

Lagrådsremiss

Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 8 juni 2023

Andreas Carlson

Jonas Ragell
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen föreslås ändringar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik i fråga om möjligheten att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg. Det föreslås att Trafikverkets möjlighet att direkttilldela sådana avtal begränsas till avtal vars årliga genomsnittsvärde uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 25 december 2023.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.....	4
3	Ärendet och dess beredning	6
4	Kollektivtrafiklagens regler om direkttilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg anpassas till EU:s kollektivtrafikförordning.....	6
5	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	8
6	Konsekvenser.....	8
7	Författningskommentar.....	10
Bilaga 1	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg	12
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	22
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	24

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

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

Härigenom föreskrivs att 4 a kap. 4 och 7 §§ lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a kap.

4 §¹

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande (artikel 5.3),

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),
och

7. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6), *och*

8. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

7. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

7 §²

En regional kollektivtrafikmyndighet får direkttilldela avtal som avser järnvägstransport enligt artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Andra behöriga myndigheter får direkttilldela sådana avtal utan begränsning.

En behörig myndighet får direkttilldela avtal enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas understiga ett belopp motsvarande – 7 500 000 euro och avser kollektivtrafik på järnväg, eller – 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

¹ Senaste lydelse 2022:378.

² Senaste lydelse 2016:1212.

Direkttilldelning enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning är tillåten endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

1. Denna lag träder i kraft den 25 december 2023.
2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för avtal som har tilldelats före ikraftträdandet.

3 Ärendet och dess beredning

EU:s kollektivtrafikförordning, dvs. 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, innehåller bl.a. regler om hur avtal om allmän trafik ska tilldelas. I 4 a kap. lagen (2010:1065) om kollektivtrafik (kollektivtrafiklagen) finns bestämmelser om upphandling av kollektivtrafik som kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning.

EU-reglerna om tilldelning av avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg har ändrats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg. Denna ändringsförordning finns i *bilaga 1*. Ändringarna innebär bl.a. att den obegränsade möjligheten att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg upphör att gälla den 25 december 2023.

En promemoria har utarbetats inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med förslag till ändringar i kollektivtrafiklagen i fråga om möjligheten att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg för att anpassa reglerna till ändringsförordningen. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Promemorian och remissvaren finns tillgängliga i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet (LI2023/01434).

4 Kollektivtrafiklagens regler om direkttilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg anpassas till EU:s kollektivtrafikförordning

Regeringens förslag: Trafikverkets möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg ska begränsas till avtal vars årliga genomsnittsvärde uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro.

Promemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Kollektivtrafiklagen och EU:s kollektivtrafikförordning

Sedan 1990-talets mitt upphandlas merparten av kollektivtrafiken i Sverige i konkurrens. Avtal om allmän trafik ingås enligt EU:s kollektivtrafikförordning av de behöriga myndigheterna. I Sverige utgörs de behöriga myndigheterna av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, och av Trafikverket, som bl.a. har befogenheter i fråga om interregional och internationell kollektivtrafik.

Sedan den 1 januari 2017 har svenska behöriga myndigheter vissa möjligheter att direkttilldela avtal om allmän trafik (se 4 a kap. 7 och 11 §§ kollektivtrafiklagen). Med direkttilldelning avses tilldelning av avtal utan krav på att tillämpa ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Bestämmelserna i kollektivtrafiklagen som reglerar möjligheten att direkttilldela avtal infördes med stöd av reglerna om avtalstilldelning i EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt den förordningen ska en upphandling som huvudregel vara konkurrensutsatt, men det finns möjligheter för de behöriga myndigheterna att direkttilldela vissa avtal, om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning. Möjlighet att direkttilldela avtal finns bl.a. i fråga om avtal som rör kollektivtrafik på järnväg (artikel 5.6) och avtal som understiger vissa gränsvärden (artikel 5.4). I Sverige får Trafikverket direkttilldela järnvägsavtal utan inskränkningar, medan regionala kollektivtrafikmyndigheter får direkttilldela sådana avtal om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro (4 a kap. 7 § första stycket kollektivtrafiklagen).

Trafikverkets möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg begränsas

Genom det s.k. fjärde järnvägspaketet ändrades EU:s kollektivtrafikförordning bl.a. i fråga om tilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg. I syfte att anpassa de svenska reglerna om avtalstilldelning trädde vissa ändringar i kollektivtrafiklagen i kraft den 1 juni 2022, se propositionen Fjärde järnvägspaketet (prop. 2021/22:83 avsnitt 2.14 och 21). Ändringarna i EU:s kollektivtrafikförordning innebar bl.a. att den obegränsade möjligheten att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg enligt artikel 5.6 ska upphöra. Mot bakgrund av att denna möjlighet upphör först den 25 december 2023 uppgav regeringen i propositionen att man har för avsikt att återkomma med ytterligare ändringar i kollektivtrafiklagen.

De regionala kollektivtrafikmyndigheternas möjlighet att direkttilldela avtal som rör kollektivtrafik på järnväg är begränsad till avtal vars årliga genomsnittsvärde uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Möjligheten infördes för att skapa en ökad flexibilitet för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och bl.a. underlätta samarbeten kring gränsöverskridande trafik och möjliggöra köp av platser ombord på tåg som körs kommersiellt. Regleringen i kollektivtrafiklagen stöder sig i dag på artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning, men beloppsgränsen valdes med beaktande av det gränsvärde som skulle börja gälla för direkttilldelning av järnvägsavtal enligt artikel 5.4 när ändringarna i fjärde järnvägspaketet trädde i kraft, se propositionen Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (prop. 2016/17:28 s. 59 f.). De regionala kollektivtrafikmyndigheterna bör fortsatt ha möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg upp till gränsvärdet. Sådan direkttilldelning ska dock framöver alltså ske med stöd av artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning, som anger att direkttilldelning får ske om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre än 7 500 000 euro.

Trafikverket har i dag en oinskränkt möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg med stöd av artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt artikel 5.4a i förordningen finns möjlighet att

direkttilldela avtal för kollektivtrafik på järnväg om detta är motiverat av relevanta strukturella och geografiska särdrag hos marknaden och nätet i fråga. En förutsättning är dock att detta skulle leda till en förbättrad kvalitet eller kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet. Det är i dag förbjudet enligt kollektivtrafiklagen att direkttilldela avtal med stöd av den artikeln (se 4 a kap. 7 a § och prop. 2021/22:83 s. 454 f.). I princip alla avtal avseende kollektivtrafik på järnväg som upphandlats av Trafikverket har ingåtts efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. Det saknas också skäl att tro att ett direkttilldelat avtal skulle leda till förbättrad kvalitet eller kostnadseffektivitet. Mot den bakgrunden bör direkttilldelning enligt artikel 5.4a fortsatt vara förbjuden. Trafikverket bör dock ha samma möjlighet som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg. Även Trafikverket bör därför kunna direkttilldela sådana avtal om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro. Kollektivtrafiklagen bör ändras i enlighet med detta.

5 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Ändringarna ska träda i kraft den 25 december 2023. Äldre bestämmelser ska fortfarande gälla för avtal som har tilldelats före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag: Den nuvarande bestämmelsen i EU:s kollektivtrafikförordning (artikel 5.6) som medger oinskränkt möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg upphör att gälla den 25 december 2023, se artikel 8.2 iii. Ändringarna i kollektivtrafiklagen bör därför träda i kraft samma dag.

Regleringen i EU:s kollektivtrafikförordning får förstås så att det inte ska vara tillåtet att tilldela avtal med stöd av artikel 5.6 efter den 24 december 2023. Fram till dess är direkttilldelningar enligt 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen tillåtna enligt paragrafens nuvarande lydelse. Enligt 4 a kap. 10 § ska vissa bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner tillämpas vid tilldelningar enligt 7 §, bl.a. bestämmelserna om överprövning i 16 kap. i den lagen. Vid en eventuell prövning som rör tilldelningar som har ägt rum före den 25 december 2023 bör en domstol utgå ifrån 4 a kap. 7 § i dess nuvarande lydelse.

6 Konsekvenser

Regeringens bedömning: Förslagen innebär att Trafikverkets möjlighet att direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg

begränsas till avtal vars årliga genomsnittsvärde uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro. I övrigt föreslås inga förändringar jämfört med nuvarande bestämmelser.

I sina upphandlingar av kollektivtrafik på järnväg tillämpar Trafikverket normalt sett ett konkurrensutsatt förfarande. Konsekvenserna av förslaget bedöms därför bli små.

Promemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna har inga synpunkter på bedömningen.

Skälen för regeringens bedömning

Konsekvenser för kommuner och regioner

Förslagen innebär inte någon förändring av de bestämmelser om upphandling av kollektivtrafik som tillämpas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Förslaget bedöms därmed inte medföra några ekonomiska konsekvenser för dem.

Konsekvenser för företagen

Ökad konkurrensutsättning av kollektivtrafik bedöms leda till större möjligheter för företag att delta i upphandlingar om kollektivtrafik, vilket ökar effektiviteten på marknaden.

Konsekvenser för statliga myndigheter

Trafikverket är den enda statliga myndighet som upphandlar kollektivtrafik på järnväg. I sina upphandlingar tillämpar man normalt sett ett konkurrensutsatt förfarande, och myndigheten har således sedan lång tid tillbaka etablerat väl fungerande rutiner och arbetssätt i sin upphandlingsverksamhet. Direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg har skett i en begränsad omfattning där det främsta motivet har varit att en sådan upphandling har kunnat genomföras på kortare tid jämfört med ett konkurrensutsatt förfarande. Direkttilldelningen har således inte varit motiverad utifrån en bedömning om att avtalet skulle leda till en förbättrad kvalitet eller kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet.

Förslaget bedöms inte leda till några negativa ekonomiska effekter för Trafikverkets upphandlingsverksamhet. Förslaget medför dock ett ökat behov av att planera upphandlingsverksamheten så att tillräcklig tid ges för att genomföra ett konkurrensutsatt förfarande.

Förslaget innebär också att Trafikverket i likhet med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ges möjlighet att direkttilldela avtal om kollektivtrafik på järnväg om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro. Förslaget innebär således att kraven på upphandlingsförfarandet likställs för alla behöriga myndigheter på kollektivtrafikområdet.

Övriga konsekvenser

Förslagen bedöms inte leda till några konsekvenser för enskilda. De bedöms vara förenliga med EU-rätten.

7 Författningskommentar

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

4 a kap. Upphandling av kollektivtrafik

När kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning

4 § I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),
2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),
3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),
4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),
5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),
6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5), och
7. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

Paragrafen innehåller en upplysning om vissa bestämmelser i EU:s kollektivtrafikförordning som reglerar möjligheten att tilldela avtal om allmän trafik.

Behöriga myndigheter i Sverige får tilldela avtal om allmän trafik enligt de artiklar som räknas upp i paragrafen. Paragrafen ändras genom att hänvisningen till artikel 5.6, som reglerar en möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6), tas bort.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Direkttilldelning och nödåtgärder

7 § En *behörig myndighet* får direkttilldela avtal enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas *understiga* ett belopp motsvarande

- 7 500 000 euro och avser kollektivtrafik på järnväg, eller
- 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

Paragrafen reglerar möjligheter för behöriga myndigheter att direkttilldela avtal om allmän trafik.

Paragrafen ändras bl.a. genom att hänvisningen till artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning tas bort. Behöriga myndigheter har inte längre möjlighet att direkttilldela avtal som rör järnvägstransporter med stöd av den artikeln. I stället kan avtal i viss utsträckning direkttilldelas med stöd av artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning. Enligt paragrafen får behöriga myndigheter direkttilldela avtal enligt artikeln endast när avtalens värde understiger vissa belopp. Övriga möjligheter att direkttilldela avtal enligt artikel 5.4 får alltså inte utnyttjas. *Första strecksatsen* innebär att ett

avtal som avser kollektivtrafik på järnväg får direkttilldelas, om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro. *Andra strecksatsen* reglerar möjligheten att direkttilldela avtal av mindre värde. Sådana avtal kan avse tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg eller med tunnelbana eller tjänstekoncessioner för kollektivtrafik, med undantag för kollektivtrafik på vatten (jfr 5 § första stycket). Bestämmelsen motsvarar paragrafens hittillsvarande andra stycke och kommenteras i prop. 2016/17:28 s. 85.

I artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om offentliggörande av planerade upphandlingar.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 25 december 2023.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för avtal som har tilldelats före ikraftträdandet.

Lagändringarna träder enligt *första punkten* i kraft den 25 december 2023.

Enligt *andra punkten* gäller äldre bestämmelser fortfarande för avtal som har tilldelats före ikraftträdandet. Vid direkttilldelningar enligt 4 a kap. 7 § ska enligt 4 a kap. 10 § vissa bestämmelser i lagen (2016:1147) om upphandling av koncessioner tillämpas, bl.a. den lagens bestämmelser om överprövning. Vid en eventuell prövning i domstol, t.ex. av giltigheten av ett avtal som har direkttilldelats enligt 4 a kap. 7 § kollektivtrafiklagen innan ikraftträdandet, ska bestämmelsen i dess tidigare lydelse tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2016/2338**av den 14 december 2016****om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg****(Text av betydelse för EES)**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,med beaktande av Regionkommitténs yttrande ⁽²⁾,i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽³⁾, och

av följande skäl:

- (1) Transporter på järnväg har potential att växa och öka sin andel av transporterna och spela en viktig roll i ett hållbart transport- och rörlighetssystem samt skapa nya investeringsmöjligheter och arbetstillfällen. Persontrafiken på järnväg har dock inte utvecklats i samma takt som andra transportsätt.
- (2) Unionsmarknaden för internationell persontransport på järnväg har varit öppen för konkurrens sedan 2010. Dessutom har vissa medlemsstater öppnat sin nationella persontrafik för konkurrens genom att införa rätt till öppet tillträde och/eller genom att upphandla avtal om allmän trafik. Om marknaden för inrikes persontrafik på järnväg öppnas borde det inverka positivt på hur det gemensamma europeiska järnvägsområdet fungerar och leda till bättre tjänster för användarna.
- (3) I sin vitbok om transport av den 28 mars 2011 tillkännagav kommissionen sin avsikt att fullborda den inre marknaden för järnvägstjänster och avlägsna tekniska, administrativa och rättsliga hinder som begränsar tillträdet till järnvägsmarknaden.
- (4) Fullbordandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör främja järnvägstransportens utveckling som ett trovärdigt alternativ till andra transportsätt, bland annat i fråga om pris och kvalitet.
- (5) Ett särskilt mål med denna förordning är att förbättra kvaliteten, insynen, effektiviteten och utförandet vad gäller kollektivtrafik på järnväg.
- (6) Tjänster på gränsöverskridande nivå, inbegripet allmänna transporttjänster som tillgodoser lokala och regionala transportbehov, bör vara föremål för överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls.

⁽¹⁾ EUT C 327, 12.11.2013, s. 122.⁽²⁾ EUT C 356, 5.12.2013, s. 92.⁽³⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 26 februari 2014 (ännu ej offentliggjord i EUT) och rådets ståndpunkt vid första behandlingen av den 17 oktober 2016 (EUT C 430, 22.11.2016, s. 4). Europaparlamentets ståndpunkt av den 14 december 2016 (ännu ej offentliggjord i EUT).

- (7) Behöriga myndigheter bör fastställa specifikationer av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken. Sådana specifikationer bör överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.
- (8) Specifikationerna av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken bör om möjligt skapa positiva nätverkseffekter, bland annat i form av förbättrad kvalitet på tjänsterna, ökad social och territoriell sammanhållning eller förbättring av kollektivtrafiksystemets övergripande effektivitet.
- (9) Den allmänna trafikplikten bör ligga i linje med kollektivtrafikpolitiken. Detta innebär dock inte att de behöriga myndigheterna har rätt till ett specifikt finansieringsbelopp.
- (10) När policydokument för kollektivtrafik utarbetas bör berörda parter höras i enlighet med nationell rätt. Sådana parter kan till exempel vara transportföretag, infrastrukturförvaltare, arbetstagarorganisationer och företrädare för användarna av kollektivtrafiken.
- (11) För avtal om allmän trafik som inte tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör ersättningen för kollektivtrafikföretagens fullgörande av den allmänna trafikplikten vara rimlig så att kollektivtrafikens långsiktiga finansiella hållbarhet tryggas i enlighet med kollektivtrafikpolitikens krav. En sådan ersättning bör särskilt uppmuntra kollektivtrafikföretagen att fortsätta med eller utveckla en effektiv affärsverksamhet och tillhandahålla persontrafik tjänster av tillräckligt god kvalitet.
- (12) Inom ramen för inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet bör medlemsstaterna säkerställa en tillräcklig nivå av socialt skydd för kollektivtrafikföretagens anställda.
- (13) I syfte att på ett lämpligt sätt integrera social- och arbetsrättsliga krav i förfaranden för tilldelning av avtal om allmän trafik för kollektivtrafik bör kollektivtrafikföretagen vid fullgörandet av avtal om allmän trafik iakttä social- och arbetsrättsliga skyldigheter som är tillämpliga i den medlemsstat där avtalet om allmän trafik har tilldelats och som följer av lagar, andra författningar och beslut både på nationell nivå och på unionsnivå, samt av tillämpliga kollektivavtal, förutsatt att dessa nationella bestämmelser och deras tillämpning överensstämmer med unionsrätten.
- (14) Om medlemsstater kräver att den personal som anställts av det föregående företaget ska överföras till det nyligen utvalda kollektivtrafikföretaget bör denna personal ges samma rättigheter som den skulle ha haft vid en överlåtelse enligt rådets direktiv 2001/23/EG⁽¹⁾. Det bör stå medlemsstaterna fritt att anta sådana bestämmelser.
- (15) De behöriga myndigheterna bör för alla berörda parter tillgängliggöra relevant information för utarbetandet av anbud under konkurrensutsatt anbudsförfarande, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation.
- (16) En behörig myndighets skyldighet att tillhandahålla alla berörda parter nödvändig information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande bör inte omfatta framtagande av ytterligare information när sådan information inte finns.
- (17) Mot bakgrund av variationen i medlemsstaternas territoriella och politiska organisation kan ett avtal om allmän trafik tilldelas av en behörig myndighet som utgörs av en grupp offentliga myndigheter. Under sådana omständigheter bör det fastställas tydliga regler för rollfördelningen mellan de olika offentliga myndigheterna i processen för tilldelning av dessa avtal.
- (18) Mot bakgrund av medlemsstaternas skiftande administrativa strukturer förblir det, i fråga om avtal om tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas av en grupp behöriga lokala myndigheter, upp till medlemsstaterna att avgöra vilka lokala myndigheter som är behöriga i fråga om "tätorter" och "landsbygdsområden".

⁽¹⁾ Rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter (EGT L 82, 22.3.2001, s. 16).

- (19) Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg bör tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i denna förordning.
- (20) Förfaranden för konkurrensutsatt upphandling av avtal om allmän trafik bör vara öppna för alla företag, vara rättvisa och följa principerna om insyn och icke-diskriminering.
- (21) När avtal om kollektivtrafik på järnväg tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande får nya avtal under exceptionella omständigheter direkttilldelas för en begränsad tid för att säkerställa att tjänsterna tillhandahålls så kostnadseffektivt som möjligt. Sådana avtal bör inte förlängas för samma allmänna trafikplikt eller en liknande allmän trafikplikt.
- (22) Om bara ett företag anmäler intresse efter offentliggörandet av avsikten att anordna ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med det företaget i syfte att tilldela avtalet utan vidare offentliggörande av ett öppet anbudsförfarande.
- (23) Tröskelvärdena för direkttilldelade avtal om allmän trafik bör anpassas så att de avspeglar de högre volymerna och enhetskostnaderna inom kollektivtrafik på järnväg jämfört med andra transportsätt som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007⁽¹⁾. Högre tröskelvärden bör även tillämpas på kollektivtrafik där järnvägstrafiken står för mer än 50 % av värdet av trafiken i fråga.
- (24) Inrättandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet kräver gemensamma regler för tilldelningen av avtal om allmän trafik inom denna sektor, med beaktande av de specifika förhållandena i varje medlemsstat.
- (25) Om vissa villkor med avseende på järnvägsmarknadens eller järnvägsnätets art och struktur är uppfyllda, bör behöriga myndigheter ha rätt att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg om ett sådant avtal skulle öka kvaliteten på tjänsterna eller kostnadseffektiviteten eller bådadera.
- (26) De behöriga myndigheterna får vidta åtgärder för att öka konkurrensen mellan järnvägsföretagen genom att begränsa det antal avtal som de tilldelar ett enskilt järnvägsföretag.
- (27) Medlemsstaterna bör säkerställa att deras rättssystem gör det möjligt för ett oberoende organ att bedöma den behöriga myndighetens beslut att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg på grundval av ett resultatbaserat tillvägagångssätt. Detta skulle kunna genomföras som en del av en domstolsprövning.
- (28) De behöriga myndigheterna bör, när de förbereder konkurrensutsatta anbudsförfaranden, utvärdera huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. De behöriga myndigheterna bör offentliggöra utvärderingsrapporten.
- (29) För att möjliggöra ett bättre organiserat marknadsansvar behöver det råda full insyn i vissa viktiga inslag i kommande konkurrensutsatta anbudsförfaranden för avtal om allmän trafik.
- (30) Förordning (EG) nr 1370/2007 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1370/2007 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 1.2 ska följande stycke läggas till:

"Efter överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna i de medlemsstater inom vilkas territorium tjänsterna tillhandahålls, kan den allmänna trafikplikten omfatta kollektivtrafik på gränsöverskridande nivå, inbegripet sådan som tillgodoser lokala och regionala transportbehov."

⁽¹⁾ 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 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1).

2. I artikel 2 ska följande led införas:

"aa) *kollektivtrafik på järnväg*: persontransporttjänster på järnväg, undantaget persontransporttjänster med andra spårburna transportsätt såsom tunnelbana eller spårväg."

3. Följande artikel ska införas:

"Artikel 2a

Specifikation av allmän trafikplikt

1. Den behöriga myndigheten ska fastställa specifikationer för allmän trafikplikt vid tillhandahållande av kollektivtrafik och tillämpningsområdet för den trafikplikten i enlighet med artikel 2 e. Detta inbegriper möjligheten att sammanföra kostnadstäckande tjänster med icke kostnadstäckande tjänster.

När den behöriga myndigheten fastställer dessa specifikationer och deras tillämpningsområde ska den vederbörligen iakttä proportionalitysprincipen i enlighet med unionsrätten.

Specifikationerna ska överensstämma med de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i medlemsstaterna.

Innehållet i och formatet för policydokument för kollektivtrafik och förfaranden för samråd med berörda parter ska fastställas i enlighet med nationell rätt.

2. Specifikationerna för den allmänna trafikplikten och den dithörande ersättningen för den ekonomiska nettoeffekten av den allmänna trafikplikten ska medföra

- a) att målen med politiken på kollektivtrafikområdet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt, och
- b) att tillhandahållandet av kollektivtrafiken understöds ekonomiskt i enlighet med de krav som fastställs i politiken på kollektivtrafikområdet på lång sikt."

4. Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska leden a och b ersättas med följande:

"a) klart och tydligt fastställas den allmänna trafikplikt som definieras i denna förordning och specificeras i enlighet med artikel 2a som kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses,

- b) i förväg och på ett objektivt och öppet sätt fastställas
 - i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen, och
 - ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar.

Om avtal om allmän trafik inte tilldelas i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b ska dessa parametrar fastställas på ett sådant sätt att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets intäkter i samband med detta och en rimlig vinst."

b) Följande punkter ska införas:

"4a. Vid fullgörandet av avtal om allmän trafik ska kollektivtrafikföretagen iakttä tillämpliga social- och arbetsrättsliga skyldigheter som fastställs i unionsrätten, nationell rätt eller kollektivavtal.

- 4b. Direktiv 2001/23/EG ska vara tillämpligt på ett byte av kollektivtrafikföretag om ett sådant byte innebär en överlåtelse av ett företag i den mening som avses i det direktivet.”
- c) Punkt 6 ska ersättas med följande:
- ”6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell rätt kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer och sociala normer, eller fastställer sociala och kvalitetsmässiga kriterier, ska dessa normer och kriterier anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik. Med bibehållen hänsyn till direktiv 2001/23/EG ska sådana anbudshandlingar och avtal om allmän trafik i tillämpliga fall också innehålla information om de rättigheter och skyldigheter som är förbundna med överföringen av personal som anställts av det föregående företaget.”
- d) Följande punkt ska läggas till:
- ”8. I avtalen om allmän trafik ska ingå krav på att företaget ska ge den behöriga myndigheten den information som är nödvändig för tilldelningen av avtal om allmän trafik, samtidigt som det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation säkerställs. De behöriga myndigheterna ska för alla berörda parter tillgängliggöra all relevant information för utarbetandet av ett anbud under ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, och samtidigt säkerställa det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation. Detta ska innebära passagerarnas efterfrågan, biljettpriiser, kostnader och intäkter som hänför sig till den kollektivtrafik som omfattas av det konkurrensutsatta anbudsförandet samt upplysningar om infrastrukturspecifikationer som är av betydelse för användningen av de fordon eller rullande materiel som omfattas av kraven, så att berörda parter får möjlighet att utarbeta väl underbyggda affärsplaner. Järnvägsinfrastrukturförvaltare ska stödja de behöriga myndigheterna genom att tillhandahålla alla relevanta infrastrukturspecifikationer. Bristande efterlevnad av ovannämnda bestämmelser ska omfattas av den rättsliga prövning som föreskrivs i artikel 5.7.”
5. Artikel 5 ska ändras på följande sätt:
- a) I punkt 2 ska inledningen ersättas med följande:
- ”2. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att direkttilldela avtal om allmän trafik till en i rättsligt hänseende fristående enhet som den behöriga lokala myndigheten – eller, om det gäller en grupp av myndigheter, åtminstone en behörig lokal myndighet – kontrollerar på samma sätt som sina egna avdelningar.
- När det gäller kollektivtrafik på järnväg får den grupp av myndigheter som avses i första stycket endast vara sammansatt av lokala behöriga myndigheter vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt. Den kollektivtrafik eller det avtal om allmän trafik som avses i första stycket får endast omfatta transportbehoven för tätorter eller landsbygdsområden eller bådadera.
- När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:”
- b) Punkt 3 ska ersättas med följande:
- ”3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 3a, 4, 4a, 4b, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.”
- c) Följande punkter ska införas:
- ”3a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten, när det gäller avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, besluta att direkttilldela nya avtal för en begränsad tid ifall den behöriga myndigheten anser att direkttilldelningen är motiverad av exceptionella omständigheter. Sådana exceptionella omständigheter ska omfatta situationer där
- det finns flera konkurrensutsatta anbudsföranden som redan har inlett av den behöriga myndigheten eller andra behöriga myndigheter och dessa skulle kunna påverka antalet förväntade anbud och deras kvalitet om avtalet föregicks av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, eller

— tillämpningsområdet för ett eller flera avtal om allmän trafik behöver ändras för att optimera tillhandahållandet av kollektivtrafik.

Den behöriga myndigheten ska utfärda ett motiverat beslut och utan onödigt dröjsmål informera kommissionen om detta.

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt ska stå i proportion till den exceptionella omständigheten och får inte överstiga 5 år.

Kommissionen ska offentliggöra sådana avtal. Därvid ska den ta hänsyn till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

Ett efterföljande kontrakt som gäller samma allmänna trafikplikt får inte tilldelas på grundval av denna bestämmelse.

3b. Vid tillämpningen av punkt 3 får behöriga myndigheter besluta att använda sig av följande förfarande:

Behöriga myndigheter får offentliggöra sina avsikter att tilldela ett avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg genom offentliggörande av ett förhandsmeddelande i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Förhandsmeddelandet ska innehålla en detaljerad beskrivning av den tjänst som omfattas av det avtal som ska tilldelas samt vilken typ av avtal det är fråga om och avtalets löptid.

Företag kan anmäla sitt intresse inom en tidsperiod som fastställs av den behöriga myndigheten; denna tidsperiod får inte vara kortare än 60 dagar från den dag då förhandsmeddelandet offentliggjordes.

Om det efter utgången av denna tidsperiod visar sig att

- a) endast ett företag har anmält intresse att delta i förfarandet för tilldelning av avtalet om allmän trafik,
- b) detta företag vederbörligen har styrkt att det kommer att kunna tillhandahålla en transporttjänst som uppfyller kraven i avtalet om allmän trafik,
- c) avsaknaden av konkurrens inte beror på en konstgjord begränsning av upphandlingsparametrarna, och
- d) inget annat rimligt alternativ finns,

får de behöriga myndigheterna inleda förhandlingar med detta företag för att tilldela avtalet utan att offentliggöra ett öppet anbuds förfarande.”

d) Punkt 4 ska ersättas med följande:

”4. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik

- a) om avtalets genomsnittliga årsvärde uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 7 500 000 EUR, eller
- b) om avtalet avser ett årligt tillhandahållande av mindre än 300 000 kilometer kollektivtrafik eller, för ett avtal om allmän trafik som inbegriper kollektivtrafik på järnväg, mindre än 500 000 kilometer.

Om ett avtal om allmän trafik direkttilldelas till ett litet eller medelstort företag som bedriver en verksamhet med högst 23 motorfordon får dessa tröskelvärden höjas till ett genomsnittligt årsvärde som uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR respektive ett årligt tillhandahållande av mindre än 600 000 kilometer kollektivtrafik.”

e) Följande punkter ska införas:

"4a. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg

a) om den anser att direkttilldelningen är motiverad av de relevanta strukturella och geografiska särdragen hos marknaden och nätet i fråga, i synnerhet i fråga om storlek, efterfrågesituation, nätets komplexitet och tekniska och geografiska isolering samt de tjänster som avtalet omfattar, och

b) om ett sådant avtal skulle leda till förbättrad kvalitet på tjänsten eller förbättrad kostnadseffektivitet jämfört med det tidigare tilldelade avtalet om allmän trafik.

Mot denna bakgrund ska den behöriga myndigheten offentliggöra ett motiverat beslut och informera kommissionen om detta inom en månad efter det att beslutet offentliggjorts. Den behöriga myndigheten får inleda förfaranden för tilldelning av avtalet.

Medlemsstater där den maximala årliga marknadsvolymen den 24 december 2017 är mindre än 23 miljoner tågkilometer och som endast har en behörig myndighet på nationell nivå och ett avtal om allmän trafik som omfattar hela nätet ska anses uppfylla villkoren i led a. Om en behörig myndighet i en av dessa medlemsstater beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den berörda medlemsstaten informera kommissionen om detta. Förenade kungariket får besluta att tillämpa detta stycke på Nordirland.

Om den behöriga myndigheten beslutar att direkttilldela ett avtal om allmän trafik ska den fastställa mätbara, öppna och verifierbara krav avseende utförandet. Sådana krav ska ingå i avtalet.

Kraven avseende utförandet ska framför allt omfatta tjänsternas punktlighet, turtätheten, kvaliteten på rullande materiel och kapaciteten för passagerartransport.

Avtalet ska innehålla särskilda indikatorer avseende utförandet som gör det möjligt för den behöriga myndigheten att genomföra regelbundna utvärderingar. Avtalet ska också innehålla verkningfulla och avskräckande åtgärder som ska vidtas om järnvägsföretaget inte uppfyller kraven avseende utförande.

Den behöriga myndigheten ska regelbundet utvärdera huruvida järnvägsföretaget har uppnått målen vad gäller att uppfylla de krav avseende utförandet som fastställs i avtalet och den ska offentliggöra resultaten. En sådan regelbunden utvärdering ska äga rum minst vart femte år. Den behöriga myndigheten ska vidta lämpliga åtgärder i vederbörlig tid, inbegripet effektiva och avskräckande avtalsviten, om de begärda förbättringarna beträffande tjänstens kvalitet eller kostnadseffektivitet inte har uppnåtts. Om ett företag inte uppfyller kraven avseende utförandet får den behöriga myndigheten när som helst, helt eller delvis, tillfälligt upphäva eller säga upp det avtal som tilldelats enligt denna bestämmelse.

4b. Om det inte är förbjudet enligt nationell rätt får den behöriga myndigheten besluta att direkttilldela avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg när de endast avser drift av persontrafik på järnväg som tillhandahålls av ett företag som samtidigt förvaltar hela eller större delen av den järnvägsinfrastruktur på vilken tjänsten tillhandahålls, om den järnvägsinfrastrukturen är undantagen från tillämpningen av artiklarna 7, 7a, 7b, 7c, 7d, 8 och 13 och kapitel IV i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU (*) i enlighet med artikel 2.3 a eller b i det direktivet.

Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för direkttilldelade avtal i enlighet med den här punkten och punkt 4a i den här artikeln inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig.

Avtal som tilldelats i enlighet med denna punkt och punkt 4a ska offentliggöras, varvid hänsyn ska tas till det berättigade skyddet av konfidentiell affärsinformation och affärsintressen.

(*) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32)."

f) Punkt 5 ska ersättas med följande:

"5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödtåtgärder.

Nödtåtgärderna ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om förlängning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Den period för vilken ett avtal om allmän trafik tilldelas, förlängs eller åläggs som nödtåtgärd får inte överstiga två år."

g) Följande punkt ska införas:

"6a. För att öka konkurrensen mellan järnvägsföretag får de behöriga myndigheterna besluta att avtal om kollektivtrafik på järnväg som omfattar delar av samma nät eller grupp av sträckor ska tilldelas olika järnvägsföretag. För detta ändamål får de behöriga myndigheterna innan de inleder det konkurrensutsatta anbudsförfarandet besluta att begränsa det antal avtal som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag."

h) I punkt 7 ska följande stycke införas efter första stycket:

"I de fall som omfattas av punkterna 4a och 4b ska sådana åtgärder omfatta en möjlighet att begära att ett oberoende organ som utsetts av den berörda medlemsstaten gör en bedömning av den behöriga myndighetens motiverade beslut. Resultatet av denna bedömning ska offentliggöras i enlighet med nationell rätt."

6. Följande artikel ska införas:

"Artikel 5a

Rullande materiel på järnväg

1. Inför ett konkurrensutsatt anbudsförfarande ska de behöriga myndigheterna bedöma huruvida åtgärder är nödvändiga för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Vid denna bedömning ska hänsyn tas till förekomsten av leasingföretag för rullande materiel eller av andra marknadsaktörer som tillhandahåller leasing av rullande materiel på den relevanta marknaden. Rapporten med bedömningen ska offentliggöras.

2. De behöriga myndigheterna får besluta att i enlighet med nationell rätt och i överensstämmelse med reglerna om statligt stöd vidta lämpliga åtgärder för att säkerställa verkningsfull och icke-diskriminerande tillgång till lämplig rullande materiel. Sådana åtgärder kan omfatta

- a) att den behöriga myndigheten anskaffar den rullande materiel som ska användas för fullgörandet av avtalet om allmän trafik i syfte att göra den tillgänglig för det valda kollektivtrafikföretaget till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artiklarna 4.1 b, 6 och, i tillämpliga fall, bilagan,
- b) att den behöriga myndigheten ställer en garanti för finansieringen av den rullande materiel som ska användas för fullgörandet av avtalet om allmän trafik till marknadspris eller som en del av avtalet om allmän trafik i enlighet med artiklarna 4.1 b, 6 och, i tillämpliga fall, bilagan, inbegripet en garanti som täcker restvärdesrisken,
- c) ett åtagande av den behöriga myndigheten i avtalet om allmän trafik att vid utgången av avtalet överta den rullande materielen på förutbestämda finansiella villkor till marknadspris, eller
- d) samarbete med andra behöriga myndigheter i syfte att skapa en större gemensam fordonspark.

3. Om den rullande materielen görs tillgänglig för ett nytt kollektivtrafikföretag ska den behöriga myndigheten i upphandlingsdokumenten inkludera all tillgänglig information om kostnaden för underhåll av den rullande materielen och om dess fysiska skick."

7. I artikel 6 ska punkt 1 ersättas med följande:

"1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik överensstämma med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till ett avtal om allmän trafik som inte har tilldelats i enlighet med artikel 5.1, 5.3 eller 5.3b eller knuten till en allmän bestämmelse också överensstämma med bestämmelserna i bilagan."

8. Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ersättas med följande:

"1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt ansvarsområde. Rapporten ska innehålla uppgifter om startdagen och löptiden för avtalet om allmän trafik, de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som ersättning. I rapporten ska åtskillnad göras mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra övervakning och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning. Rapporten ska också ta hänsyn till de politiska mål som fastställs i policydokument för kollektivtrafik i de berörda medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska underlätta central tillgång till dessa rapporter, exempelvis via en gemensam webbplats."

b) I punkt 2 första stycket ska följande led läggas till:

"d) Den planerade startdagen för avtalet om allmän trafik och avtalets löptid."

9. Artikel 8 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

"2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 gäller följande:

i) Artikel 5 ska gälla för tilldelning av avtal om allmän trafik för persontrafik på väg och via andra spårburna transportsätt än järnväg, såsom tunnelbana eller spårväg från och med den 3 december 2019.

ii) Artikel 5 ska gälla för kollektivtrafik på järnväg från och med den 3 december 2019.

iii) Artiklarna 5.6 och 7.3 ska upphöra att gälla från och med den 25 december 2023.

Löptiden för avtal som tilldelats i enlighet med artikel 5.6 mellan den 3 december 2019 och den 24 december 2023 får inte överstiga tio år.

Till och med den 2 december 2019 ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter den 25 december 2020 ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter ska kommissionen genomföra en översyn och vid behov lämna in förslag om lagstiftning."

b) Följande punkt ska införas:

"2a. Avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på järnväg som direkttilldelas på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt förfarande från och med den 24 december 2017 till och med den 2 december 2019 får fortsätta tills de löper ut. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga tio år, utom när artikel 4.4 är tillämplig."

c) I punkt 3 första stycket ska led d ersättas med följande:

"d) från och med den 26 juli 2000 och före den 24 december 2017 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande."

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den 24 december 2017.

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

Utfärdad i Strasbourg den 14 december 2016.

På Europaparlamentets vägnar
M. SCHULZ
Ordförande

På rådets vägnar
I. KORČOK
Ordförande

Promemorians lagförslag

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

Härigenom föreskrivs att 4 a kap. 4 och 7 §§ lagen (2010:1065) om kollektivtrafik ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 a kap.

4 §³

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),

7. *direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6), och*

8. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg, om det är motiverat av exceptionella omständigheter (artikel 5.3a),

4. tilldela avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg efter ett förhandsmeddelande (artikel 5.3b),

5. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

6. vidta nödåtgärder (artikel 5.5),
och

7. begränsa antalet avtal om allmän trafik som rör kollektivtrafik på järnväg som kan tilldelas ett och samma järnvägsföretag (artikel 5.6a).

En *regional kollektivtrafikmyndighet* får direkttilldela avtal som avser järnvägstransport enligt artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Andra behöriga myndigheter får direkttilldela sådana avtal utan begränsning.

Direkttilldelning enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning är tillåten endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

En *behörig myndighet* får direkttilldela avtal enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst

- 7 500 000 euro och avser kollektivtrafik på järnväg, eller
- 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 25 december 2023.
 2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande för avtal som har tilldelats före ikraftträdandet.

⁴ Senaste lydelse 2016:1212.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över promemorian Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg inkommit från Kammarrätten i Sundsvall, Konkurrensverket, Region Västerbotten, Region Östergötland, Tingsrätten i Falun, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Upphandlingsmyndigheten och Västra Götalandsregionen.

Följande remissinstanser har beretts tillfälle att yttra sig men avstått eller inte hörts av: Bussföretagen, Region Skåne, Region Uppsala, Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Regioner, Taxiförbundet och Tåg-företagen.