

n.registrator@regeringskansliet.se

Er referens N2014/5126/TE
Diarienummer Utr 2014/91
Datum 2015-02-06

Yttrande över remiss Promemoria – Tilldelning av koncessioner för kollektivtrafik

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över ovannämnda utredning.

Trafikanalys delar utredningens uppfattning att införandet bör ske genom en sammanhängande lagstiftning rörande tilldelning av koncessioner där kollektivtrafiken inte särregleras.

Idag är det otydligt vad en koncession är och vi saknar ett försök till tydliggörande. Inom kollektivtrafiken framförs ofta att upphandlingar är en komplex och tidskrävande aktivitet, både för upphandlande myndigheter och anbudsgivare. Branschen skulle gagnas av större tydlighet i lagstiftningen.

Enligt koncessionsdirektivet (2014/23/EU, punkt 18) är begreppet koncession svårt att tolka vilket lett till rättsosäkerhet och flera domar i Europeiska unionens domstol. Koncessionsdirektivet pekar ut själva begreppet "verksamhetsrisk" som bör förtydligas, men anger ingen definition som är praktiskt tillämpbar. I PM:en (sidan 13) står att "en betydande del av den ekonomiska risken övergår till ... leverantören". Begreppet "en betydande del" eller den definition av koncession som föreslås till nya lagen (PM:en sida 52-53) är inte möjliga att direkt använda i praktisk verksamhet.

Från kollektivtrafikbranschen har vi hört bedömningar som att "i en koncession ska minst hälften av intäkterna bero på antalet resenärer" men detta finns bara som ett försök till tumregel. Vi har också hört, precis som konstateras i PM:en (sidan 15), att osäkerhet om vad en koncession är, gör aktörer motvilliga att använda avtalsformen. Man är osäker på hur man gör rätt och hur man undviker kritik/överprövning på grund av formalia etcetera.

Vad gäller avtal för upphandlad trafik med buss har Trafikanalys relativt god kunskap om avtalen som används. Av de cirka 350 avtal som reglerade busstrafiken under 2013 är det endast två som benämns av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna själva som *koncessionsavtal*: avtalet mellan Södermanlands RKM och Åkerbergs buss AB för den så kallade Trosabussen samt avtalet mellan Norrbottens RKM och Luleå Lokaltrafik AB (LLT) för Luleå stadstrafik.

Istället för efterannonsering litar man, enligt PM:en (sidan 26), på de årliga rapporterna om upphandlad trafik som varje regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) samt Trafikverket (som så kallad behörig myndighet) ska offentliggöra enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Detta är ett bra förslag och det bör även framgå av författningstexten att denna årliga rapportering träder

in istället för efterannonseringen. Ett problem är att de årliga rapporterna ännu inte görs (och således inte publiceras) i någon större omfattning. Dessutom finns ingen tillsynsmyndighet för kollektivtrafikförordningen. Vi har sett rapporter från två olika län och rapporterna når inte riktigt fram till vad man kan förvänta sig av en sådan rapport. Trafikanalys anser dock att det är bättre att arbeta för att få fram de offentliga rapporterna än att kräva efterannonsering, eftersom rapporterna har ett mycket bredare syfte än bara information om avtal som tecknats. Det man ska vara medveten om är dock att det kommer att gå betydande tid mellan tilldelning av kontrakt och den offentliga rapporten. Rapporten är fokuserad på kontrakt som reglerar trafik som utförts under året, eftersom även betalningar ska redovisas för. Det kan således ta upp till två-tre år innan ett avtal som upphandlats redovisas i en årlig rapport, givet naturligtvis att den årliga rapporten publiceras över huvud taget.

I detta ärende har Maria Melkersson, kvalificerad utredare, varit föredragande.

Eva Pettersson
Tf generaldirektör