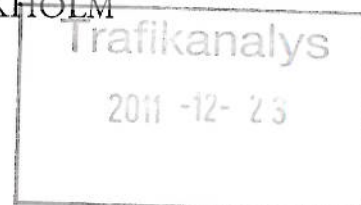


Näringsdepartementet

Trafikanalys
Sveavägen 90
113 59 STOCKHOLM

m.fl.



Uppdrag att utreda användningen och styrningen av anslaget för trafikavtal

Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att föreslå utvecklade principer för statens finansiering av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. I uppdraget ingår även att föreslå en modell för styrning och uppföljning av den verksamhet som bekostas av utgiftsområde 22 Kommunikationer, anslag 1:7 *Trafikavtal*.

I uppdraget ingår att;

- Beskriva användningen och fördelningen av den statliga finansieringen av interregional kollektivtrafik under perioden 1999–2010 samt kortfattat beskriva de effekter, främst med avseende på interregional tillgänglighet med kollektivtrafik, som statens insatser resulterat i.
- Lämna förslag på en lämplig inriktning av, och diskutera gränsdragning för, statens åtagande för att minska brister i den interregionala tillgängligheten med kollektivtrafik.
- Lämna förslag på eventuella förändringar av nuvarande system för att åstadkomma en ändamålsenlig finansiell styrning som uppfyller syftet med anslaget och möjliggör uppföljning av verksamheten. Särskilt ska följande frågor belysas; möjligheter att kontinuerligt pröva omfattningen av det statliga åtagandet, möjligheter att hantera rörliga komponenter i befintliga och kommande avtal, hantering av bemyndiganderamar samt eventuellt behov av årlig indexjustering av anslaget.
- Lämna förslag på behov av förändringar i regeringens styrning (regeringsbrev, förordningar och övriga regeringsbeslut) som föranleds med utgångspunkt i ovanstående punkter.

Förslagen ska utgå från de transportpolitiska målen. I de delar av uppdraget som rör ekonomisk styrning ska Trafikanalys samråda med Ekonomistyrningsverket. Samråd ska även ske med Myndigheten för tillväxtpolitiska utredningar och analyser. Trafikverket ska bistå med nödvändiga underlag för uppdragets utförande.

Trafikanalys ska senast den 16 april 2012 redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

Bakgrund

Anslaget för trafikavtal används för att finansiera statens trafikavtal rörande transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Vidare används anslaget för att finansiera tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för vissa förvaltningskostnader som är direkt hänförliga till trafikavtal. Anslaget uppgår för närvarande till 831 miljoner kronor per år.

Anslaget för trafikavtal skapades 1999 genom att medel för interregional trafik på järnväg, ersättning till trafikhuvudmän för köp av viss kollektivtrafik och avtal om trafiken mellan Gotland och fastlandet samt flygtrafiken mellan Östersund och Umeå som tidigare finansierats via olika anslag fördes till ett gemensamt anslag. Sedan dess har en omfattande förändring av användningen av dessa medel ägt rum. Staten – genom Rikstrafiken – har å ena sidan valt att lämna en rad trafikupplägg som myndigheten inte har ansett vara ett statligt åtagande eller av andra skäl inte vara motiverade att fortsätta med. Å andra sidan har staten utökat sin verksamhet på vissa områden, främst vad gäller flygtrafik och Gotlandstrafiken. Anslag för trafikavtal administrerades från den 1 juli 1999 till den 31 december 2010 av Rikstrafiken. Den 1 januari 2011 lades Rikstrafiken ned och ansvaret för anslaget överfördes till Trafikverket.

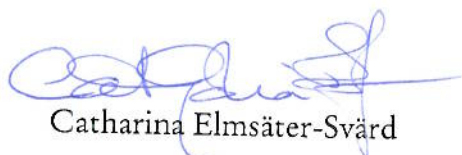
Eftersom syftet med trafikavtalen är att minska bristerna i interregional tillgänglighet med kollektivtrafik gör myndigheten mätningar av tillgängligheten för att utröna var insatser är mest motiverade. Storleken på anslaget bestäms varken av att det finns en rättighet för någon part att få statligt upphandlad trafik eller att det utgår ifrån beräkningar om att samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder ska genomföras. Vidare karaktäriseras verksamheten av att det finns osäkerhetsfaktorer som försvårar möjligheterna att prognostisera framtida resursanvändning. Till del beror detta på att det i vissa fall anses vara ekonomiskt fördelaktigt för staten att teckna avtal med rörliga komponenter. Trafikavtalen är som normalt mellan tre och sex år långa.

Av artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt framgår att ersättning för allmän trafikplikt är förenligt med fördraget. Det är närmare reglerat i tre EU-förordningar. För att ersättning till allmän

trafikplikt ska få betalas ut krävs det att avtal ingås, så kallade avtal om allmän trafik. Genom att följa reglerna i de berörda EU-förordningarna är medlemsstaterna befriade från skyldighet att anmäla ersättningen till Europeiska kommissionen.

- För landtransporter reglerar 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 (kallad för EU:s kollektivtrafikförordning) hur behöriga ska gå till väga för att behöriga myndigheter ska kunna ingripa för att se till att det finns tjänster av allmänt ekonomiskt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.
- För luftfart gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Den anger ett regelverk för beslut om allmän trafikplikt och ingående av avtal avseende flygtrafik till vissa sorters flygplatser.
- För sjöfartstransporter finns bestämmelser i rådets förordning (EEG) 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) om hur avtal om allmän trafik får ingås.

På regeringens vägnar



Catharina Elmsäter-Svärd



Ulf Andersson

Likalydande till

Trafikverket

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA, KSÄ och KLS

Ekonomistyrningsverket

Näringsdepartementet/RT, MK och AS

Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser