



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

2010-02-19

Ert dnr: N2010/1026/TE
Vårt dnr: Lu 5/2010

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande: Lagrådsremissen "Ny kollektivtrafiklag"

Regeringens förslag överensstämmer i allt väsentligt med vad Svensk Kollektivtrafik framfört i sitt remissvar på Lundins betänkande, ett yttrande som i sin tur i sin helhet bygger på branschens s.k. Affärsmodell (som också regeringen hänvisar till i propositionen). Det har lett till att regeringen nu presenterar ett väl balanserat förslag som skapar goda förutsättningar för att på lite sikt kunna nå målet om att fördubbla resandet i kollektivtrafiken och en fördubblad marknadsandel.

Svensk Kollektivtrafik är alltså mycket angelägen om att den nya reformen ska bli framgångsrik. För att lyckas krävs emellertid en tillräcklig förberedelsestid för trafik huvudmännen och dess ägare. Tiden för detta får inte underskattas. Vårt förslag är därför att datum för ikraftträdande flyttas fram med 12 månader från den 1 januari 2012 till den 1 januari 2013. Sveriges Kommuner och Landsting har meddelat att de av samma skäl inte har någon invändning mot detta.

Nedan följer våra konkreta **förslag till tillägg markerade i rött** med hänvisning till aktuell sida i lagrådsremissen.

Synpunkter på lagtexten

2 kap. Ansvar för regional kollektivtrafik m.m.

Trafikförsörjningsprogram m.m.

Krav på innehåll i trafikförsörjningsprogram (sid. 8)

- 11§** Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av
1. behovet av kollektivtrafik av allmänt intresse i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen **vad gäller tillgodosedda kundbehov, effektivitet, utveckling och förnyelse samt ekonomi.**
 2. all regional kollektivtrafik, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
 3. åtgärder för att skydda miljön, **öka trygghet och säkerhet och för att uppnå andra angelägna samhällsmål.**
 4. **Mål** och åtgärder för anpassning av infrastruktur, bytespunkter, hållplatser, fordon och andra färdmedel med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
 5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i fall som avses i 1 § andra stycket.

7. Samordning med Trafikverkets infrastrukturplanering och kommunernas fysiska planering.

Den redovisning som ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla enligt första stycket ska utgå ifrån de transportpolitiska målen **samt regionala mål beträffande resande och marknadsandel för kollektivtrafiken samt andra viktiga mål för kollektivtrafikens utveckling.**

4 kap. Krav på kollektivtrafikföretag

Bemyndigande m.m. (sid 10)

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

1. anmälningsskyldighet enligt 1 §,
2. skyldighet att lämna information enligt 2 §,
3. uppgiftsskyldigheten enligt 3 §, och
4. krav på **samordnade system för betalning av kollektivtrafikresor.**

Synpunkter på kapiteltexten

4.4 Branschens partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik (sid. 32)

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

4.5 Transportpolitiska mål

Modernisering av kollektivtrafiklagstiftningen i linje med transportpolitiska mål och principer (sid. 35)

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

6.2 Långsiktiga och trafikslagsövergripande trafikförsörjningsprogram (sid. 42)

Regeringens förslag: Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett regionalt trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska omfatta all regional kollektivtrafik och ge ett adekvat uttryck för behovet av kollektivtrafik av allmänt intresse i länet och målen för kollektivtrafikförsörjningen, samt miljöskyddande åtgärder **samt mål** och åtgärder för handikappanpassning. Myndigheten ska också definiera vilka bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Programmen ska upprättas efter samråd med angränsande läns kollektivtrafikmyndigheter och med berörda myndigheter, kollektivtrafikföretag, resenärer, näringsliv och organisationer, och ska uppdateras vid behov. **En kollektivtrafikmyndighet kan komma överens med angränsande kollektivtrafikmyndigheter om att gemensamt upprätta ett trafikförsörjningsprogram för ett större område än det egna länet.**

Innehåll i och former för trafikförsörjningsprogram (sid. 45)

Trafikförsörjningsprogrammen bör ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beakta andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt. **Det gäller exempelvis kollektivtrafikbranschens gemensamma mål att fördubbla resandet i kollektivtrafiken och kollektivtrafikens marknadsandel.**

Programmen bör vara långsiktiga och vid behov uppdateras. Det är lämpligt att en bredare översyn sker minst en gång per mandatperiod. Samråd med myndigheter, kollektivtrafikföretag, resenärer och andra berörda parter ska ske i samband med upprättandet för att den regionala myndigheten ska få ett bra underlag för att avgöra vilken trafik som efterfrågas av olika aktörer och behövs för att regionen ska leva och utvecklas. Arbetet med programmen ska ske i samverkan med angränsade läns kollektivtrafikmyndigheter för att säkerställa att även behovet av länsgränsöverskridande regional kollektivtrafik ska kunna tillgodoses på ett bra sätt. **Det är angeläget att programmen tar sin utgångspunkt från människors resebehov och hur dessa kan komma att utvecklas i framtiden. Trafikförsörjningsprogrammen bör därför enligt regeringens uppfattning så långt möjligt utarbetas med utgångspunkt i större funktionella arbetsmarknadsregioner. Därför anser regeringen att det ska vara möjligt för en kollektivtrafikmyndighet att komma överens med angränsande kollektivtrafikmyndigheter om att gemensamt upprätta ett trafikförsörjningsprogram för ett större område än det egna länet om en sådan avgränsning på ett bättre sätt överensstämmer med dagens och morgondagens arbetspendlingsmönster.**

Tilltagande regional samverkan och regionförstoring kräver en utvecklad övergripande planering. Programmen måste därför växa fram ur regionernas egna specifika behov och förutsättningar. För att programmen ska vara jämförbara, för att underlätta samverkan över länsgränserna och för att programmen ska få sin avsedda funktion i alla regioner bör dock form och huvudsakligt innehåll uppfylla vissa minimikrav i hela landet. Den myndighet regeringen utser bör ha i uppdrag att ta fram en mall för hur programmen bör se ut.

NYTT STYCKE före 6.3 (sid. 47)

Enligt vad regeringen erfarit kommer har Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Vägverket och Banverket redan tagit initiativ till att ta fram ett konkret förslag till konkret innehåll i de kommande regionala trafikförsörjningsprogrammen och hur berörda regionala och lokala intressenter bör samverka för att ta fram den nya typen av regionala program. Avsikten är också att tillsammans med berörda lokala och regionala intressenter ta fram ett par "pilotprogram". Regeringen ser mycket positivt på detta initiativ och menar att detta skapar förutsättningar för att snabbt kunna visa hur den nya planeringsordningen kan implementeras i övriga delar av landet som grund för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i riktning mot fördubblingsmålet och visionen om kollektivtrafiken som en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

10.3 Anmälan av kommersiell trafik (sid. 78)

Regeringens förslag: Ett kollektivtrafikföretag som har för avsikt att på kommersiell grund bedriva kollektivtrafik ska anmäla detta till berörd regional kollektivtrafikmyndighet. Om anmälan berör trafik i fler än ett län ska den mottagande kollektivtrafikmyndigheten informera övriga berörda myndigheter. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om anmälningsskyldigheten.

Skälen för regeringens förslag: För att berörda myndigheter ska ha möjlighet att följa och utöva tillsyn även över kommersiell trafik bör föreskrivas en skyldighet för kollektivtrafikföretag att anmäla sin kommersiella trafik. Ett kollektivtrafikföretag kan när som helst under året till den regionala kollektivtrafikmyndigheten anmäla att det avser att kommersiellt trafikera en linje. Den myndighet som får anmälan har skyldighet att vidarebefordra den till eventuella övriga berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer får föreskriva inom vilken tid före trafikstart respektive före upphörande av trafik som anmälan ska inges för att regionala kollektivtrafikmyndigheter ska kunna genomföra administrativa åtgärder och för att anpassa informationssystemet till den nya linjen. **Det är enligt regeringens uppfattning rimligt att tänka sig att tillkommande anmäld kommersiell trafik åtminstone ska omfatta en tidtabellsperiod för att säkerställa stabilitet och enkelhet för resenären.** Det är viktigt att anmälningsskyldigheten inte innebär en börda för kollektivtrafikföretagen. En anmälan ska därför kunna vara enkel till formen. Anmälan ska inte jämföras med ett tillstånd och det ställs därför heller inte några krav på att berörda myndigheter ska pröva eller acceptera anmälan innan trafiken får starta.

10.4 Gemensamma informations- och betalsystem (sid. 78)

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

Regeringens bedömning: I första hand är det kollektivtrafikbranschens ansvar att **se till att det införs standardiserade samordnade system för betalning av kollektivtrafikresor.** Den myndighet regeringen bestämmer bör ha i uppdrag att följa utvecklingen inom området för att vid behov kunna vidta åtgärder.

Skälen för regeringens förslag och bedömning:

Ur ett resenärsperspektiv är det viktigt att kollektivtrafiksystemet är enkelt och överblickbart. Förutom ett samordnat informationssystem är det nödvändigt med **en standardisering avseende betalning för kollektivtrafikresor.** En resenär bör kunna använda samma betalningsmedel oavsett var i landet och med vem man åker. Regeringen delar *Svensk Kollektivtrafiks* uppfattning att det i första hand är **branschens ansvar att svara för att det införs system som tillgodoser detta. Detta kan t.ex. ske genom att betalningssystemen för resor med kollektivtrafiken blir en integrerad del av system för betalningar som redan finns och kommer att finnas på marknaden.** Frågan är emellertid så komplex att det inte kan uteslutas att det även krävs statliga initiativ för att uppnå detta. Den myndighet regeringen bestämmer bör därför ha i uppdrag att följa utvecklingen inom området för att vid behov kunna vidta åtgärder. **I händelse av att samordnade betalsystem inte uppkommer på annat sätt ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer kunna utfärda föreskrifter om anslutning till samordnade betalsystem.** I den nya kollektivtrafiklagen bör därför en sådan föreskriftsrätt skrivas in för regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer.

12. Konsekvenser (sid. 92)

Sammantaget gör regeringen bedömningen att förslaget till ny kollektivtrafiklag skapar goda förutsättningar för att på lite sikt kunna nå målet om att fördubbla resandet i kollektivtrafiken och en fördubblad marknadsandel. Den moderniserade plattform för kollektivtrafiken som regeringen här föreslår kommer emellertid sannolikt att behöva kompletteras med ytterligare åtgärder för att ge stöd till den fortsatta omvandling i riktning mot ökat resenärsfokus som branschen själv driver. Det kräver en kontinuerlig uppföljning och utvärdering, vars resultat kommer att utgöra underlag för fortsatt reformarbete. Det är regeringens avsikt att även fortsättningsvis bedriva detta arbete i nära dialog med Partnerskap för en fördubblad kollektivtrafik. Bland annat avser regeringen återkomma i frågan om hur lagstiftningarna för olika slag av persontransporter kan samlas i en ramlagstiftning för kollektivtrafiken.

13. Ikraftträdande (sid. 100)

Lagen om kollektivtrafik kommer att innebära att viss verksamhet som idag bedrivs i aktiebolag i vissa län istället ska bedrivas För att kommunerna och landstingen ska få tid att av riksdagen. Vidare bör den myndighet så att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna snarast efter lagens ikraftträdande kan fastställa programmen i sina respektive län. Detta förutsätter att trafikhuvudmännen påbörjar arbetet med att ta fram regionala trafikförsörjningsprogram så snart som möjligt. Som tidigare redovisats har Svensk Kollektivtrafik tillsammans med Vägverket och Banverket också tagit initiativ till att ta fram ett par exempel på sådana program tillsammans med berörda intressenter.

Lagen om kollektivtrafik bör träda i kraft den 1 januari 2013.

Regeringen utgår från att branschens aktörer kommer att utnyttja tiden fram till dess att den nya lagen träder i kraft för att förbereda sig även på andra sätt för den nya situationen. I arbetet med att ta fram de regionala trafikförsörjningsprogrammen ingår bla att identifiera vilken trafik som är av allmänt intresse och för vilken trafikplikt senare ska beslutas. I arbetet ingår också att förbereda sig genom att analysera och identifiera förutsättningarna för kommersiell trafik. Det vore exempelvis önskvärt att i några delar av landet pröva det fria marknadstillträdet innan den nya lagen träder i kraft.

Ändringen i järnvägslagen.....och järnvägsförordningen.

På motsvarande sätt.....vid olika tidpunkter.

Förslagen bedöms endast påkalla.....företagens del.

Sammantaget kommer enligt regeringens bedömning genomförandeprocessen i samspelet mellan de regionala myndigheterna och berörda trafikföretag kunna ske på ett bra sätt utan att kraven på stabilitet och långsiktighet för resenärerna eftersätts. Denna bedömning grundar sig på att regeringen utgår från att alla berörda aktörer utnyttjar tiden fram tills den nya lagstiftningen träder ikraft för att förbereda sig. Det innebär att genomförandeprocessen i praktiken kommer att ske steg för steg även om alla lagändringar träder i kraft vid en och samma tidpunkt. De regionala trafikförsörjningsprogrammen tas fram först varefter de regionala kollektivtrafikmyndigheterna beslutar om trafikplikt och upphandlar trafik. Branschen kommer därmed att kunna vara väl förberedd när det fria marknadstillträdet genomförs.

Regeringen bedömer....., dvs den 1 januari 2013.

Avslutande kommentarer

Vi har blivit ombedda att särskilt överväga

- vad konsekvenserna – främst med avseende på kommersiell järnvägstrafik – blir av att den s.k. länsgränsrestriktionen för persontrafik på järnväg avskaffas, och

- hur regelverket avseende regionala kollektivtrafikmyndigheters befogenhet utformas för att inte offentligt finansierad trafik ska tränga undan kommersiell interregional trafik.

Både vi och regeringen har en tilltro till konkurrensens betydelse i sammanhanget och det återspeglas också i lagförslaget. Med detta som utgångspunkt är det viktigt att samtidigt vara medveten om att det inte går att ha svar på alla frågor innan marknaden öppnas för konkurrens. Detta gäller också departementets specifika frågeställningar.

Branschens aktörer kommer säkert att agera lite olika både inför och efter det att den nya lagstiftningen trätt i kraft. Vi utgår emellertid från att våra medlemmar kommer att agera i enlighet med regeringens intentioner, Svensk Kollektivtrafiks yttrande över Lundins betänkande samt Affärsmodellen. Vi kommer noga att följa utvecklingen och löpande diskutera den med regeringen och Trafikverket.

En fråga av stor vikt att diskutera och som saknas i lagrådsremissen är hur kollektivtrafiken ska kunna bli normgivande i kommunernas fysiska planering. Svensk Kollektivtrafik kommer att ta upp en diskussion med regeringen om hur Plan och bygglagen kan anpassas för att tillgodose detta krav.

Härutöver finns fler frågor som måste belysas ytterligare och som vi utgår från kommer att hanteras i diskussioner mellan oss i branschen, regeringen och Trafikverket. Det handlar t ex om formerna för anmälan och avanmälan av kommersiell trafik samt regelverk och avgiftsmodeller avseende utnyttjandet av hållplatser och stationer.

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

Det är glädjande besked och vi ser fram mot att fortsätta samarbetet med regeringen för att skapa ännu bättre förutsättningar för en fördubblad kollektivtrafik.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK



Christer G. Wennerholm
Ordförande



Charlotte Wäreborn Schultz
VD