Bytespunkter – övergripande principer för tillträde och prissättning

En vägledning

Innehållsförteckning

INLEDNING *Sid 5*

1. PROCESS OCH PRINCIPER FÖR TILLTRÄDE *Sid 7*

1.1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET BÖR VARA GRUNDEN *Sid 8*

1.2. FÖRVALTAREN BÖR PRECISERA OCH PUBLICERA SITT ERBJUDANDE *Sid 10*

1.3. ALLMÄN PLATSMARK ELLER ALLMÄN VÄG – INFRASTRUKTUREN ÄR FRI ATT NYTTJA INOM RAMEN FÖR GÄLLANDE TRAFIKREGLER *Sid 11*

1.4. BYTESPUNKT PÅ TOMTMARK UTAN KAPACITETSBRIST – FÖRVALTAREN BÖR TILLÄMPA EN LÖPANDE PROCESS *Sid 12*

1.5. BYTESPUNKT PÅ TOMTMARK MED KAPACITETSBRIST – FÖRVALTAREN BÖR TILLÄMPA EN ÅTERKOMMANDE OCH TIDSSTYRD PROCESS *Sid 13*

1.6. PARTERNAS RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER BÖR TYDLIGGÖRAS I AVTAL *Sid 14*

1.7. ÅTGÄRDER FÖR ATT BEGRÄNSA KAPACITETSPROBLEM *Sid 15*

2. PRINCIPER FÖR PRISSÄTTNING *Sid 17*

2.1. PRISSÄTTNINGEN BÖR VARA ICKE-DISKRIMINERANDE, KONKURRENSNEUTRAL OCH TRANSPARENT *Sid 17*

2.2. PRISSÄTTNINGEN KAN EVENTUELLT TÄCKA TOTALA KOSTNADER OCH GENERERA SKÄLIGT ÖVERSKOTT *Sid 18*

2.3. PRISSÄTTNINGEN KAN EVENTUELLT AVVIKA FRÅN FULL KOSTNADS-TÄCKNING OM DET BIDRAR TILL ATT BEFINTLIGA ANLÄGGNINGAR ANVÄNDS MER EFFEKTIVT *Sid 18*

BILAGOR *Sid 23*

BILAGA 1: KARTLÄGGNING AV JURIDISKA MÖJLIGHETER ATT REGLERA TILLTRÄDE OCH PRISSÄTTNING AV BYTESPUNKTER MED MERA *Sid 23*

BILAGA 2: AVTAL FÖR BYTESPUNKT (PÅ TOMTMARK) *Sid 30*

En vägledning på övergripande nivå

Riksdagen beslutade 2010 om en ny kollektivtrafiklag (*lag 2010:1065 om kollektivtrafik*). Genom den nya lagen bereds vägen för ett öppnare marknadstillträde. Kommersiella initiativ ska ges utrymme att etablera kollektivtrafik och därmed möjlighet att bidra till att riksdagens mål uppnås. En förutsättning för denna utveckling är tydliga principer som säkrar icke-diskriminering och konkurrensneutralitet, både inom och mellan trafikslagen och oavsett om trafiken är upphandlad eller bedrivs kommersiellt.

I propositionen *Ny kollektivtrafiklag* (*2009/10:200*) poängterar regeringen vikten av att kollektivtrafikföretag på neutrala och icke-diskriminerande villkor ska kunna få tillgång till infrastruktur och andra gemensamma funktioner. Regeringen tänker följa denna fråga noga. Men villkoren för tillgång till och prissättning av sådana funktioner är inte reglerade i den nya lagen om kollektivtrafik.

I detta dokument presenteras en vägledning till process och principer för tillträde till och prissättning av bytespunkter (inklusive hållplatser). Den är tänkt att ge stöd på övergripande nivå. Det är inte möjligt, och inte heller önskvärt i detta skede, att formulera riktlinjer för alla de tänkbara situationer som skulle kunna uppstå som en följd av den nya lagens möjligheter. Marknaden och enskilda aktörer måste ha möjlighet att prova sig fram och hitta nya lösningar. Eftersom villkoren för tillträde och prissättning i huvudsak redan är reglerade inom järnväg har frågeställningarna i första hand bäring på kollektivtrafik på väg.

Syftet med principerna är att skapa förutsättningar för att kommersiell trafik ska kunna bedrivas på lika villkor, jämsides med den offentligt upphandlade trafiken. Men i valet av principer och processer och hur dessa ska tillämpas måste hänsyn alltid tas till det som i slutändan är bäst för resenärerna. Principerna ska stödja en öppnare marknad, men med målet att därigenom bidra till en utveckling av funktioner och tjänster som tillsammans skapar välfungerande bytespunkter och god kollektivtrafikförsörjning för resenärerna.

Principerna har formulerats för att vara användbara i hela landet och för olika typer av bytespunkter. Det är samtidigt viktigt att betona att de situationer som kräver fastställda principer för hur och av vem bytespunkter ska kunna användas, främst kommer att uppstå där det på grund av kapacitetsbrist krävs avvägningar mellan olika typer av trafik. Dessa situationer kommer sannolikt bara att uppstå på ett begränsat antal platser i landet, framför allt i storstäderna.

Vägledningen behandlar inte frågor som specifikt rör tillträde till bytespunkter med mera för färdtjänst, riksfärdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Vägledningen har utarbetats av en projektgrupp med representanter för Trafikverket, Svensk Kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna, Sveriges Kommuner och Landsting och Jernhusen.

Stockholm i mars 2012

BJERROME
Rökning förbjuden

1. Process och principer för tillträde

Genom den nya kollektivtrafiklagen ges kollektivtrafikföretag möjlighet att etablera kommersiell kollektivtrafik. Alla företag – oavsett organisationsform eller typ av fordon – kan därmed agera som kollektivtrafikföretag och bedriva kommersiell kollektivtrafik, såväl regionalt som interregionalt.

Regional kollektivtrafik enligt lagen avser sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Regional kollektivtrafik definieras därmed av trafikens karaktär snarare än av administrativa gränser, vilket kan ses som en anpassning till att vardagligt resande sker över allt större områden.

Sammantaget innebär det att gränserna mellan regional kollektivtrafik och annan trafik i vissa fall kan bli mindre skarp. Taxi- eller bussbolag kan också förväntas kunna växla mellan beställningstrafik och kollektivtrafik, med större flexibilitet.

Alla kollektivtrafikföretag bör på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor få till träde till bytespunkter, inklusive hållplatser. På motsvarande sätt bör förvaltare av bytespunkter ha möjlighet att bedriva sin verksamhet under konkurrensneutrala och icke-diskriminerande former. Projektet har utgått från en övergripande process för tillträde till bytespunkter, vilken är tänkt att vara användbar för alla förvaltare och alla typer av bytespunkter.

I denna vägledning används termen ”förvaltare” för den som ansvarar för att leverera tjänster eller kapacitet till kollektivtrafikföretag. Förvaltaren behöver inte äga anläggningen, men det är ägaren som i praktiken beslutar om förvaltningsformen, det vill säga om ägaren själv eller någon annan ska ha rollen som förvaltare.

FÖRVALTAREN BÖR PÅ EN ÖVERGRIPANDE NIVÅ

- presentera ett erbjudande till kollektivtrafikföretag på ett lättillgängligt sätt och med god framförhållning
- tillämpa ett i förväg fastställt förfarande för hur kapaciteten ska fördelas vid kapacitetsbrist
- komma överens med kollektivtrafikföretag om den kapacitet eller de tjänster som ska levereras och med vilka villkor.

Hur processen kan och bör tillämpas varierar dock beroende på om bytespunkten ligger på allmän platsmark, vid allmän väg eller på tomtmark, och om det är kapacitetsbrist på bytespunkten eller inte.

Markanvändning avgör hur trafiken kan regleras

Genom de kommunala planer som upprättas enligt plan- och bygglagen regleras hur marken och bebyggelsen får användas. Bytespunkter kan ligga på tomtmark eller på allmän platsmark, men även vid allmänna vägar (som Trafikverket eller kommuner är väghållare för) eller vid enskilda vägar. Detta påverkar förutsättningarna för att reglera tillgången till bytespunkterna.

För anläggningar som ligger på tomtmark kan användningen av marken regleras genom civilrättsliga avtal. Detsamma torde gälla för enskilda vägar utan statsbidrag. Erhåller väghållaren statsbidrag är denne dock skyldig att hålla vägen öppen för allmän trafik.

Bytespunkter på allmän platsmark eller allmän väg kan däremot, oavsett kapacitetssituation, användas fritt inom ramen för vad trafikföreskrifter reglerar. Exempelvis kan användandet av

sådan mark normalt inte avgiftsbeläggas. Det är alltså inte möjligt att ta ut avgift för exempelvis bussar som stannar för av- eller påstigande på allmän platsmark eller på allmän väg.

Hållplatser och särskilda körfält för bussar, och i vissa fall även andra fordon, ligger normalt på allmän platsmark eller vid allmän väg. När det gäller terminaler är bilden mera splittrad. Ibland ligger hela terminalområdet på tomtmark och ibland ligger det på allmän platsmark. En kombination är inte heller ovanlig. Då ligger vanligtvis vissa funktioner, som exempelvis angöring och uppställning av fordon, på allmän platsmark medan byggnader ligger på tomtmark.

I bilaga 1 finns en översiktlig kartläggning av de juridiska förutsättningarna för att styra kapacitetsutnyttjandet och ta ut avgifter för bytespunkter som ligger på olika typer av mark. Analysen omfattar även kollektivtrafikkörfält och möjligheten att ställa krav på viss fordonsutrustning.

Kapacitetssituationen avgör hur processen för tilldelning bör tillämpas

För bytespunkter som ligger på tomtmark kan förvaltaren reglera användningen av anläggningen. Detsamma torde gälla för enskild väg utan statsbidrag. Men hur processen för tilldelning bör tillämpas varierar beroende på om det är kapacitetsbrist eller inte på bytespunkten.

Om det inte är kapacitetsbrist, det vill säga om utbudet tillgodoser efterfrågan, bör förvaltaren tillämpa en löpande process för beställning och tilldelning av kapacitet och tjänster.

Vid konstaterad eller förväntad kapacitetsbrist bör förvaltaren tillämpa en process där tidpunkter för att beställa och avtala om tilldelning (kapacitet) är bestämda i förväg.

För bytespunkter på allmän platsmark, allmän väg eller på enskild väg utan statsbidrag är kapaciteten fri att använda inom ramen för vad trafikreglerna medger.

OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BYTESPUNKTER

	Ej kapacitetsbrist	**Kapacitetsbrist** (konstaterad eller förväntad)
Allmän platsmark eller allmän väg	Kapaciteten fri att nyttja inom ramen för vad trafikreglerna medger	Kapaciteten fri att nyttja inom ramen för vad trafikreglerna medger
Tomtmark	Löpande process för ansökan och tilldelning Om det oväntat uppstår kapacitetsbrist bör situationen i första hand hanteras genom åtgärder som optimerar nyttjandet av befintlig kapacitet. Om den sökande nekas tillträde, det vill säga om kapacitetsbristen är bestående, bör tilldelningen framöver ske genom en tidsstyrd process	Tidsstyrd process för ansökan och tilldelning

För enskild väg torde det vara möjligt att reglera tillträdet till vägen med civilrättsliga avtal. Detta under förutsättning att väghållaren inte erhåller statsbidrag, eftersom denne då har en skyldighet att hålla vägen öppen för allmän trafik. Se bilaga 1, Kartläggning av juridiska förutsättningar att reglera tillträde och prissättning av bytespunkter med mera.

1.1. TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET BÖR VARA GRUNDEN

Frågor kopplade till bytespunkter och annan gemensam infrastruktur bör på övergripande nivå lyftas fram i samråden och i det trafikförsörjningsprogram som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer. Programmet blir därmed en grund för den fortsatta processen, oavsett om det gäller bytespunkter på allmän platsmark, vid allmän väg eller på tomtmark.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET BÖR FÖRVÄNTAS KUNNA BEHANDLA ELLER REDOVISA FÖLJANDE:

- efterfrågan, tillgång till och behov av utveckling av bytespunkter på övergripande nivå
- viktiga bytespunkter med förväntad kapacitetsbrist
- resonemang om övergripande principer för tillträde till och prissättning av bytespunkter
- kontaktuppgifter eller länkar till förvaltare av bytespunkter, för detaljerad redovisning av erbjudande
- eventuellt en generell beskrivning av processen för ansökan om tillträde under olika förutsättningar (om det är kapacitetsbrist på bytespunkten eller inte, om bytespunkten ligger på allmän platsmark, vid allmän väg eller på tomtmark).

Trafikförsörjningsprogrammet ska vara ett strategiskt dokument, och därför inte alltför detaljerat. Programmen bör dock kunna innehålla länkar eller hänvisningar till de enskilda förvaltarna, som kan ge mer detaljerad information om utbudet, priser och andra villkor.

1.2. FÖRVALTAREN BÖR PRECISERA OCH PUBLICERA SITT ERBJUDANDE

Den enskilda terminalförvaltaren bör precisera sitt erbjudande och presentera det för kollektivtrafikföretagen – lättillgängligt och med god framförhållning. Om möjligt bör förvaltaren dessförinnan ge kollektivtrafikföretagen möjlighet att lämna synpunkter.

AV ERBJUDANDET BÖR BLAND ANNAT FRAMGÅ

- vilka tjänster eller vilken kapacitet som erbjuds, och i vilken mån innehållet eller kvaliteten kan variera
- villkor och principer för tilldelning, såsom förfarande vid kapacitetsbrist
- avgiftssystem och avgiftsnivåer för tjänsterna
- den tidsperiod under vilken tillträde kan bokas
- villkor för avbokning och andra avtalsvillkor
- praktiska uppgifter om beställningar etcetera.

Innehållet i förvaltarens erbjudanden kan variera beroende på bytespunkternas funktion eller storlek. Normalt bör förvaltaren erbjuda ett ”basutbud” av funktioner och tjänster för bytespunkter – eventuellt med bytespunkterna indelade i grupper beroende på roll i trafiksystemet. Övriga funktioner och tjänster kan då erbjudas som ”tillägg”. Sådana uppdelningar bör beakta såväl resenärernas behov som trafikföretagens önskemål och förvaltarens förutsättningar.

Information om kapacitetssituationen bör offentliggöras

Förvaltaren bör redovisa de bytespunkter där det är kapacitetsbrist eller där det förväntas uppstå kapacitetsbrist i framtiden. Om förvaltaren nekat någon tillträde, är det per definition kapacitetsbrist vid bytespunkten.

Förvaltare bör samordna information om utbud och hantering av beställningar

Kollektivtrafikföretagens trafik kommer i många fall att beröra flera förvaltares bytespunkter. Förvaltarna bör om möjligt samordna information om utbud och om beställning av kapacitet och tjänster vid bytespunkterna, till exempel genom att publicera sina erbjudanden på samma informationsplats. Därigenom möjliggörs god insyn och tillgänglighet för kollektivtrafikföretagen. En annan åtgärd kan vara att etablera en gemensam bytespunktskoordinator eller liknande.

Förvaltaren bör skyndsamt lämna besked

Förvaltaren bör inom 14 dagar lämna besked om det är möjligt att leverera den kapacitet eller tjänst som ett kollektivtrafikföretag efterfrågar eller har beställt.

1.3. ALLMÄN PLATSMARK ELLER ALLMÄN VÄG – INFRASTRUKTUREN ÄR FRI ATT NYTTJA INOM RAMEN FÖR GÄLLANDE TRAFIKREGLER

Även om infrastrukturen på allmän platsmark i princip är fri att använda inom ramen för gällande trafikregler bör förvaltaren precisera och presentera lättillgänglig information om det utbud som erbjuds, det vill säga var bytespunkter finns. Tillträde till infrastruktur på allmän platsmark kan dock inte regleras genom avtal.

ALLMÄN PLATSMARK ELLER ALLMÄN VÄG

Kollektivtrafikföretaget bör i god tid kontakta ansvarig för bytespunkten

Tydlig och aktuell information om kapacitetssituationen ger möjlighet att planera för en effektiv trafikering. Det kollektivtrafikföretag som överväger att bedriva trafik bör därför i god tid kontakta den som ansvarar för bytespunkten för att rådgöra om möjligheterna att bedriva trafik och ge förutsättningar för att i möjligaste mån samordna trafiken.

1.4. BYTESPUNKT PÅ TOMTMARK UTAN KAPACITETSBRIST – FÖRVALTAREN BÖR TILLÄMPA EN LÖPANDE PROCESS

Vid de allra flesta bytespunkter i landet finns inga kapacitetsproblem, och kollektivtrafikföretag kan starta ny trafik utan att det inkräktar på någon annans verksamhet. Därmed behövs inte heller någon formaliserad process för hur fördelningen av kapaciteten eller tjänsterna ska gå till. När förvaltaren har publicerat sitt erbjudande kan företaget beställa tillgång till infrastrukturen eller tjänsterna, och parterna kan därefter träffa avtal.

TOMTMARK UTAN FÖRVÄNTAD KAPACITETSBRIST

Löpande, ej tidsstyrd process för tilldelning

Kapacitetssituationen vid en bytespunkt kan naturligtvis förändras om efterfrågan ökar. Om kapacitetsbrist uppstår vid en bytespunkt där en löpande process för tilldelning tillämpas, bör förvaltaren i möjligaste mån samordna behoven så att alla önskemål tillgodoses. Det kan innebära kortare tid mellan angöringarna, att angöringstiden kortas ned eller att avtalet omförhandlas.

Om kapacitetsbristen förväntas bestå bör tilldelningen övergå till en tidsstyrd process. Det bör ske genom att förvaltaren säger upp samtliga avtal och att alla kollektivtrafikföretag får beställa kapacitet eller tjänster på nytt vid en och samma tidpunkt. Därigenom ges alla kollektivtrafikföretag samma förutsättningar.

1.5. BYTESPUNKT PÅ TOMTMARK MED KAPACITETSBRIST – FÖRVALTAREN BÖR TILLÄMPA EN ÅTERKOMMANDE OCH TIDSSTYRD PROCESS

En tidsstyrd process, där ansökan och beslut om tilldelning sker vid vissa fastställda tidpunkter, kan anses vara en förutsättning för att ge alla aktörer samma möjlighet att få tillgång till infrastrukturkapacitet eller andra tjänster. En sådan process bör ge förvaltaren större förutsättningar att samordna beställningarna och fördela kapaciteten eller tjänsterna på bytespunkten utifrån samma villkor för alla kollektivtrafikföretag.

TOMTMARK MED KAPACITETSBRIST

Återkommande och tidsstyrd process för tilldelning

Om kapacitetsproblemen upphör, försvinner motiven för en tilldelningsprocess med tider som är fastställda i förväg. Förvaltaren kan då övergå till en löpande process.

Prioritering vid intressekonflikter bör stödja en samhällsekonomiskt effektiv användning av bytespunkten

Vid intressekonflikter som inte kan lösas genom samordning, bör fördelningen styras av prioriteringskriterier som preciserats i förväg. Kriterierna bör utformas för att stödja icke-diskriminering, konkurrensneutralitet och ett samhällsekonomiskt effektivt användande av funktionen.

I praktiken bör avvägningar kunna göras med hjälp av enkla nyckeltal och bedömningsgrunder, såsom bedömd förändrad resandevolym och effekter av eventuella störningar av sammanhållna trafiksystem (nätverkseffekter).

1.6. PARTERNAS RÄTTIGHETER OCH SKYLDIGHETER BÖR TYDLIGGÖRAS I AVTAL

Förvaltaren bör för bytespunkter på tomtmark komma överens med kollektivtrafikföretag om den kapacitet och de tjänster som ska levereras och med vilka villkor. I bilaga 2 redovisas ett förslag på en enkel avtalsmall som skulle kunna tillämpas vid överenskommelser om tillträde till infrastruktur och användande av tjänster vid bytespunkter belägna på tomtmark.

Avtalslängden bör som huvudregel vara högst ett år

För att en tidsstyrd tilldelningsprocess ska kunna tillämpas bör avtalslängderna anpassas till de tidpunkter då processen upprepas. Även vid en löpande process bör avtalstiderna anpassas så att förvaltaren har möjlighet att övergå till ett tidsstyrt tilldelningsförfarande om kapacitetsbrist uppstår.

Avtal mellan förvaltare för en bytespunkt och kollektivtrafikföretag bör därför som huvudregel inte vara längre än ett år. Om längre avtalstider tillämpas bör avtalet innehålla möjligheter att omförhandla villkoren, för att inte försvåra tillträdet för andra kollektivtrafikföretag.

För att skapa rimliga förutsättningar för att planera för trafik som kräver avtal med flera förvaltare, bör avtalen om möjligt gälla från samma tidpunkt. Det är dock viktigt att gemensamma avtalstider inte tillämpas så, att det innebär hinder för etablering av ny trafik.

Avtalen bör alltid ge förvaltaren möjlighet att genomföra mindre åtgärder som förbättrar användningen av bytespunkten, till exempel att ändra tid mellan angöringar, ändra angöringstidens längd etcetera. Villkoren bör anpassas till de förutsättningar som gäller vid den berörda platsen.

Kapacitet eller tjänster som inte används bör återlämnas

Kapacitet eller tjänster som ett kollektivtrafikföretag inte använder, till exempel som följd av en ändrad marknadssituation, bör snarast möjligt återlämnas till förvaltaren. Förvaltaren kan då erbjuda kapaciteten eller tjänsterna till andra kollektivtrafikföretag.

Om ett kollektivtrafikföretag i väsentlig omfattning underlåter att avboka kapacitet eller tjänster, bör förvaltaren ha rätt att häva avtalet.

Kapacitet bör inte överlåtas

Förvaltaren bör inte tillåta att tjänster eller kapacitet överlåts till ett annat företag utan förvaltarens godkännande. Detta för att minimera risken för att konkurrensen hämmas.

Incitament för trafik med god kvalitet

Kollektivtrafikföretag och förvaltare bör samarbeta och föra en löpande dialog om hur trafiken kan bedrivas effektivt och med god kvalitet. Parterna bör i samverkan utveckla och organisera trafikeringen så att resenärernas behov tillgodoses på bästa sätt vid bytespunkterna.

Kollektivtrafikföretagens verksamhet får inte bedrivas så, att andra företag lider skada. Om kollektivtrafikföretaget exempelvis inte håller tiderna vid angöring och avgång, och om detta skadar andra företag, bör förvaltaren ha möjlighet att tillämpa sanktioner eller att vid betydande omfattning häva avtalet.

Befintliga hyresavtal gäller

Befintliga hyresavtal ska hållas. En hyresgäst kan därmed inte tvingas tåla att utrymmet nyttjas av andra, utan att hyresvärden först löser ut hyresgästen från kontraktet. Om det blir fallet aktualiseras frågan om avtalets utformning, och vilket besittningsskydd och vilken rätt

till ersättningslokal som hyresgästen kan ha. För att inte begränsa marknadsöppningen bör hyresvärden i framtida avtal reservera sig för att även andra hyresgäster kan komma att behöva använda lokalerna. Hyresavtalen bör inkludera villkor som gör att förvaltaren kan möta marknadsöppningen och samtidigt ge befintliga hyresgäster möjlighet att frånträda avtalet. Se även den juridiska kartläggningen i bilaga 1.

1.7. ÅTGÄRDER FÖR ATT BEGRÄNSA KAPACITETSPROBLEM

Om det långsiktigt är kapacitetsbrist bör problemen i första hand lösas genom åtgärder som inte kräver investeringar, exempelvis att genom förbättrad information och utvecklad trafikstyrning styra kapacitetsutnyttjandet så att alla önskemål kan tillgodoses. Endast i sista hand – då alla sökandes behov inte kan tillgodoses – bör diskussioner om mer omfattande kapacitetsåtgärder bli aktuella.

Åtgärder på kort sikt

På kort sikt bör i huvudsak samordning eller optimering av kapaciteten som kan ske inom ramen för tilldelningsförfarandet vara aktuella, det vill säga inom den tidsperiod förvaltaren bör lämna besked om möjligheten att bedriva trafik, till exempel inom 14 dagar.

TÄNKBARA ÅTGÄRDER PÅ KORT SIKT:

- information om aktuell trafiksituation
- trafikstyrning (exempelvis justering av tidpunkter för ankomst och avgång, uppehållstid etcetera)
- andra förändringar inom ramen för befintligt avtal.

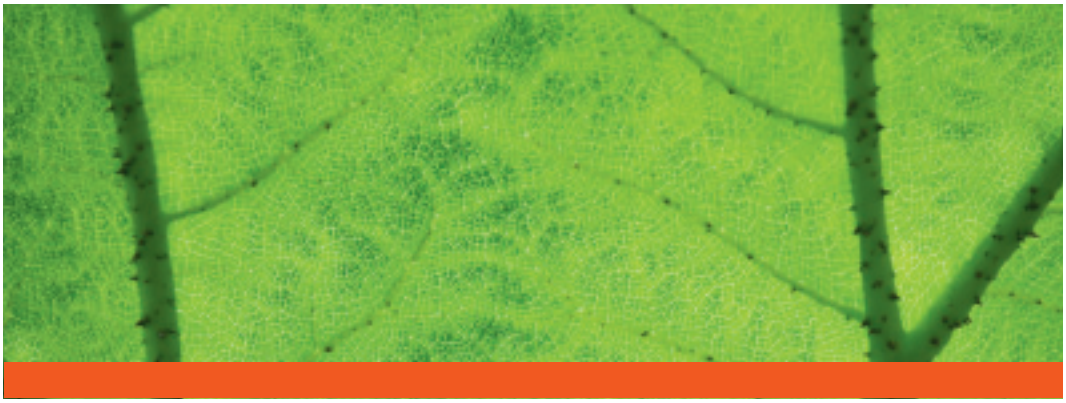
Åtgärder på mellanlång sikt

TÄNKBARA ÅTGÄRDER PÅ MELLANLÅNG SIKT:

- information och beteendepåverkan
- införande av gemensam funktion för att koordinera nyttjande av bytespunkter
- utveckling av tjänsteutbud och prissättning
- utveckling av principer och process för tilldelning
- smärre åtgärder (exempelvis ny hållplats)
- omförhandling av avtal (kapacitet/tjänster vid bytespunkt).

Åtgärder på lång sikt

Om kapacitetsproblemen inte kan lösas med begränsade åtgärder kan nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder vara aktuella.



XTRAFIK
SZG 742

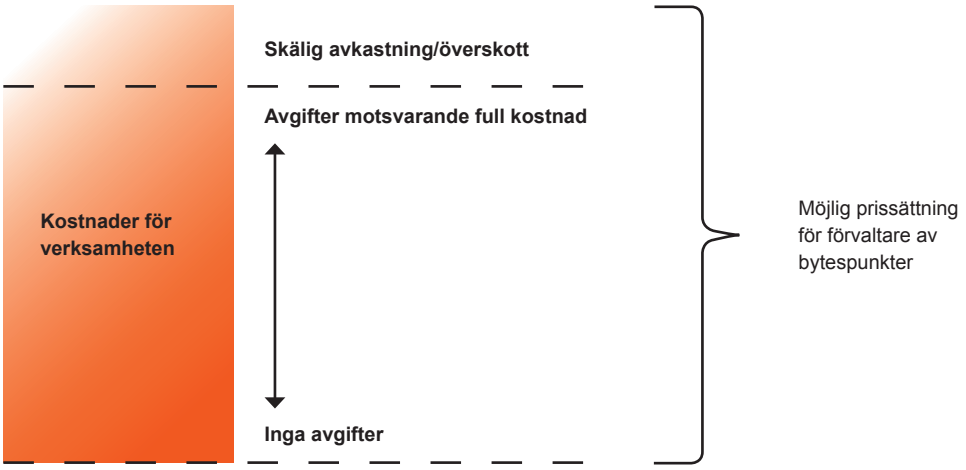
2. Principer för prissättning

Ansvaret för förvaltning och utveckling av bytespunkter för kollektivtrafiken är fördelat på flera aktörer, och verksamheterna bedrivs under olika betingelser. Stora delar av infrastrukturen drivs och finansieras i offentlig regi och tillhandahålls utan kostnad. Men många bytespunkter tillhandahålls också under kommersiella villkor. De principer som bör vägleda prissättningen av tillträde till och användande av bytespunkter måste därför vara tillämpbara oavsett hur verksamheten är organiserad.

I princip bör därför avgifterna kunna variera mellan noll eller en mycket låg nivå (där det är motiverat och förenligt med krav på konkurrensneutralitet) och en nivå som täcker totala kostnader och ger utrymme för ett skäligt överskott.

Eftersom tillträdet till bytespunkter och hållplatser på allmän platsmark, allmän väg och enskild väg med statsbidrag i praktiken inte kan beläggas med avgifter, är principerna tillämpliga endast där prissättning överhuvudtaget är möjlig.

Avsikten med följande principer är att de sammantaget ska kunna ge utrymme för avgiftsuttag som svarar mot verksamheternas villkor och förutsättningar – samtidigt som krav på konkurrensneutralitet och icke-diskriminering beaktas.



2.1. PRISSÄTTNINGEN BÖR VARA ICKE-DISKRIMINERANDE, KONKURRENSNEUTRAL OCH TRANSPARENT

Likvärdiga tjänster på samma marknad bör ha likvärdiga avgifter

Konkurrensneutralitet innebär att alla aktörer ska ha samma förutsättningar att agera på en marknad. Det förutsätter bland annat att verksamhet i offentlig regi inte gynnas på bekostnad av motsvarande kommersiell verksamhet.

I situationer där det finns faktisk eller potentiell konkurrens mellan offentligt driven verksamhet och kommersiell verksamhet bör därför principerna för prissättning vara likartade.

Principen om konkurrensneutralitet är betydelsefull i relationen mellan förvaltare av bytespunkter. De konkurrensytor som bör beaktas är emellertid mycket bredare än så. Prissättningen bör inte minst beakta förutsättningarna för att upprätthålla konkurrensneutralitet mellan tjänsteleverantörer inom och mellan trafikslagen.

Prissättningen bör grundas på samma principer oavsett användare

Diskriminerande prissättning innebär att olika kunder får betala olika pris, även om allt annat är lika, det vill säga att prisskillnaden inte kan motiveras av skillnader i produktionskostnad eller i tjänstens innehåll och kvalitet. För att inte diskriminera olika kollektivtrafikföretag bör prissättningen grundas på samma principer.

Detta betyder inte att tjänsternas innehåll eller kvalitetsnivåer – och därmed priset – inte kan eller bör differentieras. Skillnader i produktionskostnad kan motivera skillnader i pris.

Exempelvis skulle priset för samma vara eller tjänst kunna variera beroende på vilka volymer som kunderna beställer, eftersom den genomsnittliga kostnaden för producenten då kan variera.

Prissättningen bör vara transparent

Avgifterna bör ge tydliga signaler; det bör finnas en tydlig koppling mellan avgift och tjänst och kostnaden för tjänsten. Detta betyder att avgifter för enskilda tjänster bör redovisas separat.

Avgifterna bör inte bara vara möjliga att förstå och förhålla sig till i relation till de tjänster som efterfrågas – de bör också vara möjliga att följa upp och pröva i efterhand.

Den som tillhandahåller tjänster bör därför kunna visa att avgifterna överensstämmer med de metoder eller nivåer som anges i erbjudandet eller i avtal. Den som förvaltar anläggningar som upplåts mot avgift bör därför ha en klar uppfattning om kostnadsnivåer och kostnadsdrivare i verksamheten, vilket är särskilt viktigt om prissättningen är differentierad.

2.2. PRISSÄTTNINGEN KAN EVENTUELLT TÄCKA TOTALA KOSTNADER OCH GENERERA SKÄLIGT ÖVERSKOTT

Avgifter i verksamheter med krav på kostnadstäckning bör kunna ge utrymme för att täcka totala kostnader och generera ett skäligt överskott.

Genom avgiftsuttagen bör samtliga kostnader förknippade med befintliga anläggningar och verksamheter kunna täckas. Förutom löpande drift- och underhållskostnader bör därför även kapitalkostnader för genomförda investeringar, kostnader för reinvesteringar etcetera kunna täckas. Detta stämmer också överens med självkostnadsprincipen, som i allt väsentligt styr avgiftssättningen för verksamheter i kommunal regi.

Beroende på hur verksamheten är organiserad bör priser kunna sättas ur ett koncern-perspektiv, det vill säga att de inte nödvändigtvis sätts med utgångspunkt från kostnader för en enskild anläggning, utan för terminalverksamheten i sin helhet. Det bör därmed vara möjligt för en förvaltare som exempelvis har flera terminaler att ta ut ett genomsnittligt pris för kapacitet och tjänster för hela sitt bestånd, om det anses ändamålsenligt. Detta är också förenligt med självkostnadsprincipen, som tar sikte på det totala avgiftsuttaget för verksamheten.

2.3. PRISSÄTTNINGEN KAN EVENTUELLT AVVIKA FRÅN FULL KOSTNADS-TÄCKNING OM DET BIDRAR TILL ATT BEFINTLIGA ANLÄGGNINGAR ANVÄNDS MER EFFEKTIVT

Vissa varor och tjänster produceras i offentlig regi och med offentlig finansiering på grund av hänsyn till den samhällsekonomiska effektiviteten eller andra samhällsmål. Prissättningen av dessa tjänster bör därför kunna harmoniera med de mål som motiverar offentlig finansiering.

Detta kan motivera avgiftsuttag som i olika grad avviker från full kostnadstäckning. I dagsläget tillhandahålls en mycket stor del av kollektivtrafikens infrastruktur utan avgifter.

Av samhällsekonomiska effektivitetsskäl bör – i enlighet med ekonomisk teori – priset för användandet av befintlig infrastruktur prissättas lika med den kortsiktiga marginalkostnaden. Förbudet mot avgiftsuttag på allmän platsmark kan också motivera lägre eller inga avgifter alls, även där avgifter i princip kan tas ut.

Prismodellen bör emellertid alltid konstrueras så, att prissättningen inte leder till konflikter med konkurrensneutralitet och icke-diskriminering.

Kapacitetsavgifter bör vara möjliga att ta ut

Vid kapacitetsbrist kommer inte alla företag att kunna bedriva trafik enligt sina önskemål. I extremfallet blir viss trafik överhuvudtaget inte möjlig att genomföra.

En förpublicerad kapacitetsavgift kan ge en signal om kapacitetsbristen i bytespunkten. Genom att i priset spegla kostnaden för att ta del av den knappa resursen, kan efterfrågan anpassas till den faktiska tillgången. Vissa potentiella intressekonflikter som i annat fall måste hanteras vid fördelningen av kapacitet kan då också undvikas.

Eventuella kapacitetsavgifter bör användas med viss försiktighet. Sätts priset för lågt har det ingen styrande effekt, och sätts det för högt kan det tränga undan mer trafik än vad som vore samhällekonomiskt optimalt. Kapacitetsavgifter på enskilda platser eller linjer riskerar också att styra över kapacitetsproblemen till någon annan del av trafiksystemet.

Avgifter för kapacitet har alltså en styrande funktion. Men givetvis utgör avgiftsuttaget även en intäkt för förvaltaren, det vill säga att det har en kostnadstäckande funktion. I princip vore det vid betydande kapacitetsbrister möjligt att genom kapacitetsavgifter täcka de totala kostnaderna för förvaltningen av infrastrukturen. Sådana avgiftsuttag bör emellertid begränsas så att de inte överstiger de totala kostnaderna och ett skäligt överskott.

220

Grytnäs
84 Leksand

Bilagor

KARTLÄGGNING AV JURIDISKA FÖRUTSÄTTNINGAR ATT REGLERA TILLTRÄDE OCH PRISSÄTTNING AV BYTESPUNKTER MED MERA

Inledning

Inom ramen för arbetet med vägledningen har en kartläggning genomförts av juridiska förutsättningar att reglera tillträde och prissättning av bytespunkter med mera. Kartläggningen har legat till grund för vissa av de förslag som presenteras i denna vägledning.

Syftet med kartläggningen har varit att redogöra för de juridiska förutsättningar som finns när det gäller att reglera och avgiftsbelägga bytespunkter med mera för kollektivtrafik som inte är spårbunden. I kartläggningen har en översyn gjorts av befintlig lagstiftning som gäller för bytespunkter som antingen ägs av offentlig eller privat aktör, bytespunkter som är belägna inom allmän platsmark, tomtmark och längs väg samt avslutningsvis särskilda körfält för kollektivtrafik. Med bytespunkt avses busshållplatser, bussterminaler samt även taxizoner.

Som framgår av redogörelsen nedan regleras dessa delvis genom olika regelverk och denna kartläggning syftar till att klargöra vilket regelverk som gäller för varje företeelse.

Framställningen är disponerad så att först tas frågan om möjlighet att reglera tillträdet upp, det vill säga vem eller vilket företag, som äger rätt att använda en bytespunkt. Därefter behandlas frågan om möjlighet att ta betalt för nyttjandet av bytespunkten, samt förutsättningar för hållplatsstolpar. Avslutningsvis diskuteras möjligheten att ställa krav på viss utrustning med mera.

Möjligheter att reglera tillträdet

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ ALLMÄN PLATSMARK

För mark som betecknas som allmän platsmark är kommunen som huvudregel huvudman. Allmän platsmark är exempelvis gator, vägar, torg eller annan mark som enligt detaljplan är avsedd för ett gemensamt behov. Kommunen ska i detaljplan bestämma både användningen och utformningen av allmänna platser som kommunen är huvudman för, 4 kap 5 § PBL. Enligt praxis ska en detaljplan redovisa bland annat om gatumark är avsedd enbart för till exempel kollektivtrafik, varutransporter, cykel eller gångtrafik. Andra typer av regleringar kan vanligen beslutas som lokala trafikföreskrifter.

Lokala trafikföreskrifter kan meddelas för en viss väg eller vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Lokala trafikföreskrifter kan enligt 10 kap 1 § andra stycket p 5 trafikförordningen användas till att reglera att ett visst körfält ska vara körfält för fordon i linjetrafik och enligt p. 6 att en viss plats på sträcka där förbud att stanna eller parkera råder enligt 3 kap. 53 § första stycket 2 ska vara busshållplats.

Enligt punkten 7 kan lokal trafikföreskrift föreskriva att en viss plats ska vara ändamålsplats, till exempel lastzon. Enligt 10 kap 2 § får vissa föreskrifter enligt 1 § avse en viss trafikantgrupp, ett visst eller vissa fordonsslag eller fordon med last av viss beskaffenhet. Det gäller dock inte punkterna 5, 6 eller 7 och kan således inte komma till tillämpning för att kunna selektera tilldelning av kapacitet mellan olika kollektivtrafikföretag och även om så hade varit fallet bedöms det som icke tillämpligt att med stöd av 10:2 selektera mellan olika företag.

Utöver punkter 5 -7 kan även punkten 22 i 10 kap 1 § andra stycket trafikförordningen vara av intresse som anger att andra särskilda trafikregler får införas med stöd av lokal

trafikföreskrift. Som exempel på vad som kan vara sådana andra särskilda trafikregler nämns förbud mot gångtrafik eller att buss får föras till vänster om ett påbudsmärke som anger att fordon ska föras till höger om märket. Att med stöd av denna bestämmelse införa lokala trafikföreskrifter som innebär att selektering kan göras mellan olika kollektivtrafikupplägg, till exempel busstrafik med olika turtäthet med mera, skulle eventuellt kunna vara en framkomlig väg, men det skulle innebära en mycket extensiv tolkning och det är tveksamt om det skulle tåla en rättslig prövning.

Vid sidan av lokala trafikföreskrifter enligt trafikförordningen kan en kommun efter bemyndigande av regeringen förordna om lokala föreskrifter med stöd av ordningslagen 3 kap 8 § med flera. Det är med detta författningsstöd som kommuner beslutar om bland annat torghandelsstadgor, vilka företer vissa likheter med tillträde till bytespunkter med hänsyn till fördelning av en begränsad resurs. Enligt 3 kap 12 § ordningslagen får inte föreskrifter enligt 3 kap 8-11 §§ angå förhållanden som är reglerade i ordningslagen, eller annan förordning eller som enligt lagen eller annan förordning kan regleras på något annat sätt. Eftersom det är tveksamt huruvida frågan om fördelning av kapacitet vid en bytespunkt kan anses vara reglerad av annan författning, kan man inte utesluta att det skulle kunna vara möjligt att reglera frågan genom lokala föreskrifter. Det är dock vanskligt att bedöma huruvida en sådan ordning skulle kunna komma till praktisk tillämpning.

En fråga som har rests är om det genom lokala trafikföreskrifter vore möjligt att föreskriva att ett stopp vid en busshållplats endast skulle få äga rum under en viss tid. Som ovan nämnts finns bemyndigande i 10 kap 1 § andra stycket p. 6 att föreskriva att viss plats på sträcka där förbud att stanna och parkera råder enligt 3 kap 53 § första stycket 2 ska vara busshållplats. Enligt 3 kap 54 § trafikförordningen får på hållplatser för fordon i linjetrafik med flera inte andra fordon stannas eller parkeras annat än för på- och avstigning. Med stöd av 10:1 andra stycket p. 16 finns möjlighet att föreskriva särskilda trafikregler om förbud mot att stanna eller parkera fordon eller tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bland annat 3 kap 54 §. Det torde vara möjligt att med stöd av dessa bestämmelser reglera att stannande och parkering får ske med avvikelse från 3 kap 54 § i fråga om tid.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ TOMTMARK

Tomt är ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för sitt ändamål. När bytespunkten ligger inom ett område som är tomtmark ägs marken antingen av en enskild eller ett offentligt rättssubjekt.

Det innebär att ägaren har fullständig rådighet över marken dock med vissa inskränkningar vilka redogörs för nedan. Tillträde kan då regleras genom civilrättsliga avtal. Några direkt tillämpliga regler för hur markägaren får förfara när det gäller fördelningen av kapacitet finns såvitt känt inte, men markägaren har ändå vissa generella regler att beakta.

Om det är ett offentligt rättssubjekt kan reglerna i konkurrenslagstiftningen[1] och förbudet mot otillåtet statsstöd bli aktuella. Samtliga markägare måste dock beakta de regler som finns för att motverka diskriminering[2]. Det kan också noteras att tomtmark kan vara offentlig plats enligt ordningslagen. Det innebär att den som vill ta sådan mark i anspråk för någon verksamhet kan behöva inhämta tillstånd av polismyndigheten. Markägarens möjligheter att genom civilrättsliga avtal reglera tillträde och prissättning bedöms inte beröras av bestämmelserna i ordninglagen.

[1] Konkurrenslag, SFS 2008:579

[2] Diskrimineringslag, SFS 2008:567

När det gäller möjligheter att föreskriva en maxlängd för hur lång tid ett stopp vid en busshållplats får ta bör det vara en fråga som fritt kan avtalas mellan markägaren och den som vill nyttja bytespunkten.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ MARK SOM DISPONERAS GENOM VÄGRÄTT

Vägrätt innefattar rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. I den mån någon inskränkning inte har gjorts i arbetsplanen eller i ett beslut om förändring av enskild väg till allmän, ger vägrätt även i övrigt väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består[3].

Staten, genom Trafikverket, är väghållare för allmänna vägar. Om det främjar en god och rationell väghållning får en kommun vara väghållare inom kommunen. Väg som disponeras med vägrätt är upplåten för allmän samfärdsel varför möjlighet att reglera vem som får trafikera inte föreligger såvida det inte har sin grund i generella begränsningar avseende längd och vikt med mera.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ MARK SOM UTGÖR ENSKILD VÄG

Av trafikförordningen 10 kap 10 § följer att ägaren av en enskild väg skall avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Sådant förbud får avse även fordon med viss största bredd, längd eller vikt. Överträdelser av förbud meddelade och utmärkta med vägmärke kan föranleda straffansvar enligt 14 kap trafikförordningen.

Emellertid kan ägaren till en enskild väg uppställa andra villkor för att trafikera vägen, utan att det är förenat med något ansvar enligt trafikförordningen vid överträdelse. För enskild väg torde det därför vara möjligt att med civilrättsliga avtal reglera tillträdet till vägen. Detta under förutsättning att ägaren till den enskilda vägen inte erhåller statsbidrag, eftersom denne då har en skyldighet att hålla vägen öppen för trafik.

Möjligheter att debitera avgift för nyttjande av en bytespunkt

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ ALLMÄN PLATSMARK

Lag (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats med mera reglerar bland annat kommuners rätt att ta betalt för nyttjande av offentliga platser. Enligt 2 § andra stycket får kommunen ta ut avgift för upplåtelse på offentlig plats som står under kommunens förvaltning av särskilda uppställningsplatser för fordon som används i yrkesmässig trafik för personbefordran. Avgift får tas ut med det belopp som behövs för att täcka kommunens kostnader för användningen. Frågan som uppkommer är om en bytespunkt, till exempel en bussterminal, kan anses omfattas av begreppet ”särskild uppställningsplats”. Möjligheten att ta betalt för särskild uppställningsplats infördes i LAK 1972. Av prop 1972:12 kan emellertid inte utläsas annat än för upplåtelse på allmän plats av särskild uppställningsplats för fordon skall kommun ha rätt att ta ut det belopp som krävs för kostnadstäckning av den som utövar viss linjetrafik. Av formuleringen kan inte dras några säkra slutsatser, men den ger ändå intrycket av att det handlar om uppställning av fordon som för tillfället inte går i linjetrafik, till exempel över natten. Att basera ett avgiftsuttag för hållplatser och terminaler på denna bestämmelse får därmed anses som tveksamt.

[3] 30 § väglagen

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ TOMTMARK

I likhet med vad som redogjorts för när det gäller styrande av tillträde har ägaren till marken möjlighet att genom civilrättsliga avtal komma överens om ersättning med den som vill nyttja marken. Någon lagstiftning om i vilken ordning detta får ske finns inte men konkurrenslagstiftningen och diskrimineringslagstiftningen kan innebära begränsningar.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ MARK SOM DISPONERAS GENOM VÄGRÄTT

Som ovan konstaterats innebär vägrätten en rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för väg och i den mån någon inskränkning inte har gjorts i arbetsplanen eller i ett beslut om förändring av enskild väg till allmän, ger vägrätt även i övrigt väghållaren rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över markens eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Emellertid innebär detta inte en möjlighet för väghållaren att ta ut en avgift för nyttjandet. En allmän väg är enligt väglagen upplåten för allmän samfärdsel, vilket framgår av 1 § väglagen, och lagen ger inget stöd för väghållaren att ta ut en avgift för nyttjandet.

Enligt 29 § väglagen kan däremot regeringen bestämma att avgift får tas ut för begagnande av väg. Eftersom väglagen endast gäller allmän väg, är det endast för allmänna vägar regeringen har detta mandat. Avgift för sådan väganordning som inte är färja får dock tas ut endast om byggandet har påbörjats efter lagens ikraftträdande, det vill säga den 1 juli 1988. Den här bestämmelsen har kommit till användning i ett mycket begränsat antal fall, bland annat för Rödöbron mellan fastlandet och Frösön i Jämtland under en begränsad tid. Teoretiskt är det möjligen en framkomlig väg för att kunna debitera avgifter för nyttjande av hållplatser utmed allmän väg, men huruvida det i praktiken kan komma till tillämpning är mycket svårt att uttala sig om. En stor praktisk svårighet torde kunna bestå i att det är regeringen som fattar beslut, varför bestämmelsen inte lämpar sig för annat än enstaka specifika fall.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ MARK SOM UTGÖR ENSKILD VÄG

Av trafikförordningen 10 kap 10 § följer att ägaren av en enskild väg skall avgöra om trafik med motordrivna fordon eller ett visst eller vissa slag av sådana fordon får äga rum. Frågan om ägaren till en enskild väg kan begära avgift för den som nyttjar vägen är kopplad till frågan om statsbidrag. För att väghållare av en enskild väg ska vara berättigad till statsbidrag för driften av den enskilda vägen ska den vara öppen för allmän trafik. Således kan inte en ägare till en enskild väg både erhålla statsbidrag och samtidigt begära betalning av nyttjarna. Om däremot statsbidrag ej uppbärs kan avgift tas ut. Öresundsbron är ett exempel på enskild väg där avgift tas ut.

Hållplatsstolpar

REGLER GÄLLER FÖR UPPSÄTTNING AV VÄGMÄRKE FÖR BUSSHÅLLPLATS

Uppsättning av hållplatsstolpe vid busshållplats utmed gata som är allmän plats faller inom ramen för det ändamål som platsen upplåtits för. Det innebär att ordningslagens bestämmelser om krav på tillstånd av polismyndigheten inte är tillämpliga.

Frågan om uppsättning av hållplatsstolpe med tillhörande toppskylt som anger vilket bolag som trafikerar hållplatsen regleras därför närmast i vägmärkesförordningen (2007:90). Följande bestämmelser i förordningen är härvid av intresse:

1kap. 1 § Denna förordning innehåller bestämmelser om anvisningar för trafik och utmärkning på väg och i terräng genom vägmärken och tilläggstavlor.

I detta sammanhang bör således stolpe med toppskylt anses som vägmärke. Om denna bedömning av något skäl skulle ifrågasättas finns alltid möjligheten att använda märke E 22 Busshållplats enligt beteckning i 2 kap. vägmärkesförordningen som toppskylt och företagets skylt som tilläggstavla.

1 kap. 6§ Den som anges nedan ansvarar för att sådana anordningar och tecken för anvisning för trafiken som avses i 1 § sätts upp, tas bort, underhålls och utförs i den omfattning som anges för respektive plats.

För väg inom tättbebyggt område som inte är enskild och för väg utom tättbebyggt område där kommunen är väghållare är det kommunen som ansvarar enligt 1 kap 6 § p. 1 a vägmärkesförordningen. På väg som inte är enskild inom tättbebyggt område där staten är väghållare ansvarar den statliga väghållningsmyndigheten, det vill säga Trafikverkets region, för uppsättning av vägmärken.

På enskild väg inom tättbebyggt område och på sådan väg utom tättbebyggt område där kommunen är väghållare är det kommunen som ansvarar för uppsättning av vägmärken enligt 1 kap 6 § 1 p. b vägmärkesförordningen.

Den statliga väghållningsmyndigheten, det vill säga Trafikverkets region, ansvarar för uppsättning av vägmärken på allmän väg där staten är väghållare enligt 1 kap 6 § 2 p. a vägmärkesförordningen.

På annan enskild väg utom tättbebyggt område än där kommunen är väghållare ansvarar den statliga väghållningsmyndigheten, det vill säga Trafikverkets region, för uppsättning av vägmärken enligt 1 kap 6 § 2 p. b vägmärkesförordningen.

8 kap. 4 §. Anordningar enligt denna förordning får inte sättas upp, underhållas eller tas bort av någon annan än den som enligt 1 kap. 6 § ansvarar för åtgärden eller av den som han eller hon anlitar.

9 kap. 2 §. Bryter någon mot 8 kap. 4 §, får Kronofogdemyndigheten se till att rättelse sker.

Detta innebär att det är den som är ansvarig för att anordningar och tecken för anvisning för trafiken som avses i 6 kap 1 § vägmärkesförordningen sätts upp, tas bort, underhålls är den som måste godkänna att en viss skylt får sättas upp. Om uppsättning av skyltar sker utan sådant godkännande kan ansvarig kommun eller väghållare med hjälp av Kronofogdemyndigheten se till att skylten tas ned.

MÖJLIGHET ATT AVGIFTSBELÄGGA UPPSÄTTNING AV EN HÅLLPLATSSTOLPE

Som tidigare nämnts så är inte ordningslagen tillämplig vid uppsättning av hållplatsstolpe, vilket innebär att det inte finns möjlighet för en kommun att debitera någon avgift enligt lag (1957:259) om rätt för kommuner att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offenligt plats med mera, eftersom avgiftsbeläggande enligt denna lag förutsätter att tillstånd har lämnats enligt ordningslagen.

Däremot ska enligt 8 kap 5 § p. 4 vägmärkesförordningen kostnader för att tillverka, sätta upp, underhålla och ta bort vägmärke E 22 busshållplats för fordon i linjetrafik betalas av den som driver linjetrafiken.

Möjligheter att kräva viss kompatibel utrustning för nyttjande av en bytespunkt eller körfält

Bytespunkter kan vara försedda med utrustning som ska underlätta och förbättra informationen till resenärer. Även trafikmiljön kan vara försedd med utrustning som ska underlätta för kollektivtrafiken i form av signalprioritering vid signalstyrda korsningar. För att sådan utrustning ska fungera kan det krävas att även fordonen har viss kompatibel utrustning. En fråga som uppkommer då är om det i framtiden är möjligt att ställa upp krav på kompatibel utrustning för att få använda dessa bytespunkter eller kollektivtrafikkörfält.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ ALLMÄN PLATSMARK

Regelverk saknas. Ett uppslag som har undersökts är om det vore möjligt att i samband med tillståndsbeslut enligt yrkestrafiklagen för yrkesmässig trafik uppställa villkor på utrustningen som ska användas inom ett visst geografiskt område. Enligt 2 kap 1 § yrkestrafiklagen får yrkesmässig trafik endast bedrivas av den som har trafiktillstånd. Enligt 5 § får tillstånd endast ges till den som med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende bedöms vara lämplig att driva verksamheten. Enligt 13 § får trafiktillståndet förenas med villkor om det finns särskilda skäl. Det har hittills funnit möjligheter att beträffande linjetrafiken föreskriva vissa villkor för trafikupplägget, bland annat avseende turtäthet, antal turer, upptagnings- och/eller avlämningsförbud, samordning med annan trafik och begränsning till viss typ av trafik[4]. Dessa regler har baserats på 2 kap 16-17 §§ yrkestrafiklagen som haft till uppgift att skydda trafikhuvudmannens trafik. Dessa regler i yrkestrafiklagen upphörde att gälla i och med den nya kollektivtrafiklagens införande och den nu gällande prövningen av trafiktillstånd avser sökandens yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden, goda anseende och ekonomiska resurser enligt 2 kap 5 och 9 §§ [5].

En möjlighet till att uppställa krav på fordon som trafikerar till exempel en terminal är att införa en miljözon enligt 10 kap 1 § andra stycket p.3. Emellertid framstår det som en mycket trubbig åtgärd och den utrustning som verkligen är det som man önskar ställa krav om träffas rimligen inte av ett miljökrav.

BYTESPUNKTER SOM ÄR BELÄGNA PÅ TOMTMARK

I likhet med ovanstående bör ägaren till marken ha möjlighet att genom civilrättsliga avtal ställa krav på nyttjaren, med de begränsningar i konkurrensrätten och diskrimineringslagslagstiftningen som ovan redovisats.

KOLLEKTIVTRAFIKKÖRFÄLT

Ett körfält kan genom lokal trafikföreskrift avdelas för fordon i linjetrafik med stöd av trafikförordningen 10 kap 1 § andra stycket p. 5. Något stöd för att i samband med en sådan lokal trafikföreskrift förorda om att det endast är fordon i linjetrafik som har viss utrustning som får trafikera körfältet eller körbanan har inte gått att finna.

Offentligt ägd infrastruktur mm

I prop 2009/10:200 Ny kollektivtrafiklag sidan 50 framhåller regeringen att en viktig utgångspunkt är att offentligt ägd infrastruktur i form av hållplatser och bytespunkter alltid ska upplåtas på konkurrensneutrala och icke-diskriminerande villkor. Det är en mycket viktig förutsättning

[4] Trafikkommentarer, Hagard Linander, Magnusson, Römbo, Ståhl, femte upplagan 2010, sid 766 f.

[5] Prop 2009/10:200 sid 125.

för att underlätta etableringen av kommersiell trafik. En separat fråga som har ställts är vad som avses med offentligt ägd infrastruktur. På sidan 51 i propositionen framhålls att med offentligt ägd infrastruktur ska förstås även utrustning där information kan visas. Utöver detta har ingen definition givits.

Av uttrycket offentligt ägd infrastruktur avses rimligen all infrastruktur som ägs av det allmänna, oavsett i vilken verksamhetsform egendomen förvaltas. Det innebär att all infrastruktur som såldes inte ägs av privata aktörer bör omfattas av uttrycket.

Gällande nyttjanderätts- och hyresavtal

En avslutande fråga som har ställts är på vilket sätt redan gällande nyttjanderättsavtal och hyresavtal till utrymmen för till exempel busschaufförer, annan servicepersonal, påverkas av den nya lagstiftningen. Generellt kan sägas att ingångna avtal gäller oförändrade såvida annat inte överenskommits. Dock kan den som är hyresvärd, till exempel en kommun, ha anledning att så snart som möjligt avsluta gällande kontrakt för att tillse att marknadsöppningen blir effektiv. Huruvida en hyresvärd alls har möjlighet, och i så fall till vilka villkor, avsluta ett kontrakt i förväg kan man inte ge någon generell vägledning om, utan det måste bestämmas i varje enskilt fall utifrån kontraktsvillkoren.

AVTAL FÖR BYTESPUNKT (PÅ TOMTMARK)

§ 1 Avtalets omfattning

Avtalet gäller användande av kapacitet och andra tjänster vid bytespunkten _____ mellan följande avtalsparter:

	Förvaltare	Kollektivtrafikföretag
Organisation:	_____	_____
Adress:	_____	_____
Organisationsnummer:	_____–_____	_____–_____
Kontaktperson:	_____	_____

§ 2 Avtalsperiod

Avtalet gäller från och med 201__ - ___ - ___ till och med 201__ - ___ - ___,
med en ömsesidig uppsägningstid om 90 kalenderdagar.

§ 3 Kapacitet

FÖRVALTARENS ERBJUDANDE OCH GRUNDVILLKOR

Förvaltaren skall leverera den kapacitet och de tjänster som följer av detta avtal. Förvaltarens erbjudande och de trafikeringsvillkor som gäller för användande av kapacitet mm följer av bilaga ___. Förvaltaren skall tillhandahålla den plats vid bytespunkten (gate/hållplats) för Kollektivtrafikföretagets ankomster, uppehållstider och avgångar som framgår av bilaga ___. Kollektivtrafikföretagets avgångar och ankomster skall skyltas på det sätt och med den text och destination som närmare anges i bilaga ___.

Det åligger Kollektivtrafikföretaget att bedriva trafiken i enlighet med av Förvaltaren vid var tid godkända ankomst-, uppehålls- och avgångstider och på ett sådant sätt så att den inte stör eller hindrar andra Kollektivtrafikföretag som trafikerar bytespunkten.

JUSTERING AV TRAFIKERING OCH TIDPUNKTER

Förvaltaren har rätt att under avtalsperioden justera Kollektivtrafikföretaget ankomst-, uppehålls- och avgångstider om Förvaltaren bedömer att detta är nödvändigt för att åstadkomma ett totalt sett effektivt utnyttjande av terminalen/hållplatsen och åstadkomma en effektiv trafikförsörjning.

För det fall att avgångs-, uppehålls- och ankomsttider förskjuts eller tidigareläggs med högst ___ minuter åligger det Kollektivtrafikföretaget att ändra sin trafik i enlighet med justeringen inom 14 kalenderdagar från avsändandet av Förvaltarens beslut om justering. Om avgångs-, uppehålls- och ankomsttider förskjuts eller tidigareläggs med mer än ___ minuter och Kollektivtrafikföretaget inte accepterar denna justering äger Kollektivtrafikföretaget rätt att säga upp detta avtal i förtid varvid en uppsägningstid om 14 kalenderdagar skall tillämpas.

Samtliga Kollektivtrafikföretagets förändringar i trafikeringen (tidtabellsändringar, ny trafik, insatser av extra trafik etc.) skall vad avser tider och disposition av gate/hållplats vid bytespunkten skriftligen anmälas av Kollektivtrafikföretaget till Förvaltaren. Kollektivtrafikföretaget äger inte rätt att genomföra begärd förändring förrän Förvaltaren skriftligen lämnat godkännande till förändringen.

KAPACITET SOM INTE BEHÖVS

Kollektivtrafikföretaget får inte överlåta detta avtal eller kapacitet till annan, utan Förvaltarens tillstånd och godkännande. Kollektivtrafikföretaget skall snarast möjligt informera Förvaltaren om Kollektivtrafikföretaget inte längre har behov av viss kapacitet och återlämna denna kapacitet till Förvaltaren.

INFORMATIONSPLIKT

Förvaltaren och Kollektivtrafikföretaget skall i så god tid som möjligt informera varandra om frågor eller företeelser som kan påverka den andra partens verksamhet. Kollektivtrafikföretaget skall lämna de uppgifter som Förvaltaren behöver för att kunna fullgöra sitt ansvar och uppdrag enligt detta avtal. Kollektivtrafikföretaget skall tillse att Förvaltarens vid var tid gällande villkor är kända av Kollektivtrafikföretagets förare och annan berörd personal.

§ 4 Övriga tjänster

___ (kan avse uppställning, särskild trafikledning etc.)

§ 5 Avgifter och betalningsvillkor

För användandet av Förvaltarens infrastruktur och övriga tjänster skall Kollektivtrafikföretaget erlägga de avgifter som följer av bilaga ___. Förvaltaren fakturerar Kollektivtrafikföretaget senast den 10:e i månaden efter trafikmånaden och Kollektivtrafikföretaget skall erlägga betalning till Förvaltaren senast den _____. Vid försenad betalning utgår dröjsmålsränta enligt räntelagen. Förvaltaren har en ensidig rätt att ändra avgifterna. Förvaltaren ska meddela en avgiftsändring minst 90 kalenderdagar före det datum då ändringen avses träda i kraft.

§ 6 Uppsägning och hävning av avtalet

Part har rätt att säga upp detta avtal med omedelbar verkan om:

a) Den andra Parten i väsentlig mån bryter mot sina åligganden enligt detta avtal och inte har vidtagit rättelse inom ___ kalenderdagar efter skriftlig anmodan med angivelse av att detta avtal annars kan sägas upp i förtid; eller
b) den andra Parten försatts i konkurs, ställer in sina betalningar, inleder ackordsförhandlingar, träder i likvidation, är föremål för företagsrekonstruktion eller annars kan anses vara eller skäligen förväntas komma på obestånd.

Skriftlig anmodan, uppsägning eller hävning av avtalet ska ske skriftligen. Sådant meddelande skall anses ha kommit mottagaren tillhanda; om lämnat med bud på dagen för överlämnandet, eller om skickat med rekommenderat brev till motpartens registrerade adress, tre bankdagar efter avsändandet för postbefordran.

§ 7 Tvister

Tvist angående tolkning eller tillämpning av avtalet och ingångna överenskommelser skall avgöras av svensk domstol med tillämpning av svensk rätt, med _____tingsrätt som första instans.

Detta avtal är upprättat i två likalydande exemplar av vilka Förvaltaren och Kollektivtrafikföretaget tagit ett vardera.

Förvaltaren	Kollektivtrafikföretaget
201__ - ___ - ___	201__ - ___ - ___
_____	_____

SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

Sveriges Kommuner och Landsting

TRAFIKVERKET