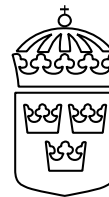


Regeringens proposition

2023/24:17



Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg

Prop. 2023/24:17

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 28 september 2023

Ulf Kristersson

Andreas Carlson
(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen 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.

I propositionen föreslås också en ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd. Ändringen innebär att ett bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer tas bort.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 25 december 2023.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Lagtext	4
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	4
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd	6
3	Ärendet och dess beredning	7
4	Kollektivtrafiklagens regler om direkttilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg anpassas till EU:s kollektivtrafikförordning.....	8
5	Bemyndigandet avseende begränsade hamnskyddsutredningar ska tas bort ur lagen om hamnskydd	10
6	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	12
7	Konsekvenser	13
7.1	Ändrade regler för direkttilldelning.....	13
7.2	Ändringar i lagen om hamnskydd	14
8	Författningskommentar	15
8.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik	15
8.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd	16
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	17
Bilaga 2	Promemorians lagförslag.....	27
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	29
Bilaga 4	Lagrådsremissens lagförslag	30
Bilaga 5	Lagrådets yttrande	32
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 september 2023	34

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2023/24:17

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd.

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 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 nödtåtgärder (artikel 5.5),

6. vidta nödtåtgärder (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

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 i fråga om avtal som avser

¹ Senaste lydelse 2022:378.

² Senaste lydelse 2016:1212.

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.

kollektivtrafik enbart på järnväg, eller 500 000 euro i fråga om andra avtal om kollektivtrafik som inte avser kollektivtrafik på vatten.

Prop. 2023/24:17

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

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd

Härigenom föreskrivs att 6 kap. 1 § lagen (2006:1209) om hamnskydd ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 kap.

1 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn,
2. avgifter till staten för hamnskyddet,
3. skyddsnivåer,
4. hamnskyddsutredningar,
5. hamnskyddsplaner,
6. hamnskyddsövningar,
7. hamnskyddschefer,
8. erkända skyddsorganisationer,
9. samråd enligt 3 kap. 4 §, och
10. avgifter för ansökan om förordnande enligt 4 kap. 3 § och tillhörande utbildning.

Föreskrifter enligt första stycket 4 får innebära att en begränsad hamnskyddsutredning får göras.

Denna lag träder i kraft den 25 december 2023.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning) 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 Landsbyggs- 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 Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (LI2023/01434).

Förslaget till ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd har utarbetats med anledning av ett överträdelseärende som Europeiska kommissionen startat mot Sverige avseende genomförandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd. Transportstyrelsen, som är den myndighet som berörs av förslaget, har getts tillfälle att lämna synpunkter över ett utkast till proposition. Myndigheten har inte haft några invändningar mot förslaget. Handlingarna i ärendet finns tillgängliga i Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet (dnr LI2023/02696).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 8 juni 2023 att inhämta Lagrådets yttrande över det lagförslag som finns i *bilaga 4*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 5*. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 4.

När det gäller förslaget till ändring i lagen om hamnskydd innebär det endast att ett bemyndigande, som inte längre används, tas bort. Förslaget är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande över förslaget.

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. De bestämmelser 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 o begränsade 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 förklarade regeringen i propositionen sin 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 järnvägs-paketet 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. Sedan tidigare finns möjlighet att direkttilldela avtal, vars årliga genomsnittsvärde understiger 500 000 euro. Sådana avtal kan avse all slags kollektivtrafik som omfattas av lagen, utom kollektivtrafik på vatten. Denna möjlighet bör behållas. *Lagrådets* förslag till utformning av paragrafen har dock en annan innebörd. Regeringen föreslår därför en lydelse som innebär att avtal som faller under den lägre beloppsgränsen inte utesluter järnvägs-trafik.

5 Bemyndigandet avseende begränsade hamnskyddsutredningar ska tas bort ur lagen om hamnskydd

Regeringens förslag: Bemyndigandet i lagen om hamnskydd om att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om begränsade hamnskyddsutredningar ska tas bort.

Förslaget i utkastet till proposition överensstämmer med regeringens. **Berörd myndighet** har inte haft några invändningar mot förslaget.

Skälen för regeringens förslag

Formell underrättelse om bristande tillämpning av EU-rättsliga bestämmelser

Europeiska kommissionen har i en formell underrättelse daterad den 15 februari 2023 gjort gällande att Sverige inte uppnått huvudsyftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd, C(2023)475 final, ärendenr INFR(2022)2206. Kommissionen anför bland annat att Sverige underlåter att tillämpa direktivet i rätt omfattning genom att fortsätta att använda instrumentet ”begränsade hamnskyddsutredningar” vilket saknar grund i direktivet. Regeringen har i sitt svar bekräftat kommissionens påpekande och anført dels att Transportstyrelsens föreskrifter om hamnskydd, TSFS 2022:21, redan är ändrade på denna punkt, dels att regeringen avser att föreslå en ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd som innebär att det bemyndigande som tillåter föreskrifter om så kallade begränsade hamnskyddsutredningar tas bort.

Hamnskydd och sjöfartsskydd

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/65/EG om ökat hamnskydd (direktivet om ökat hamnskydd) genomförs i lagen (2006:1209) om hamnskydd, förordningen (2006:1213) om hamnskydd och Transportstyrelsens föreskrifter om hamnskydd (TSFS 2022:21). Bestämmelserna om hamnskydd syftar till att skydda hamnarna mot hot om säkerhetstillbud. Med hamnskydd avses åtgärder som ska vidtas i hamnar i syfte att skydda människor, infrastruktur och utrustning i hamnarna mot allvarliga olagliga handlingar (1 kap. 1 § lagen om hamnskydd). Människor som arbetar i eller passerar genom hamnar samt infrastruktur och utrustning behöver skyddas från angrepp utifrån. Det kan handla om att identifiera känslig verksamhet och svaga punkter i infrastruktur och förfaranden, att identifiera vilken personal som ska genomgå bakgrundskontroller och säkerhetsprövning och att fastställa risken för att ett säkerhetstillbud får följd effekter. Därefter ska det fastställas bland annat vilka förfaranden som ska tillämpas, vilka åtgärder som ska vidtas och vilka insatser som krävs vid olika scenarier. De olika komponenter som omfattas framgår av bilaga 1 och 2 till TSFS 2022:21.

Direktivet om ökat hamnskydd tillkom som ett andra steg efter regelverket om sjöfartsskydd. Genom Europaparlamentets och rådets förord-

ning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar harmoniserades och införlivades i gemenskapsrätten de bestämmelser som på internationell nivå hade utarbetats inom den internationella sjöfartsorganisationen (IMO). Sjöfartsskyddet tar, förutom på fartyget, sikte på det mer landnära område där samverkan mellan fartyg och hamn äger rum, dvs. det mer avgränsade område där gods och passagerare befinner sig före och efter ombordgåendet eller lastningen och lossningen. Sjöfartsskyddet och hamnskyddet kompletterar därigenom varandra och skapar ett sammanhängande skydd från fartygen via hamnanläggningen till det landbaserade hamnområdet. EU-förordningen om sjöfartsskydd kompletteras på nationell nivå med lagen (2004:487) om sjöfartsskydd, förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd (SJÖFS 2004:13).

De båda skydden är utformade på ett likartat sätt. Först ska risker och hot identifieras och därefter ska planering ske och åtgärder vidtas för att förhindra att säkerheten äventyras. Medlemsstaterna ansvarar bland annat för att utöva tillsyn över att bestämmelserna följs liksom att, i olika omfattning, godkänna olika förfaranden som exempelvis en hamnskyddsutredning.

Hamnskyddsutredning och begränsad hamnskyddsutredning

En av de grundläggande beståndsdelarna av hamnskyddet är den så kallade hamnskyddsutredningen. I hamnskyddsutredningen identifieras den egendom och infrastruktur som är känslig för hot eller sårbar i säkerhetskänslighet. Svaga punkter i verksamheten identifieras liksom tänkbara hot och sannolikheten för att de ska kunna uppstå. Enligt 3 kap. 2 § lagen om hamnskydd ska en hamninnehavare, inom vars hamns område det finns minst en hamnanläggning enligt förordningen om sjöfartsskydd, göra en hamnskyddsutredning. Bestämmelsen genomför artikel 6.1 i direktivet om hamnskydd. Hamninnehavaren är, enligt definitionen i 1 kap. 3 § lagen om hamnskydd, den fysiska eller juridiska person som utövar det avgörande inflytandet över hamnens drift.

I 6 kap. 1 § första stycket lagen om hamnskydd bemyndigas regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om bland annat hamnskyddsutredningar. Enligt andra stycket får föreskrifter om hamnskyddsutredningar innebära att en begränsad hamnskyddsutredning får göras. Sistnämnda bestämmelse har ingen uttrycklig motsvarighet i direktivet.

I Transportstyrelsens tidigare gällande föreskrifter om hamnskydd, SJÖFS 2007:1, angavs att om en översiktlig utredning utifrån punkterna i bilaga 1 visar att hamnens geografiska omfattning sammanfaller med en hamnanläggnings geografiska omfattning ska hamnskyddsutredningen innehålla endast ett begränsat antal uppgifter. I annat fall skulle en (fullständig) hamnskyddsutredning i enlighet med bilaga 1 göras.

Bemyndigandet ska tas bort

I den formella underrättelsen anger Europeiska kommissionen att Sverige har infört begreppet begränsad hamnskyddsutredning i lagen om hamnskydd utan att någon motsvarighet finns i direktivet om hamnskydd.

Kommissionen anför också att den begränsade hamnskyddsutredningen inte uppfyller kraven på en hamnskyddsutredning enligt direktivet och att den i praktiken leder till att kravet på att utföra hamnskyddsutredningar i den mening som avses i direktivet kringgås för minst 115 hamnar i Sverige.

Av förarbetena till lagen om hamnskydd framgår att regeringen vid genomförandet av direktivet tolkade direktivet som att en begränsad hamnskyddsutredning kan göras i de fall hamnanläggningens och hamnens gränser sammanfaller. Tolkningen grundar sig på artikel 2.3 och 2.4. I artikel 2.3 anges att medlemsstaterna för varje hamn ska fastställa de gränser inom vilka direktivet ska vara tillämpligt, med vederbörlig hänsyn tagen till hamnskyddsutredningens resultat. I artikel 2.4 anges att om en medlemsstat har fastställt gränserna för en hamnanläggning enligt sjöfartsskyddet på ett sådant sätt att den i praktiken omfattar en hamn, ska de relevanta bestämmelserna i EU-förordningen om sjöfartsskydd ha företräde framför bestämmelserna i direktivet. En fullständig hamnskyddsutredning skulle alltså inte behöva göras i de fallen, se propositionen Hamnskydd (prop. 2005/06:212 s. 34 och 82).

Mot bakgrund av det som Europeiska kommissionen anfört om att begränsade hamnskyddsutredningar saknar grund i direktivet bör bemyndigandet att få meddela föreskrifter om begränsade utredningar tas bort. Som framgår av avsnitt 4.1 har regeringen i sitt svar på den formella underrättelsen kommunicerat sin avsikt att presentera ett sådant förslag. Transportstyrelsen ändrade redan under 2022 sina dåvarande föreskrifter om hamnskydd, SJÖFS 2007:1. I de nu gällande föreskrifterna TSFS 2022:21 finns inte det som tidigare benämndes översiktlig hamnskyddsutredning med. Om även bemyndigandet i lagen av hamnskydd tas bort, kommer inte längre den teoretiska möjligheten att finnas kvar för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om begränsade hamnskyddsutredningar.

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Båda lagändringarna ska träda i kraft den 25 december 2023. När det gäller ändrade regler för direkttilldelning ska äldre bestämmelser fortfarande gälla för avtal som har tilldelats före ikraftträdandet. När det gäller ändringen i lagen om hamnskydd behövs inga övergångsbestämmelser.

Promemorians förslag och förslaget i utkastet till proposition överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna tillstyrker eller har inga invändningar mot förslagen.

Ändrade regler för direkttilldelning

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.

Ändring i lagen om hamnskydd

Lagändringen föreslås med anledning av det överträdelseärende som Europeiska kommissionen har inlett mot Sverige. Lagändringen bör därför träda i kraft så snart som möjligt. Den 25 december 2023 bör vara en rimlig tidpunkt. Övergångsbestämmelser behövs inte.

7 Konsekvenser

7.1 Ändrade regler för direkttilldelning

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.

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 medför i viss mån ett ökat behov av att planera upphandlingsverksamheten så att tillräcklig tid ges för att genomföra ett konkurrensutsatt förfarande. Detta bedöms dock inte leda till några negativa ekonomiska effekter för Trafikverkets upphandlingsverksamhet. Eventuellt merarbete kan hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

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.

7.2 Ändringar i lagen om hamnskydd

Förslaget innebär att normgivningsmakten inom ett visst område ändras. Ett bemyndigande i lagen om hamnskydd som ger regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer rätt att meddela vissa föreskrifter tas bort. Bemyndigandet används inte längre. Konsekvenserna uppstod redan när bemyndigandet slutade användas. Förslaget som sådant medför därför inte några konsekvenser.

8.1 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 nödgärder (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. Artikel 5.6 i förordningen upphör att gälla, varför hänvisningen i paragrafen till den artikeln tas bort.

Övervägandena finns i avsnitt 4.

Direkttilldelning och nödgärder

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 i fråga om avtal som avser kollektivtrafik enbart på järnväg, eller 500 000 euro i fråga om andra avtal om kollektivtrafik som inte avser 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. Ett avtal som avser kollektivtrafik enbart på järnväg får direkttilldelas, om det årliga genomsnittsvärdet av

avtalet uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro. Andra avtal får direkttilldelas, om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas understiga ett belopp motsvarande 500 000 euro. 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). Såvitt gäller den lägre beloppsgränsen motsvarar bestämmelsen paragrafens hittillsvarande andra stycke och kommenteras i prop. 2016/17:28 s. 85.

I artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om att vissa uppgifter ska offentliggöras senast ett år innan ett avtal direkttilldelas.

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 före ikraftträdandet, ska bestämmelsen i dess tidigare lydelse tillämpas.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

8.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (2006:1209) om hamnskydd

6 kap.

1 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. tillsyn,
2. avgifter till staten för hamnskyddet,
3. skyddsnivåer,
4. hamnskyddsutredningar,
5. hamnskyddsplaner,
6. hamnskyddsövningar,
7. hamnskyddschefer,
8. erkända skyddsorganisationer,
9. samråd enligt 3 kap. 4 §, och
10. avgifter för ansökan om förordnande enligt 4 kap. 3 § och tillhörande utbildning.

Ändringen i paragrafen innebär att andra stycket, som tillåter föreskrifter om en begränsad hamnskyddsutredning, tas bort. 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 persontrafiktjänster 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 konkurrensutsatta anbudsförfaranden, 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 direkt tilldelas 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 på grundval av ett sådant avtal skulle öka kvaliteten på tjänsterna eller kostnadseffektiviteten eller båda.
- (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 anbudsförfärdanden, 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 marknadsgensvar behöver det råda full insyn i vissa viktiga inslag i kommande konkurrensutsatta anbudsförfärdanden 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 iakttta proportionalitetsprincipen 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 iakttta 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 anställs 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 inbegripa passagerarnas efterfrågan, biljettpriser, kostnader och intäkter som hänför sig till den kollektivtrafik som omfattas av det konkurrensutsatta anbudsförfarandet 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 ovan nämnda 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 anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.”

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 anbudsförfaranden som redan har inletts 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 anbudsförfarande.”

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 anbudsförandet 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 anbudsförande 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 avtalen 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 webbportal."

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

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 §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 nödgärder (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 nödgärder (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).

⁴ Senaste lydelse 2022:378.

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.

Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2023/24:17

Bilaga 3

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.

Utkastet till proposition med förslag till ändring i lagen om hamnskydd har beretts med Transportstyrelsen som inkommit med yttrande.

Lagrådsremissens 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 §⁶

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 nödgärder (artikel 5.5),

6. vidta nödgärder (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 §⁷

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

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

⁶ Senaste lydelse 2022:378.

⁷ Senaste lydelse 2016:1212.

får direkttilldela sådana avtal utan begränsning.

– 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

Prop. 2023/24:17

Bilaga 4

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.

Lagrådets yttrande

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2023-06-27

Närvarande: F.d. justitierådet Martin Borgeke samt justitieråden Leif Gäverth och Eric M. Runesson

Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg

Enligt en lagrådsremiss den 8 juni 2023 har regeringen (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.

Förslaget har inför Lagrådet föredragits av kanslirådet Louise Berlin.

Förslaget föranleder följande yttrande.

Lagrådsremissens innehåll

I remissen föreslås ändringar i lagen om kollektivtrafik i fråga om s.k. direkttilldelning av avtal som avser kollektivtrafik på järnväg. Innebörden är att Trafikverkets möjlighet att ”direkttilldela” sådana avtal ska begränsas till avtal vars årliga ”genomsnittsvärde” uppskattas understiga ett belopp motsvarande 7 500 000 euro. I övrigt föreslås några redaktionella förändringar av lagtexten.

Allmänt

Både i remissen och i den gällande lagstiftningen talas det alltså om direkttilldelning av avtal. Med avtal avses emellertid enligt svensk rätt inte något som någon kan tilldelas utan i stället något som kan ingås mellan två eller flera parter. Det hade förstås varit önskvärt att ett annat ord än avtal användes i sammanhanget. Med hänsyn till att uttryckssättet är allmänt förekommande på området låter Lagrådet det emellertid bero med detta konstaterande.

I övrigt har Lagrådet synpunkter endast på den föreslagna utformningen av 4 a kap. 7 §.

4 a kap. 7 §

Förslaget till lagtext har fått en utformning som i någon mån utmanar logiken. Det är enligt Lagrådets uppfattning bättre att skriva så här:

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 när avtalet avser kollektivtrafik på järnväg, eller

– 500 000 euro när avtalet avser annan kollektivtrafik, dock inte kollektivtrafik på vatten.

Prop. 2023/24:17
Bilaga 5

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 28 september 2023

Närvarande: statsminister Kristersson, ordförande, och statsråden Busch, Svantesson, Ankarberg Johansson, J Pehrson, Jonson, Forssmed, Tenje, Forssell, M Persson, Wykman, Kullgren, Brandberg, Bohlin, Carlson

Föredragande: statsrådet Carlson

Regeringen beslutar proposition Ändrade regler om direkttilldelning av avtal om kollektivtrafik på järnväg

