

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## En ny kollektivtrafiklag (SOU 2009:39)

Transportstyrelsen har anmodats att yttra sig över rubricerat betänkande. Med anledning av remissen önskar Transportstyrelsen anföra följande.

### Sammanfattning

Transportstyrelsen stödjer ambitionen med ett öppnare marknadstillträde, förbättrad samordning mellan allmän och särskild kollektivtrafik och ett ökat resenärsinflytande. Styrelsen ställer sig också positiv till att kollektivtrafiken inom de olika trafikslagen ges alltmer likartade och samordnade marknadsförutsättningar.

Delbetänkandets förslag till hur detta ska uppnås är för oklart och ofullständigt för att Transportstyrelsen ska kunna ta ställning till förslaget i sin helhet. Styrelsen finner att vissa delförslag i betänkandet behöver förtydligas och konsekvensanalyseras ytterligare innan ett slutligt ställningstagande kan tas.

Transportstyrelsen ställer sig emellertid redan nu mycket tveksam till om de förslag som lämnas i delbetänkandet på ett tillfredsställande sätt tillgodoser behoven av regionala och lokala kollektivtransporter till en rimlig kostnad för samhället och den enskilde transportköparen. Styrelsen utesluter inte att andra vägar att möta ambitionen måste prövas.

Transportstyrelsen delar inte betänkandets förslag om hur myndighetsansvaret på nationell nivå bör fördelas mellan berörda myndigheter. Styrelsen är den myndighet som svarar för normgivning och tillsyn inom transportområdet.

Transportstyrelsen avstyrker betänkandets förslag om att införa krav på säkerhetsstyrningssystem i dess nuvarande utformning.

Slutligen anser Transportstyrelsen att det är olyckligt att betänkandets förslag och förslagen i järnvägsutredningen (SOU 2008:92) inte har samordnats på ett bättre sätt.

## Bakgrund och ställningstagande

### Övergripande synpunkter

Transportstyrelsen anser att det är positivt med ett gemensamt förslag för kollektivtrafiken för de olika trafikslagen. Utredningen saknar emellertid tydlighet och medger därför inte ett ställningstagande från Transportstyrelsens sida i fråga om vilken modell som ska användas. I förslaget finns en rad osäkerhetsfaktorer som Transportstyrelsen vill framhålla.

Transportstyrelsen ställer sig frågande till vilket utrymme som marknadskrafterna ges genom utredningens förslag. Den lokala kollektivtrafikmyndigheten skapar en trafikförklaring utifrån samråd med resenärerna, befintliga och potentiella. Av förslaget framgår inte tillräckligt tydligt hur styrda kollektivtrafikföretagen är av trafikförklaringen och vilket utrymme företagen har att påverka utformningen av trafiken.

Ett kollektivtrafikföretag anmäler, enligt förslaget, att de vill bedriva kommersiell trafik. I det fall det inte finns någon lönsamhet måste kollektivtrafikföretaget ändå bedriva trafik under en uppsägningstid om tre månader. Uppsägningstiden ökar osäkerheten för företagen. När kollektivtrafikföretagen beräknar kostnaden för trafiken måste de ta hänsyn till ovannämnda riskfaktorer, varför förslaget kan leda till att trafiken blir dyrare för samhället än tidigare.

Transportstyrelsen anser att utredningen inte på ett tydligt sätt visar hur förslaget påverkar de interregionala resorna. Utredningen ger inget svar på hur den lokala och regionala trafiken ska integreras med långväga trafik. I trafikförklaringen ska behoven av t.ex. tillgängligheten till och från vissa viktiga orter och funktioner inom länet och orter i angränsande län beaktas.

Enligt utredningens författningsförslag 4 kap. 12 § är en anmälan om bankapitet inte bindande om en infrastrukturförvaltares beslut innebär att företaget inte kan bedriva den anmälda trafiken. Transportstyrelsen ser problem i de fall då Banverket i sitt beslut för tågplan inte fullt ut kan tilldela den begärda trafiken. I och med utredningsförslaget är företaget inte längre bunden av sin anmälan och behöver inte bedriva trafik, det vill säga utan en uppsägningstid. Det ger utrymme för järnvägsföretag som har fått fler konkurrenter än beräknat att avstå från att bedriva trafik.

Transportstyrelsen bedömer att denna modell skapar ett stort tryck på infrastrukturförvaltaren att ge den anmälda kollektivtrafiken tillräckligt utrymme, till nackdel för t.ex. godstrafiken.

Med utredningens förslag förlängs en redan utdragen process med ytterligare fyra månader, samtidigt som det finns en överhängande risk att den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten kan stå utan anmäld tågtrafik till den andra lördagen i december.

Enligt 8 kap. 9 § järnvägslagen beslutar Transportstyrelsen i tvister angående kapacitetstilldelningen. Styrelsen bedömer att utredningens förslag kan leda till ökat antal tvister, vilket kommer kräva ökade personella resurser hos myndigheten.

Mot bakgrund av ovannämnda oklarheter finner Transportstyrelsen inget skäl till att lämna synpunkter på utredningens specifika förslag till lagtext.

Transportstyrelsen finner det olyckligt att utredaren inte fullt ut samordnat sina förslag med Järnvägsutredningen 2 (N 2007:11).

## **Kap. 8 Olika modeller för marknadstillträdet**

### *Kap. 8.2*

Transportstyrelsen anser att det är av stor betydelse hur trafikförklaringen utformas. Om trafikbehovet uttrycks i ett visst antal turer på morgonen, mitt på dagen och sedan på eftermiddagen så kan trafiken t.ex. köras både kommersiellt och upphandlad. Om trafikbehovet istället uttrycks i form av att ett visst antal turer behövs under en dag kan man missa de kommersiella anmälningarna och måste då upphandla all trafik för hela dagen på sträckan.

Styrelsen menar att utformningen av trafikförklaringen ger därigenom den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten möjlighet att välja att upphandla trafik som det även finns ett kommersiellt intresse för.

## **Kap.9 Ett öppnare marknadstillträde med resenären i centrum**

### *Kap. 9.4.1*

Den lokala kollektivtrafikmyndigheten ska i trafikplanen ställa krav på miljö och tillgänglighetsanpassning. Enligt förslaget ska Transportstyrelsen reglera vilka krav den lokala kollektivtrafikmyndigheten får ställas på kollektivföretagen.

Transportstyrelsen anser att det är otydligt vad som avses med begreppen miljö och tillgänglighetsanpassning.

Den lokala kollektivtrafikmyndigheten har, enligt förslaget, tillsynsansvaret. Det framgår inte av utredningen om Transportstyrelsen ska överta tillsynsansvaret efter att styrelsen har utformat bestämmelserna.

Regeringen förväntas föreslå att Konsumentverket och Transportstyrelsen ska bli tillsynsmyndigheter för passagerares rättigheter och skyldigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007. Utredaren föreslår att den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten ska ange vilka standarder som ska gälla för bokningssystem och informationssystem. Styrelsen efterlyser en tydligare koppling mellan tillsynsansvar och ansvar för utformning av standarder.

#### *Kap. 9.4.2*

Kollektivtrafikföretagen är, enligt förslaget, tvungna att anmäla sin avsikt att köra viss trafik utan att veta om fler företag avser att köra samma trafik. Företagen är bundna av sin anmälan och de måste åtminstone bedriva trafik under en uppsägningstid om tre månader. Att anmälan är bindande för kollektivföretaget framgår av 4 kap. 12 § i förslag till kollektivtrafiklag medan uppsägningstiden behandlas i den föreslagna förordningstexten. Transportstyrelsen anser att en bättre balans uppnås om båda frågorna tas upp på lagnivå.

#### *Kap. 9.4.4*

Enligt förslaget ska kollektivtrafikföretagen senast en månad innan kvartalsskifte anmäla en indragning av trafik i en tidtabell till den lokala kollektivtrafikansvariga myndigheten. Ändringar och justeringar i tidtabellen ska kunna göras i varje kvartals sista månad. För tågtrafik byts tågplanen den andra lördagen i december varje år. Ändringar görs också andra lördagen i juni, då tidpunkten i stort sammanfaller med skolornas sommarlov. Det tredje tillfället då tidtabellerna ändras är när skolorna startar i augusti. Transportstyrelsen anser att utredarens förslag om justeringar i tidtabellen inte är ändamålsenliga.

Ett frågetecken finns beträffande vilka ändringar den kommersiellt anmälda trafiken får göra i tidtabellen. Trafiken ska upphandlas om den anmälda kommersiella trafiken inte är tillräcklig. Får ett företag dra in turer under sommaren under den frekvens som angavs i trafikförklaringen. Kap. 10 Säkerhetsstyrningssystem

Det i betänkandet föreslagna kravet på säkerhetsstyrningssystem utgör ett tillägg till de krav som regleras inom EU.

Som konstateras i betänkandet kan det föreslagna kravet på ett säkerhetsstyrningssystem anses innebära en inskränkning mot artikeln om etableringsfriheten i EG-fördraget. Betänkandet redovisar dock en argumentation och gör en bedömning för att en sådan inskränkning är tillåten och motiverad av trafiksäkerhetsskäl. Denna bedömning kan dock ifrågasättas bland annat mot bakgrund av innehållet i detta krav såsom det formuleras i förslaget till 2 kap 6 § yrkestrafikförordningen (1998:779).

Betänkandets förslag att generellt införa ett krav på säkerhetsstyrningssystem för erhållande av trafiktillstånd kommer att avse alla som söker trafiktillstånd oavsett bransch – buss, gods eller taxi – och oavsett storleken på verksamheten. Med anledning av denna stora spridning avseende vägtransportföretagens inriktning och storlek anser Transportstyrelsen att det noga bör övervägas om ett krav på säkerhetsstyrningssystem av sådan omfattning, och trots anpassningsmöjligheten i förslaget, ska utgöra ett generellt krav för erhållande av trafiktillstånd.

Betänkandets förslag innebär vidare, även om det inte klart framgår av författningsförslagen, att samtliga befintliga trafiktillstånd måste omprövas vilket innebär en stor administrativ börda för prövningsmyndigheten. För att införandet av ett krav på säkerhetsstyrningssystem ska vara verkningsfullt vid annan tidpunkt än vid själva tillståndsgivningen, uppkommer även dels behovet av att i myndighetsföreskrifter ange de närmare kraven på utformning av säkerhetsstyrningssystem, dels behovet av att säkerställa ett tillsynsförfarande med förutsättningar att klara en bedömning av i vad mån säkerhetsstyrningssystemen fortlöpande uppfyller de krav som ställs.

Detta kommer sammantaget att ställa krav på utökade resurser och kompetens hos prövningsmyndigheten.

Ett införande av ett säkerhetsstyrningssystem måste även bedömas i förhållande till det arbete med regelförenkling som fortlöpande utgör en del av dagens författningsarbete.

Sammanfattningsvis delar Transportstyrelsen i huvudsak utredarens analys och bedömning i avsnitt 10.1.5 och är försiktigt positiv till tanken på ett säkerhetsstyrningssystem. Styrelsen avstyrker dock det aktuella förslaget och anser att frågan om förhållandet till EG-fördraget måste analyseras ytterligare.

## **Kap. 13 Kollektivansvariga myndigheter**

*Kap. 13.1.3*

Vid ett antal bytespunkter ska kollektivtrafikföretagen samordna sina tidtabeller. Det framgår inte av förslaget när denna samordning ska ske i förhållande till kapacitetstilldelningen.

*Kap. 13.1.5*

I avsnittet saknas en genomgång av hur ansvaret för informationssystemen ser ut idag. Det är vidare oklart vilken kapacitet den lokala myndigheten ska fördela. Transportstyrelsen har svårt att se hur förslaget kommer att påverka trafiken.

*Kap. 13.4.1*

Utredningen anser att Transportstyrelsen inte kan vara myndighet för uppföljning och utvärdering av ett öppnare marknadstillträde eftersom risken finns att styrelsen kan komma att utvärdera sig själv. Transportstyrelsen anser, i likhet med Järnvägsutredningen 2, att styrelsens nuvarande uppgifter inte påverkar möjligheten att utvärdera marknadsförutsättningarna.

*Kap. 13.5*

I betänkandet föreslår utredaren att Rikstrafiken får ett förändrat uppdrag och utses till nationell kollektivtrafikansvarig myndighet.

Trafikverksutredningen har den 1 april 2009 lämnat ett förslag till regeringen (SOU 2009:31) som innebär att alla uppgifter inom kollektivtrafikområdet samlas i Trafikverket, utom uppgifter gällande upphandling av kompletterande interregional kollektivtrafik som ligger kvar på Rikstrafiken.

Transportstyrelsen delar Trafikverksutredningens bedömning att frågor inom kollektivtrafikområdet bör samlas i Trafikverket förutom uppgifter som rör tillstånd och tillsyn. Dessa frågor hör naturligen hemma hos Transportstyrelsen. När det gäller föreskrivande av normer för informations-, betal- och bokningssystem bör dessa uppgifter inte ligga på den nationella kollektivtrafikansvariga myndigheten. Transportstyrelsen svarar för normgivning och tillsyn inom transportområdet. Myndigheten bedriver sin verksamhet självständigt från infrastrukturförvaltare och transportansvariga. I kärnverksamheten ingår bl.a. att föreskriva villkor för resenärer. Transportstyrelsen är därför den naturliga hemvisten för frågor som rör normer för informations-, betal- och bokningssystem.



## **Kap. 14 Genomförande av förslagen och övergångsbestämmelser**

### *Kap. 14.3.5*

Enligt förslaget kommer befintliga trafikavtal få löpa ut om parterna inte kommer överens om annat. Enligt sammanställningen över befintliga avtal löper de sista avtalen ut 2020. Avtalen är som huvudregel utformade som bruttoavtal. Med konkurrens på samma sträcka kan järnvägsföretag, med ett gammalt befintligt avtal drabbas av att inte få tillgång till avtalad bankapacitet. Fortfarande har emellertid företaget rätt till ersättning enligt avtalet, vilket leder till fördyrande kostnader för samhället.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören. Föredragande i ärendet har varit utredaren Per Wickenberg. I ärendets slutliga beredning har avdelningschefen Jacob Gramenius och enhetschefen Thom Thavenius medverkat.

Staffan Widlert