning av allmän och särskild kollektivtrafik

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

- Ansvaret för färdtjänst och riksferdtjänst 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.