|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| regeringen_svartvit | 5x5px | | |
|  | LAGFÖRSLAG nr 8/2018-2019 | |
|  | Datum |  |
|  | 2018-12-05 |  |
|  |  |  |
|  |  |  |
|  |  |  | |
|  | Till Ålands lagting |  | |
|  |
|  |
|  |
|  |

Kollektivtrafiktjänster

Huvudsakligt innehåll

Landskapsregeringen föreslår att lagtinget antar en landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Landskapslagen ifråga innehåller bland annat bestämmelser hur kollektivtrafiken ska planeras och vilka system för dess utformning berörda myndigheter och övriga parter ska sträva efter att gå in för. Den innehåller vidare bestämmelser om vilka krav som ska gälla för ett särskilt upprättat trafikförsörjningsprogram, där bl. a. behovet av kollektivtrafik på Åland samt mål för kollektivtrafikförsörjningen ska anges. Bestämmelser som anger hur upphandlingen av kollektivtrafiktjänster ska genomföras samt vilka stödsystem som ska inrättas för den finns även i den föreslagna landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster. I lagförslaget ingår även ett antal mindre lagtekniska följdändringar i annan landskapslagstiftning. Lagtinget bör behandla lagförslagen i sådan ordning att de kan träda i kraft så fort som möjligt.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

INNEHÅLL

[Huvudsakligt innehåll 1](#_Toc531782438)

[Allmän motivering 3](#_Toc531782439)

[1. Inledning 3](#_Toc531782440)

[2. Landskapslagen om yrkesmässig trafik 3](#_Toc531782441)

[2.1 Allmänt 3](#_Toc531782442)

[2.2 Central kollektivtrafikreglering 3](#_Toc531782443)

[2.3 Andra bestämmelser av betydelse för kollektivtrafiken 4](#_Toc531782444)

[3. Övrig central landskapslagstiftning 6](#_Toc531782445)

[4. EU:s kollektivtrafikförordning – en översikt 7](#_Toc531782446)

[5. Behovet av lagreformer på kollektivtrafikens område 9](#_Toc531782447)

[5.1 Nuläge och statistik 9](#_Toc531782448)

[5.2 Färdtjänst, vid sidan av kollektivtrafiken 13](#_Toc531782449)

[5.3 Framtida utvecklingsförlopp i det åländska samhället 13](#_Toc531782450)

[5.4 Slutsatser som motiverar införande av ny kollektivtrafiklagstiftning 14](#_Toc531782451)

[6. Landskapsregeringens förslag 15](#_Toc531782452)

[7. Förslagets konsekvenser 15](#_Toc531782453)

[7.1 Ekonomiska och administrativa konsekvenser 15](#_Toc531782454)

[7.2 Konsekvenser för jämställdheten samt barn och unga 16](#_Toc531782455)

[7.3 Konsekvenser för miljön 16](#_Toc531782456)

[7.4 Övriga samhällskonsekvenser 16](#_Toc531782457)

[8. Långsiktig strategi för genomförande av en hållbar kollektivtrafik 17](#_Toc531782458)

[8.1 Vision Åland 2025 – Mål för kollektivtrafiken på Åland 17](#_Toc531782459)

[8.2 Kollektivtrafiken på Åland – verkligt alternativ till privatbilism 19](#_Toc531782460)

[8.3 Den gynnsamma kollektivtrafikutvecklingens betydelse för andra trafikformer samt miljön och hållbarheten på längre sikt 19](#_Toc531782461)

[8.4 Samordnad fysisk planering 19](#_Toc531782462)

[8.5 Främjande av bruket av kollektiva färdmedel vid arbetspendling 19](#_Toc531782463)

[8.6 Grundprocedurer vid utarbetande av trafikförsörjningsprogram 20](#_Toc531782464)

[8.7 Ytterligare om trafikförsörjningsprogrammet 20](#_Toc531782465)

[8.8 Det kommunala initiativet 21](#_Toc531782466)

[8.9 Konsumtionsmönster, kostnadsbild och finansieringsprognos 23](#_Toc531782467)

[8.10 Stödsystem 25](#_Toc531782468)

[8.11 Det fortsatta kollektivtrafikbefrämjande utvecklingsarbetet 26](#_Toc531782469)

[9. Lagstiftningsbehörighet 28](#_Toc531782470)

[10. Beredningsarbete 28](#_Toc531782471)

[Detaljmotivering 29](#_Toc531782472)

[1. Landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster 29](#_Toc531782473)

[1 kap. Inledande bestämmelser 29](#_Toc531782474)

[2 kap. Planering och utformning av system för kollektivtrafik 33](#_Toc531782475)

[3 kap. Grundbestämmelser rörande avtal om allmän trafik 36](#_Toc531782476)

[4 kap. Upphandling och direkttilldelning enligt EU:s kollektivtrafikförordning 38](#_Toc531782477)

[5 kap. Offentligt stöd för trafiktjänster 44](#_Toc531782478)

[6 kap. Informationens och informationssystemens interoperabilitet 44](#_Toc531782479)

[7 kap. Särskilda bestämmelser 53](#_Toc531782480)

[8 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser 53](#_Toc531782481)

[2. Landskapslag om ändring av 3 § körkortslagen för Åland 54](#_Toc531782482)

[3. Landskapslag om ändring av landskapslagen om yrkesmässig trafik 54](#_Toc531782483)

[4. Landskapslag om ändring av 1 § landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare 55](#_Toc531782484)

[Lagtext 56](#_Toc531782485)

[L A N D S K A P S L A G om ordnande av kollektivtrafiktjänster 56](#_Toc531782486)

[L A N D S K A P S L A G om ändring av 3 § körkortslagen för Åland 69](#_Toc531782487)

[L A N D S K A P S L A G om ändring av landskapslagen om yrkesmässig trafik 70](#_Toc531782488)

[L A N D S K A P S L A G om ändring av 1 § landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare 71](#_Toc531782489)

[Parallelltexter 72](#_Toc531782490)

Allmän motivering

1. Inledning

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) 1107/70, *(EU:s kollektivtrafikförordning)*, trädde i kraft den 3 december 2009. I förordningen finns bestämmelser om vilka åtgärder som de behöriga myndigheterna i medlemstaterna ska vidta för att säkerställa att medborgarna erbjuds högkvalitativa och säkra persontransporttjänster inom kollektivtrafik. Ikraftträdandet av förordningen har skapat ett behov av att ändra nationell lagstiftning, vilket för Ålands del påkallar genomgripande lagstiftningsändringar så att motstridigheterna med förordningen undanröjs. Det är också nödvändigt att fastslå hur företag kan tillhandahålla trafiktjänster när EU:s kollektivtrafikförordning inte tillämpas.

Andra viktiga omständigheter som kräver en översyn av den åländska lagstiftningen på området för kollektivtrafik är den utvecklings- och hållbarhetsagenda som definierats för Åland samt det utarbetade åtgärdsprogrammet rörande tillgänglighet och landskapsregeringens därmed förbundna politiska inriktning. Utvecklings- och hållbarhetsagendan handlar om att fastställa en strategi som främjar en samhällsutveckling vilken tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov. Åtgärdsprogrammet syftar till att göra det möjligt att hitta lösningar för byggnader och miljöer samt produkter och tjänster som är tillgängliga för alla, en demokratisk fråga som bygger på FN-konventionen om mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Inriktningen och resultatet av dessa parallellt pågående processer är viktig att beakta då det gäller att utveckla en miljövänlig, för alla samhällsgrupper tillgänglig och ekonomisk bärkraftig infrastruktur. Kollektivtrafiken bör främjas och utvecklas i största möjliga utsträckning dels genom reformerad lagstiftning, dels genom olika verkställighetsåtgärder exempelvis genom utbildning om personer med funktionsnedsättning som riktar sig till yrkesverksamma förare bl.a. inom kollektivtrafiken.

2. Landskapslagen om yrkesmässig trafik

2.1 Allmänt

I landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik regleras enligt dess 1 § sådan yrkesmässig trafik som innebär att motorfordon inklusive förare mot betalning ställs till allmänhetens eller viss uppdragsgivares förfogande för person- eller godsbefordran på väg som avses i vägtrafiklagen (1983:27) för landskapet Åland.

2.2 Central kollektivtrafikreglering

I 15 § i landskapslagen om yrkesmässig trafik finns de bestämmelser som är av störst betydelse för själva organiserandet av kollektivtrafiktjänsterna på Åland. Paragrafen handlar om tidtabeller och körår och föreskriver i sitt 1 mom. att de utövare av linjetrafik som under följande körår ämnar bedriva personlinjetrafik årligen, vid de tidtabellsmöten som landskapsregeringen sammankallar och till vilka även polismyndigheten ska kallas, ska framlägga sitt förslag till tidtabell för följande körår. Förslag till ändrade tidtabeller ska inom två veckor efter tidtabellsmötet sändas polismyndigheten, som likaledes inom två veckor vidarebefordrar förslagen jämte sitt eget utlåtande till landskapsregeringen. Enligt 2 mom. ska de tidtabellsansökningar som inte behandlats vid tidtabellsmöte handlägges i samma ordning som ansökningar om trafiktillstånd. Enligt 3 mom. ska samtliga trafiktillståndsinnehavare skriftligen underrättas om tiden och platsen för tidtabellsmötet.

Enligt 4 mom. fastställer landskapsregeringen, före körårets ingång, de tidtabeller vilka föreslagits ändrade. I anslutning härtill ska övriga trafikförbindelser beaktas och landskaspregeringen ska se till att turerna längs samma väg inte inverkar störande på varandra. Vid behov kan landskapsregeringen ändra en fastställd tidtabell. Trafikidkare ska enligt 5 mom. på ett lämpligt sätt se till att fastställda tidtabeller och trafiktaxor kommer till allmän kännedom. Köråret i personlinjetrafik räknas enligt 6 mom. från början av juni till utgången av följande maj månad.

Representanter för kommunerna inom trafikens verkningsområde ska enligt 7 mom. beredas tillfälle att delta i tidtabellsmötena och landskapsregeringen ska, i tillräckligt god tid på förhand, sända avskrifter av de handlingar som ska behandlas vid tidtabellsmötet till kommunerna. Vidare ska kommunerna efter tidtabellsmötet utan onödigt dröjsmål inkomma med sina eventuella utlåtanden om tidtabellerna till landskapsregeringen.

2.3 Andra bestämmelser av betydelse för kollektivtrafiken

Vid sidan av nämnda 15 § finns i landskapslagen om yrkestrafik sådana bestämmelser som en kollektivtrafikidkare även har att iaktta för att denne ska har rätt att utföra persontransporter inom kollektivtrafik. Enligt 2 § 1 mom. är den som ämnar bedriva yrkesmässig trafik skyldig att utverka trafiktillstånd som berättigar tillståndshavaren att bedriva trafik i enlighet med vad tillståndet ger utrymme för. Från den allmänna tillståndsplikten undantas enligt 2 § 2 mom. godstransporter med traktor som dess ägare behöver för lantbruk som denne bedriver, transporter av lätta varuförsändelser med fordon eller fordonskombination vars totalvikt är högst 3 500 kg samt transporter avseende uteslutande bärgning och därmed jämförbar bogsering av fordon. Från den allmänna tillståndsplikten undantas även transporter med ambulansbil, som innehas av staten, landskapet, kommun, kommunalförbund, sjukhus eller allmännyttigt samfund samt avfallstransporter med fordon som innehas av kommun eller av kommuner gemensamt. Även befordran vid färd med personbil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare på väg till eller från arbetsplats omfattas inte heller av tillståndsplikten ifråga.

Enligt 4 § 1 mom. ska ansökan om trafiktillstånd göras skriftligen hos landskapsregeringen. I ansökan ska anges vilket slag av trafik sökanden avser att bedriva, fordonets art och antal fordon, samt övervakningsorten för linjetrafik eller stationsplatsen för beställningstrafik. Till ansökan ska fogas tre kopior av ansökningshandlingen och, om sökanden inte är landskapets eller statens inrättning eller en kommun, en utredning om att sökanden råder över sig själv och sin egendom eller, om sökanden är en juridisk person, utdrag ur handels- eller föreningsregistret samt bolagsordningen, bolagsavtalet eller stadgarna, samt utredning om att sökanden är berättigad att idka näring i landskapet. Dessutom ska en utredning inges om vem som är ansvarig för trafiken samt ett intyg över att han råder över sig själv och sin egendom. Enligt 4 § 2 mom. ska ansökan om tillstånd till linjetrafik, utöver vad som anges i 1 mom., innehålla uppgifter om linjesträckningen samt därom huruvida trafiken ska omfatta persontrafik eller godstrafik eller bådadera, och, i förekommande fall, den turlista för befordringen, som önskas fastställd. Till ansökan ska dessutom fogas kartblad i tre exemplar, på vilka linjen och, då ansökan avser godstrafik, eventuella uppsamlings- och distributionsområden noggrant utmärkts. Landskapsregeringen kan enligt 4 § 3 mom. vid behov genom annons i minst en lokal tidning med allmän spridning i landskapet eller på annat lämpligt sätt delge och uppmana dem som önskar bedriva yrkesmässig trafik att ansöka om tillstånd för detta. Vid delgivningen ska bestämmelserna i förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland iakttas. Enligt 4 § 4 mom. kan landskapsregeringen vid behov fordra att ansökan genom sökandens försorg kompletteras även med annan utredning än den som är omnämnd i paragrafen ifråga.

I 6 § finns bestämmelser om prövning av ansökan. Enligt 6 § 1 mom. ska vid prövning av ansökan om linje- och beställningstrafik för befordran av passagerare efterfrågan av den planerade trafiktjänsten, redan befintliga trafiktjänster och den planerade trafiktjänstens ändamålsenlighet beaktas. Enligt 6 § 2 mom. får trafiktillstånd endast ges till den som bedöms vara lämplig att driva verksamheten med hänsyn till vad som i landskapslagen om yrkestrafik bestäms om solvens, yrkeskunnande och tillförlitlighet. Enligt 6 § 3 mom. gäller att om en juridisk person ansöker om trafiktillstånd ska den eller de som ansvarar för trafiken uppfylla kraven i 2 mom.

I 6a § finns bestämmelser om ekonomiska resurser. Den som söker trafiktillstånd för att yrkesmässigt bedriva godstransporter på väg eller persontransporter på väg med fordon avsedda för att transportera fler än nio personer inklusive föraren ska enligt 6a § 1 mom. ha tillräckliga ekonomiska resurser för att på ett tillbörligt sätt kunna starta och driva företaget. Enligt 6a § 2 mom. anses den som söker trafiktillstånd ha tillräckliga ekonomiska resurser om denne förfogar över kapital och reserver till ett värde av minst 9 000 euro när endast ett fordon används och 5 000 euro för varje ytterligare fordon. Den som innehar ett trafiktillstånd ska enligt 6a § 3 mom. kunna styrka att denne fortlöpande uppfyller kravet på ekonomiska resurser.

I 6b § finns bestämmelser om yrkeskunnande. Den som söker trafiktillstånd för att yrkesmässigt bedriva godstransporter på väg eller persontransporter på väg med fordon avsedda för att transportera fler än nio personer inklusive föraren ska enligt 6b § 1 mom. visa att han eller hon har yrkeskunnande. Kravet på yrkeskunnande ska enligt 6b § 2 mom. anses uppfyllt av den som har godkänts vid ett skriftligt prov anordnat av landskapsregeringen. Provet ska enligt 6b § 3 mom. avse de kunskaper som en tillståndshavare bör ha i fråga om rättsregler, företagsledning och ekonomisk ledning av ett företag, tekniska normer och driftsförhållanden samt trafiksäkerhet.

I 6c § finns bestämmelser om tillförlitlighet. Enligt 6c § 1 mom. anses kravet på tillförlitlighet inte uppfyllt av den som har dömts för

1) allvarliga brott, inräknat ekonomiska brott,

2) allvarliga överträdelser av

a) landskapslagen om yrkestrafik eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

b) bestämmelser om löne- och anställningsförhållanden i branschen eller

c) författningar om vägtrafik och vägtransporter, särskilt bestämmelser om förares kör- och vilotider, fordonens vikt och mått, fordonsutrustning och beskaffenhet eller bestämmelser av väsentlig betydelse för trafiken, trafiksäkerheten eller skyddet av miljön. Om en ansökan om trafiktillstånd avslås på grund av omständigheter som anges ovan ska enligt 6c § 2 mom. en tid på mellan sex månader och fem år bestämmas, under vilken sökanden ska anses olämplig att driva yrkesmässig trafik.

I 7 § föreskrivs om beviljande av trafiktillstånd. Trafiktillståndet beviljas enligt 7 § 1 mom. för viss tid enligt landskapsregeringens prövning. I tillståndet ska anges den tidpunkt då trafiken senast ska inledas, och beträffande linjetrafik, linjens sträckning och övervakningsorten samt beträffande beställningstrafik stationsplatsen, den person som ansvarar för trafik som utövas av en juridisk person samt övriga villkor som ska iakttas. Trafiktillstånd för beställningstrafik berättigar innehavaren till att bedriva trafik i hela landskapet. Där så erfordras kan dock trafiktillstånd beviljas enbart för elevskjutsning, gällande endast viss skjutssträcka under visst eller vissa läsår.

I 8 § föreskrivs om skyldigheten att befordra personer och gods. Enligt 8 § 1 mom. innefattar linjetrafiktillstånd en skyldighet att befordra personer och gods i enlighet med tillståndet. I fordon i linjetrafik ska avgiftsfri befordran beredas polisman, trafikinspektör och besiktningsman, samt person, som särskilt förordnats att övervaka trafiken eller utföra trafikundersökning. Enligt 8 § 2 mom. gäller att om oöverstigliga hinder eller andra giltiga skäl inte föreligger, är idkare av beställningstrafik skyldig att på begäran ombesörja befordran i enlighet med trafiktillståndet. Enligt 8 § 3 mom. kan ansökan om upphörande med eller inskränkande av linjetrafik under tillståndets giltighetstid bifallas, om trafiken inte är nödvändig eller om det inte är möjligt för tillståndshavaren att, inom ramen för lönsamheten av hela den verksamhet han bedriver för att upprätthålla yrkesmässig trafik, omhänderha den trafik som avses i tillståndet, eller om den trafik som ska upphöra eller inskränkas kommer att ändamålsenligt ersättas med annan trafik.

Enligt 11 § övervakar polisen att trafikidkare utövar trafiken enligt gällande bestämmelser och särskilt att tidtabellerna, taxorna och tillståndsvillkoren iakttas. Den som bryter mot bestämmelserna i landskapslagen om yrkesmässig trafik eller med stöd därav utfärdade föreskrifter ska enligt 20 § straffas med böter, om det inte föreskrivs strängare straff för gärningen ifråga i annan lagstiftning. Enligt 21 § kan landskapsregeringen återkalla trafiktillståndet eller dra in det för viss tid om dess innehavare inte längre uppfyller förutsättningarna för erhållande av tillstånd, underlåter att iaktta villkoren i tillståndet, underlåter att utöva trafiken på behörigt sätt eller annars underlåter att ansvara för sina förpliktelser.

I 23 § föreskrivs om rättsmedel. Enligt 23 § 1 mom. gäller att beslut som på grund av landskapslagen om yrkesmässig trafik eller med stöd därav meddelade bestämmelser fattats av polismyndighet, kan inom 30 dagar överklagas hos landskapsregeringen. Enligt 23 § 2 mom. kan beslut av landskapsregeringen såvitt gäller beslutets laglighet inom 30 dagar överklagas hos högsta förvaltningsdomstolen. Enligt 23 § 4 mom. ska i paragrafen angivna besvärstider räknas från den dag vederbörande erhållit del av beslutet. Enligt 23 § 5 mom. ska med stöd av landskapslagen om yrkesmässig trafik meddelat beslut eller förordnande lända till efterrättelse även om det inte vunnit laga kraft om inte den myndighet som meddelat beslutet eller förordnandet förordnat annorlunda. Enligt 23 § 6 mom. gäller att rätten att anhålla om ändring av beslut om beviljande, ändring eller återkallande av trafiktillstånd tillkommer den som ansöker om tillstånd eller innehar sådant, annan trafikidkare, vars rätt kan påverkas av beslutet, samt styrelsen i den kommun, där den i ansökningen eller trafiktillståndet avsedda trafiken ska bedrivas.

Med stöd av landskapslagen om yrkesmässig trafik har landskapsförordningen (2000:6) om yrkesmässig trafik utfärdats. Landskapsförordningen som består av tre paragrafer innehåller detaljbestämmelser om

1) vad som närmare ska iakttas i samband med prövning av ansökan till den del det gäller vad som ska godtas som bevis på sökandens solvens *(1 §)*,

2) yrkeskunskap förvärvad genom studier eller praktiskt arbete *(2 §)* samt

3) ömsesidigt erkännande av bevis på formell behörighet för utövare av gods- och persontrafik på väg *(3 §)*.

Som bevis på att sökanden uppfyller de ekonomiska kraven får landskapsregeringen enligt 1 § godta eller kräva bekräftelse eller försäkran från en bank eller en revisor. En sådan bekräftelse eller försäkran får tillhandahållas genom bankgaranti, eventuellt genom pantförskrivning eller borgen, eller i annan liknande form.

3. Övrig central landskapslagstiftning

Vid sidan av huvudregelverket i landskapslagen om yrkesmässig trafik finns även i landskapslagen (2008:85) om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare, körkortslagen (2015:88) för Åland, landskapslagen (2013:72) om tillämpning på Åland av lagen om arbetstid i vägtrafik för förare som är egenföretagare, landskapslagen (2004:3) om kontroll av brottslig bakgrund hos personer som skall arbeta med barn bestämmelser som ska beaktas vid tillämpning av lagstiftning på yrkesmässig trafik.

4. EU:s kollektivtrafikförordning – en översikt

EU:s kollektivtrafikförordning utgör grundbulten för regleringssystemet avseende kollektivtrafiktjänsterna inom EU. EU:s kollektivtrafikförordning ska tillämpas på kollektivtrafiktjänster av allmänt intresse när de behöriga myndigheterna i respektive medlemsstat vill säkerställa att det erbjuds kollektivtrafiktjänster som ur ett kundperspektiv leder till ett servicemässigt sett bättre resultat än om tjänsterna ifråga erbjuds enbart på marknadsvillkor. De ingripande åtgärderna för att förbättra kollektivtrafiken kan gälla det allmänna trafikutbudets volym, kvalitet, säkerhet, tillförlitlighet och passagerarpriser. Den i EU:s kollektivtrafikförordning benämnda behöriga myndigheten kan välja tillvägagångssätt utgående från flera alternativa åtgärdsmodeller. Den behöriga myndigheten kan välja att tilllåta att alla transporttjänster produceras på basis av fri konkurrens utan att myndigheten ingriper i verksamheten på marknaden, varvid konkurrensen mellan kollektivtrafikföretagen inte begränsas och företagen inte får offentligt stöd. Transporttjänsterna kan produceras på marknadsvillkor även på så sätt att alla eller en del av passagerarpriserna sänks med tillämpning av allmänna bestämmelser enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Kollektivtrafik som uppkommer på kommersiell grund kan kompletteras med myndighetsköp av tjänster, varvid förordningen tillämpas. Alla transporttjänster kan produceras i enlighet med förordningen och med tillämpning av beställar-utförarmodellen eller utifrån koncessionsavtal eller som myndighetens egen produktion eller med anlitande av interna företag. När förordningen tillämpas kan den behöriga myndigheten eller kollektivtrafikföretagen ta initiativ till ordnandet av kollektivtrafiktjänsterna. Den behöriga myndigheten ska alltid fastställa den allmänna trafikpliktens omfattning för kollektivtrafikföretagen då förordningen tillämpas.

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om de förfaranden enligt vilka de behöriga myndigheterna betalar kollektivtrafikföretagen ersättning för kostnaderna till följd av att de uppfyller den allmänna trafikplikten och enligt vilka dessa myndigheter beviljar exklusiva rättigheter att bedriva kollektivtrafik. EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas på spårtrafik och landsvägstrafik. Om en medlemsstat så önskar kan den tillämpa förordningen även på inre vattenvägar och i begränsad utsträckning även på nationella marina vatten. Det huvudsakliga tillämpningsområdet för förordningen omfattar nationell trafik, men förordningen tillämpas också på internationell trafik, om villkoren för tillämpningen uppfylls.

I EU:s kollektivtrafikförordning föreskrivs om de metoder som den behöriga myndigheten får använda sig av då den ingriper i verksamheten på kollektivtrafikmarknaden. Den behöriga myndigheten ska i allmänhet agera inom ramen för avtal om allmän trafik, men när den fastställer högsta taxa kan den alternativt tillämpa allmänna bestämmelser. I förordningen regleras innehållet i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser i detalj. Avtalen ska gälla en viss tid. Huvudregeln är att löptiden är högst tio år när det gäller busstransporter (och 15 år inom spårburen transport). Den behöriga myndigheten får kräva att ett utvalt kollektivtrafikföretag erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster samma rättigheter som personalen skulle ha haft i samband med överlåtelse av rörelsen enligt rådets direktiv 2001/23/EG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter. Det här begränsar dock inte tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning eller kollektivavtal. I avtal och anbudshandlingar ska begränsningarna i fråga om entreprenad anges. Det kollektivtrafikföretag som är avtalsslutande part ska självt ha hand om driften av hälften av tjänsterna. Utläggande på entreprenad har inte begränsats, om avtalet förutom trafikidkandet också täcker planering och byggnation.

EU:s kollektivtrafikförordning begränsar inte och ändrar inte tillämpningen av Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster och om upphävande av direktiv 2004/17/EG *(upphandlingsdirektiven)*. Avtal som gäller trafik med buss eller spårvagn (som dock inte är aktuellt på Åland eftersom ingen spårtrafik bedrivs) ska alltså tilldelas i enlighet med direktiven när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal tilldelas i enlighet med upphandlingsdirektiven ska bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning om undantag från skyldigheten att konkurrensutsätta tjänsterna inte tillämpas. En behörig lokal myndighet kan besluta att själv tillhandahålla allmänna persontransporter. Den kan också ingå avtal utan konkurrensutsättning med en av sina juridiskt fristående enheter (ett internt företag).

I EU:s kollektivtrafikförordning finns dessutom detaljerade bestämmelser om hur myndighetens bestämmanderätt ska bedömas, om territoriella begränsningar och om situationer där det inte finns någon lokal behörig myndighet i den berörda medlemsstaten. När den behöriga myndigheten beslutar att anförtro en tjänst åt ett utomstående företag ska avtal tilldelas på basis av ett anbudsförfarande.

Konkurrensutsättning *i samband med koncessionsavtal* kan frångås i tre fall, om den behöriga myndigheten beslutar det. Skyldigheten att konkurrensutsätta gäller inte avtal som understiger tröskelvärdet. Det allmänna tröskelvärdet är avtalets genomsnittliga värde, som understiger 1 miljon euro eller en produktionsvolym under 300 000 km per år. För små och medelstora företag gäller högre värden: 2 miljoner euro eller 600 000 km. Som små och medelstora företag betraktas företag som trafikerar linjerna med högst 23 fordon. Skyldigheten att konkurrensutsätta gäller inte heller i situationer där den behöriga myndigheten bör vidta nödåtgärder i händelse av trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar. Medlemsstaterna ska se till att de som är intresserade av att bedriva trafik som inte omfattas av något konkurrensutsatt avtal har tillbörliga möjligheter att få rättsskydd. I EU:s kollektivtrafikförordning och dess bilaga ingår detaljerade bestämmelser om beloppet av ersättning som ska betalas. Avsikten är att förhindra utbetalning av överskjutande stöd. Förfarandet är förenat med separata räkenskaper för de allmännyttiga tjänsterna i sådana fall då trafikföretaget bedriver även annan verksamhet. Bestämmelserna ska tillämpas på alla direkttilldelade avtal och på ersättningar som betalas utifrån en allmän bestämmelse. [[1]](#footnote-1)

Övergångsperioden för EU:s kollektivtrafikförordning är tio år. Övergångsperioden tillämpas endast i fråga om artikel 5, som reglerar konkurrensutsättning och undantag från den. Under övergångsperioden ska medlemsstaterna vidta åtgärder för successiv tillämpning av artikel 5. I mitten av övergångsperioden ska medlemsstaterna lämna kommissionen en berättelse av vilken framgår hur den successiva tillämpningen av artikel 5 har genomförts.

I förordningen finns övergångsbestämmelser som gäller skydd för giltiga avtal. Utgångspunkten är att giltiga avtal ska få tillämpas till dess de löper ut, förutsatt att avtalens giltighetstid motsvarar de längsta giltighetstiderna enligt förordningen. Den behöriga myndigheten kan begränsa vissa kollektivtrafikföretags möjligheter att delta i anbudsförfaranden. Denna möjlighet står till förfogande under den senare hälften av övergångsperioden. Om begränsningen tillämpas, ska den riktas till alla kollektivtrafikföretag där minst hälften av värdet av den kollektivtrafik de utför beviljats ersättning eller ensamrätt enligt förordningen. Övergångsbestämmelserna ska dock inte tillämpas när anbudsförfarandet ordnas i enlighet med upphandlingsdirektiven.

Medlemsstaterna har alltjämt begränsade möjligheter att med stöd av artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt bevilja annat stöd än stöd enligt EU:s kollektivtrafikförordning, när stödet tillgodoser behovet av transportsamordning eller kompensation för vissa andra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst. Detta i synnerhet när stödet ges som kompensation för vissa kostnader för infrastruktur samt när stödets syfte är att främja antingen forskning om eller utveckling av transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.[[2]](#footnote-2)

5. Behovet av lagreformer på kollektivtrafikens område

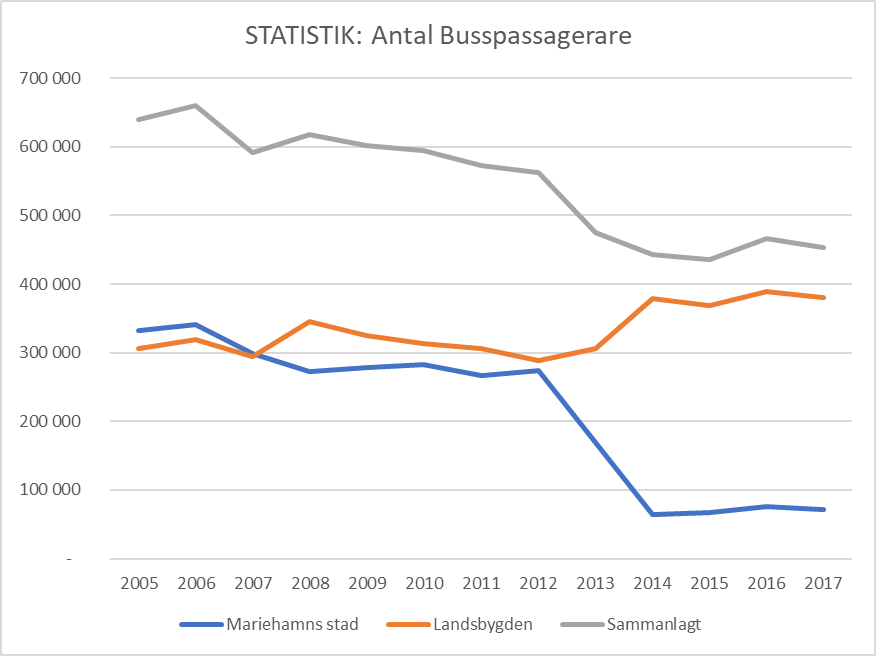
5.1 Nuläge och statistik

Landskapet uppmuntrar passagerarna att åka kollektivt genom låga busstaxor samtidigt som invånarna uppmuntras att åka med egen bil då kostnader för egen bil på arbetsresor får avdras i kommunalbeskattningen. Högstadieelevernas skoltransporter är en del av kollektivtrafiken. Bussbolagen bedömer att mer än hälften av resenärerna är skolelever och studerande. På flera linjer som är betydelsefulla för arbetspendlare bedrivs ingen busstrafik under perioder som sammanfaller skolornas sommarlov, jullov och sportlov. Detta medför att arbetspendlare är tvungna att ha egen bil för att kunna ta sig till sina arbeten under nämnda tidsperioder. Antalet busspassagerare har minskat överlag, totalt sett, vilket framgår av uppgifterna i tabellerna nedan.

**Tabell 1** Busspassagerarantal i stad och landsbygd

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | År | M:hamn | Landsbygden | Sammanlagt | |  |  |  |  | | 2005 | 332 569 | 306 388 | 638 957 | | 2006 | 341 506 | 318 647 | 660 153 | | 2007 | 298 063 | 294 075 | 592 138 | | 2008 | 272 272 | 345 452 | 617 724 | | 2009 | 278 064 | 324 420 | 602 484 | | 2010 | 282 162 | 312 843 | 595 005 | | 2011 | 266 340 | 306 062 | 572 402 | | 2012 | 273 565 | 289 251 | 562 816 | | 2013 | 168 629 | 306 504 | 475 133 | | 2014 | 64 189 | 378 953 | 443 142 | | 2015 | 66 765 | 368 983 | 435 748 | | 2016 | 76 563 | 389 801 | 466 364 | | 2017 | 72 088 | 380 964 | 453 052 | |

**Figur 1** Passagerarfördelning under perioden 2005-2017



Den mellersta linjen i figur 1 visar landsbygdstrafiken som under perioden 2005 - 2013 hållits på en ganska konstant nivå kring 300 000 passagerare. Den linje som sedan år 2006 pekar nedåt visar det minskande passagerarantalet i stadstrafiken. Den översta linjen sammanfattar det totala resultatet för både landsbygds- och stadstrafiken.

Vidare visar den mellersta linjen i figur 1 även på en ökning av trafiknivån under perioden 2013 – 2017 med reservation för smärre minskningar vissa delperioder inom det tidsintervallet. Det går även att utläsa en trend som överlag visar på en ökning mot ett passagerarantal som ligger mellan 375 000 och 400 000 pasagerare. Fr.o.m. 2014 har stadstrafiken legat på en förhållandevis stabil nivå kring 65 000 – 75 000 passagerare.

**Tabell 2** Busspassagerare i Mariehamn

|  |  |
| --- | --- |
| År | M:hamn |
|  |  |
| 2005 | 332 569 |
| 2006 | 341 506 |
| 2007 | 298 063 |
| 2008 | 272 272 |
| 2009 | 278 064 |
| 2010 | 282 162 |
| 2011 | 266 340 |
| 2012 | 273 565 |
| 2013 | 168 629 |

**Figur 2** Utnyttjande av kollektivtrafiktjänsterna över tid i Mariehamn

I figur 2 åskådliggörs grafiskt utvecklingen för busstrafiken i Marihamn med en avtagande trend vad gäller antalet passagerare som utnyttjar kollektivtrafiktjänster.

Beträffande finansieringen är landskapet huvudman för busstrafiken mellan Marihamns stad och landsbygden medan kommunerna är huvudmän för finansieringen av matartrafiken, lokaltrafiken och kollektivtrafiken i övrigt i respektive kommun. Bussbolagen erhåller kilometerersättning av landskapsregeringen för den turlistade busstrafiken som trafikerar mellan landsbygden och Mariehamn. Kommunerna erhåller bidrag av landskapet för kollektivtrafik med taxi. Finansieringen är avhängig av kostnadsutvecklingen.

**Tabell 3** Kostnader per busspassagerare för Mariehamns stad

|  |  |
| --- | --- |
| År | Kostn./Passag. |
|  |  |
| 2000 | 1,30 € |
| 2001 | 1,49 € |
| 2002 | 1,48 € |
| 2003 | 1,39 € |
| 2004 | 1,52 € |
| 2005 | 1,51 € |
| 2006 | 1,54 € |
| 2007 | 1,81 € |
| 2008 | 2,51 € |
| 2009 | 2,69 € |
| 2010 | 2,62 € |
| 2011 | 2,84 € |
| 2012 | 2,91 € |
| 2013 | 3,03 € |
| 2014 | 4,95 € |
| 2015 | 5,01 € |
| 2016 | 4,34 € |
| 2017 | 4,63 € |

**Figur 3** Kostnadernas fördelning över tid per passagerare

Ur figur 3 går det direkt att utläsa en stigande trend vad gäller utvecklingen på kostnadssidan. Det torde kunna förklaras med att ett sjunkande passagerarantal i kombination med det faktum att en viss körning på en viss sträcka på en viss linje kostar lika mycket, oavsett bussen körs med maxantal passagerare eller om kapacitetsutrymmet inte utnyttjas fullt ut, t.ex. när endast en del av totalantalet passagerarplatser utnyttjas av resenärer.

**Tabell 4** Mariehamns stads totalkostnader för busstrafiken

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| År | Passag. | Tjänsteköp |
|  |  |  |
| 2000 | 226 018 | 294 387,74 € |
| 2001 | 307 095 | 458 825,44 € |
| 2002 | 317 992 | 470 164,68 € |
| 2003 | 326 691 | 454 493,16 € |
| 2004 | 324 956 | 492 768,00 € |
| 2005 | 332 569 | 501 368,00 € |
| 2006 | 341 506 | 526 368,00 € |
| 2007 | 298 063 | 539 070,00 € |
| 2008 | 272 272 | 682 507,00 € |
| 2009 | 278 064 | 748 954,10 € |
| 2010 | 282 186 | 739 114,57 € |
| 2011 | 266 340 | 756 491,00 € |
| 2012 | 273 565 | 796 003,00 € |
| 2013 | 168 629 | 512 599,00 € |
| 2014 | 64 189 | 330 730,27 € |
| 2015 | 66 765 | 334 184,96 € |
| 2016 | 76 563 | 332 540,24 € |
| 2017 | 72 080 | 333 568,66 € |

**Figur 4** Kostnadsutvecklingen för Mariehamns stads busstrafik

I figur 4 åskådliggörs kostnadsutvecklingen för busstrafiken över tid i Mariehamn. Data i figuren överenstämmer väl med de data som anges i figur 1 och 2 vilket i synnerhet framgår av situationsbilden under åren 2014 – 2017 där respektive kurva är horisontell.

Mariehamns stad förverkligade sitt mål att minska kostnaderna för kollektivtrafiken år 2013. Vidare har Mariehamns stad inte erhållit stöd från landskapsregeringen för sin kollektivtrafik. Under tiden 1 juni 2013 – 31 maj 2014 har antalet resenärer i stadsbusstrafiken varit ca 60 000. Innan, då antalet turer var dubbelt så många och åkandet avgiftsfritt, var antalet resenärer 270 000. Det transporterade antalet personer minskade till en femtedel (22 procent av vad det var innan). År 2012 låg Mariehamns stads kostnader på nivån 800 000 euro, under 2013 då trafiken ändrades var kostnaderna ca 550 000 euro. År 2014 då kollektivtrafiken bedrevs enligt det nya avtalet var de budgeterade årskostnaderna ca 360 000 euro. År 2017 uppgick Mariehamn stads kostnader till 334 000 euro. Samma år var antalet passagerare 72 088.

**Figur 5** Finansieringsformernas fördelning

I figur 5 visas fördelningen av finansieringsformer i landsbygdstrafiken som erhållit stöd från landskapsregeringen.

5.2 Färdtjänst, vid sidan av kollektivtrafiken

Kommunernas nettokostnad för anordnande av färdtjänst år 2013 uppgick till 746 837 euro. Fördelningen var beviljning enligt handikappservicelagstiftningen 578 185 euro (438 personer med i medeltal 1 320 euro per person) och enligt socialvårdslagstiftningen 168 652 euro (458 personer med i medeltal 368 euro per person).

5.3 Framtida utvecklingsförlopp i det åländska samhället

Det åländska samhället har vuxit, både i ekonomiskt hänseende och befolkningsmässigt. Befolkningen på Åland uppgår till ca 30 000 invånare, varav ca 12 000 bor i Mariehamn. Utvecklingen har möjliggjorts både av ett väl utvecklat företagande som skapat arbetsplatser och genom att invånarna haft tillgång till attraktiva boendemiljöer. Boendestrukturen runt centralorten Mariehamn har ändrats med flera bostadsområden med både en- och flerfamiljshus. I Mariehamn har också nya områden med bostadsbebyggelse längre från centrum byggts ut. Norr om Mariehamn har Maxinge, Ålands första köpcentrum, etablerats. En ny typ av shopping erbjuds och inom både handel och andra verksamheter erbjuds arbetsplatser för många invånare på området intill stadsgränsen. Även ute på landsbygden har flera nya bostadsområden byggts, bland annat Godby har utvecklats. Inpendlingen till arbetsplatser i Mariehamnsområdet är stor.

Av antalet sysselsatta på hela Åland, 14 471 personer, pendlar 6 907 (49 procent) till arbetet i en annan kommun på jobb. Av antalet sysselsatta på landsbygden och i skärgården, 8 598 personer, pendlar 4 041 (47 procent) till sitt arbete i Mariehamn. Det torde vara så få som 1 av 25 pendlare som åker buss (4 procent eller 260 personer) till arbetet. På Åland finns det fler person- och paketbilar än det finns invånare som är 18 år och äldre.

Arbetsplatser, gymnasie- och högskola, sjukvård och offentlig förvaltning är fortfarande till större del lokaliserade till centralorten Mariehamn. På sikt kan förväntas att inpendlingen till Mariehamn och centralortsområdet blir ännu större. I nuläget sker cirka 96 procent av den dagliga arbetspendlingen med egen bil. Det är redan kapacitetsbrist på vägarna kring centralorten i rusningstid på morgon och eftermiddag/tidig kväll. Arbetsplatser och handel skapar ett behov av många parkeringsplatser för både arbetstagare och kunder som kommer med egen bil. Med en gynnsam samhällsutveckling för Åland med fortsatt ökning av antalet bilar kommer även behovet av parkering att öka i framtiden. Problem förorsakade av ett stort bilberoende förväntas öka allt eftersom samhället utvecklas. Bilberoendet begränsar dock samhällets framtida utvecklingsmöjligheter.

Det finns aktuella exempel på problem i samhällsplaneringen. Mariehamns stad planerar att möjliggöra byggandet av attraktiva bostäder på de områden som idag används av bland annat arbetspendlare som parkering vid österleden. För att en sådan förändring inte ska bli begränsande för samhällsutvecklingen måste samhället kunna erbjuda invånarna ett attraktivt alternativ till att ta egen bil till arbetet. Möjligheterna att skapa utrymme för bilarna är mycket begränsade. Utan en mer utvecklad kollektivtrafik kan förväntas att arbetsplatsområden måste lokaliseras bort från centrum-områden. Skulle fokus ändra från planering för biltrafik till planering för kollektivtrafik kunde områden för boende frigöras. Gatu- och vägkapaciteten skulle bedömas på ett annat sätt än i dagens läge.

Svenska utredningar visar att män pendlar mer och längre än kvinnor men att kvinnliga pendlare ändå har en längre restid. Om kvinnor i Sverige skulle köra bil lika mycket som män skulle utsläpp av koldioxid öka med 31 procent, trafikens luftföroreningar skulle öka med 20 - 35 procent och andelen bilresor öka med 17 procent. Detta kan tjäna som en viktig information i argumentationen för en utbyggnad av kollektivtrafiken och minskning av bilåkandet på Åland då män pendlar mer med bil än vad kvinnor gör.

5.4 Slutsatser som motiverar införande av ny kollektivtrafiklagstiftning

Landskapslagen om yrkesmässig trafik är föråldrad. I den drygt fyrtio år gamla landskapslagen finns numera endast en paragraf som är klart och tydligt avgränsad till och därmed direkt kan tillämpas på kollektivtrafik på väg, ovan nämnda 15 § som innehåller bestämmelser om tidtabeller och körår. Landskapslagen i sin nuvarande utformning utgör inte ett sådant regelverk på nationell nivå som specificerar och kompletterar EU:s kollektivtrafikförordning i sådan utsträckning som krävs för att kollektivtrafiktjänsterna på Åland och förvaltningsrutinerna i anslutning härtill ska kunna anses förenliga med EU:s krav.

Vidare har landskapsregeringen avtal som ingåtts med trafikidkare gällande busstrafik mellan Mariehamn och skärgårdstrafikens hamnar (Hummelvik, Långnäs och Svinö) samt längs huvudvägarna. Därtill stöder landskapsregeringen matartrafiken i glesbygden. De nuvarande avtalens överensstämmelse med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 kan ifrågasättas. Avtalen löper ut vid utgången av år 2019. En fortsatt kollektivtrafik på väg förutsätter en lagstiftning som är i överensstämmelse med EU-bestämmelserna. Detta gäller både ifråga om kollektivtrafik som stöds med samhällsmedel och sådan trafik som kan förekomma utan ekonomiskt samhällsstöd.

Dessutom leder ett haltande system till att den enskildes rättsskydd nag-gas i kanten på ett icke-godtagbart sätt då handläggning av frågor som knyter an till kollektivtrafiken måste lösas genom hänvisningar till EU-lagstiftningen i stället för till klart avfattade bestämmelser på lagnivå. För aktörerna inom kollektivtrafikområdet blir de regler som ska tillämpas därmed oöverskådliga och för olika samhällsgrupper blir det därmed svårt att bevaka sina lagenliga rättigheter, problemen som härmed uppkommer blir alltmer komplicerade sett ur ett längre tidsperspektiv.

6. Landskapsregeringens förslag

Mot bakgrund av vad som framförts i redogörelsen ovan föreslår landskapsregeringen att lagtinget antar en landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster innehåller bland annat bestämmelser om hur kollektivtrafiken ska organiseras på Åland, det vill säga hur den ska planeras, vilka system för dess utformning berörda myndigheter och övriga parter ska gå in för, vilka krav som ska gälla för ett särskilt upprättat trafikförsörjningsprogram där bl.a. behovet av kollektivtrafik på Åland samt mål för kollektivtrafikförsörjningen ska anges, hur upphandlingen av kollektivtrafiktjänster ska genomföras samt vilka stödsystem som ska inrättas för den.

Utöver landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster ingår i lagförslaget även ett antal mindre lagtekniska följdändringar i annan landskapslagstiftning av skäl som framgår av redogörelsen i detaljmotiveringen nedan.

Landskapsregeringen önskar betona vikten av att lagtinget bör behandla lagförslagen i sådan ordning att de kan träda ikraft så fort som möjligt eftersom de nuvarande kollektivtrafikavtalen gäller fram till den 31 december 2019 och den nya lagstiftningen vad gäller kollektivtrafiken för sin funktionalitet förutsätter att omfattande förberedande verkställighetsåtgärder vidtas i det att

1) ett trafikförsörjningsprogram där trafikpliktens omfattning ska fastställas,

2) upphandlingar och tilldelning av kollektivtrafiktjänster ska genomföras och nya avtal undertecknas samt

3) berörda kollektivtrafikföretag ska organisera sin verksamhet och vid behov till viss del förnya maskinparken som sedan ska användas i trafiknätet.

7. Förslagets konsekvenser

7.1 Ekonomiska och administrativa konsekvenser

Avsikten är att de föreslagna bestämmelserna ska verkställas inom ramen för befintliga personalresurser. Förvaltningsarbetet kommer att innefatta olika delmoment och kostnadsnivån är mycket beroende av trafikförsörjningsprogrammets slutgiltiga innehåll och den däri för viss period fastställda trafikplikten.

Landskapsregeringens arbete kommer att innefatta samordning av turlistor, information och webblösningar. Landskapsregeringen ska utforma betalningslösningar, zonindelning för avgifter och strategi. Strategin anges i ett styrdokument och vissa kriterier konkretiseras i en landskapsförordning som ska utfärdas av landskapsregeringen. Landskapsregeringen har uppdraget att sköta trafikupphandling och handhar administration för stöd till trafiken. Den har också en kontrolluppgift.

Styrdokumentet utgörs av det ovan nämnda trafikförsörjningsprogrammet som landskapsregeringen reviderar under varje mandatperiod så att trafiken analyseras och bedöms minst en gång inom loppet av ett fyraårsintervall. I programmet tas upp mål, behov och former för trafik. Därtill beaktas miljö och särskilda åtgärder såsom exempelvis att underlätta funktionsnedsattas möjligheter att åka kollektivt. I den avsedda landskapsförordningen anges kriterier för stöd och stödnivåer för kollektivtrafiken.

Kommunerna kan vända sig till landskapsregeringen för upphandling av kollektivtrafik. Kommunerna redovisar behov och lösningar till landskapsregeringen. En utarbetad mall kan minska kostnader för upphandling. Om stadens trafik är samordnad med landsbygdstrafiken kan också stadstrafiken vara stödberättigande.

För stads- och kommunintern kollektivtrafik som sker utan delfinansiering från landskapet kan kommunen själv fatta beslut, med beaktande av att landskapsregeringen dessförinnan fattat ett på kommunens anhållan fattat beslut om trafikplikt (se 7 § i förslaget till landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster nedan). Om det är avsett att Mariehamns stad eller landsbygdskommunen ska erhålla delfinansiering från landskapet fattas beslut därom av landskapsregeringen. Landskapsregeringens finansieringsstöd förutsätter att det ska finnas en bestämd trafikfrekvens. Minskar trafiken leder det till minskat stöd. Mariehamns stad och kommunerna ska ange förutsättningar för en ändamålsenlig kollektivtrafik i sin bebyggelseplanering.

7.2 Konsekvenser för jämställdheten samt barn och unga

Ett tillräckligt utbud av kollektivtrafik gör det möjligt för dem som inte har bil eller körkort att bekvämt förflytta sig längre sträckor mellan olika platser och destinationsorter. Barns och ungas möjligheter att på egen hand ta sig till sina fritidsaktiviteter förbättras, vilket främjar deras inbördes jämlikhet. Samtidigt kan föräldrarna ges utrymme att diversifiera sin lediga tid. För närvarande är en stor del av dem som anlitar kollektivtrafiken kvinnor. Bättre kollektiva trafikförbindelser främjar omedelbart deras möjligheter att förflytta sig.

Insatser för att beakta männens särskilda behov när nivån på servicen fastställs och trafiken planeras kan öka männens andel som brukare av kollektivtrafiktjänster, vilket främjar jämställdheten. Företagarna inom bussbranschen är i regel män. Företagsverksamheten inom den linjebaserade trafiken har i regel baserat sig på nedärvda företag och företagsköp. Det har därför varit svårt för nya företagare att börja bedriva linjebaserad trafik. Det här har inte främjat möjligheterna att skapa större jämställdhet inom branschen eller kvinnornas möjligheter att komma in i branschen. I och med de nya bestämmelserna skapas nya förutsättningar bedriva linjebaserad trafik oavsett om EU:s kollektivtrafikförordning eller marknadsvillkorsmodellen tillämpas. De nya möjligheterna kan medföra att könsfördelningen bland företagarna balanseras.

7.3 Konsekvenser för miljön

En i förslaget eftersträvad ökning av andelen brukare av det kollektiva färdsättet kommer att ha positiva konsekvenser för miljön. Om nämnda andel ökar och andelen brukare för färdsättet med personbilar samtidigt minskar, kommer den totala mängden skadliga trafikutsläpp att minska. Luftkvaliteten kommer att förbättras och bullret och trafikstockningarna kommer att minska. De positiva miljökonsekvenserna kommer att gälla i synnerhet inom tätorter, där trivseln bedöms öka i väsentlig grad. Det är viktigt att främja kollektivtrafiken också med tanke på möjligheterna att bromsa upp de negativa effekterna av klimatförändringen.

7.4 Övriga samhällskonsekvenser

En i lag uttalad strävan att trygga och främja en tillräcklig hög nivå på servicen i kollektivtrafiken ger bättre möjligheter än tidigare för människor att leva och verka utan egen bil. De föreslagna bestämmelserna innebär att fastställandet av nivån på servicen blir heltäckande. Det är viktigt att med jämna mellanrum fastställa nivån på servicen inom kollektivtrafiken i form av ett trafikförsörjningsprogram. Ett sådant förfarande initierar en kontinuerlig politisk dialog mellan beslutsfattare å ena sidan och medborgarna och olika intresseorganisationer å andra sidan till gagn för kollektivtrafikens framtida utveckling. Detta medför i sin tur en regelbunden översyn av olika samhällsomständigheter som kan vara av den arten att det krävs förändringar för att skapa tryggare levnadsförhållanden för den enskilde. Hörandet av parterna under processens gång ökar medborgaraktiviteten och möjligheterna att påverka. Enligt förslaget gäller det att vid planeringen av nivån på servicen och vid trafikplaneringen i övrigt ta hänsyn till olika befolkningsgrupper, såsom barn, unga, kvinnor, män, äldre personer och personer med funktionsnedsättning. Egen aktivitet och möjligheter att förflytta sig självständigt för alla befolkningsgrupper främjar rörelsefriheten och medverkan i verksamheten i samhället. Också ett av hindren för att söka arbete undanröjs. De föreslagna bestämmelserna innebär därmed på många sätt en ökning av sociala jämlikheten. De föreslagna bestämmelserna ger människorna möjligheter till ett självständigt liv och till samhällelig medverkan, vilket bidrar till att undvika utslagning och främja socialt umgänge.

8. Långsiktig strategi för genomförande av en hållbar kollektivtrafik

8.1 Vision Åland 2025 – Mål för kollektivtrafiken på Åland

Tyngdpunkten i detta lagförslag ligger på hur den framtida kollektivtrafiken på Åland ska organiseras på det mest ändamålsenliga sättet.

**Tabell 5** Måluppställning (Vision Åland 2025)

**Vision**

|  |
| --- |
| **Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem** |

**Övergripande mål**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Attraktiva resor** | **Tillgängligt och sammanhållet Åland** | **Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan** |

**Nedbrutna mål**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Samordning, kvalitet och stabilitet** | **Konkurrens-kraft** | **Resor för alla** | **Regional tillgänglighet och tillväxt** | **Miljö och hälsa** | **Effektivitet** |

**Tabell 5a** Första övergripande målet och dess koppling till de nedbrutna målen

|  |  |
| --- | --- |
| **Attraktiva resor** | |
| **Samordning, kvalitet, stabilitet**  **Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov**   * *Kollektivtrafiksystemet ska utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten.* * *Kollektivtrafiken ska präglas av gott bemötande och lättillgänglig resenärsinformation.* | **Konkurrenskraft**  **Kollektivtrafiken ska utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseutvecklingen**  **Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka.** |

**Tabell 5b** Andra övergripande målet och dess koppling till de nedbrutna målen

|  |  |
| --- | --- |
| **Tillgängligt och sammanhållet Åland** | |
| **Resor för alla**  **Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet inom Åland**   * *Kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet för alla som bor eller vistas i landskapet och svara upp mot olika gruppers behov.* * *Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt resealternativ för alla. Trafiken ska utvecklas med hänsyn till medborgarnas behov och deras olika ekonomiska förutsättningar.* * *Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst.* | **Regional tillgänglighet och tillväxt**  **Kollektivtrafiken ska stödja ökad tillgänglighet mellan kommunernas bebyggelseområden och staden.**  **Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar och sammanhållen arbetsmarknadsregion.**   * *Kollektivtrafiken ska bidra till förbättrade resmöjligheter mellan bebyggelseområden och servicecentra.* * *Kollektivtrafiken ska planeras för minskade restider.* * *Kollektivtrafiken ska samverka med skärgårdsfärjetrafiken.* |

**Tabell 5c** Tredje övergripande målet och dess koppling till de nedbrutna målen

|  |  |
| --- | --- |
| **Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan** | |
| **Miljö och hälsa**  **Kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minska**   * *Kollektivtrafikens förbrukning av fossilt bränsle ska minska.* * *Buller och luftföroreningar från kollektivtrafiken ska minska.* * *Kollektivtrafikens energieffektivitet ska öka.* * *Säkerheten i kollektivtrafiken ska vara på en hög nivå.* | **Effektivitet**  **Kollektivtrafiken ska planeras och utföras för ökad kostnadseffektivitet**   * ***Samhällets resurser ska användas kostnadseffektivt.*** |

Kollektivtrafiken på Åland är en viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle i linje med landskapsregeringens ”Strategi för hållbar utveckling” som givits i form av ett meddelande till lagtinget (nr 2/2013/2014 den 19 december 2013). En funktionell kollektivtrafik bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

8.2 Kollektivtrafiken på Åland – verkligt alternativ till privatbilism

För att kollektivtrafiken på Åland ska bli ett verkligt alternativ till privat bilåkande krävs att den upplevs som prisvärd med hög turtäthet, tillgänglighet och bekvämlighet. Det krävs en medveten satsning på säkerhet kring kollektivtrafiken, framför allt vid av- och påstigning. Skolbusstrafiken måste särskilt beaktas ur säkerhetssynpunkt. Bilberoendet på landsbygden och i de mindre orterna kommer till stor del att bestå på grund av det spridda boendemönstret. Det är angeläget att hitta förnyelsebara fordonsbränslen.

I Mariehamn finns risk att behovet av biltrafik ökar i takt med att nya handels- och bostadsområden etableras och utvecklas utanför stadskärnan. Utbyggnaden av kollektivtrafiken och det därmed förbundna vägnätet är därför något som ska eftersträvas. Ett främjande av kollektivtrafiken underlättar för gång- och cykeltrafikanter att ta sig tryggt och säkert till och från nämnda områden.

8.3 Den gynnsamma kollektivtrafikutvecklingens betydelse för andra trafikformer samt miljön och hållbarheten på längre sikt

En gynsam kollektivtrafikutveckling främjar andra miljövänliga trafikformer såsom användingen av cykel. Cykeln i sin tur är ett miljövänligt transportmedel. Ökat cyklande bidrar också till förbättrad folkhälsa. Kollektivtrafiken jämte gång- och cykeltrafiken tillhör därför de trafikslag som bör prioriteras i arbetet för en konstruktiv helhetsutveckling på Åland. I samhällsplaneringen bör beaktas att tillgängliga, trygga och väl upplysta cykelvägar är ett sätt att underlätta för gång- och cykeltrafik. Mariehamn och många landsbygdskommuner är inne i en positiv fas när det gäller cykelstråk.

Säkra gång- och cykelvägar har prioriterats. Det sker en utbyggnad av gång- och cykelvägar längs de stora huvudvägarna. Denna utbyggnad bör prioriteras också framöver. Gångvägar i anslutning till busshållplatser bör särskilt beaktas ur trygg- och säkerhetssynpunkt, detta gäller särskilt landsbygdens tätorter. Hela denna process leder till en ur samhälls- folkhälso- och miljömässigt synpunkt positiv växelverkan mellan kollektivtrafikformen och andra trafikformer i riktning mot ett ur flera aspekter säkert åländskt samhälle präglat av hög livskvalitet för befolkningen på Åland. Kollektivtrafiken är det viktigaste verktyget för att kunna kombinera ekonomisk utveckling med långsiktiga miljö- och klimatmål. Kollektivtrafiken bidrar till ett effektivt och hållbart trafiksystem.

8.4 Samordnad fysisk planering

Den landskapliga och kommunala planeringen till den del den avser markanvändning och infrakstruktur bör i största möjliga utsträckning koordineras för att skapa utrymme för en ändamålsenlig utbyggnad av den regionala kollektivtrafiken. Det är inte oskäligt att förutsätta att bebyggelsen planeras efter kollektivtrafikens behov och förutsättningar redan från början.

Utformningen av gatu- och vägnätet är helt avgörande för vilken turtäthet och framkomlighet kollektivtrafiken kan få. Kollektivtrafiken är ett verktyg för att utveckla ett sammanhållet Åland. En medveten och strategisk utbyggnad av kollektivtrafiken är en viktig åtgärd för att skapa hållbar regional utveckling och en hållbar stad. Då kan också långsiktiga miljö- och klimatmål nås.

8.5 Främjande av bruket av kollektiva färdmedel vid arbetspendling

När det gäller arbetspendlingen bör i det fortsatta arbetet ställas upp ett delmål som innebär att nivån på antalet arbetspendlare som åker kollektivt fördubblas jämfört med dagens antal, under den närmaste fyraårsperioden efter den föreslagna landskapslagens ikraftträdande. Ett sätt att åstadkomma en ökad arbetspendling med buss är att utgå ifrån dagens betalnings- och informationslösningar i Gotlands kollektivtrafik. Likaså kan Bornholm utgöra en referens när det gäller att skapa cykelvägar och –stigar runt hela landskapet.

8.6 Grundprocedurer vid utarbetande av trafikförsörjningsprogram

Som framgår av landskapsregeringens förslag till landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster finns där bestämmelser om ett s.k. trafikförsörjningsprogram. Det första steget i programarbetet är att formulera mål för kollektivtrafiken. Målen ska vara styrande för den upphandlade trafiken och vägledande för trafiken på marknadsvillkor *(kommersiella trafiken)*. Trafikförsörjningsprogrammet ska enligt den föreslagna landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster innehålla

1) långsiktiga mål för kollektivtrafiken avseende hela Åland,

2) utredningar av behovet av landskapsomfattande kollektivtrafik,

3) en presentation av alla former av landskapsomfattande kollektivtrafik, dvs. både sådan trafik som definieras genom allmän trafikplikt och kommersiell trafik och förhållandet dem emellan,

4) en beskrivning av vilka åtgärder som ska vidats för att skydda miljön,

5) tidsbestämda mål och åtgärder för att anpassa kollektivtrafiken med hänsyn till personer med funktionsnedsättning samt

6) en beskrivning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Det andra steget i arbetsgången är att landskapsregeringen fastställer trafikförsörjningsprogrammets slutliga utformning och fattar beslut om den allmänna trafikpliktens omfattning. Trafikförsörjningsprogrammet och målen, som anges där, utgör grund för vilken trafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten. Landskapsregeringen gör en noggrann bedömning av vilken trafik som samhället ska ansvara för om målen ska uppfyllas. Beslut om allmän trafikplikt bör tas i god tid inför utgången av gällande trafikavtal. (Inför beslut ska landskapsregeringen hålla samråd med kommunerna.) Landskapsregeringen får inte upphandla kollektivtrafik utan att ett beslut om allmän trafikplikt fattats dessförinnan.

Det tredje steget är att upphandla trafiken på grundval av beslutet om allmän trafikplikt. Annonsering om att upphandling ska påbörjas måste gå ut i god tid i förväg. Ett kollektivtrafikföretag som avser bedriva kommersiell trafik ska ansöka om tillstånd för detta till landskapsregeringen. När ett kollektivtrafikföretag avser att upphöra med att bedriva kollektivtrafik ska detta anmälas till landskapsregeringen.

8.7 Ytterligare om trafikförsörjningsprogrammet

Utgångspunkten för arbetet med trafikförsörjningsprogrammet är att Åland behöver ett större utbud av kollektivtrafik och en ökad kollektivtrafikandel av det motoriserade resandet. Det är viktigt att alla intressenter har möjlighet att ge sin syn på kollektivtrafiken, så att en så bred samsyn som möjligt nås gällande kollektivtrafiken och olika aktörers ansvar.

Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet ska bedrivas med beaktande av principer som

1) sammanhållenhet; det ska vara enkelt att resa på Åland,

2) tillförlitlighet; kollektivtrafiken ska vara förutsägbar över tid,

3) attraktivt pris; kollektivtrafiken ska tillhandahållas till ett för resenären förmånligt pris samt

4) hållbarhet; klimatmålen ska infrias.

8.8 Det kommunala initiativet

8.8.1 Definitioner

Som del i arbetet med att fastställa och vid behov, beroende på samhällsutvecklingen, modifiera trafikförsörjningsprogrammet spelar det kommunala initiativet vad gäller den så kallade matartrafiken en viktig roll.

Det finns tre slags matartrafik, matartrafik i glesbygd, matartrafik i tätort samt regional matartrafik. Med matartrafik i glesbygd avses kollektivtrafik som trafikerar inom en kommun i glesbygd och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja eller regional matartrafik. Med matartrafik i tätort avses kollektivtrafik som trafikerar inom en kommun i tätort och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja eller regional matartrafik. Med regional matartrafik avses kollektivtrafik som trafikerar genom två eller flera kommuner och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja där regional kollektivtrafik avser kollektivtrafik som trafikerar genom flera kommuner till och från centralorten Mariehamn, längs landskapets huvudsakliga trafikleder.

I redogörelsen nedan finns förslag till olika delstegsmodeller som kan användas som ett led i arbetet med att skapa ett välfungerade och hållbart kollektivtrafiknät.

8.8.2 Matartrafik i glesbygden

Matartrafiken i glesbygden kan byggas upp i enlighet med följande delstegsmodell.

1. Kommunen initierar matartrafiken genom att göra en anhållan till landskapsregeringen om att införa trafikplikt på en viss matarlinje och upphandla eller tilldela trafiken för en period om 2 - 4 år. Till kommunens anhållan ska då följande underlag för beslut bifogas.
   1. Behovsanalys enligt en kommunal trafikförsörjningsplan för matartrafiken där behovet av turtäthet samt kapacitet framgår.
   2. Förslag till tidtabell för anslutningar till regional matartrafik, regional kollektivtrafik och skärgårdstrafik.
   3. Eventuella tilläggsutredningar rörande övriga samhällsbehov som matartrafiken tillgodoser.
   4. Fastställda miljö- och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från landskapsregeringens).
2. Landskapsregeringen fattar beslut om införande av trafikplikt på linjen på villkor trafikidkaren uppfyller de krav som bör ställas på trafiken utgående från behovsanalysen, trafikförsörjningsplanen, förslaget till tidtabell, miljöaspekter mm.
3. Landskapsregeringen fattar beslut om vilken stödnivå trafiken, som t.ex. uppgår till maximalt 80 procent, kan erhålla och meddelar kommunen vilken kommunens andel av kostnaderna blir. Därefter upphandlar eller tilldelar landskapsregeringen matartrafiken och administrerar avtalen.

8.8.3 Matartrafik i tätorter

Matartrafiken i tätort kan byggas upp i enlighet med följande delstegsmodell.

1. Kommunen initierar matartrafiken genom att göra en anhållan till landskapsregeringen om att införa trafikplikt på en viss matarlinje och upphandla eller tilldela trafiken för en period om 6 - 10 år. Till kommunernas anhållan ska då följande underlag för beslut bifogas.
   1. Behovsanalys enligt en kommunal trafikförsörjningsplan för matartrafiken där behovet av turtäthet samt kapacitet framgår.
   2. Förslag till tidtabell för anslutningar till regional matartrafik, regional kollektivtrafik och skärgårdstrafik.
   3. Eventuella tilläggsutredningar rörande övriga samhällsbehov som matartrafiken tillgodoser.
   4. Fastställda miljö- och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från landskapsregeringens).
2. Landskapsregeringen fattar beslut om införande av trafikplikt på linjen på villkor att trafikidkaren uppfyller de krav som bör ställas på trafiken utgående från behovsanalysen, trafikförsörjningsplanen, förslaget till tidtabell, miljöaspekter mm.
3. Landskapsregeringen fattar beslut om vilken stödnivå trafiken, som t.ex. uppgår till maximalt 20 procent, kan erhålla och meddelar kommunen vilken kommunens andel av kostnaderna blir. Därefter upphandlar eller tilldelar landskapsregeringen matartrafiken och administrerar avtalen.

8.8.4 Regional matartrafik

Regionala matartrafiken kan byggas upp i enlighet med följande delstegsmodell.

1. Två eller flera kommuner initierar matartrafiken genom att göra en anhållan till landskapsregeringen om att införa trafikplikt på en viss regional matarlinje och upphandla eller tilldela trafiken för en period om 4 - 6 år. Till kommunernas anhållan ska då följande underlag för beslut bifogas.
   1. Behovsanalys enligt en kommunal trafikförsörjningsplan för den regionala matartrafiken där behovet av turtäthet samt kapacitet framgår.
   2. Förslag till tidtabell för anslutningar till regional kollektivtrafik och skärgårdstrafik.
   3. Eventuella tilläggsutredningar rörande övriga samhällsbehov den regionala matartrafiken tillgodoser.
   4. Fastställda miljö- och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från landskapsregeringens).
2. Landskapsregeringen fattar beslut om införande av trafikplikt på linjen på villkor att trafikidkaren uppfyller de krav som bör ställas på trafiken utgående från behovsanalysen, trafikförsörjningsplanen, förslaget till tidtabell, miljöaspekter mm.
3. Landskapsregeringen fattar beslut om vilken stödnivå trafiken, som t.ex. uppgår till maximalt 80 procent, kan erhålla och meddelar kommunerna vilken kommunernas andel av kostnaderna blir. Därefter upphandlar eller tilldelar landskapsregeringen den regionala matartatrafiken och administrerar avtalen.

8.8.5 Regional kollektivtrafik

Regionala kollektivtrafiken kan byggas upp i enlighet med följande delstegsmodell.

1. Landskapsregeringen inför trafikplikt på kollektivtrafiklinjerna. I bedömningen för trafikplikten ska följande underlag bifogas.
   1. Behovsanalys enligt en landskaplig trafikförsörjningsplan för den regionala kollektivtrafiken där behovet av turtäthet samt kapacitet framgår.
   2. Tidtabell för anslutningar till regional kollektivtrafik och skärgårdstrafik.
   3. Eventuella tilläggsutredningar om övriga samhällsbehov som den regionala matartrafiken upprätthåller.
   4. Fastställda miljö- och kvalitetsmål för matartrafiken (om de skiljer sig från landskapsregeringens).
2. Landskapsregeringen fattar beslut om införande trafikplikt på linjen på vilkor att trafikidkaren uppfyller de krav som bör ställas på trafiken utgående från behovsanalysen, trafikförsörjningsplanen, tidtabellen, miljöaspekter mm.
3. Landskapsregeringen fattar beslut om vilken stödnivå trafiken, som t.ex. uppgår till maximalt 90 procent, kan erhålla. Därefter upphandlar eller tilldelar landskapsregeringen den regionala kollektivtrafiken för en period om 6 - 10 år samt administrerar avtalen.

8.9 Konsumtionsmönster, kostnadsbild och finansieringsprognos

Passagerarantalet inom och därmed kostnaderna för kollektivtrafiken har varierat över tid.

**Tabell 6** Passagerarantal på olika busslinjer olika år

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | Linje | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | 1 | 89382 | 97072 | 100454 | 94203 | 89664 | 89757 | 87517 | 86750 | 84504 | | 2 | 45877 | 41094 | 32812 | 28918 | 32457 | 34915 | 33263 | 32094 | 37164 | | 3 | 26623 | 28667 | 30381 | 26716 | 27767 | 29887 | 28281 | 30464 | 33094 | | 4 | 58044 | 49937 | 48312 | 42004 | 47173 | 42578 | 41993 | 44973 | 37766 | | 5 | 67141 | 65791 | 61136 | 66180 | 76438 | 76419 | 71780 | 69553 | 61753 | | 6 | 12477 | 6981 | 10508 | 11882 | 15558 | 15757 | 13673 | 13764 | 13617 | | 7 | 24876 | 23301 | 22459 | 19348 | 17447 | 16618 | 16445 | 18726 | 20292 | | Tot. | 324420 | 312843 | 306062 | 289251 | 306504 | 305931 | 292952 | 296324 | 288190 | |

**Figur 6** Passagerarantal på vissa linjer under åren 2009 - 2017

Linje 1: Mariehamn-Hammarland-Eckerö (Williams Buss Ab)

Linje 2: Mariehamn-Godby-Geta (Viking Line Buss Ab)

Linje 3: Mariehamn-Godby-Saltvik (Viking Line Buss Ab)

Linje 4: Mariehamn-Godby-Sund-Vårdö (Viking Line Buss Ab)

Linje 5: Mariehamn-Lemland-Lumparland (Williams Buss Ab)

Linje 6: Godby-Gölby-Emkarby-Pålsböle (Williams Buss Ab)

Linje 7: Björsby-Jomalaby-Ytterby-Mariehamn (Williams Buss Ab)

Utgående från tabelluppgifterna ovan kan man se hur passagerarantalet skiftat under ett visst givet tidsintervall. Den framtida finansieringen av kollektivtrafiken måste struktureras utgående från vilka tendenser som en konsumtionsutveckling över tid ger uttryck för och som går att utläsa från olika sammanställningar baserade på statistiska uppgifter. Med hjälp av en utvecklad kollektivtrafik ska förutsättningarna bli bättre för arbetspendling, skolskjutsar, servicen, vård- och hälsotransporter samt anslutningar till andra trafikslag som skärgårdsfärjor.

På senare år är det på landsbygden enbart linjerna till Eckerö och i Jomala som förlorat passagerare. Innan servicenivån kan fastställas görs ekonomiska bedömningar gällande erforderliga ekonomiska resurser. För den framtida finansieringen av kollektivtrafiken är det enligt landskapsregeringen rimligt att utgå ifrån vissa förutsättningar som kunde basera sig på följande skiss. Beloppet som härrör från biljett- och fraktintäkter kan rimligen antas fortsätta uppgå till c:a 346 000 euro. Vidare skulle landskapets tidigare kilometerstöd, 1 835 000 euro tillsammans med ersättningen för skolkort 553 000 euro, fortsättningsvis kunna utgöra ett kilometer- eller körtimmestöd om 2 388 000 euro. För att inte behöva göra ändringar i landskapsandelssystemet skulle finansieringen av skolkorten alltjämt vara ett kommunalt ansvar. Skulle Mariehamns stads ersättning för kollektivtrafik vidbli det belopp som anslogs för driften av kollektivtrafiken år 2017 skulle det för Mariehamns stads del innebära ett fortsatt kollektivtrafikstöd där det disponibla beloppet uppgår till 334 000 euro. Sammantaget skulle det totala stödbeloppet uppgå till 2 722 000 euro.

Ett förbättrat kollektivtrafikutbud ska på sikt även kunna innebära att en del av kommunernas nettokostnad för anordnande av färdtjänst i enlighet med handikappservicelagstiftningen på Åland, 873 000 euro där 353 000 euro (40 procent) har varit Mariehamns stads andel, kan överföras till kollektivtrafiksystemet. Vidare skulle en återgång för Mariehamns stad till en satsning på kollektivtrafiken, genom att samma utbud skulle erhållas som innan ändringen av kollektivtrafikutbudet år 2013, för stadens del betyda ett ekonomiskt tillägg. Då kollektivtrafiken var avgiftsfri uppgick tilläggsbeloppet till 440 000 euro.

Exempelvis skulle en etablering av en ny närtrafiklinje på områdena runt Mariehamn, som skulle ha sjukhuset som bytespunkt och löpa längs en västlig slinga in i Jomala (sjukhuset-Möckelö-Sviby-Dalkarby-Prästgården-Maxinge-sjukhuset) och en ostlig slinga in i Jomala (sjukhuset-Kalmsta/Solberget-Österkalmare-Grönbacka-Prästgården-Maxinge-sjukhuset), skapa ett betydande resandeunderlag. Kostnaden i anlutning härtill kan beräknas uppgå till något mer än Mariehamns stads nuvarande kostnad eller 450 000 – 500 000 euro.

Trots att det fördyrar den pågående trafiken bör de nuvarande huvudlinjerna fortsättningsvis vara i drift samtliga vardagar även under skolloven eftersom det i ett helhetsperspektiv är det ändamålsenligt med ett sådant arrangemang. Emellertid kunde detta kompenseras ekonomiskt eftersom det finns anledning att överväga om busstrafiken, vad gäller mer perifera områden längs de nuvarande huvudlinjerna, kunde ersättas med stortaxitrafik i kollektivtrafikform som rimligen kan bedrivas till en lägre kostnad. Också matartrafiken bör då bedrivas samtliga vardagar.

Trafiken mellan Godby och Mariehamn skulle i huvudsak omvandlas till en snabblinje och en del av trafiken från Godby längs dagens huvudlinjer till Geta, Västra- och östra Saltvik kan eventuellt bedrivas med stortaxi i kollektivtrafikform. Trafik mellan Djäkenböle (Hammarland) och Gölby (Jomala) kan ansluta till huvudlinjerna. Om stadstrafiken skulle återfå sin tidigare sträckning kunde den kombineras med en trafik som löper längs en huvudsakligen rak linje mellan Järsö och bussplan eller sjukhuset.

8.10 Stödsystem

En tillgänglig och fungerande allmän kollektivtrafik är det främsta sättet att ordna sådan rörlighet som lämpar sig för alla. Därigenom kan landskapsregeringen stödja persontransporter på land.

Stödet beviljas för persontransporter som går genom fler än en kommun graderas enligt vissa kriterier (som gäller både huvudlinjer och matartrafik).

Med en tydlig målbild i kombination med välplanerad marknadsföring om vilka kollektivtrafiktjänster som finns att tillgå och vilka konsumtionsbehov de primärt avser att fylla samt fördelarna med att begagna sig av dem, skapas enligt landskapsregeringens bedömning en koppling mellan de samhällspolitiska målen och den allmänna kundresponsen som leder till ett ökat passagerarantal. Miljömedvetandet i samhället har vuxit och bland befolkningen finns en vilja att bidra till ett mer hållbart samhälle.

I den fortsatta planeringen är det därför viktigt att specificera vilket ändamål respektive kollektivtrafiktjänst är avsedd för och att anpassa stödnivåerna därefter för att åstadkomma ett optimalt kapacitetsutnyttjande av den kollektivtrafik som finns att tillgå. Landskapsregeringens anser att följande modell kan tjäna som vägledning i det arbetet.

**Tabell 7** Stödsystem

|  |  |
| --- | --- |
| **Stödsystem** | |
| **Persontransporternas ändamål** | **Stödnivåer (i procent)** |
| * *Persontransporten utgör en skolskjuts (passerar/stannar i skolors omedelbara närhet)* * *Persontransporten utgör en arbetspendlarskjuts (passerar/stannar i närheten av arbetsplatser)* * *Persontransporten utgör en serviceskjuts (passerar/stannar i banks-, posts-, FPA:s och andra serviceinrättningars omedelbara närhet)* * *Persontransporten utgör en hälso- och sjukvårdsskjuts (passerar/stannar inom Ålands hälso- och sjukvårds omedelbara närhet)* * *Persontransporten utgör en anslutning till skärgårdsfärjetrafiken* * *Persontransporten utgör en anslutning till annan kollektivtrafik (t.ex. stadstrafik)* | * *Skolskjuts; 60* * *Pendlarskjuts, 10* * *Serviceskjuts, 5* * *Hälso- och sjukvårdsskjuts, 5* * *Skjuts till skärgårdsfärjeanslutning, 5* * *Skjuts till landkollektivtrafikanslutning; 5* |

Persontransporter av äldre och personer med funktionsnedsättning nämns inte i tabellen för de ska i första hand genomföras som en del av en tillgänglig samhällelig kollektivtrafik. Det sammanlagda stödet för de i tabellen angivna verksamheterna uppgår till 90 procent. Stödnivåerna kan ses som exemplifieringar (jmfr. med avsnittet 8.8 om det kommunala initiativet).

8.11 Det fortsatta kollektivtrafikbefrämjande utvecklingsarbetet

8.11.1 Ekonomiska tilläggsresurser

Under en överskådlig tid beroende på utformningen av de framtida trafikförsörjningsprogrammen måste det tillskjutas ekonomiska resurser både för att göra det möjligt att öka turtätheten i trafiken och att i mer perifera områden utveckla en s.k. plustrafik i form av en anropsstyrd trafik. Den anropsstyrda trafiken kanske kan utföras med stortaxifordon och ske som en matning till den mer frekventa linjetrafiken.

8.11.2 Förbättrade fysiska förutsättningar

Det måste bli attraktivare att använda kollektivtrafiken. Detta innebär att bytespunkter bör förses med väderskydd och eventuellt med uppvärmda vänteutrymmen med toalett. Mest aktuella bytespunkter är bussplan i Mariehamn, Kattby i Hammarland, Godby i Finström och Söderby i Lemland. Likaså utgör hamnarna på fasta Åland och i Hummelvik på Vårdö bytespunkter.

Bytespunkterna bör göra det lätt att växla mellan olika transportmedel. Till exempel bussplan i Mariehamn bör vara så stor att både landsbygdstrafik och stadstrafik möts vid bestämda tider och att bytesflödet mellan stad och landsbygd fungerar smidigt. Vid bytespunkter på landsbygden bör på samma sätt enkelt kunna ske byte mellan olika transportslag. Bytespunkterna bör vara fysiskt utformade så att personer med olika slag av funktionsnedsättning ska ha så goda förutsättningar som möjligt att använda kollektiva transportmedel. Det ska vara möjligt att röra sig till exempel med rullstol, barnvagn och rollator på bytespunkterna och kunna växla transportslag. Bytespunkter bör också vara försedda med audiovisuella informationssystem så att resenärer får korrekt information som underlättar vidaretransport.

För stora grupper i samhället underlättas deras transporter av en välfungerande kollektivtrafik. Ungdomar som inte har körkort behöver inte vara beroende av vuxnas transporter. Andelen äldre medborgare växer kontinuerligt och sedan några år är andelen personer som är 65 år och äldre (c:a 5 700 stycken) större än andelen yngre än 18 år.[[3]](#footnote-3) Tillsammans utgör dessa grupper över 11 000 invånare. Många äldre varken kan eller vill använda egna transportmedel. Det finns en stor andel personer som är beroende av färdtjänst eller närståendes och bekantas skjutsar. En mer utvecklad kollektivtrafik skulle öka dessa gruppers rörelsefrihet.

För väghållarna är det viktigt att skyltningen är konsekvent; namnskyltningen längs hela färden till ändhållplatsen bör vara logiskt uppbyggd. Busshållplatsskyltningen bör uppdateras regelbundet så att skyltarna för busshållplatser för fjärrtrafik (blå skylt med vit buss) och busshållplatser för lokaltrafik (gul skylt med svart buss) överensstämmer med trafiksituationen. Tidtabellsanslag på busshållplatserna bör vara lättbegripliga. Även bilpooler och tjänstecyklar kan utgöra framtida beståndsdelar i förbättrade kommunikationer.

8.11.3 Information och betalningssystem

Landskapsregeringen ska ansvara för utveckling och underhåll av nödvändiga och tidsenliga informationssystem. Målsättningen är att tidtabeller ska vara lättillgängliga och finnas såväl på busshållplatser som på internet. Det ska vara lätt att hantera tidtabeller i t.ex. en smarttelefon och med hjälp av en reseplanerarfunktion bör det också vara möjligt att få information om vilka anslutningsalternativ som står till buds t.ex. när det gäller byten mellan olika transportslag. På bussplan, vid bytespunkterna och på skärgårdsfärjorna bör det i framtiden finnas digitala informationstavlor som ger information om aktuell trafik. På bussar och skärgårdsfärjor bör det finnas audiovisuella informationssystem som både ger information om trafikflödet på skärmar och tavlor och med högtalare meddelar vilka de följande stoppen är och vilka anslutningar som finns vid dem.

Med hjälp av smarttelefonapplikationer och applikationer i datorer ska det vara möjligt att genom använding av en gps-funktion få informatiom om var ett visst efterfrågat transportmedel är vid söktillfället. Informationssystem bör förverkligas enligt en prioritetsordning grundad på de största behoven. Betalningssystemen bör i motsvarande utsträckning uppdateras så att det ska bli möjligt att betala resor både kontant och elektroniskt (med bankkort, mobiltelefon eller dator). Ett hela-resan-perspektiv bör anläggas så att resenären ska kunna betala hela resan vid samma tillfälle och då ha all nödvändig information om tidtabeller och byten. I alla skärgårdskommuner bör det finnas s.k. info-punkter som skulle vara tillgängliga och användbara för ett fungerande internetsystem. Bestämmelserna i 6 kap. den föreslagna landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster syftar till att ge de initiala verktyg som enligt landskapsregeringens bedömning erfordras för att uppmuntra olika aktörer att befrämja en digital utveckling inom kollektivtrafiken på Åland.

8.11.4 Samhällsplanering

Kollektivtrafiken bör framöver beaktas ytterligare i stadens och kommunernas fysiska planering. I alla frågor som gäller boende, servicefunktioner och transporter är det av vikt att anlägga ett kollektivtrafikperspektiv på arbetsprocesserna. Företrädare för kollektivtrafiken bör vara med i ett tidigt planeringsskede och inte involveras först i samband med ett senare utlåtandeförfarande. Kollektivtrafiken är så väsentlig av många skäl att både tjänstemän och politiska beslutsfattare måste se vidden av dess betydelse för det framtida samhället och med beaktande av miljöskäl.

8.11.5 Samhällsattityder

Tjänstemän, politiska beslutsfattare samt miljöorganisationer och övriga intressegrupper bör samverka i arbetet med att skapa insikt i betydelsen av kollektivtrafikutveckling. Ur ett samhällsperspektiv bör det även vara en prioriterad fråga för undervisningsväsendet.

Landskapsregeringen kan informera om på vilket sätt intresse kan väckas för att enskilda pendlare ska jämföra vilka kostnader de har för att åka kollektivt jämfört med vilka kostnader de har för att åka bil, särskilt om arbetspendlarhushållet har fler bilar.

Landskapsregeringen kan inbjuda till diskussion mellan stora arbetsgivare såsom ÅHS och gymnasieskolorna tillsammans med trafikidkarna. Syftet skulle vara att diskutera tider för kollektivtrafikens körningar för att anpassa dem till arbetstidernas början och slut.

8.11.6 Ålandstrafiken

Ålandstrafikens huvuduppgift har hittills varit att handha bokning och föra statistik gällande skärgårdstrafiken. Informationsverksamheten har legat lite vid sidan om uppdraget. Funktionerna vid Ålandstrafiken bör samordnas med landskapsregeringens.

Det bör finnas en dialog mellan Ålandstrafiken och Visit Åland vid utarbetandet av kravspecifikationer för ett nytt bokningssystem. Ett utbyte av idéer vad gäller den info som ges på hemsidorna bör uppmuntras.

8.11.7 Samåkning

Särskilt i mer perifera områden och i skärgårdsområden borde samåkning uppmuntras. Det är möjligt att tänka sig att på försök etablera en organiserad verksamhet som förverkligas på frivillig basis, möjligen i föreningsform. Det är inte aktuellt att verksamheten inordnas under landskapsregeringens ansvar. En frivilligt administrerad samåkning som bygger på medlemskap kan utgöra ett bra komplement till kollektivtrafiken och även samverka med kollektivtrafikens anslutningar. Samåkningsformen kan kombineras med ”halvreguljära” taxitransporter som kan vara schemalagda och som bedrivs då passagerare anmäler sig i förväg. Det kan byggas upp ett system där passagerare betalar en kilometerersättning, t.ex. tio cent, till föreningen, och vid jämna tidsintervall, t.ex. halvårsvis, regleras ersättningsströmmen så att de som kört mer än de som åkt får mellanskillnaden ersatt. Barn skulle då åka enligt sina föräldrars anvisningar och på föräldrarnas ansvar. Samåkning kunde tidsanpassas till busstidtabellerna och möjliggöra växling till busstransport och omvänt. Information och bokning kunde administreras via en gemensam hemsida och bekräftelser kunde sändas via mobil- och smarttelefoner.

9. Lagstiftningsbehörighet

Regleringen i lagförslaget omfattar sådant som rör landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter, miljövård i så motto att regelverket syftar till en renare trafik, socialvård till den del det gäller tillgänglighetskrav, vägtrafik och näringsverksamhet, rättsområden som faller inom ramen för landskapets lagstiftningsbehörighet enligt 18 § 1, 10, 13, 21 respektive 22 punkterna i självstyrelselagen (1991:71) för Åland.

Regleringen i lagförslaget omfattar även sådant som rör bokföring, konsumentskydd och rättskipning med beaktande av vad som stadgas i 25 och 26 §§ i självstyrelselagen, rättsområden som faller inom ramen för rikets lagstiftningsbehörighet enligt 27 § 8, 10 respektive 23 punkterna i självstyrelselagen.

10. Beredningsarbete

I sitt regeringsprogram av den 22 november 2011 meddelande den dåvarande landskapsregeringen att den skulle låta utreda och analysera om kollektivtrafiken såsom den är uppbyggd med sitt system av linjetrafiktillstånd motsvarar de krav som samhället och den enskilde ställer. I budgetmotiveringarna för år 2014 angav landskapsregeringen att den avsåg att ta ett nytt samlat grepp om kollektivtrafiken.

Således tillsattes under våren 2014 två arbetsgrupper, en sakkunnig tjänstemanna- och branschföreträdande styrgrupp och en politisk referensgrupp, som i växelverkan och tillsammans med tjänstemän på landskapsregeringens infrastrukturavdelning utarbetade olika underliggande material inom ramen för en kollektivtrafikutredning.

Medlemmarna i referensgruppen representerade de politiska partier som då var företrädda i landskapsregeringen. Den 12 december 2014 avslutade styrgruppen sitt uppdrag och den 15 januari 2015 avslutade referensgruppen sitt uppdrag. Kollektivtrafikutredningen utmynnade i en slutrapport som sedan legat till grund för det fortsatta arbetet som utförts som tjänstemannauppdrag vid Ålands landskapsregerings lagberedning i samarbete med tjänstemän på infrastrukturavdelningen.

Efter sedvanlig beredning har förslaget sänts på remiss till berörda parter vilka därigenom givits möjlighet att yttra sig över lagförslaget. Förslaget har varit på remiss till

- samtliga kommuner i landskapet,

- Ålands kommunförbund k.f.,

- Infrastrukturavdelningen,

- Social- och miljöavdelningen,

- Näringsavdelningen,

- Utbildningsavdelningen,

- Finansavdelningen,

- Regeringskansliet,

- Ålands Näringsliv r.f.,

- Viking Line Buss Ab,

- Williams Buss Ab,

- Röde Orm Ab,

- Visit Åland,

- Södra Ålands högstadiedistrikt k.f.,

- Norra Ålands högstadiedistrikt k.f.,

- Ålands gymnasium,

- Högskolan på Åland,

- Ålands Omsorgsförbund k.f.,

- Norra Ålands Pensionärer r.f.,

- Mariehamns Pensionärsförening r.f.,

- Oasen boende- och vårdcenter k.f.,

- Ålands hälso- och sjukvård,

- Ålands handikappförbund r.f.,

- Ålands statistik- och utredningsbyrå,

- Åda Ab,

- Ålands miljö- och hälsoskyddsmyndighet,

- Ålands polismyndighet samt

- Statens ämbetsverk på Åland.

Ett flertal remissinstanser har avgivit utlåtande. Några remissinstanser har framfört synpunkter på delar av förslaget. Landskapsregeringen har så långt det varit ändamålsenligt beaktat dessa synpunkter i samband med att lagförslaget utarbetats.

Detaljmotivering

1. Landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster

1 kap. Inledande bestämmelser

1 § *Lagens syfte och innehåll.* I 1 mom. anges klart och entydigt den övergripande avsikten med den föreslagna lagen som är att främja utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland så att allmänheten har tillgång till sådana nödvändiga kollektivtrafiktjänster som svarar mot det dagliga behovet av att förflytta sig. De övriga bestämmelserna i lagen ska ses som kodifiering av denna avsikt och som det verktyg varigenom det blir möjligt att framledes utveckla, följa upp och vid behov modifiera olika lösningsmodeller för kollektivtrafiken allteftersom det åländska samhället undergår förändringar över tid.

Genom den föreslagna bestämmelsen i 2 mom. presenteras på ett för lagtillämparen överskådligt sätt innehållet i lagen, där de i 3, 4 och 6 punkterna angivna EU-förordningarna sammantagna utgör det centrala regelkomplex som lagen, vid sidan av de i allmänna motiveringen angivna målsättningarna, baserar sig på. Dessa EU-förordningar gäller direkt i medlemsstaterna men de är utformade på ett sådant sätt att det i nationell lagstiftning tarvas specificerande lagstiftningsåtgärder för att de fullt ska kunna verkställas på regional nivå och få det genomslag i ute samhället när det gäller skapandet av en säker och funktionell infrastruktur. Grundbultarna i lagen utgörs av bestämmelser om vem som ska bära ansvaret för kollektivtrafiken, vilka uppgifter och befogenheter som tillkommer behörig myndighet, busspassagerares rättigheter, det offentliga stödet för kollektivtrafiken, den för den digitala samhällsutvecklingen så väsentliga regleringen av så kallade interoperabla tjänster samt ändringssökande.

2 § *Definitioner* Syftet med bestämmelserna i denna paragraf är att skapa en enhetlig lagterminologi och att ge de i lagen regelbundet återkommande termerna en innebörd varigenom tillämpningsområdet för lagens övriga bestämmelser tydligt avgränsas.

Även om EU-förordningar gäller direkt i medlemsstaterna finns det, beroende på utformningen av bestämmelserna i en förordning, ofta en möjlighet för medlemsstaterna att begagna sig av en viss lagstiftningsmässig rörelsefrihet inom de ramar som förordningen ger utrymme för. I det här sammanhanget kan anföras att i den mån det i nationell lagstiftning finns ett behov att där återge vad som föreskrivs i specifika artiklar i en EU-förordning, för att det nationella regelverket därigenom ska bli mer enhetligt och överskådligt, bör vissa ordpassager i enskilda lagparagrafer vara formulerade antingen som en direkt hänvisning till berörd artikel i förordningen ifråga eller på ett sätt som leder till att formuleringen inte till sitt innehåll direkt strider mot regleringen i nämnda artikel. Vad som är mest ändamålsenligt är avhängigt av omständigheterna i det enskilda fallet.

Definitionerna i 1 punkten samt 7 – 12 punkterna äger alla sin motsvarighet till definitioner i EU: s kollektivtrafikförordning. Deras plats i denna lag berättigas av de enhetlighets och överskådlighetsskäl som nämns ovan. De är utformade i enlighet med den först nämnda principen det vill säga som rena hänvisningar. Landskapsregeringens utgångspunkt är att inte använda hänvisningar mer än vad som är nödvändigt utan att formulera olika villkor i fulltextform där det är möjligt. I vissa fall är dock en EU-förordning i olika delar avfattad på ett sådant sätt att det inte finns utrymme för att på nationell nivå gå in för fulltextalternativ. En fulltext skulle under sådana omständigheter som tidigare konstaterats kunna leda till att den betydelsebärande effekten av densamma skulle skilja sig åt allt för mycket ifrån det som avsetts i EU-förordningen ifråga. När det gäller fallet med nämnda definitioner är det påkallat att inte frångå hänvisningstekniken.

I artikel 2 i EU:s kollektivtrafikförordning finns olika centrala i förordningen angivna begrepp definierade. I nämnda artikels

1) punkt a avses med kollektivtrafik ”persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering”,

2) punkt d avses med kollektivtrafikföretag ”ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster”,

3) punkt e avses med allmän trafikplikt ”krav som en behörig myndighet fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse av att bedriva utan att få ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor”,

4) punkt f avses med ensamrätt ”ett kollektivtrafikföretags rätt att bedriva viss kollektivtrafik på en sträcka, inom ett nät eller inom ett visst område utan att andra sådana företag har en sådan rätt”,

5) punkt g avses med ersättning för allmän trafik ”varje förmån, särskilt ekonomisk, som behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period”,

6) punkt h avses med direkttilldelning ”tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande”,

7) punkt i avses med avtal om allmän trafik ”ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt.” [[4]](#footnote-4)

Nödvändigheten att i lagtexten använda sig av begrepp fastslagna genom definitionerna i 2 – 6 punkterna följer av redogörelsen i den allmänna motiveringen rörande infrastrukturen på kollektivtrafikområdet och hur den ska byggas upp för att kollektivtrafiken ska kunna planeras, följas upp och utvecklas på bästa sätt. Dessa definitioner förklarar vad som avses med begreppen kollektivtrafik och matartrafik vilket sedan återkommer i den föreslagna lagtexten nedan. Definitionen i 13 punkten fastställer vad som avses med transporttjänster. Vad gäller yrkesmässigheten ska som yrkesmässig transport, oavsett det handlar om rena persontransporter eller kombinationer av gods- och persontransporter, endast avse sådan verksamhet där den som tillhandahåller transporttjänsterna ifråga har för avsikt att skaffa en förvärvsinkomst, utöva näring eller i övrigt skaffa sig en försörjning. Om tjänsteleverantören för verksamheten begär att få ersättning som endast täcker de kostnader transporterna föranleder och avsikten inte är att skaffa en inkomst från verksamheten, är det inte fråga om sådan yrkesmässighet som avses i definitionen. Med verksamhet i förvärvssyfte avses all transportverksamhet i förvärvssyfte eller i syfte att utöva näring oberoende av hur tjänsten tillhandahålls. Definitionen omfattar bedrivande av transportverksamhet både som huvudsyssla och som bisyssla. Om ingen ersättning begärs för verksamheten tillämpas på denna inte den föreslagna lagens bestämmelser. Med yrkesmässiga transporter avses transport av gods eller personer som bedrivs av både fysiska och juridiska personer. Som yrkesmässig verksamhet betraktas inte transport av eget gods.[[5]](#footnote-5)

Definitionerna i 14 - 17 punkterna berättigas av behovet att i bestämmelserna i det föreslagna 6 kap. nedan rörande interoperabiliteten mellan olika digitala informationssystem, använda sig av sådana begrepp som definitionerna ifråga avser. Med förmedlingstjänster avses förmedling av yrkesmässiga gods- och persontransporter inom kollektivtrafiken, mot ersättning. Definitionen omfattar således inte sådan förmedling som gäller enbart en tjänsteleverantörs egna transporter. Däremot inkluderar definitionen sådan förmedling som gäller både tjänsteleverantörens egna och, i det fall den situationen uppstår i framtiden, andra aktörers transporter eller enbart andra aktörers transporter. Det är viktigt att betona att med förmedlingstjänster avses endast sådana förmedlingstjänster för vilka den som tillhandahåller tjänsterna ifråga tar ut ersättning. Definitionen utesluter således till exempel sådan förmedling av transporter där tjänsteleverantören erbjuder reklamutrymme i samband med tjänsten men inte får ersättning för att förmedla transporten. Det saknar betydelse hur den som tillhandahåller förmedlingstjänsterna får ersättning för att förmedla transporten. Ersättning kan således betalas till exempel av den som beställer transporten i samband med beställningen eller av den som ansvarar för själva transportverksamheten genom ett separat avtal. Om den som tillhandahåller transporttjänster erlägger betalningen till exempel genom att köpa reklamutrymme på en förmedlingstjänsts webbplats, handlar det om förmedling av transporter mot ersättning.

Med trafiktjänster avses alla offentliga eller privata tjänster eller kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk. Tjänsterna kan produceras enligt tidtabell eller på beställning eller för personens eget behov av att ta sig från en plats till en annan. Definitionen av trafiktjänster omfattar själva transporttjänsterna men också sådana tjänster som direkt möjliggör för en person att ta sig från en plats till en annan på egen hand utan att tjänsten inkluderar både förare och fordon. Som exempel på de senare tjänsterna kan nämnas uthyrning av cykel eller annat fordon eller framtida bilpooler.[[6]](#footnote-6)

Med mobilitetstjänster avses trafiktjänster och stödtjänster i omedelbar anslutning till dem, såsom transportförmedlings-, informations- och parkeringstjänster. Mobilitetstjänster är således den bredaste definitionen och inkluderar såväl transport-, och förmedlingstjänsterna som trafiktjänsterna. Bland stödtjänsterna för trafik- och förmedlingstjänster är det kändaste exemplet sannolikt parkeringstjänster, som inte möjliggör förflyttning från en plats till en annan men som i framtiden kan få en allt större betydelse till exempel inom anslutningstrafik. Betydelsen av tjänster för att producera, samla in och dela information om trafik torde i framtiden kunna bli stor. Dessa tjänster omfattar bland annat informationstjänster om väder, väglag, trafik och störningssituationer.

Med kombinationstjänster avses skapandet av resekedjor och andra servicehelheter genom sammanförande av olika serviceleverantörers mobilitetstjänster. Dessa kallas också MaaS-tjänster *(Mobility as a Service)*. I riket finns det redan tjänster som gör det möjligt att till exempel beställa en kombination av flyg- och tågbiljetter eller flygbiljett och hyrbil via en och samma tjänst. Målsättningen med de nya bestämmelserna i denna lag är att i samband med bedrivande av kollektivtrafik göra det möjligt att genom olika tekniska innovationer att skapa förutsättningar för liknande arrangemang som syftar till att främja kombinationsresor dels mellan Åland och omkringliggande regioner, dels inom Åland och där kollektivtrafiken ingår som en väsentlig och med tanke på hållbarhetsperspektivet funktionell del i den transportverksamheten.

I 2 mom. föreskrivs att det i denna lag avses med tjänster enligt 1 mom. endast tjänster inom kollektivtrafiken, om inte något annat föreskrivs särskilt. Även om det är möjligt att tillämpa definitionerna också transportslagsneutralt, har de i den föreslagna lagen begränsats enbart till aktörer inom kollektivtrafiken. Begränsningen har gjorts för att tyngdpunkten i förslaget ligger på utvecklingen av kollektivtrafiken något som bestämmelserna om uppgifternas och informationssystemens interoperabilitet i 6 kap. även anpassats till.

3 § *EU:s kollektivtrafikförordning* Bestämmelsen i paragrafen är av informativ karaktär och syftar till att understryka vikten av den EU-förordning som ligger till grund för bestämmelserna i den föreslagna landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster. I konsekvens härmed anges i 1 mom. att det i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med EU:s bestämmelser om statligt stöd. I 2 mom. anges vidare att det i EU:s kollektivtrafikförordning föreskrivs om avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser i anslutning därtill. I förordningen föreskrivs även om avtalens obligatoriska innehåll och innehållet i de allmänna bestämmelserna, tilldelning av avtal om allmän trafik, om priser och ersättningar för allmän trafik samt offentliggöranden och övergångsperioder.

4 § *Behöriga myndigheter och den allmänna trafikplikten* Paragrafen föreslås införd i lagen med anledning av bestämmelsen i artikel 2 punkt b i EU:s kollektivtrafikförordning. Denna bestämmelse förpliktar EU:s medlemsstater att vidta erforderliga lagstiftningsåtgärder för att regelverket, på såväl unions- som nationell nivå, ska kunna verkställas, i enlighet med förutsättningarna och kraven i förordningen. I konsekvens härmed och med vad som följer av behörighetsfördelningen i självstyrelselagen föreskrivs i 1 mom. att landskapsregeringen ska vara en sådan i EU:s kollektivtrafikförordning avsedd behörig myndighet, med de funktioner som följer av tillämpningen av de föreslagna bestämmelserna i denna lag och därmed sammanhängande annan lagstiftning.

I artikel 2 punkt b i EU:s kollektivtrafikförordning stipuleras att med behörig myndighet avses ”en eller flera medlemsstaters offentliga organ, eller grupp av offentliga organ, med befogenhet att ingripa på kollektivtrafikmarknaden inom ett givet geografiskt område, eller ett organ som tillerkänts sådan behörighet.” Då den allmänna trafikplikten utgör ett av det viktigaste kraven i EU:s kollektivtrafikförordning och därmed den mest grundläggande förutsättningen för lagenligt bedrivande av kollektivtrafik med offentligt stöd, är det vikigt att det tydligt framgår vem som har det ytttersta ansvaret för att den införs på olika linjer och på vilket sätt det görs. Således förslås i 1 mom. även att landskapsregeringen fattar beslut om fastställande av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken som ska organiseras i enlighet med denna lag och för vilken vilken ersättning för allmän trafik ska utbetalas.

Bestämmelserna i 2 mom. har intagits i förslaget i informationssyfte för att på ett överskådligt sätt ange vilka övriga myndigheter som är behöriga då det är fråga om verkställighet av bestämmelser som berör sådant som regleras i denna lag men som ändå hänför sig till sådana rättsområden som det ankommer på riket att lagstifta om.

2 kap. Planering och utformning av system för kollektivtrafik

5 § *Omfattning och servicenivå* Utgående ifrån bestämmelsen i artikel 2 punkt e om den allmänna trafikplikten i EU:s kollektivtrafikförordning åläggs landskapsregeringen i egenskap av behörig myndighet i 1 mom. att fastställa omfattningen av och den servicenivå som ska gälla för den kollektivtrafik som bedrivs med ekonomiskt stöd från landskapet.

För att trafikpliktens omfattning ska anses tydligt fastslagen i enlighet med vad som förutsätts i EU:s kollektivtrafikförordning måste den av landskapsregeringen fastställda servicenivån dokumenteras. Dokumentationen ska därför enligt 2 mom. upprättas i form av ett trafikförsörjningsprogram.

Det är viktigt att understryka att utformningen av trafikförsörjningsprogrammet uppfyller bestämda krav för att bestämmelser som ska säkerställa att trafikplikten iakttas i enlighet med fattade beslut ska kunna verkställas. Följaktligen föreslås i 3 mom. att trafikförsörjningsprogrammet ska uppfylla vissa bestämda krav som av ändmålsenlighetsskäl sedan närmare fastställs i 6 §.

6 § *Trafikförsörjningsprogram* Genom paragrafen stipuleras de krav som trafikförsörjningsprogrammet måste uppfylla för att det ska kunna tjäna som det effektiva styrinstrument för hur kollektivtrafiken ska bedrivas på Åland i enlighet med dels de mål och riktlinjer för en hållbar infrastruktur som utgör incitamentet för den föreslagna lagen, dels de obligatoriska bestämmelserna på unionsnivå för hur kollektivtrafik ska bedrivas inom EU.

I 1 mom. föreslås därför att trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla en redovisning av

1) behovet av kollektivtrafik på Åland samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2) alla former av kollektivtrafik, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som landskapsregeringen avser att ombesörja och i övrigt möjliggöra på grundval av allmän trafikplikt,

3) åtgärder för att skydda miljön,

4) tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt

5) de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Genom bestämmelsen i 2 mom. klargörs när den i EU:s kollektivtrafik stipulerade allmänna trafikplikten ska anses vara fastställd. Bestämmelsen ger en tydlig koppling mellan trafikförsörjningsprogrammet och den allmänna trafikplikten och understryker programmets avgörande betydelse för hur kollektivtrafiken ska organiseras på Åland så att det blir förenligt med de krav som följer av EU-rätten.

Eftersom samhällsutvecklingen fortskrider kommer det att finnas ett behov att kontinuerligt uppdatera trafikförsörjningsprogrammet för att det ska kunna fylla sitt syfte. Landskapsregeringen ska mot den bakgrunden vara skyldig att följa upp, utvärdera och om nödvändigt revidera sitt trafikförsörjningsprogram. Därför föreslås i 3 mom. att trafikförsörjningsprogrammet ska uppdateras minst vart fjärde år räknat från den tidpunkt det senast fastställdes. Efter att trafikförsörjningsprogrammet uppdaterats med förändringar, om sådana bedöms erforderliga, ska det fastställas med beaktande av nämnda förändringar. Det kan med tiden även uppstå behov av att utarbeta och fastställa ett helt nytt trafikförsörjningsprogram. Därför föreslås i 3 mom. vidare att landskapsregeringen även kan, istället för att genom belsut fastställa en uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet, fatta ett beslut om fastställande av ett nytt trafikförsörjningsprogram om behov därav föreligger och åtgärden ifråga bedöms vara mest ändmålsenlig.

Eftersom kommunerna i allra högsta grad berörs av de nya bestämmelserna är det fullt rimligt att de ska kunna vara med och påverka hur den framtida trafikförsörjningen inom kollektivtrafik ska vara strukturerad. Även övriga aktörer som är verksamma inom trafiksektorn och parter som direkt berörs av denna verksamhet har ett legitimt intresse av att vara med och påverka utformningen av trafikförsörjningsprogrammet. Av den anledningen föreslås i 4 mom. att kommunerna, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer ska höras innan trafikförsörjningsprogrammet fastställs.[[7]](#footnote-7)

7 § *Planering och utformning av kollektivtrafiken* Det är inte tillräckligt med att enbart fastställa att landskapsregeringens allmänna skyldighet att fastställa nivån på servicen i kollektivtrafiken i form av ett trafikförsörjningsprogram med bestämt innehåll. Det krävs även förpliktande bestämmelser som anger vem som ska bära det fortsatta ansvaret för den planering av kollektivtrafiken som utgör nästa fas i uppbyggnadsarbetet, som inleds efter det att beslutsfattarna på politisk nivå slutligt tagit ställning till hur kollektivtrafiken är tänkt att fungera under tiden fram tills en första uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras. Med bakgrund av detta föreslås i 1 mom. att landskapsregeringen ansvarar för utformningen av tjänsterna när det gäller kollektivtrafik som bedrivs enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Ansvaret för planeringen av rutter och tidtabeller kan enligt momentet delas av trafikidkarna och landskapsregeringen.

Det är viktigt att kollektivtrafiken gynnar så många grupper i samhället som möjligt. I planeringsskedet är det viktigt att bedriva arbetet med sådan framförhållning att framtida involverade aktörer inom kollektivtrafikverksamheten och olika kategorier av resenärer kan anse sig delaktiga i kollektivtrafiken, i det att de bedömer att deras intressen beaktats i rimlig utsträckning. Därför föreslås i 2 mom. att i samband med planeringen av kollektivtrafiken ska de som planerar kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde eftersträva en samordning av kollektivtrafiken inom hela Åland som ur kundperspektiv är så förmånlig, tät och säker som möjligt med uppfyllande av erforderliga krav på tillgänglighet för alla resenärer och som samtidigt tar hänsyn till kollektivtrafikföretagens rätt att i enlighet med vad som följer av EU:s kollektivtrafikförordning göra en rimlig vinst.

De trafikidkare som bedömer att det krävs kompletteringar och att de på marknadsvillkor kan bedriva kollektivtrafik utöver den i landskapsregeringens regi inrättade kollektivtrafiken ska ges utrymme att göra detta. Dock är det rimligt att ansvaret för planeringen av de rutter som i ett sådant fall kan bli aktuella ska åvila trafikidkarna ifråga. Därför föreslås i 3 mom. att trafik-idkarna ansvarar för planeringen av och utformningen av kollektivtrafiken på marknadsvillkor.

Även en kommun som bedömer att kollektivtrafiken inom kommunen behöver kompletteras och att det kan genomföras utan ekonomiskt stöd från landskapet ska ha möjlighet, i linje med principerna för den kommunala självstyrelsen, att fatta beslut om att det i kommunen ska bedrivas kollektivtrafik på marknadsvillkor. Således föreslår landskapsregeringen i 4 mom. att kommunerna ansvarar för den kommuninterna trafiken och får, för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område, upphandla kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning med iakttagande av den i 8 § angivna upphandlingslagstiftningen och därefter ingå avtal om allmän trafik med kollektivtrafikföretag, förutsatt att ersättningen för den avsedda allmänna trafiken utbetalas av kommunen. Med tanke på att kommunen enligt förslaget dock inte ska vara behörig myndighet som fattar beslut om allmän trafikplikt, eftersom det i administrativt hänseende är mest ändamålsenligt att det på Åland finns bara en enda kollektivtrafikmyndighet med denna beslutsrätt, är det viktigt att relatera omfattningen av kommunens självbestämmanderätt till den obligatoriska allmänna trafikplikten. Av den anledningen föreslås i momentet vidare att om en kommun avser att bedriva kollektivtrafik utan ersättning för allmän trafik från landskapet har kommunen rätt att fatta beslut om och vidare ombesörja detta i enlighet med vad som följer av bestämmelserna i 3 § i kommunallagen (1997:73) för landskapet Åland och EU:s kollektivtrafikförordning. Ett sådant av kommunen fattat beslut ska dock föregås av ett på kommunens anhållan av landskapsregeringen fattat beslut om införande av trafikplikt på den eller de kollektivtrafiklinjer som kommunen avser att upprätthålla med egna ekonomiska medel. Om det inte föreligger synnerliga omständigheter som talar för att kommunens avsedda åtgärder leder till att möjligheten att bedriva kollektivtrafiken på Åland, utgående från trafikförsörjningsprogrammet, avsevärt försämras eller helt åsidosätts, är landskapsregeringen skyldig att fatta beslut om införande av nämnda trafikplikt. Om landskapsregeringen anser att det föreligger sådana synnerliga omständigheter ska de kunna styrkas av landskapsregeringen på ett tillförlitligt sätt. I detta sammanhang ska självfallet tillståndsreglerna i landskapslagen om yrkesmässig lastbils- och busstrafik tillämpas. Därför föreslår landskapsregeringen även, i klargörande syfte, att den som inom ramen för ett sådant arrangemang som avses i momentet utför yrkesmässiga persontransporter måste uppfylla de krav som ställs för beviljande av trafiktillstånd i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik.

Kommunen ska även inom ramen för vad som fastställts i trafikförsörjningsprogrammet ha rätt att ta ytterligare initiativ till förbättringar om det å kommunens sida anses nödvändigt. I 5 mom. finns därför även en informationsbestämmelse där det anges att det i 9 § 7 och 8 mom. föreskrivs närmare om möjligheten för enskild kommun, i de fall ersättning för allmän trafik för bedrivande av kollektivtrafik i kommunen ska utbetalas från landskapet, att ta initiativ till att det skapas förutsättningar för att inrätta ett specifikt system för kollektivtrafik i kommunen. Systemet får svara mot kommunens önskemål. Dock är kravet här att denna trafik bedrivs i enlighet med de riktlinjer som fastställts i trafikförsörjningsprogrammet, annars handlar man i strid med den ålagda trafikplikten vilken i förtydligande syfte omnämns i momentet.

3 kap. Grundbestämmelser rörande avtal om allmän trafik

8 § *Upphandlingslagstiftning* Bestämmelserna i paragrafen är av informativ karaktär och anger i förtydligande syfte vilken upphandlingslagstiftning som ska tillämpas även när fråga är om att upphandla kollektivtrafiktjänster. En reservation görs i paragrafen för de särskilda bestämmelserna i 4 kap.

Följaktligen anges i paragrafen att utöver vad som följer av 4 kap. i landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster finns bestämmelser i landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling *(blankettlagen om upphandling)* som är tillämpliga på upphandling av tjänster inom kollektivtrafiken. Enligt blankettlagen om upphandling tillämpas på Åland med i den lagen angivna avvikelser och förutsättningar och med beaktande av tillämpningsområdet för de genom blankettlagen om upphandling materiella bestämmlesernas tillämpningsområde

1) lagen om offentlig upphandling och koncession (FFS 1397/2016, *upphandlingslagen*),

2) lagen om upphandling och koncession inom sektorerna vatten, energi, transporter och posttjänster (FFS 1398/2016), samt

3) lagen om beaktande av energi- och miljökonsekvenser vid offentlig upphandling av fordon (FFS 1509/2011).

9 § *Allmänna utgångspunkter* I paragrafen anges på vilka grundläggande premisser upphandlingar av kollektivtrafiktjänster ska genomföras. Bestämmelserna utgör ett komplement till föregående paragraf.

I 1 mom. understryks vikten av att alla avtal om allmän trafik ska vara kopplade till en fastställd allmän trafikplikt. På det sättet säkerställs att kollektivtrafik som bedrivs med offentligt stöd organiseras i förenlighet med EU:s kollektivtrafikförordning.

I 2 mom. anges att upphandling av tjänsterna inom kollektivtrafiken upphandlas av landskapsregeringen till den del det handlar om sådana tjänster som inte en enskild kommun avser att upprätthålla med egna ekonomiska medel internt inom kommunen. För den typen av tjänster gäller vad beträffar upphandling vad som följer av bestämmelserna i 7 § 4 mom. Tjänsterna inom kollektivtrafiken ska upphandlas i sådan utsträckning som bestämts trafikförsörjningsprogrammet. I momentet anges med andra ord uttryckligen vilken avtalspart som ska vara den upphandlande när det gäller att etablera en struktur för kollektivtrafiken på Åland som ska fungera enligt vad som följer av bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning. En tydlig koppling görs till trafikförsörjningsprogrammet för att understryka dess betydelse för organisationsprocessen.

Det är viktigt att ange med vilken typ av fordon kollektivtrafiken ska bedrivas främst av hänsyn till passagerarnas säkerhet. I 3 mom. anges därför att kollektivtrafiken ska skötas med antingen buss eller taxi enligt landskapsregeringens direktiv i det avtal om allmän trafik som efter avslutad upphandling träffats mellan landskapsregeringen i egenskap av upphandlande myndighet och det kollektivtrafikföretag, vilket genom avtalet ifråga fått i uppdrag att ansvara för den i avtalet avsedda kollektivtrafiken.

I förtydligande syfte preciseras närmare i 4 mom. vad som avses med buss respektive taxi. Genom momentet kopplas bestämmelserna i landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster till den åländska fordonslagstiftningen och lagstiftningen som reglerar beställningstrafik avseende persontransporter med taxi. Detta för att undanröja risken för att det ska uppstå en situation med om inte felaktig så ur trafiksäkerhetssynpunkt oönskad tillämpning av denna lag som skulle stå i strid med syftet med annan lagstiftning.

Bestämmelsen i 5 mom. säkerställer att tågordningen i samband med upphandlings- och den obligatoriska tillståndsprocessen blir korrekt. En avsaknad av detta moment och de bestämmelser i landskapslagen om yrkesmässig trafik, till vilka det hänvisas till i momentet, skulle kunna leda till att en egendomlig situation skulle uppstå. En presumtiv trafikidkare skulle då först vara tvungen att ansöka om trafiktillstånd, för att överhuvudtaget få delta som avtalspart i upphandlingsprocessen. Detta utan att överhuvudtaget veta om dennes anbud kommer att antas och avtal med landskapsregeringen eller kommunen om bedrivande av kollektivtrafik därmed kommer att kunna ingås. För att motverka en sådan situation föreslås därför att det kollektivtrafikföretag som deltar i upphandling och uppfyller de i denna lag ställda kraven på landskapsregeringens eller kommunens avtalsslutande motpart ska, i enlighet med vad som särskilt följer av bestämmelserna i 2 § 1 mom. och 6 § 5 mom. samt i tillämpliga delar övriga bestämmelser i landskapslagen om yrkesmässig trafik och efter att avtalsförhandlingen slutförts, ansöka om beviljande av sådant tillstånd som berättigar till att bedriva kollektivtrafik, för att avtalet som upphandlingen avser ska kunna träda ikraft. Det kollektivtrafikföretag som beviljats nämnda tillstånd ska anses uppfylla det grundvillkor som gäller för de aktörer som enligt lag har rätt att bedriva kollektivtrafik. Övriga villkor, såsom linjetrafikens omfattning, bestäms i avtalet och kollektivtrafikföretaget ansvarar för kollektivtrafiken på viss angiven linje med stöd av avtalet. Den avslutande meningen i momentet möjliggör ett smidigt förvaltningsförfarande och syftar till att minska onödig byråkrati.

EU:s kollektivtrafikförordning anger direkttilldelning som ett alternativ till upphandling, förutsatt att vissa krav är uppfyllda. För att tågordningen även i samband med direkttilldelning, av samma skäl som anförts i föregående stycke, ska vara ändamålsenlig föreslås i 6 mom. att vad som i 5 mom. förskrivs särskilt om kollektivtrafikföretags ansökan om beviljande av tillstånd i samband med upphandling, även gäller i de fall fråga är om direkttilldelning.

Genom bestämmelserna i 7 och 8 mom. ges en kommun möjlighet, inom ramen för vad som fastställts i trafikförsörjningsprogrammet, att med landskapsstöd ta initiativ till att ytterligare förändra och förbättra organiserandet av kollektivtrafiken inom kommunen. I 7 mom. föreslås således att om en kommun avser att bedriva kollektivtrafik under förutsättning att ersättning för allmän trafik ska utbetalas från landskapet krävs att kommunen initierar matartrafik genom att göra en anhållan till landskapsregeringen att införa trafikplikt på en viss linje och upphandla eller direkttilldela trafiken avseende linjen ifråga för en viss tidsperiod, i enlighet med vad som i denna lag gäller för upphandling och direkttilldelning. I 8 mom. ges genom förordningsbemyndigande en fullmakt till landskapsregeringen att vid behov i landskapsförordning utfärda närmare bestämmelser om vad som ska ingå i anhållan för ett visst slag av matartrafik som bedrivs med stöd av ersättning för allmän trafik från landskapet, tidsperiodens längd för det ifrågavarande slaget av matartrafik, vilka särskilda krav som ska ställas på trafikidkaren för att trafikplikten ska anses fullgjord samt om stödnivåer för respektive slag av matartrafik. Denna typ av detaljbestämmelser är av sådan art att de inte ska anges på lagnivå. Det är fråga om preciserande tydlig och exakt avgränsad reglering som ska kunna ändras snabbt och smidigt om skäl talar för det.

4 kap. Upphandling och direkttilldelning enligt EU:s kollektivtrafikförordning

10 § *Upphandlingsförfaranden och avtalsförutsättningar* Inledningsvis kan konstateras att bestämmelserna i detta kapitel behövs därför att de bestämmelser i EU:s kollektivtrafikförordning gällande upphandlingsförfaranden är mycket generella. De inrymmer i första hand bara rättsliga principer, som trots att de är viktiga inte ger tillräcklig vägledning för den som framledes ska ansvara för att upphandlingar genomförs korrekt.

I denna paragraf bestäms om upphandlingsförfaranden i samband med att EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas. Genom bestämmelserna i denna paragraf och i 11 – 17 §§ preciseras innebörden av artiklarna 5.3 och 7 i EU:s kollektivtrafikförordning.[[8]](#footnote-8) I paragrafen föreslås inte några bestämmelser om avtal som ingås utan anbudsförfarande, det vill säga avtal om direkttilldelning, utan i fråga om sådana ska enligt 1 mom. EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas. I 16 § finns en bestämmelse som gäller användning av så kallade optioner samt bestämmelser som gäller tilläggsbeställning och förlängning av ett avtals giltighetstid.[[9]](#footnote-9)

Av 1 mom. framgår att koncessionsavtal utgör det centrala tillämpningsområdet för bestämmelserna i kapitlet. Även om koncession som avtalsform inom kollektivtrafiken på Åland med stor sannolikhet inte kommer att aktualiseras i den närmaste framtiden, innebär de föreslagna bestämmelserna ändock en möjlighet att använda sig av ändamålsenligt avfattade regler i det fall samhället utvecklas i en riktning som talar för en kraftigt utökad användning av koncessionsavtal inom kollektivtrafiken. Med koncession avses rättigheten och skyldigheten att sköta kollektivtrafiken inom en separat angiven del av det kollektiva trafiknätet så att trafikidkaren får intäkterna av biljetterna och ansvarar för kostnaderna för trafiken och på motsvarande sätt kan bidra till ökad omsättning genom sitt eget planerings- och marknadsföringsarbete. Trafikidkaren kommer därmed att ta på sig de ekonomiska riskerna med tillhandahållandet av servicen. Enligt EG-domstolens tolkning är det kännetecknande för en koncession att den som innehar rättigheten får en betydande del av inkomsterna från kunderna. Av koncessionsavtalens natur följer att avtalen vanligen är av betydande värde.

Bestämmelserna i 1 mom. ska tillämpas vid upphandling av kollektivtrafiktjänster (ifråga om koncessionsavtal i den mån det blir aktuellt) när det årliga värdet av avtalet överstiger 1 000 000 euro eller när trafikvolymen är mer än 300 000 km per år *(tröskelvärden)*. Av specialbestämmelserna i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning om små och medelstora företag följer att den behöriga myndigheten vilket för Ålands del innebär landskapsregeringen ska kunna ingå avtal utan anbudsförfarande också när det årliga värdet av avtalet understiger 2 000 000 euro eller den årliga trafikvolymen inte når upp till 600 000 km *(höjda tröskelvärden)*. Det förutsätts då att trafikidkaren använder högst 23 fordon i sin verksamhet. Av den tioåriga övergångsperioden enligt förordningen följer att tjänster som överstiger tröskelvärdena ska konkurrensutsättas etappvis under övergångsperioden.[[10]](#footnote-10) Det innebär rent principiellt att inte ens stora upphandlingar behöver konkurrensutsättas genast när förordningen har trätt i kraft. Medlemsstaterna ansvarar dock för att förordningen börjar tillämpas successivt redan under övergångsperioden.

Genom 1 och 2 mom. skapas klarhet i förhållandet mellan tillämpningsområdena för detta kapitel och den lagstiftning som i övrigt gäller för offentliga upphandlingar. Eftersom det i EU:s kollektivtrafikförordning görs en åtskillnad mellan koncessionsavtal och övriga i detta sammanhang relevanta avtal är det viktigt att även i lagtexten med erforderlig tydlighet göra en motsvarande distinktion. Härigenom blir det möjligt att minimera risken för att det uppstår en situation där landskapsregeringen använder sig av bestämmelserna i detta kapitel trots att det inte är fråga om koncessionsavtal. Det är angeläget att lagstiftningsvägen främja ett arbetssätt som innebär att den verkställande myndigheten gör ett korrekt val bland olika bestämmelser vilkas respektive utformning är beroende på vilken typ av avtal det är fråga om. Därför föreslås i 2 mom. att andra avtal än de avtal om offentlig tjänsteupphandling som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelser om upphandling i enlighet med vad som följer av blankettlagen om upphandling *på upphandlingsförfarandena*. När det sedan gäller själva avtalen tillämpas *på dessa avtal* EU:s kollektivtrafikförordning med undantag för bestämmelserna i artikel 5.2–5.6 och artikel 8.2–8.4.

I 3 mom. anges två olika typer av upphandlingsförfaranden som den upphandlande myndigheten kan använda sig av. Förfarandena står mycket nära de i upphandlingslagen angivna begreppen ’öppet förfarande’ och ’selektivt förfarande’. För att underlätta möjligheten att göra åtskillnad mellan dem föreslås dock att förfarandena i denna lag får egna benämningar. I det förslagna kapitlet används begreppen ’förfarande i ett steg’, som står nära begreppet öppet förfarande i försörjningslagen (och upphandlingslagen, och ’förfarande i två steg’, som står nära begreppet selektivt förfarande i upphandlingslagen.

I 4 mom. förslås en bestämmelse av skäl som motsvarar skälen för att lagen inta bestämmelsen i 9 § 4 mom. ovan.

I några bestämmelser i detta kapitel hänvisas *i själva paragraftexten* till vissa paragrafer i upphandlingslagen.[[11]](#footnote-11) Dessa paragrafer ska tillämpas i sådana sammanhang då även bestämmelserna i detta kapitel aktualiseras (dvs. på koncessionsavtal). I dessa paragrafer i upphandlingslagen samt i upphandlingslagen i övrigt hänvisas det i sin tur till annan rikslagstiftning som äger sin motsvarighet i landskapslagstiftningen. Därför krävs en bestämmelse av det innehåll som framgår av ordalydelsen i det föreslagna 5 mom.

11 § *Annonsering om upphandling och minimitidsfrister* I artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om myndigheternas skyldigheter vad gäller offentliggöranden i samband med upphandlingar av förevarande slag. Enligt artikeln ska de behöriga myndigheterna se till att myndighetens kontaktuppgifter, den planerade tilldelningsmetoden samt tjänster och områden som avtalet omfattar offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning ett år innan anbudsförfarandet inleds. Annonsen är dock inte någon egentlig upphandlingsannons. Den räcker inte heller till när anbudsförfarande anordnas, utan i paragrafen föreslås en bestämmelse enligt vilken myndigheten ska sända annonsen för publicering på webbplats i enlighet med vad som följer av annan landskapslagstiftning.

I 2 och 3 mom. bestäms om de tidsfrister som ska tillämpas vid upphandlingsförfaranden. Anbudstiderna motsvarar till sin längd de tider som tillämpas på öppet och selektivt förfarande enligt upphandlingslagen när upphandlingsannonserna lämnas in för att publiceras i elektroniskt format. Tiderna är minimitider. Med hänsyn till upphandlingarnas omfattning och den tid som behövs för anbuden kan det ofta vara motiverat att tillämpa längre anbudstider än minimitiderna.

Enligt det föreslagna 4 mom., kan tidsfristerna för anbud förkortas om det är möjligt att sända anbuden via ett elektroniskt system. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 56 § 3 mom. i upphandlingslagen.

I det föreslagna 5 mom. föreskrivs det om förkortande av tidsfristerna i brådskande fall. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 57 § 1 mom. i upphandlingslagen.

I det föreslagna 6 mom. föreskrivs det om förkortande av tidsfristerna när en förhandsannons om upphandlingen har publicerats. Till sitt innehåll motsvarar bestämmelsen 57 § 2 mom. i upphandlingslagen.

12 § *Anbudsförfrågan* I paragrafen bestäms om innehållet i anbudsförfrågan. Bestämmelserna i 1 mom. motsvarar i stort sett 67 § 1 mom. i upphandlingslagen.

Bestämmelserna i 2 mom. motsvarar i hög grad 68 § i upphandlingslagen. I en av punkterna nämns dock minimikvalitetskrav och i punkt 6 används termen ’trafikidkare’.

I 3 mom. bestäms om tillämpning av 71 - 74 §§ i upphandlingslagen på alla avtal som avses i detta kapitel. I de nämnda paragraferna bestäms om beskrivning av föremålet för upphandlingen, användning av märken vid beskrivningen av föremålet för upphandlingen, provningsrapporter, certifikat och annan teknisk utredning respektive påvisande av att anbudet och anbudsansökan överensstämmer med kraven. Bestämmelserna är av central betydelse för säkerställande av icke-diskriminering.

13 § *Val av anbudsgivare* Bestämmelserna om val av anbudsgivare motsvarar 79 – 81 §§ i upphandlingslagen, men de har uttryckts på ett kortare sätt och delvis genom hänvisningar till upphandlingslagen.

14 § *Förhandlingar efter inlämnande av anbud* Enligt artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafikförordning kan det efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval föras förhandlingar som ska vara öppna för alla företag, rättvisa och följa principerna om insyn och icke-diskriminering för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt. I skäl 22 i ingressen till EU:s kollektivtrafikförordning sägs att i vissa fall måste de behöriga myndigheterna inom ramen för anbudsinfordringar fastställa och beskriva sammansatta system. När dessa myndigheter tilldelar avtal i sådana fall bör de därför ha rätt att efter anbudsinlämningen förhandla om detaljerna med några eller samtliga kollektivtrafikföretag. I 1 mom. bestäms om gränserna för förhandlingsförfarandet. De föreslagna principerna motsvarar bestämmelserna i 34 § 3 mom. och 35 § 2 och 3 mom. i upphandlingslagen.

När paragrafen tillämpas gäller det att beakta att 12 § förpliktar till att utforma en så tydlig anbudsförfrågan att det utifrån den är möjligt att lämna anbud som kan mätas med samma mått och är jämförbara. Landskapsregeringen bör agera så pass omsorgsfullt att det i regel inte behövs några förhandlingar. Det kan vara likväl vara motiverat att reservera en förhandlingsmöjlighet för landskapsregeringen eftersom anbud som gäller koncessionsavtal är förenade med ett betydande avsnitt som gäller planering av trafiken. I enlighet med koncessionens natur är det motiverat att planeringsarbetet anvisas trafikidkarna. Planeringsfriheten kan dock leda till exempelvis att ett i övrigt bra anbud i fråga om vissa detaljer avviker från den önskade nivån på servicen eller att en anslutande förbindelse inte följer landskapsregeringens önskemål. Till exempel i sådana situationer kan det vara motiverat att föra förhandlingar. Avsikten är att möjligheten att förhandla ska tillgripas endast i exceptionella situationer där anbudsförfrågan inte kan fyllas direkt med de anbud som lämnats in. Förhandlingsmöjligheten finns intagen i 2 mom. för att göra det möjligt för landskapsregeringen att yrka på att anbuden preciseras, inte för att ändra de ekonomiska villkoren.

15 § *Val av anbud* De kriterier för val av anbud som föreslås i 1 mom. motsvarar de kriterier som nämns i 93 § i upphandlingslagen. Det gäller att välja det anbud som är det billigaste eller det totalekonomiskt sett fördelaktigaste. Exemplen på det totalekonomiskt sett fördelaktigaste anbudet har delvis till skillnad från upphandlingslagen valts så att de lämpar sig så bra som möjligt för upphandling av kollektivtrafiktjänster.

Landskapsregeringen ska kunna tillämpa principen om totalekonomisk fördelaktighet också så att priset inte ingår bland de avgörande kriterierna. Som kriterier används då utbudsvolym och andra lämpliga kriterier, och priset uppges i upphandlingsannonsen. Ett sådant handlingsmönster lämpar sig när landskapsregeringen förfogar över ett begränsat belopp eller när det av någon anledning är speciellt svårt att förutsäga storleksklassen för avtalspriset. Innehållet i 2 mom. motsvarar 93 § 4 mom. i upphandlingslagen. Det är önskvärt att innehållet i referensgrunderna definieras så noggrant som möjligt när paragrafen tillämpas.

16 § *Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid* I paragrafen bestäms om förlängning av avtalets giltighetstid i två olika situationer. Bestämmelserna i 1 mom. motsvarar i huvudsak 41 § 2 mom. i upphandlingslagen. Förfarandet enligt bestämmelsen benämns option. När bestämmelsen tillämpas handlar det i hög grad om att landskapsregeringen anser det vara det fördelaktigaste alternativet att fortsätta avtalet. Enligt upphandlingslagen kan en tilläggsbeställning göras inom högst tre år efter det att det ursprungliga avtalet ingicks. I paragrafen föreslås inte någon liknande begränsning av användningen, utan bestämmelsen ska få tillämpas förutsatt att den totala avtalslängden inte överskrider det som anges i EU:s kollektivtrafikförordning. Huvudregeln är alltså att maximitiden är tio år.

I 2 och 3 mom. bestäms om möjligheten att förlänga avtalet, om trafikidkaren i enlighet med de mål som de avtalsslutande parterna uppställt tillsammans har lyckats förbättra sina prestationer under tiden för det ursprungliga avtalet. Ett sådant avtalsvillkor fungerar som en drivfjäder. Landskapsregeringens målsättning kan vara bättre nivå på servicen eller fler passagerare. Bättre nivå på servicen kan hänföra sig till bland annat striktare miljö- och tillgänglighetskrav eller ökat utbud. Det primära målet för trafikidkaren kan vara att avtalet fortsätter. Trafikidkaren kan få mera intäkter när antalet passagerare ökar. Om tillämpningen av en option av detta slag lyckas kan följden bli självstyrdhet, vilket bidrar till att minska landskapsregeringens uppgifter, exempelvis behovet av att övervaka att avtalet iakttas. Också i de situationer som avses i 2 mom. ska möjligheten att förlänga avtalet uppges i den ursprungliga upphandlingsannonsen.

17 § *Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet* I den föreslagna paragrafen föreskrivs om upphandlingsbeslut och den handlingsoffentlighet som ska iakttas i samband därmed. Enligt paragrafen ska, inom landskapets behörighet, även 126 och 127 §§ i upphandlingslagen tillämpas på upphandlingsbesluten. I 126 § i upphandlingslagen bestäms om besvärs- och rättelseanvisning och i 127 § om delgivning av myndighetsbeslut. Här är det viktigt att beakta den föreslagna bestämmelsen i 10 § 5 mom. ovan. Detta eftersom det i 126 och 127 §§ i upphandlingslagen hänvisas till rikets förvaltningslag (FFS 434/2003) vilken på Åland äger sin motsvarighet förvaltningslagen (2008:9) för landskapet Åland *(förvaltningslagen)*.

I 2 mom. föreslås i analogi med 128 § i upphandlingslagen bli bestämt om tidpunkten för när ett avtal om allmän trafik ska ingås. Enligt huvudregeln ska ett avtal få ingås tidigast 14 dagar efter det att trafikidkaren har fått del av upphandlingsbeslutet.

I 3 mom. föreslås att vad som föreskrivs i 138 § i upphandlingslagen ska tillämpas på upphandlingsdokumentets offentlighet och att tillämpningen ska ske inom ramen för landskapets behörighet. Även här är det viktigt att beakta den föreslagna bestämmelsen i 10 § 5 mom. ovan. Detta eftersom det i 138 § i upphandlingslagen hänvisas till lagen om offentlighet och sekretess i myndigheternas verksamhet (FFS 621/1999) vilken på Åland äger sin motsvarighet i landskapslagen (1977:72) om allmänna handlingars offentlighet.

18 § *Särredovisningsskyldighet* I paragrafen bestäms inledningsvis i 1 mom. om angelägenheter i anslutning till genomförandet av bilagan till EU:s kollektivtrafikförordning. Bestämmelserna i 2 – 4 mom. är viktiga. Genom tillämpning av dem kan man fullgöra den skyldighet att medge insyn som förutsätts i EU:s kollektivtrafikförordning när det gäller offentligt stöd.

I nämnda bilagas punkt 5 föreskrivs följande. ”För att öka insynen och undvika korssubventioner ska ett kollektivtrafikföretag, som inte bara bedriver trafik som beviljas ersättning enligt reglerna för allmän trafikplikt utan även bedriver annan verksamhet, föra separata räkenskaper för de allmännyttiga tjänsterna på ett sätt som åtminstone uppfyller följande villkor:

* Särskilda räkenskaper ska föras för varje verksamhet, och motsvarande tillgångar och fasta kostnader ska fördelas i enlighet med gällande revisions- och skattebestämmelser.
* Samtliga rörliga kostnader, ett skäligt bidrag till de fasta kostnaderna och en rimlig vinst med anknytning till kollektivtrafikföretagets eventuella andra verksamheter får under inga omständigheter tas upp som kostnader för den allmännyttiga tjänsten i fråga.
* Kostnaderna för den allmännyttiga tjänsten ska balanseras mot verksamhetsintäkter och myndigheternas utbetalningar. Inga intäkter får föras över till något annat av kollektivtrafikföretagets verksamhetsområden.”

I 1 mom. definieras en särredovisningsskyldig trafikidkare genom en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning. I momentet fastställs också att de skyldigheter som anges i paragrafen gäller särredovisningsskyldiga trafikidkare enligt förordningen.

I 2 mom. bestäms om skyldighet att lämna upplysningar och om förvaring av dem. Uppgifterna bör förvaras i tio år för att det ska vara möjligt att fullgöra den skyldighet att lämna upplysningar som åberopas i 4 mom.

I 3 mom. bestäms om landskapsregeringens rätt att få uppgifter, oavsett vad som följer av bestämmelser om sekretess.

I 4 mom. bestäms om landskapsregeringens rätt att vidarebefordra de uppgifter som landskapsregeringen fått till Europeiska gemenskapernas kommission.

19 § *Beslut om tillämpning av EU:s kollektivtrafikförordning och beviljande av ensamrätt* Enligt bestämmelsen ska landskapsregeringen fatta ett särskilt beslut om landskapsregeringen har för avsikt att organisera kollektivtrafiken på Åland eller ett visst område inom Åland i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Beslutet kan överklagas. Beslutet ska tillämpas trots att ändring sökts, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat. I momentet återges texten i artikel 1.1 första stycket i EU:s kollektivtrafikförordning, av vilken syftet med förordningen framgår. Förvaltningslagen och god förvaltningssed förutsätter att kriterierna för beslutet har angetts tydligt. Landskapsregeringen ska motivera sitt beslut i enlighet med förvaltningslagen. Landskapsregeringen kan inte med stöd av denna bestämmelse förbjuda eventuell trafik på marknadsvillkor i samma område enbart med motiveringen att myndigheten har beslutat att tillämpa EU:s kollektivtrafikförordning. Syftet med beslutet är i stället informativt, vilket innebär att man genom beslutet informerar trafikidkarna om att ensamrätter eventuellt kommer att beviljas i området.

Enligt 2 mom. kan landskapsregeringen vid behov även besluta att bevilja ensamrätt enligt EU:s kollektivtrafikförordning efter att beslut fattats om att tillämpa EU:s kollektivtrafikförordning i enlighet med 1 mom. I momentet återges definitionen av ensamrätt i artikel 2f i EU:s kollektivtrafikförordning. Beslutet kan överklagas. Beslutet ska tillämpas trots att ändring sökts, om inte besvärsmyndigheten bestämmer något annat. Förvaltningslagen och god förvaltningssed förutsätter att kriterierna för beslutet har angetts tydligt även i det här sammanhanget. Landskapsregeringen ska motivera sitt beslut i enlighet med förvaltningslagen.

Enligt 3 mom. kan ensamrätt beviljas i anslutning till alla typer av avtal som gäller offentlig upphandling. Detta innebär att ensamrätt kan beviljas för trafik som upphandlas av landskapsregeringen, oberoende av om trafiken upphandlas i enlighet med förfarandet enligt EU:s kollektivtrafikförordning eller förfarandet enligt den allmänna upphandlingslagstiftningen.

Genom 4 mom. skapas en tydlig koppling till de nuvarande tillståndsreglerna i landskapslagen om yrkesmässig trafik för att säkerställa en trafikidkares ensamrätt till att bedriva en viss kollektivtrafik på t.ex. en viss linje. Härigenom skapas således en kongruent dvs. icke-självmotsägande lagstiftning som förhindrar en situation med två olika trafikidkare på den linje som ensamrätten omfattar.

5 kap. Offentligt stöd för trafiktjänster

20 § *Landskapsfinansieringens användningsändamål* I paragrafen definieras användningsändamålen för landskapsfinansieringen av de tjänster som avses i den föreslagna landskapslagen. Användningssätten för offentligt stöd specificeras enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Dessutom ska ersättning alltjämt kunna betalas för utvecklings-, planerings- och forskningsarbete.

21 § *Återkrav av ersättning* Genom paragrafen får landskapsregeringen en möjlighet att återkräva utbetalade ersättningar som inte använts av den ersättningsberättigade stödtagaren i enlighet med krav som utgör förutsättning för rätten att erhålla det ekonomiska stödet ifråga.

6 kap. Informationens och informationssystemens interoperabilitet

22 § *Väsentlig information om mobilitetstjänster* I det föreslagna 1 mom. fastställs ett grundkrav om att säkerställa digitala uppgifters så kallade inter-operabilitet. Skyldigheten som infinner sig under vissa i paragrafen förhandevarande omständigheter gäller de som tillhandhåller mobilitetstjänster inom och i anslutning till kollektivtrafiken. Det är viktigt att betona frivillighetsaspekten i sammanhanget. Skyldigheterna i paragrafen är inte absoluta utan av betingande karaktär. Bestämmelserna ska m.a.o. tolkas så att de ålägger olika tjänsteleverantörer skyldigheter om dessa leverantörer som ett led i sin utveckling av verksaheten har valt eller väljer att gå in för att upprätta digitala informationssystem för hantering av mobilitetstjänster. Med tanke på den nuvarande infrastrukturen i det åländska samhället kommer skyldigheten i praktiken att omfatta främst tjänsteleverantörer inom busstrafiksektorn och taxiverksamheten och de transporttjänster som dessa erbjuder. Som framgår av redogörelsen ovan innefattar definitionen av begreppet mobilitetstjänster även så kallade förmedlingstjänster. Det åländska näringslivet utvecklas under influens av den digitala utvecklingen i närregionerna. Som en konsekvens därav kan en etablering av förmedlingstjänster enligt landskapsregeringens bedömning betraktas som en ytterst sannolik företeelse i den närmaste framtiden. Landskapsregeringen anser att det är viktigt med en god framförhållning med tanke därpå och föreslår, särskilt med beaktande av beaktande av EU:s strategi för införande av intelligenta trafiksystem (Jämför detaljmotiveringen till 27 § nedan) en uppsättning regler som ska tjäna som ett effektivt ramverk för skapande, drift och underhåll, samt uppföljning, utvärdering, planering, forskning och utveckling av en modern kollektivtrafik som kännetecknas av ett utnyttjande av digitala informationssystem som ska medverka till att främja en ökad hållbar användning av kollektiva färdmedel i det åländska samhället.

Bestämmelserna i 1 mom. innebär att en digital uppgift behöver vara tillgänglig endast en gång, det vill säga om uppgiften finns att tillgå via ett gränssnitt som tillhandahålls av en förmedlingstjänst i stället för via ett gränssnitt som tillhandahålls av en aktör som erbjuder sedvanliga transporttjänster (som även de innefattas i begreppet mobilitetstjänster), exempelvis ett bussbolag, behöver aktören ifråga inte längre sörja för att öppna ett gränssnitt i sin egen tjänst. I avsaknad av förmedlingstjänster ute på marknaden åvilar skyldigheten hos bussbolaget. Väsentlig information omfattar åtminstone information om linjer, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt uppgifter om tillgänglighet. Vad som är väsentlig information kan variera från en tjänst till en annan, och avgörande för en särskild tjänst är vad som är väsentligt att känna till i fråga om just den tjänsten. Rent konkret innebär detta med hänsyn till nuvarande förhållanden att variationer kan förekomma beroende på om kollektivtrafikmässiga transporttjänster erbjuds av ett bussbolag eller ett taxibolag. Tjänsteleverantören måste i princip ha sådan information om sin tjänst, annars är det i praktiken omöjligt att tillhandahålla tjänsten, så ny information behöver inte produceras. Kravet på informationens aktualitet innebär att informationen ska göras tillgänglig omedelbart och att den ska uppdateras så ofta som den som ansvarar för tjänsten får tillgång till den. Aktualitet innebär också att informationen ska finnas tillgänglig i tillräckligt god tid innan verksamheten inleds eller väsentliga ändringar i verksamheten görs. Med maskinläsbar form avses att informationsmaterialet öppnas i ett sådant format att informationen enkelt kan behandlas med hjälp av ett dataprogram. Information i vanligt PDF-format eller på HTML-sidor är svår att läsa med hjälp av program, och för maskinläsning av information lämpar sig därför till exempel XML-format samt olika gränssnitt direkt till datakällan. Med uttrycket ”kan användas fritt” avses att informationen ska kunna återanvändas utan begränsande användarvillkor. Vid återanvändning är det i allmänhet befogat att ange informationskällan och tidpunkten för när informationen senast har uppdaterats.

Enligt 15 § 1 mom. i landskapslagen om yrkesmässig trafik ska de utövare av linjetrafik som under följande körår ämnar bedriva personlinjetrafik årligen vid de tidtabellsmöten som landskapsregeringen sammankallar och till vilka även polismyndigheten ska kallas framlägga sitt förslag till tidtabell för följande körår. Förslag till ändrade tidtabeller ska inom två veckor efter tidtabellsmötet tillställas polismyndigheten, som likaledes inom två veckor vidarebefordrar förslagen jämte sitt eget utlåtande till landskapsregeringen. I samma paragrafs 4 mom. föreskrivs att landskapsregeringen fastställer före körårets ingång de tidtabeller vilka föreslagits ändrade, varvid övriga trafikförbindelser ska beaktas och tillses, att turerna längs samma väg ej inverkar störande på varandra. Vid behov kan landskapsregeringen ändra fastställd tidtabell. I paragrafens 5 mom. anges att trafikidkare på lämpligt sätt ska bringa fastställd tidtabell och trafiktaxa till allmän kännedom. För de centrala aktörerna är skyldigheten i sig att tillhandahålla information om exempelvis rutter alltså inte helt ny. De aktörer som för närvarande kommer att beröras av de nya reglerna har också i allt högre grad öppnat egna gränssnitt.

Med nya bestämmelserna blir det möjligt att inom de öppna gränssnitten skapa ett nytt serviceutbud på marknadens villkor och även sådana nya tjänster som ännu inte är kända. Exempelvis skapas det möjlighet för nya innovativa lösningar i form företag som upprätthåller digitala förmedlingstjänster med information om bussrutter inom stamnätet och som förfogar över så kallade bilpooler, vilka kan anlitas av enskilda som kanske inte äger egen bil för utnyttjande anpassat efter olika individuella behov, beroende på vilka kombinationsresor med bil och buss är mest fördelaktiga rent ekonomiskt och logistiskt. I allmänhet kan konstateras att tjänster i anslutning till digitalisering och behandling av information och övriga tjänster som grundar sig på detta utgör en central del av affärsekosystemet på marknaden för digitala trafiktjänster, varför det är motiverat att kompetens och förutsättningar för att bedriva affärsverksamhet uppstår bland så många aktörer som möjligt. Därför främjas inte trafiksystemets funktion och utveckling av att utlämnandet av information koncentreras till en myndighet. Det är också sannolikt att tjänster på marknadens villkor kan förnyas smidigare än en myndighets tjänster.

Det föreslagna 2 mom. förpliktar den som tillhandhåller mobilitetstjänster att till landskapsregeringen meddela nödvändig information om webbadresser för gränssnitt. EU:s förordning om multimodal reseinformation (se vidare i detaljmotiveringen till 27 § nedan) förutsätter i fortsättningen utlämnande av nödvändiga metauppgifter för att hitta och använda information, men för att bibehålla en klar gräns föreslås som minimikrav att meddelandeskyldigheten ska gälla de webbadresser där gränssnittet finns. Om gränssnittet och instruktionerna för dess användning finns på olika webbadresser ska dessutom båda adresserna och även uppdateringar meddelas.

Vad gäller förmedlings- och kombinationstjänster är det viktigt att motverka att det uppstår en situation där uppgifts- och ansvarsfördelningen mellan olika aktörer kan bli oklar då tjänsterna produceras av flera tjänsteleverantörer. I fråga om en enskild del av en resekedja eller en enskild tjänst är ansvaret vanligen tydligt, men inverkan av kombinationer och förmedling och de tjänsteleverantörernas roller kan upplevas som oklara. Av den anledningen föreslås det i 3 mom. en särskild informationsskyldighet för dem som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster. Utöver det som föreskrivs om passagerarrättigheter någon annanstans i lag ska den som tillhandahåller förmedlingstjänster eller kombinationstjänster ge passagerarna information om till vem de kan vända sig under de olika skedena av resekedjan, om tjänsten inte utförs i enlighet med den bekräftelse passageraren fått.

Informationsskyldigheten vid konsumentköp inom EU har fastställts genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU om konsumenträttigheter och om ändring av rådets direktiv 93/13/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG och om upphävande av rådets direktiv 85/577/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG. *(direktivet om konsumenträttigheter)*. Direktivet om konsumenträttigheter har implementerats nationellt genom bestämmelserna i 6 kap. i konsumentskyddslagen (FFS 38/1978), vilken gäller direkt på Åland eftersom det ankommer på riket att lagstifta om konsumentskydd jämlikt 27 § 10 punkten i självstyrelselagen. Enligt 6 kap. 4 § i konsumentskyddslagen ska kapitlet dock inte tillämpas på avtal som gäller transporttjänster avseende passagerare, vilka informationsskyldigheten enligt denna paragraf gäller, med undantag för bestämmelserna om förhandsinformation vid distansförsäljning i konsumentskyddslagens 6 kap. 12 § 2 och 3 mom. och påföljdsbestämmelsen i samma lags 25 §. Konsumenten ska alltså också på ett klart sätt och omedelbart innan konsumenten gör beställningen informeras om de omständigheter som anges i 9 § 1 mom. 1, 6, 7, 17 och 18 punkterna i konsumentskyddslagen och till vilka det hänvisas i 6 kap. 12 § 2 mom. i konsumentskyddslagen.[[12]](#footnote-12)

I det föreslagna 4 mom. ges till landskapsregeringen en möjlighet att kunna tillhandahålla verktyg för att fullgöra skyldigheten enligt 1 mom. I riket omfattar Trafikverkets nuvarande kombinationstjänst också det så kallade RAE-verktyget (en rutt- och tidtabellredigerare) som kan användas särskilt av mindre aktörer för att underrätta Trafikverket om de uppgifter som förutsätts i enlighet med rikslagstiftningen och som förvandlar uppgifterna till maskinläsbar form. Trafikverket torde kunna utnyttja sina befintliga tjänster för att fullgöra skyldigheten, men det är sannolikt att tjänsterna också måste utvecklas. Det är med anledning av behovet av att utveckla den åländska kollektivtrafiken påkallat att införa en reglering varigenom landskapsregeringen ges möjlighet att införa motsvarande rutiner. Att fullgöra skyldigheten enligt 1 mom. kan vara svårt särskilt för små aktörer inom företrädesvis taxinäringen som över huvud taget inte tillämpar elektroniska system i någon större utsträckning för att genomföra sin tjänst. Dessa kan i fortsättningen handla på samma sätt som hittills. Landskapsregeringens tjänst är ett alternativt sätt att öppna gränssnitt, men dess användning begränsas dock inte enbart till små aktörer. Landskapsregeringen behöver inte ge tillgång till verktyget kostnadsfritt. Det finns skäl att anta att allt fler aktörer i takt med att digitaliseringen framskrider inser fördelarna med öppen delning av information och öppnar egna gränssnitt.

Det föreslagna 5 mom. inkluderar ett bemyndigande för landskapsregeringen att vid behov utfärda närmare bestämmelser genom landskapsförordning. Det är framför allt fråga om sådana uppgifter som omfattas av informationsskyldigheten enligt 1 mom. Genom landskapsförordning kan även bestämmelser om datagränssnittens övriga tekniska interoperabilitet utfärdas. Detta kan i fortsättningen till exempel innebära vilka format som ska användas. Bemyndigandet att utfärda landskapsförordning är nödvändigt eftersom tjänsterna utvecklas snabbt, för att inte tala om uppfattningen om vilka uppgifter som bör göras tillgängliga i fråga om olika tjänster för att säkerställa interoperabiliteten.

23 § *Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet* Den föreslagna paragrafen innehåller nya bestämmelser som tills vidare förmodligen saknar internationell motsvarighet. För att främja etablering av multimodala resekedjor, det vill säga resekedjor som kombinerar flera olika trafikslag, förutsätts att det finns en möjlighet till kommunikation mellan de digitala systemen i resekedjans olika delar. Ett slutet biljett- och betalningssystem som inte har anslutits till nätet utgör ett tekniskt hinder för att tillgodogöra sig de möjligheter som en uppbyggnad av sådana resekedjor innebär. Det är möjligt att uppnå en tillräcklig beredskap och skapa en grund för en bredare integrationsutveckling på systemnivå genom att för den som direkt erbjuder transporttjänster inom kollektivtrafiken eller upprätthåller en digital tjänst för förmedling av transporttjänsterna ifråga eller den som för dessa tjänsteleverantörers räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet som minimikrav fastställa att en biljettprodukt som berättigar till enkelresa ska kunna skaffas av en tredje part via ett maskinläsbart öppet gränssnitt. I 1 mom. 1 punkten förutsätts endast att biljettprodukter till normalpris kan skaffas via gränssnittet. Med detta avses till exempel en enkelresa till normalt pris för en vuxen passagerare, varför olika rabatterade biljetter såsom pensionärs- och elevbiljetter inte omfattas av kravet. Däremot avses med bestämmelsen inte standardpris vilket innebär att priset för enkelresor kan variera om en tjänsteleverantör tillämpar en dynamisk prissättning. Rätten att resa ska kunna visas på ett sätt som är enkelt och kostnadseffektivt med tanke på både passageraren och tjänsteleverantörerna. Kravet kan uppfyllas till exempel med hjälp av en mobilbiljett eller en elektronisk så kallad QR-kod som kan avläsas exempelvis med en applikation i mobiltelefonen.

Om det är fråga om en tjänst vars exakta pris blir klart först efter resans slut, det vill säga om resans pris varierar till exempel på basis av reseavståndet eller den tid som resan tar i anspråk, ska en enskild resa även i detta fall enligt 1 mom. 2 punkten kunna reserveras via ett gränssnitt. I praktiken kan detta aktualiseras i fråga om kollektivtrafik som bedrivs inom ramen för taxiverksamhet. De föreslagna bestämmelserna möjliggör en marknadsetablering för obrutna resekedjor.

En förmedlingstjänst behöver inte ge direkt tillträde till de transporttjänster som förmedlas, utan det räcker att den ger tillträde till sitt eget gränssnitt och gör det möjligt för en presumtiv kund att via det reservera en resa eller skaffa en biljettprodukt som berättigar till en enkelresa. I det fall det etablerats företag som upprätthåller tjänster som innebär förmedling av exempelvis ett bussbolags transporttjänster behöver bussbolaget ifråga inte längre själv sörja för att upprätthålla ett gränssnitt varigenom kunden kan reservera den resa som bussbolaget ombesörjer. Det kommer att vara tillräckligt att en kund kan reservera sin resa via ett enda öppet gränssnitt, i detta fall förmedlingsföretagets gränssnitt. [[13]](#footnote-13)

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om involverade aktörers skyldighet att samarbeta. I paragrafen är det fråga om ett minimikrav som möjliggör att en resekedja bildas. Aktörerna ska sinsemellan avtala om övriga biljettprodukter och eventuella partirabatter samt om andra frågor som gäller ett eventuellt samarbete mellan aktörerna. I praktiken förutsätter användningen av ett gränssnitt också i övrigt att aktörerna kan komma överens om vissa arrangemang, såsom hur visandet av rätten att resa ska ordnas i praktiken. I den föreslagna paragrafen förutsätts inte överföring av kundinformation och inte heller tillträde till information som omfattas av företagshemligheten. Kundinformationen innehas i regel av den tjänsteleverantör som säljer resekedjan till passageraren.

I det föreslagna 3 mom. säkerställs att informationen som berörda aktörer erbjuder kunderna på sina respektive gränssnitt är avfattade på svenska språket.

24 § *Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar* Syftet med de föreslagna bestämmelserna i denna paragraf är att påskynda utvecklingen av biljettsystem från slutna till interoperabla system. Utan interoperabla biljettsystem kan det inte uppstå effektiva marknader för mobilitetstjänster. Upphandlingen av kollektivtrafiktjänster omfattas redan nu av krav till exempel på att beakta miljö- och energieffekter som en del av upphandlingen. Förfarandet kan anses mycket lämpligt också med tanke på uppbyggnaden av en informations- och biljettsystemsinfrastruktur som finansieras med offentliga medel.

Enligt det föreslagna 1 mom. bör offentliga medel i fortsättningen inte längre styras till upphandling av sådana tjänster som inte är interoperabla eller kan anslutas till en resekedja. Ett interoperabelt och öppet underlag för ett biljett- och avgiftssystem skapar en nödvändig grund också för en fortsatt utveckling och utökning av tjänster på marknadens villkor. Vid sidan av den allmänna skyldigheten som en tjänsteleverantör som upprättat digitala informationssystem och därmed faller in under tillämpningsområdet för 22 § ska iaktta enligt 1 punkten ska enligt 2 punkten i upphandlingsdokumenten då krävas att leverantören inrättat ett biljett- och avgiftssystem som grundar sig på ett internetbaserat bakomliggande system. På det internationella planet diskuteras allmänt identifikationsbaserade system, och enligt den allmänna uppfattningen kommer dessa att tas i bruk på bred front. De möjliggör interoperabilitet. Dessutom krävs att reserätten ska kunna visas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik. Enligt 3 punkten ska landskapsregeringen vid upphandlingen ifråga även se till att den upphandlade tjänsten är sådan att kommunikationen mellan tjänsteleverantörens och en annan tjänsteleverantörs bakgrundssystem kan ske via ett gränssnitt, om rätten att resa verifieras i den andra tjänsteleverantörens bakgrundssystem.

Interoperabilitet innebär inte till alla delar enhetliga system, utan den allmänna tillgängligheten kan säkerställas till exempel med hjälp av NFC-teknologi eller QR-koder. [[14]](#footnote-14) Visningsmetoden är således inte uppbyggd för enskilda specifika biljettsystem. När lagen träder i kraft kan det fortfarande förekomma tekniska begränsningar som gör det svårt att beakta kraven fullt ut. Dessa måste tas i beaktande. Bestämmelsen gäller upphandlingar som görs efter att lagen trätt i kraft.

I 2 mom. preciseras 1 mom. 2 punkten så att landskapsregeringen inte kan begränsa de biljettsystem som godkänns till exempelvis ett eller några få system, utan i princip ska alla biljett- och betalningssystem som uppfyller kraven godkännas. Bestämmelsen har till syfte att främja en ökad användning av interoperabla system. Dessutom åläggs landskapsregeringen att genom sin egen verksamhet möjliggöra interoperabilitet mellan biljett- och betalningssystemen. Målet med bestämmelsen är att säkerställa att beslut av teknisk karaktär som gäller biljett- och betalningssystemen inte skapar hinder för interoperabiliteten.

25 § *Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt* I det föreslagna 1 mom. föreskrivs om de lika och icke-diskriminerande villkor som ska vara uppfyllda då öppna gränssnitt tas i bruk för fortsatt användning. Begreppet öppet gränssnitt får anses innebära att det inte får inrättas några som helst diskriminerande rutiner som försvårar tillgången till och användningen av den information som finns på gränssnittet ifråga för någon grupp i samhället. Dessutom ska beskrivningen och dokumentationen av gränssnittet finnas öppet tillgängliga, och om det är fråga om ett funktionellt gränssnitt ska användarvillkoren vara desamma för alla. Trots användningen av begreppet öppet gränssnitt med den innebörd det får anses ha är det är dock ändamålsenligt att i paragrafen precisera den allmänna principen om öppenhet. Det är nödvändigt att framhålla att även om det med stöd av paragrafen är möjligt att använda sig av villkor, såsom registreringskrav, användarvillkor eller avgifter på användningen av gränssnitt, ska dessa villkor vara likvärdiga för alla användare. Att uppbära en avgift är också ett användarvillkor, och även om ett eventuellt uttagande av ersättning är en avtalsfråga parterna emellan, anses det viktigt att villkoren i början av marknadens utveckling är skäliga också i fråga om nivån på de uppburna avgifterna. Till exempel vore det knappast rimligt att av gränssnittsanvändarna uppbära ett belopp som är mångdubbelt så stort som kostnaderna för tillträdet till gränssnitten.

I det föreslagna 2 mom. åläggs tjänsteleverantörerna att säkerställa att deras tjänster uppfyller erforderliga krav på dataskydd och datasekretess när tillträde ges till gränssnitten. Bestämmelsen avspeglar den allmänna principen om att dessa frågor ska beaktas redan när tjänsterna planeras och att det uttryckligen är tjänsteleverantörerna som ansvarar för detta. När tillträde ges till gränssnitt i enlighet med 22 och 23 §§ överförs i princip inte personuppgifter. I den föreslagna 22 § är det fråga om uppgifter som gäller tjänsten och i 23 § om anskaffning av biljetter. Dock är det likväl viktigt att säkerställa att användningen av gränssnittet inte leder till att det lagras uppgifter om användarens person som vid felaktigt bruk av obehöriga skulle vara till skada för användaren. När dataskyddet är i skick äventyras inte heller integritetsskyddet. För tydlighetens skull omnämns i bestämmelsen ändå skyldigheten att sörja för såväl dataskyddet som datasekretessen.

26 § *Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt* Utvecklingen av det tjänsteutbud som avses i denna paragraf kan med hänsyn till förhållandena i omvärlden, i synnerhet på rikssidan, kommer inom en snar framtid även att ta sin början även på Åland. Av den anledningen behövs det bestämmelser som beaktar dessa företeelser och som ger en god grund för en ökad användning av en miljövänlig och välplanerad kollektivtrafik.

Tjänsteutbudet i det föreslagna 1 mom. är av teknisk karaktär. Det kan förväntas uppstå ett nytt skikt av aktörer som verkar i anslutning till driften och underhållet av sådana bakomliggande system och tjänster som tillhandahålls för att sammanföra och förvalta de öppna gränssnitt vilka i sin tur erbjuds dels av de som tillhandahåller mobilitetstjänster, dels för att visa rätten att resa. Det är viktigt att informationssystem och tjänster som erbjuds av sådana tekniska tjänsteleverantörer från första början byggs upp så att de är interoperabla. Det bekräftas också genom att dessa aktörer enligt momentet åläggs en skyldighet att samarbeta. I takt med att affärsmodellerna utvecklas blir det möjligt att via de bakomliggande system som förvaltas av tekniska kombinationstjänster tekniskt sköta också de clearingtjänster som behövs inom penningrörelsen och som används för att fördela ersättningar mellan olika tjänsteleverantörer. Ju flitigare kunderna använder olika områdens och tjänsteleverantörers mobilitetstjänster i olika kombination, desto större betydelse får automatiserade clearing- och redovisningstjänster.

Skyldigheten i det föreslagna 2 mom. gäller framför allt sådana som i framtiden tillhandahåller MaaS-tjänster. Förmodligen ligger interoperabilitet i deras intresse, men trots det måste de också själva främja utvecklingen.

I det föreslagna 3 mom. ingår ett bemyndigande som gör det möjligt för landskapsregeringen att genom landskapsförordning fastställa eventuella närmare krav på interoperabilitet. I det inledande skedet kan krav på särskilda gemensamma verksamhetsprinciper vid behov inkluderas i en landskapsförordning, men i takt med att utvecklingsarbetet i branschen framskrider kan genom erforderliga hänvisningar till utvecklade modeller intas i nämnda förordning.

27 § *Införande av intelligenta trafiksystem* Det föreslagna 1 mom. i paragrafen motsvarar 1a kap. 5b § 1 mom. i rikets vägtrafiklag (FFS 267/1981) sådant det lyder den 30 juni 2018 och tillämpas på Åland genom landskapslagen (2013:37) om tillämpning på Åland av 1a kap. i vägtrafiklagen och som gäller principer som tillämpas vid införande av intelligenta trafiksystem *(ITS-system)*, och det ska i fortsättningen användas för att verkställa Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag *(ITS-direktivet)*. ITS-direktivet är till sin karaktär en ramlag, vars innehåll grundar sig på de delegerade akter som utfärdats med stöd av artiklarna 6 och 7 i nämnda direktiv. Dessa är kommissionens förordningar, varför de är direkt tillämplig rätt och endast i begränsad utsträckning kräver nationell reglering.[[15]](#footnote-15)

I det föreslagna 2 mom. anges landskapsregeringen som den behöriga myndighet som har i uppgift att bedöma överensstämmelse med kraven i kommissionsförordningarna. Bestämmelsen i 2 mom. är nödvändig till följd av förpliktande bestämmelser i artikel 11 i 2015-års kommissionsförordning respektive artikel 9 i 2017-års kommissionsförordning som stipulerar att behörig myndighet i respektive medlemsstat ska göra erforderliga bedömningar huruvida kraven i förordningarna uppfylls.Av vissa andra av kommissionens förordningar som utfärdats med stöd av ITS-direktivet förutsätts för närvarande att en aktör som bedömer överensstämmelsen med kraven utses. Detta framgår av

1) artikel 4 i förordning nr 305/2013 avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall respektive

2) artikel 9 i förordning nr 886/2013 vad gäller data och förfaranden för kostnadsfritt tillhandahållande, när så är möjligt, av ett minimum av vägsäkerhetsrelaterad universell trafikinformation för användare.[[16]](#footnote-16)

I fortsättningen kan i takt med att verkställigheten av direktivet framskrider fler sådana aktörer behöva utses, varför den föreslagna formuleringen är allmän.

I det föreslagna 3 mom. ges landskapsregeringen rätt att vid behov utfärda närmare tekniska föreskrifter om påvisande av överensstämmelse med kraven. Det kan till exempel vara fråga om att använda vissa bedömningar som utförts av ett bedömningsorgan.

28 § *Landskapsregeringens uppföljnings- och samordningsuppgifter* Enligt det föreslagna 1 mom. fastställs landskapsregeringens ansvar för utvecklingen av kollektivtrafiken till att omfatta övervakning av efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster och samordning av utvecklingen av mobilitetstjänsterna. Med övervakning av efterfrågan på och utbudet av mobilitetstjänster avses exempelvis kartläggning av befintliga tjänster och identifiering av kollektivtrafikens knutpunkter. Genom att övervaka utbudet av tjänster får landskapsregeringen också bilda sig en uppfattning om vilka utvecklingsprojekt som bör aktualiseras, informera sig om vad som bör vara god praxis då tjänster relaterade till kollektivtrafik erbjuds och mer allmänt om vilka verksamhetsmodeller som med hänsyn till den rådande situationen och framtida utvecklingsmål är mest tillämpliga.

I det föreslagna 2 mom. föreskrivs om den skyldighet som tjänsteleverantörer har att till landskapsregeringen regelbundet lämna de uppgifter som behövs för att landskapsregeringen ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. Dessutom har landskapsregeringen rätt att använda uppgifterna för statistikföring och forskning. Vidtagna åtgärder som syftar till att expandera marknaden för kollektivtrafiktjänster på Åland bör uppmuntras. Landskapsregeringens roll kommer därför vid sidan av funktionen som huvudansvarig för planeringsarbetet med trafikförsörjningen i högre grad än tidigare att vara inriktad på övervakning av och tillsyn över omfattningen av och kvaliteten på utbudet av tjänster. För att kunna utföra en sådan uppgift på ett ändamålsenligt sätt krävs tillgång till information om omfattningen av tillgängliga tjänster, hur de utnyttjas och vilka konsekvenser det får för samhället i stort. Eftersom insamlingen av faktiska uppgifter om enskilda resor förutsätter att uppgifterna är avidentifierade, anges i paragrafen att dessa uppgifter ska lämnas till landskapsregeringen regelbundet. Detta innebär att landskapsregeringen inte får information i realtid om alla resor som företagits utan information kommer att kunna lämnas i sammanställd form som särskilt framtagen för att kunna användas för uppföljning. I bestämmelsen förutsätts vidare att en anmälan görs om transporttjänster inom kollektivtrafiken som tillhandhålls regelbundet senast 60 dagar innan tjänsterna inleds, avslutas eller väsentligt ändras. Väsentliga ändringar kan vara ändringar som rör t.ex. planerade tidtabeller, linjer eller hållplatser. Eftersom samma information behöver lämnas till myndigheterna endast en gång behöver informationen inte lämnas om den redan är tillgänglig via ett sådant öppet gränssnitt som avses i den föreslagna 22 § ovan. Den i momentet angivna informationsskyldigheten kommer enligt landskapsregeringens bedömning att i framtiden omfatta ett större antal aktörer än tidigare allteftersom kollektivtrafiken utvecklas på Åland. I momentet anges inte på vilket sätt uppgifterna ska lämnas. Landskapsregeringen kan ge anvisningar om detta även utan bemyndigande i lag. Utgångspunkten för lämnande av uppgifter är att förfarandet ska vara så enkelt som möjligt för tjänsteleverantörerna. Om det för en aktör är enklast att lämna uppgifter i maskinläsbar form, t.ex. via öppna gränssnitt, är detta möjligt. Uppgifter som redan har lämnats till landskapsregeringen med stöd av 22 § 2 mom. behöver inte lämnas på nytt.

Enligt det föreslagna 3 mom. har landskapsregeringen trots sekretessbestämmelser rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter landskapsregeringen erhållit om de är nödvändiga för att myndigheten ifråga ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Det är särskilt viktigt att landskapsregeringen ser till att andra myndigheter får de uppgifter som de behöver för sitt planeringsarbete till den del det berör kollektivtrafiken. Framför allt de uppgifter om planerade ändringar i trafiken som avses i 2 mom. behövs för att landskapsregeringen vid behov ska kunna reagera på ändringar i erbjudna mobilitetstjänster. Uppgifterna i fråga är avidentifierade uppgifter om efterfrågan och utbud samt uppgifter som gäller inledande och avslutande av samt ändringar i kollektivtrafik och de omfattar således inte personuppgifter. Därför behöver bestämmelsen inte begränsas så att landskapsregeringen endast får lämna ut uppgifter till en annan myndighet om användningsändamålet för uppgifterna inte ändras.

På motsvarande sätt föreskrivs i det föreslagna 4 mom. om landskapsregeringens rätt att inom landskapets behörighet få uppgifter av andra myndigheter. Inte heller i detta fall är det fråga om personuppgifter, och rätten att få information gäller endast uppgifter som är nödvändiga för att landskapsregeringen ska kunna sköta sina lagstadgade uppgifter.

7 kap. Särskilda bestämmelser

29 § *Ändringssökande* I den föreslagna paragrafen bestäms om rättsskydd som gäller upphandlingar enligt det föreslagna 4 kap. I paragrafen hänvisas till olika bestämmelser om rättsmedel i upphandlingslagen. De bestämmelser om sökande av ändring som finns i upphandlingslagen täcker bara sökande av ändring på grundval av motstridighet med upphandlingslagen. Även på andra grunder får också ett upphandlingsbeslut överklagas hos högre instans i enlighet med vad som bestäms särskilt. Överklaganden av detta slag kan handla om i första hand jäv eller något annat motsvarande på den allmänna lagstiftningen baserat fel i förfarandet hos landskapsregeringen.

Rättsmedel som gäller upphandling ska stå till förfogande oavsett värdet av upphandlingen. Genom sin formulering täcker det i paragrafen angivna rättsskyddet, så som förutsätts i artikel 5.7 i EU:s kollektivtrafikförordning.

8 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

30 § *Ikraftträdande* Avsikten är att lagen ska träda i kraft så snart som möjligt. I enlighet med 20 § 2 mom. i självstyrelselagen föreslås därför i paragrafen 1 mom. att datumet för ikraftträdande lämnas öppen för landskapsregeringen att fatta beslut om.

I 2 mom. föreslås att landskapslagen om tillämpning på Åland av 1a kap. i vägtrafiklagen upphävs p.g.a. att det materiella innehållet i den landskapslagen täcks av bestämmelserna i 27 §.

31 § *Övergångsbestämmelser* i paragrafen finns nödvändiga bestämmelser om upphandlingskontrakt som gäller kollektivtrafik och som ingåtts med stöd av tidigare upphandlingslagstiftning. Dessa upphandlingskontrakt föreslås enligt 1 mom. förbli i kraft i enlighet med vad som bestämts i kontrakten.

I 2 mom. ges ytterligare utrymme för att under viss övergångstid upprätthålla ett avtalsarrangemang som ingåtts med stöd av tidigare gällande lagstiftning. Bestämmelsen är nödvändig därför att utarbetatandet av ett trafikförsörjningsprogram tar, enligt landskapsregeringens bedömning, cirka ett år i anspråk. Därtill är det viktigt att beakta den tid som krävs för att genomföra den upphandling i enlighet med regelverket som blir aktuell efter att trafikförsörjningsprogrammet fastställts samt den tid som en leverantör av persontransporttjänster eventuellt behöver till följd av att vissa nödvändiga nyinvesteringar i fordonsparken måste göras innan avtalet kan verkställas. Formuleringen beaktar även EU:s kollektivtrafikförordning enligt vilken alla avtal om allmän trafik enligt förordningen ska tilldelas enligt förordningen fr.o.m. den 3 december 2019. Det är enligt landskapsregeringens bedömning således av vikt, med tanke på det fortsatta arbetet och de tider som därvid måste tas i anspråk att att överenskommelse om att förlänga de nuvarande avtalen träffas innan nämnda datum. Dock får dessa avtals giltighetstid inte vara oskäligt lång. Av den anledningen har de föreslagna tidsfristerna angivits på i momentet föreskrivet sätt.

I 3 mom. anges på vilka premisser avtal om ordnande av kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning vilka ingåtts med stöd av tidigare upphandlingslagstiftning, inom ramen för den nya lagstiftningen ska tillerkännas samma rättsliga status som de har enligt nämnda lagstiftning. Under vissa förutsättningar ska så inte vara fallet. Enligt momentet kan landskapsregeringen förbjuda fortsatt kollektivtrafikdrift och förena förbudet med hot om vite under förutsättning att tre villkor uppfylls, nämligen att landskapsregeringen har ordnat kollektivtrafik på väg inom Åland i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning, kollektivtrafiken ifråga föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för den kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning samt att ett sådant upphandlingsförfarande för ordnandet av trafiken som avses i EU:s kollektivtrafikförordning har inletts eller ett avtal om bedrivande av trafik har ingåtts innan lagen trädde i kraft. När det gäller avtal som ingåtts enligt gällande lagstiftning saknar det betydelse om avtalet omfattar ensamrätt eller endast ersättningar. Avsikten med övergångsbestämmelsen att i görligaste mån, dels med tanke på rättssäkerheten dels med tanke på berättigade förväntningar, slå vakt om den fortsatt giltigheten av avtal som redan ingåtts.

I 4 mom. föreskrivs om den skyldighet för trafikidkare att ta i bruk förfaranden för utbildning om funktionshinder som avses i artikel 16.1 b i EU:s förordning om passagerares rättigheter vid busstransport.

2. Landskapslag om ändring av 3 § körkortslagen för Åland

3 § *Yrkesmässig trafik* Ändringen görs av samma skäl som ändringen av 1 § i landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare.

3. Landskapslag om ändring av landskapslagen om yrkesmässig trafik

6 § *Prövning av ansökan* Bestämmelserna i det föreslagna 4 mom. knyter direkt an till de fall kollektivtrafiken upphandlas eller organiseras utifrån direkttilldelning i enlighet med vad som följer av unionsrätten och bestämmelserna i landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

Bestämmelserna i momentet är behövliga för att skapa en ändamålsenlig ömsesidighet mellan landskapslagen om yrkestrafik och landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Om de inte intas finns en risk för att det uppstår en situation där den upphandlande eller direkttilldelande myndigheten kräver tillståndsinnehav av motparten för att denne överhuvudtaget ska kunna delta i en avtalsprocess. Om sedan parten ifråga i avtalskonkurrensen går miste om ett kontrakt har denne dessförinnan lagt ned arbete och kostnader på utverkande av ett trafiktillstånd som i praktiken blir oanvändbart framdeles. I den situationen skulle det dessutom på basis av tillståndet inte gå att fastställa den eventuella och framtida trafikeringsrättens omfattning, ett osäkerhetsmoment som inte kan anses acceptabelt av hänsyn till den enskilde företagarens intresse av att kunna sätta sin lit till en lagstiftning som är förutsägbar i största möjliga utsträckning och därvid bedriva seriös verksamhet under trygga former.

Avsaknaden av bestämmelserna i detta moment. skulle även kunna leda till att en omvänd situation uppstår där en företagares anbud antas men där det i slutändan likväl inte tecknas ett kontrakt eftersom det vid tillståndshandläggningen framkommer omständigheter som leder till att företagaren ifråga inte kan beviljas trafiktillstånd. Därmed blir landskapsregeringen och vissa fall kommunen tvungen att inleda en ny och kostnadskrävande avtalsprocess. Det krav på synkronisering mellan avtalsslut och tillståndsbevilj-ande som bestämmelserna i landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster och denna lag ger uttryck för bidrar till att undanröja de olägenheter som ovan nämnda situationer annars medför.

4. Landskapslag om ändring av 1 § landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

1 § *Lagens innehåll och syfte* Den föreslagna ändringen är av lagteknisk karaktär och görs till följd av att landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster, tillkommer som en ytterligare en del av landskapslagstiftningen som reglerar yrkesmässig trafik. Följaktligen kompletteras enligt förslaget de nuvarande hänvisningarna till körkortslagen (2015:88) för Åland, landskapslagen om yrkesmässig trafik samt landskapslagen (1976:34) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen i paragrafen ifråga med en hänvisning till landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster.

Lagtext

Landskapsregeringen föreslår att följande lagar antas.

1.

L A N D S K A P S L A G  
om ordnande av kollektivtrafiktjänster

I enlighet med lagtingets beslut föreskrivs:

1 kap.  
Inledande bestämmelser

1 §

Lagens syfte och innehåll

Syftet med denna lag är att främja utvecklingen av kollektivtrafiken på Åland så att allmänheten har tillgång till sådana nödvändiga kollektivtrafiktjänster som svarar mot det dagliga behovet av att förflytta sig.

Lagen innehåller bestämmelser om

1) ansvaret för kollektivtrafiken,

2) allmänna krav på kollektivtrafikföretag

3) uppgifter och befogenheter för behörig myndighet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning),

4) busspassagerares rättigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 181/2011 om passagerares rättigheter vid busstransport och om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 (EU:s förordning om busspassagerares rättigheter),

5) offentligt stöd för kollektivtrafiken.

6) interoperabla tjänster i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) samt

7) ändringssökande.

2 §

Definitioner

I denna lag avses med

1) *kollektivtrafik* sådan trafik som avses i artikel 2 punkt a i EU:s kollektivtrafikförordning,

2) *regional kollektivtrafik* kollektivtrafik som trafikerar genom flera kommuner till och från Mariehamns stad, längs landskapets huvudsakliga trafikleder,

3) *regional matartrafik* kollektivtrafik som trafikerar genom två eller flera kommuner och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja,

4) *matartrafik i glesbygd* kollektivtrafik som trafikerar inom en kommun i glesbygd och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja eller regional matartrafik,

5) *matartrafik i tätort* kollektivtrafik som trafikerar inom en kommun i tätort och ansluter till regional kollektivtrafik eller färja eller regional matartrafik,

6) *matartrafik* regional matartrafik, matartrafik i glesbygd eller matartrafik i tätort,

7) *kollektivtrafikföretag* sådant företag, sådan företagsgrupp eller sådant offentligt organ som avses i artikel 2 punkt d i EU:s kollektivtrafikförordning,

8) *allmän trafikplikt* sådana krav som avses i artikel 2 punkt e i EU:s kollektivtrafikförordning,

9) *ensamrätt* sådan rätt som avses i artikel 2 punkt f i EU:s kollektivtrafikförordning,

10) *ersättning för allmän trafik* sådan förmån som avses i artikel 2 punkt g i EU:s kollektivtrafikförordning,

11) *direkttilldelning* sådan tilldelning av avtal som avses i artikel 2 punkt h i EU:s kollektivtrafikförordning,

12) *avtal om allmän trafik* sådana dokument som avses i artikel 2 punkt i EU:s kollektivtrafikförordning,

13) *transporttjänster* yrkesmässig transport av personer eller gods med personbil eller buss sådana dessa typer av fordon är definierade i fordonslagen (FFS 1090/2002),

14) *förmedlingstjänster* förmedling av transporter inom kollektivtrafiken mot ersättning med undantag för förmedling som gäller enbart tjänsteleverantörens egna transporter eller paketresor och sammanlänkade researrangemang som hör till tillämpningsområdet för lagen om kombinerade resetjänster (FFS 901/2017),

15) *trafiktjänster* alla offentliga eller privata tjänster eller kombinationer av tjänster i anslutning till kollektivtrafik inbegripet transporttjänster och som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk,

16) *mobilitetstjänster* trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem samt

17) *kombinationstjänster* skapande av resekedjor och andra tjänstehelheter inom kollektivtrafiken mot ersättning genom kombination av olika tjänsteleverantörers mobilitetstjänster.

Med de tjänster som nämns i 1 mom. avses endast tjänster inom kollektivtrafiken, om inte något annat föreskrivs nedan.

3 §

EU:s kollektivtrafikförordning

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att vidta åtgärder för att tillgodose behovet av kollektivtrafik på ett sätt som är förenligt med EU:s bestämmelser om statligt stöd.

I EU:s kollektivtrafikförordning föreskrivs om avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser i anslutning därtill. I EU:s kollektivtrafikförordning föreskrivs även om avtalens obligatoriska innehåll och innehållet i de allmänna bestämmelserna, tilldelning av avtal om allmän trafik, om priser och ersättningar för allmän trafik samt offentliggöranden och övergångsperioder.

4 §

Behöriga myndigheter och den allmänna trafikplikten

Inom landskapets behörighet och med beaktande av i denna lag angivna avvikelser rörande vissa myndighetsuppgifter, är på Åland landskapsregeringen sådan behörig myndighet som avses i artikel 2 punkt b i EU:s kollektivtrafikförordning. Landskapsregeringen fattar beslut om fastställande av den allmänna trafikplikten för kollektivtrafiken som ska organiseras i enlighet med denna lag och för vilken vilken ersättning för allmän trafik ska utbetalas.

Bestämmelser om behöriga myndigheter enligt

1) EU:s förordning om busspassagerares rättigheter när det gäller tillsynen över passagerarnas och konsumenternas rättigheter finns i IV avd. 1 kap. 9 § i lagen om transportservice (FFS 320/2017, *transportservicelagen*) samt

2) ITS-direktivet finns i IV avd. 1 kap. 11 § i transportservicelagen.

2 kap.  
Planering och utformning av system för kollektivtrafik

5 §

Omfattning och servicenivå

Landskapsregeringen är inom sitt behörighetsområde skyldig att fastställa omfattningen av och nivån på servicen i den kollektivtrafik för vilken ersättning för allmän trafik utbetalas av landskapet i enlighet med vad som följer av denna lag.

Den i 1 mom. avsedda omfattningen och servicenivån ska fastställas i ett trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet ska uppfylla de i 6 § angivna kraven.

6 §

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla en redovisning av

1) behovet av kollektivtrafik på Åland samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2) alla former av kollektivtrafik, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som landskapsregeringen avser att ombesörja och i övrigt möjliggöra på grundval av allmän trafikplikt,

3) åtgärder för att skydda miljön,

4) tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt

5) de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Den allmänna trafikplikten fastställs genom att landskapsregeringen fattar beslut om fastställande av trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet ska uppdateras minst vart fjärde år räknat från den tidpunkt det senast fastställdes. Efter att trafikförsörjningsprogrammet uppdaterats med förändringar, om sådana bedöms erforderliga, ska det fastställas genom beslut av landskapsregeringen, med beaktande av nämnda förändringar. Landskapsregeringen kan även, istället för att genom belsut fastställa en uppdatering av trafikförsörjningsprogrammet, fatta ett beslut om fastställande av ett nytt trafikförsörjningsprogram om behov därav föreligger och åtgärden ifråga bedöms vara mest ändmålsenlig.

Kommunerna, övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer ska höras innan trafikförsörjningsprogrammet fastställs.

7 §

Planering och utformning av kollektivtrafiken

Landskapsregeringen ansvarar för utformningen av tjänsterna när det gäller kollektivtrafik som bedrivs enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Ansvaret för planeringen av rutter och tidtabeller kan delas av trafikidkarna och landskapsregeringen.

I samband med planeringen av kollektivtrafiken ska de som planerar kollektivtrafiken inom sitt behörighetsområde eftersträva en samordning av kollektivtrafiken inom hela Åland som ur kundperspektiv är så förmånlig, tät och säker som möjligt med uppfyllande av erforderliga krav på tillgänglighet för alla resenärer och som samtidigt tar hänsyn till kollektivtrafikföretagens rätt att i enlighet med vad som följer av EU:s kollektivtrafikförordning göra en rimlig vinst.

Trafikidkarna ansvarar för planeringen av och utformningen av kollektivtrafiken på marknadsvillkor.

Kommunerna ansvarar för den kommuninterna trafiken och får, för att komplettera mobilitetstjänsterna på sitt område, upphandla kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning med iakttagande av den i 8 § angivna upphandlingslagstiftningen och därefter ingå avtal om allmän trafik med kollektivtrafikföretag, förutsatt att ersättningen för den avsedda allmänna trafiken utbetalas av kommunen. Om en kommun avser att bedriva kollektivtrafik utan ersättning för allmän trafik från landskapet har kommunen rätt att fatta beslut om och vidare ombesörja detta i enlighet med vad som följer av bestämmelserna i 3 § i kommunallagen (1997:73) för landskapet Åland och EU:s kollektivtrafikförordning. Ett sådant av kommunen fattat beslut ska dock föregås av ett på kommunens anhållan och av landskapsregeringen fattat beslut om införande av trafikplikt på den eller de kollektivtrafiklinjer som kommunen avser att upprätthålla med egna ekonomiska medel. Om det inte föreligger synnerliga omständigheter som talar för att kommunens avsedda åtgärder leder till att möjligheten att bedriva kollektivtrafiken på Åland, utgående från trafikförsörjningsprogrammet, avsevärt försämras eller helt åsidosätts, är landskapsregeringen skyldig att fatta beslut om införande av nämnda trafikplikt. Om landskapsregeringen anser att det föreligger sådana synnerliga omständigheter ska de kunna styrkas av landskapsregeringen på ett tillförlitligt sätt. Den som inom ramen för ett sådant arrangemang som avses i detta moment utför yrkesmässiga persontransporter måste uppfylla de krav som ställs för beviljande av trafiktillstånd i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik.

I 9 § 7 och 8 mom. föreskrivs närmare om möjligheten för en enskild kommun, i de fall ersättning för allmän trafik för bedrivande av kollektivtrafik i kommunen ska utbetalas från landskapet, att ta initiativ till att det skapas förutsättningar för att inrätta ett specifikt system för kollektivtrafik i kommunen, som svarar mot kommunens önskemål, dock så att denna trafik bedrivs i enlighet med de riktlinjer som fastställts i trafikförsörjningsprogrammet för fullgörande av den allmänna trafikplikten.

3 kap.  
Grundbestämmelser rörande avtal om allmän trafik

8 §

Upphandlingslagstiftning

Utöver vad som följer av 4 kap. i denna lag finns bestämmelser i landskapslagen (2017:80) om tillämpning på Åland av rikslagar om offentlig upphandling *(blankettlagen om upphandling)* som är tillämpliga på upphandling av kollektivtrafiktjänster.

9 §

Allmänna utgångspunkter

Ett avtal om allmän trafik som ingås av landskapsregeringen eller kommun ska grunda sig på ett beslut om allmän trafikplikt. Ett sådant avtal får inte ingås för en ny avtalsperiod utan att ett nytt beslut om allmän trafikplikt.

Upphandling av tjänsterna inom den kollektivtrafik som ska bedrivas på basis av ersättning för allmän trafik som utbetalas av landskapet görs av landskapsregeringen. Övrig upphandling sker i enlighet med bestämmelserna i 7 § 4 mom. Tjänsterna inom kollektivtrafiken ska upphandlas i sådan utsträckning som bestämts genom trafikförsörjningsprogrammet.

Kollektivtrafiken ska skötas med antingen buss eller taxi enligt landskapsregeringens direktiv i det avtal om allmän trafik som efter avslutad upphandling träffats mellan landskapsregeringen i egenskap av upphandlande myndighet och det kollektivtrafikföretag, vilket genom avtalet ifråga fått i uppdrag att ansvara för den i avtalet avsedda kollektivtrafiken.

Med buss avses i denna lag sådant fordon som klassificeras som buss i enlighet med vad som följer av bestämmelserna i landskapslagen (2011:36) om tillämpning av fordonslagen *(blankettlagen)*. Med taxi avses ett sådant fordon klassificerat i enlighet med vad som följer av bestämmelserna i blankettlagen och som är ett sådant fordon som har kapacitet att utöver föraren transportera minst två personer och som används av innehavare av tillstånd för bedrivande av beställningstrafik avseende persontransporter med taxi, i enlighet med de krav som följer av bestämmelserna i landskapslagen om yrkesmässig trafik.

Det kollektivtrafikföretag som deltar i upphandling och uppfyller de i denna lag ställda kraven på landskapsregeringens eller kommunens avtalsslutande motpart ska, i enlighet med vad som särskilt följer av bestämmelserna i 2 § 1 mom. och 6 § 5 mom. samt i tillämpliga delar övriga bestämmelser i landskapslagen om yrkesmässig trafik, efter att avtalsförhandlingen slutförts ansöka om beviljande av sådant tillstånd som berättigar till att bedriva kollektivtrafik för att avtalet som upphandlingen avser ska kunna träda ikraft. Det kollektivtrafikföretag som beviljats nämnda tillstånd ska anses uppfylla de grundvillkor som gäller för de aktörer som enligt lag har rätt att bedriva kollektivtrafik. Övriga villkor såsom linjetrafikens omfattning bestäms i avtalet och kollektivtrafikföretaget ansvarar för kollektivtrafiken på viss angiven linje med stöd av avtalet.

Vad som i 5  mom. förskrivs särskilt om kollektivtrafikföretags ansökan om beviljande av tillstånd i samband med upphandling gäller även i de fall fråga är om direkttilldelning.

Om en kommun anser att kollektivtrafiken i kommunen ska bedrivas på andra eller nya villkor likväl under förutsättning att ersättning för allmän trafik ska utbetalas från landskapet, krävs att kommunen initierar matartrafik genom att göra en anhållan till landskapsregeringen att fatta beslut om att införa trafikplikt på en viss linje och upphandla eller direkttilldela trafiken avseende linjen ifråga för en viss tidsperiod, i enlighet med vad som i denna lag gäller för upphandling och direkttilldelning.

Landskapsregeringen kan genom landskapsförordning utfärda närmare bestämmelser om vad som ska ingå i anhållan för ett visst slag av matartrafik som bedrivs med stöd av ersättning för allmän trafik från landskapet, tidsperiodens längd för det ifrågavarande slaget av matartrafik, vilka särskilda krav som ska ställas på trafikidkaren för att trafikplikten ska anses fullgjord samt om stödnivåer för respektive slag av matartrafik.

4 kap.  
Upphandling och direkttilldelning enligt EU:s kollektivtrafik-förordning

10 §

Upphandlingsförfaranden och avtalsförutsättningar

Upphandlingsförfaranden enligt detta kapitel används när koncessionsavtal som gäller kollektivtrafik ingås. I artiklarna 4 - 8 i EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om direkttilldelning av avtal.

På andra avtal än de avtal om offentlig tjänsteupphandling som avses i 1 mom. tillämpas bestämmelser om upphandling i enlighet med vad som följer av blankettlagen om upphandling på upphandlingsförfarandena. På dessa avtal tillämpas EU:s kollektivtrafikförordning med undantag för bestämmelserna i artikel 5.2–5.6 och artikel 8.2–8.4.

Landskapsregeringen kan när koncessionsavtal ingås tillämpa ett förfarande där alla trafikidkare som avses i EU:s kollektivtrafikförordning kan lämna anbud (*förfarande i ett steg*) eller ett förfarande där alla de nämnda trafikidkarna kan lämna ansökan om deltagande och landskapsregeringen därefter bland dem som lämnat in en ansökan väljer ut dem som får lämna anbud i förfarandets följande steg (*förfarande i två steg*).

För att i detta kapitel avsedda avtal ska träda ikraft ska anbudsgivaren, vid sidan av uppfyllandet av kraven för antagande av anbud enligt detta kapitel, i samband med upphandlingen även kunna styrka att denne uppfyller de allmänna kraven för beviljande av trafiktillstånd enligt landskapslagen om yrkesmässig trafik. Tillståndsprövningen sker i enlighet med vad som följer av 9 § 4 mom. och avtal börjar gälla under förutsättning att trafiktillstånd beviljas.

Hänvisningar till rikslagstiftningen i de paragrafer i lagen om offentlig upphandling och koncession (FFS 1397/2016, *upphandlingslagen*) som nämns i detta kapitel ska på Åland avse motsvarande bestämmelser i landskapslagstiftningen. Även hänvisningar i upphandlingslagen till annan rikslagstiftning som motsvaras av bestämmelserna i detta kapitel ska på Åland avse bestämmelserna i detta kapitel.

11 §

Annonsering om upphandling och minimitidsfrister

Utöver vad som föreskrivs i artikel 7 i EU:s kollektivtrafikförordning ska landskapsregeringen offentligt informera om koncessionsavtal som ingås genom förfaranden enligt 10 § 3 mom. Annonserna ska sändas för publicering på webbplats i enlighet med vad som följer av annan landskapslagstiftning. På informationsutbyte i anslutning till upphandlingar tillämpas dessutom 8 kap. i upphandlingslagen.

När tidsfristerna för upphandlingsförfarandet bestäms ska hänsyn tas till upphandlingens storlek och avtalets längd samt hur lång tid som behövs för att utarbeta och sända anbuden. Tidsfristerna beräknas från den dag som följer på den då upphandlingsannonsen sändes för publicering. Om landskapsregeringen tillämpar förfarandet i två steg räknas anbudstiden från den dag då anbudsförfrågan sändes.

Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden vara minst 35 dagar. Vid ett förfarande i två steg ska minst 30 dagar reserveras för inlämnande av ansökan om deltagande i anbudsförfarande. Om landskapsregeringen väljer att tillämpa ett tvåstegsförfarande ska, efter att möjliga anbudsgivare fastställts, anbudstiden vara minst 35 dagar.

De tidsfrister för lämnande av anbud som avses i 3 mom. får förkortas med fem dagar om landskapsregeringen godkänner att anbud lämnas i elektronisk form på det sätt som avses i 62 § 1 mom. i upphandlingslagen.

Tidsfristerna enligt 3 mom. får förkortas om det i praktiken är omöjligt att iaktta tidsfristerna i dessa förfaranden till följd av en brådska som den landskapsregeringen bestyrker på behörigt sätt. Vid ett förfarande i ett steg ska anbudstiden dock vara minst 15 dagar. Vid ett förfarande i två steg ska minst 15 dagar reserveras för att lämna en ansökan om deltagande. Vid ett förfarande i två steg ska anbudstiden vara minst 10 dagar.

Anbudstiden vid ett förfarande i ett steg till minst 15 dagar och vid ett förfarande i två steg till minst 10 dagar, om landskapsregeringen har sänt en förhandsannons för publicering på det sätt som föreskrivs i 61 § i upphandlingslagen.

12 §

Anbudsförfrågan

Landskapsregeringen ska utarbeta en anbudsförfrågan skriftligen och så tydligt att det utifrån den är möjligt att lämna anbud som kan mätas med samma mått och är jämförbara. I anbudsförfrågan ombeds trafikidkarna lämna sina anbud inom utsatt tid.

Anbudsförfrågan och i tillämpliga delar upphandlingsannonsen ska innehålla

1) ett angivande av föremålet för upphandlingen och minimikvalitetskrav,

2) en hänvisning till den publicerade upphandlingsannonsen,

3) tidsfristen för lämnande av anbud,

4) adress till vilken de skriftliga anbuden ska skickas,

5) det eller de språk som anbuden ska avfattas på,

6) krav som gäller trafikidkarnas ekonomiska och finansiella situation samt tekniska och yrkesmässiga kvalifikationer och övriga krav samt en förteckning över de handlingar som ska tillhandahållas,

7) grunden för valet av anbud samt

8) anbudens giltighetstid.

Vid upphandling tillämpas dessutom bestämmelserna i 71–74 §§ i upphandlingslagen om beskrivning av föremålet för upphandlingen, användning av märken vid beskrivningen av föremålet för upphandlingen, teknisk utredning och påvisande av att anbudet svarar mot kraven.

13 §

Val av anbudsgivare

Vid ett förfarande i två steg ska anbudsgivare väljas samt, på samma sätt som vid ett förfarande i ett steg, anbudsgivarnas lämplighet bedömas utifrån förhandsanmälda grunder som hänför sig till anbudsgivarnas ekonomiska och finansiella situation, tekniska prestationsförmåga och yrkesmässiga kvalifikationer eller utifrån andra objektiva och icke-diskriminerande grunder.

Vid anbudsförfarande ska sådana trafikidkare uteslutas som inte har tekniska, ekonomiska eller andra förutsättningar att genomföra upphandlingen eller som gjort sig skyldiga till brott som nämns i 80 § i upphandlingslagen. En trafikidkare kan uteslutas med stöd av 81 § i den lagen.

14 §

Förhandlingar efter inlämnande av anbud

Efter att anbud lämnats in kan landskapsregeringen i enlighet med artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafikförordning förhandla med de trafikidkare som lämnat anbud, om anbudsförfrågan inte har kunnat avfattas så exakt att det bästa anbudet kan väljas eller om anbuden inte till sitt innehåll motsvarar anbudsförfrågan. Det förutsätts dessutom att avtalsvillkoren i anbudsförfrågan inte ändras i väsentlig grad.

Syftet med de förhandlingar som avses i 1 mom. är att välja det bästa anbudet. Landskapsregeringen ska förhandla i syfte att anpassa anbuden till de krav som angetts i upphandlingsannonsen eller anbudsförfrågan. Förhandlingarna kan föras i successiva steg så att antalet trafikidkare som deltar i förhandlingarna minskas under förhandlingarna genom tillämpning av grunderna för valet av anbud.

15 §

Val av anbud

Det anbud ska antas som för landskapsregeringen totalekonomiskt sett är det mest fördelaktiga utifrån bedömningsgrunder som är kopplade till föremålet för upphandlingen eller det som har det lägsta priset. Som bedömningsgrunder för valet av det totalekonomiskt mest fördelaktiga anbudet kan användas kvaliteten på den tjänst som anbudet gäller, fordonens kvalitet, fordonens tillgänglighet, integrering av tjänsten, priset, utbudets volym, passagerarpriser, miljöegenskaper samt uppfyllande av miljökrav.

När det som är totalekonomiskt mest fördelaktigt används som grund för valet ska jämförelsegrunderna och deras inbördes viktning nämnas i upphandlingsannonsen eller förfrågningsunderlaget. Viktningen kan anges också i form av ett skäligt variationsintervall. Om en relativ viktning av jämförelsegrunderna av motiverad anledning inte kan anges, ska jämförelsegrunderna anges i prioritetsordning.

16 §

Tilläggsbeställning och förlängning av avtalets giltighetstid

Landskapsregeringen kan göra en tilläggsbeställning utan något anbudsförfarande, om tilläggsbeställningen motsvarar en tidigare upphandling, genom ett förfarande i ett steg eller ett förfarande i två steg. En ytterligare förutsättning är att en eventuell senare upphandling utan anbudsförfarande har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen och att avtalets längd med beaktande av tilläggsbeställningens tid inte överskrider den maximitid som anges i artikel 4.3 i EU:s kollektivtrafikförordning.

Ett koncessionsavtal kan innehålla avtalsvillkor för de mål enligt vilka trafiken utvecklas under avtalsperioden. Målen kan gälla uppnående av nivån på tjänsten eller ökning av antalet passagerare. I avtalsvillkoren kan trafikidkaren åläggas att delvis eller helt och hållet ansvara för valet av metoder som behövs för att målen ska uppnås.

Den ursprungliga giltighetstiden för ett koncessionsavtal kan förlängas om avtalet innehåller villkor som avses i 2 mom. och de mål som anges i villkoren eller en del av dem har uppnåtts genom trafikidkarens åtgärder. En ytterligare förutsättning är att möjligheten att förlänga avtalet har nämnts i den ursprungliga upphandlingsannonsen, att avtalets längd med beaktande av förlängningen av giltighetstiden inte överskrider maximitiden enligt 1 mom. och att trafikidkaren inte får någon annan gottgörelse för måluppfyllelsen.

17 §

Upphandlingsbeslut och handlingsoffentlighet

Landskapsregeringen ska med beaktande av vad som föreskrivs 9 § 4 och 6 mom. fatta ett skriftligt beslut om de avgöranden som påverkar anbudssökandenas och anbudsgivarnas ställning samt om anbudsförfarandets utgång. Beslutet ska motiveras. De faktorer som väsentligen har påverkat avgörandet ska framgå av beslutet eller av de handlingar som hänför sig till beslutet. Sådana faktorer är åtminstone grunderna för att en anbudssökande eller en anbudsgivare har avvisats eller ett anbud har förkastats och de grunder på vilka de godkända anbuden har jämförts. Av beslutet eller av de handlingar som hänför sig till det ska det dessutom framgå när upphandlingskontraktet kan slutas. På upphandlingsbeslutet tillämpas inom landskapets behörighet även 126 och 127 §§ i upphandlingslagen.

Efter det att upphandlingsbeslutet har fattats ska landskapsregeringen ingå ett i artikel 3.1 i EU:s kollektivtrafikförordning avsett avtal om offentlig tjänsteupphandling. Det obligatoriska innehållet i avtalet anges i artikel 4 i den förordningen. Ett avtal om offentlig tjänsteupphandling kan ingås och beslutet verkställas tidigast 14 dagar efter det att de trafikidkare som deltagit i anbudsförfarandet har fått eller anses ha fått del av beslutet och anvisningen om hur man söker ändring. Avtalet kan emellertid ingås också tidigare, om detta av ett tvingande allmänintresse eller av oförutsebara skäl som inte beror på landskapsregeringen är absolut nödvändigt. Väntetid behöver inte iakttas, om upphandlingskontraktet sluts med den trafikidkare som lämnat det enda godtagbara anbudet och det i anbudsförfarandet inte längre deltar andra anbudsgivare eller anbudssökande vars ställning påverkas av valet av avtalspart.

På upphandlingsdokumentens offentlighet ska inom landskapets behörighet 138 § i upphandlingslagen tillämpas.

18 §

Särredovisningsskyldighet

En särredovisningsskyldig trafikidkare enligt punkt 5 i bilagan till EU:s kollektivtrafikförordning ska lämna detaljerade uppgifter om de metoder genom vilka intäkterna och kostnaderna fördelas på olika verksamheter. De uppgifter som omfattas av denna skyldighet att lämna upplysningar ska bevaras i minst tio år efter utgången av räkenskapsperioden.

I fråga om den separata bokföring som avses i punkt 5 i bilagan till EU:s kollektivtrafikförordning är resultaträkningarna offentliga och ska presenteras som en not till den särredovisningsskyldiga trafikidkarens bokslut.

Trots vad som i landskapslagen (1977:72) om allmänna handlingars offentlighet föreskrivs om sekretess, har landskapsregeringen rätt att av de särredovisningsskyldiga trafikidkarna få den information som avses i EU:s kollektivtrafikförordning för fullgörande av de uppgifter som avses i den förordningen.

Trots sekretessbestämmelserna har landskapsregeringen rätt att till behörig myndighet enligt rikets lagstiftning vidarebefordra uppgifter som landskapsregeringen fått med stöd av 3 mom. för användning, i den omfattning som förutsätts för skyldigheten enligt EU:s kollektivtrafikförordning att medge insyn för bedömning av om de ersättningar som betalats är förenliga med den förordningen.

19 §

Beslut om tillämpning av EU:s kollektivtrafikförordning och beviljande av ensamrätt

Landskapsregeringen får besluta att ordna kollektivtrafiktjänsterna inom sitt behörighetsområde eller inom en del av det i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning för att se till att det tillhandahålls sådana allmännyttiga tjänster som är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller förmånligare än de tjänster som kan tillhandahållas enbart på marknadsvillkor.

Landskapsregeringen kan vid behov även besluta att bevilja ensamrätt i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning. Genom ett beslut om ensamrätt ges den som bedriver kollektivtrafik och som genom beslutet väljs ut en särskild möjlighet att bedriva kollektivtrafik på en viss sträcka, inom ett visst nät eller inom ett visst område utan att andra eventuella trafikidkare har en sådan rätt. Landskapsregeringen ska lägga ut beslutet om beviljande av ensamrätt på sin webbplats.

Ensamrätt kan beviljas i samband med alla slag av avtal om offentlig upphandling.

Då ensamrätt beviljats gäller att trafiktillstånd beviljas ensamrättsinnehavaren i enlighet med vad som följer av 7 § i landskapslagen om yrkesmässig trafik.

5 kap.  
Offentligt stöd för trafiktjänster

20 §

Landskapsfinansieringens användningsändamål

Av de anslag i landskapsbudgeten som anvisats för köp och utveckling av tjänster som avses i denna lag kan ersättningar, understöd eller stöd betalas ut till

1) trafikidkare enligt vad som föreskrivs i Europeiska unionens lagstiftning,

2) användare av kollektivtrafiktjänster på grundval av en förbindelse som ingås av landskapsregeringen enligt vilken kostnaderna för kollektivtrafiktjänster ersätts upp till ett i förväg fastställt värde,

3) andra än trafikidkare för utveckling, planering och forskning som gäller kollektivtrafiktjänster.

Landskapsregeringen kan genom landskapsförordning utfärda närmare bestämmelser om användningsändamål och beviljningsförfarande för de anslag som avses i 1 mom.

21 §

Återkrav av ersättning

Landskapsregeringen och kommunen kan bestämma att utbetalning av ersättning som härrör från motsvarande anslag från landskapsbudgeten eller kommunens budget ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om ersättningstagaren

1) underlåtit att återbetala sådan ersättning eller en del av den som denne fått på felaktiga grunder, till för stort belopp eller uppenbart utan grund,

2) lämnat felaktiga eller vilseledande uppgifter för att ersättningen ska beviljas eller utbetalas eller när den övervakas och om detta förfarande har varit ägnat att väsentligt inverka på erhållandet av ersättningen, ersättningsbeloppet eller villkoren för ersättningen, eller hemlighållit en sådan omständighet,

3) använt ersättningen för ett väsentligen annat ändamål än det har betalats för, eller

4) i övrigt på ett med 1–3 punkten jämförbart sätt väsentligen brutit mot bestämmelserna om ersättningen eller utbetalningsvillkoren.

Landskapsregeringen och kommunen kan även bestämma att i 1 mom. avsedd ersättning ska upphöra och att den ersättning som redan betalats ut helt eller delvis ska återkrävas, om

1) ersättningstagaren har vägrat lämna de uppgifter, handlingar och annat material eller bistånd som krävs i lag eller avtal för utbetalning och övervakning av ersättningen, eller

2) ersättningen på något annat sätt än det som avses i 1 mom. betalats på felaktiga grunder eller utan grund.

Ersättningstagaren ska på det belopp som återbetalas eller återkrävs, räknat från den dag då ersättningen betalades ut, betala en årlig ränta enligt 3 § 2 mom. i räntelagen (FFS 633/1982) ökad med tre procentenheter.

Om det återkrävda beloppet inte betalas senast den dag som bestämts av landskapsregeringen, ska en årlig dröjsmålsränta betalas på beloppet enligt 4 § i räntelagen.

6 kap.  
Informationens och informationssystemens interoperabilitet

22 §

Väsentlig information om mobilitetstjänster och kombinationstjänster

Om en tjänsteleverantör etablerat eller avser att etablera en verksamhet som innebär att någon form av mobilitetstjänster inom kollektivtrafik ska tillhandahållas allmänheten och tjänsteleverantören ifråga, inom ramen för nämnda verksamhet, upprättat eller avser att upprätta digitala informationsystem ska denne vid utformningen av de digitala informationssystemen se till att väsentliga och aktuella uppgifter om mobilitetstjänsterna ifråga finns att tillgå i maskinläsbar form och kan användas fritt med hjälp av en förbindelse som upprättats i dessa informationssystem *(öppet gränssnitt)*. Väsentliga uppgifter omfattar åtminstone information om rutter, hållplatser, tidtabeller, priser och tillgång till tjänsterna samt fordonens tillgänglighet.

Webbadressen eller webbadresserna för det gränssnitt som avses i 1 mom. och för den information som behövs för att få tillgång till gränssnittet samt uppdateringarna av materialet ska i momentet avsedda fall meddelas till landskapsregeringen innan verksamheten inleds eller i fråga om uppdateringar omedelbart när den nya adressen är känd.

Utöver det som föreskrivs om passagerarrättigheter någon annanstans i lag ska i de fall en tjänsteleverantör etablerat eller avser att etablera en verksamhet som innebär att förmedlingstjänster eller kombinationstjänster ska tillhandahållas allmänheten ska tjänsteleverantören ifråga, då avtalet sluts, ge passagerarna information om vem de kan vända sig till under de olika skedena av resekedjan och efter varje skede, om tjänsten inte utförs i enlighet med den bekräftelse passageraren fått.

Landskapsregeringen kan tillhandahålla teknisk service som alternativt kan användas för den förmedling av information som avses i 1 mom.

Landskapsregeringen kan genom landskapsförordning utfärda närmare bestämmelser om den väsentliga information som avses i 1 mom. och de krav som ställs på informationens aktualitet samt om teknisk interoperabilitet.

23 §

Biljett- och betalningssystemens interoperabilitet

Om digitala informationssystem upprättats i enlighet med bestämmelserna i 22 § gäller för den som tillhandahåller transporttjänster eller förmedlingstjänster inom kollektivtrafik för allmänheten eller den som för sådana tjänsteleverantörers räkning svarar för biljett- och avgiftssystemet att denne ska ge andra tjänsteleverantörer som tillhandahåller mobilitetstjänster för allmänheten fritt tillträde till det försäljningsgränssnitt som används för biljett- och avgiftssystemet för att

1) möjliggöra köp av en sådan biljettprodukt som berättigar till en enkelresa till normalpris och i fråga om vilken den reserätt som baserar sig på biljettprodukten enkelt ska kunna påvisas med hjälp av allmänt tillgänglig teknik, eller

2) reservera en enskild resa eller transport vars exakta pris inte är känt när tjänsten inleds, eller som av någon annan orsak enligt överenskommelse ska betalas efter det att tjänsten utförts.

Den tjänsteleverantör som är ålagd att ge tillträde i enlighet med 1 mom. till ett gränssnitt för biljett- och betalningssystemet ska för att möjliggöra det praktiska genomförandet samarbeta med den som tillhandahåller mobilitets- eller kombinationstjänster och som utnyttjar gränssnittet.

Den information som förmedlas via gränssnittet ska vara avfattad på svenska.

24 §

Främjande av interoperabilitet i offentliga upphandlingar

Landskapsregeringen bör kräva att det vid upphandling av mobilitetstjänster eller biljett- och betalningssystem i anslutning till dem enligt denna lag eller i enlighet med blankettlagen om upphandling i anbudsförfrågan, upphandlingsannonsen och upphandlingskontraktet förutsätts att

1) en tjänsteleverantör som faller in under tillämpningsområdet för 22 § har gett en beskrivning för hur dennes skyldigheter enligt 22 § har uppfyllts,

2) tjänsteleverantörens på biljettprodukterna baserade reserätter kan visas i det bakomliggande systemet med hjälp av ett elektroniskt kommunikationsnät, och allmänt tillgänglig teknik ska kunna användas för att visa reserätten,

3) kommunikationen mellan tjänsteleverantörens och en annan tjänsteleverantörs bakgrundssystem kan ske via ett gränssnitt, om rätten att resa verifieras i den andra tjänsteleverantörens bakgrundssystem.

Om landskapsregeringen ställer de i 1 mom. avsedda kraven ska alla sådana av tjänsteleverantörerna använda system som uppfyller kraven i 1 mom. 2 punkten godkännas. Landskapsregeringen ska då också se till att dess verksamhet i övrigt befrämjar interoperabiliteten mellan biljett- och betalningssystemen.

25 §

Allmänna krav på tillträde till ett gränssnitt

Tillgång till information och informationssystem med hjälp av ett öppet gränssnitt enligt 22 och 23 §§, under de förutsättningar som anges i dessa paragrafer, samt de stödtjänster, de användarvillkor, den programvara, de licenser och andra tjänster som eventuellt behövs för tillträdet till ett gränssnitt ska tillhandahållas på rättvisa, skäliga och icke-diskriminerande villkor.

Om de i 22 och 23 §§ angivna omständigheterna föreligger ska de tjänsteleverantörer som till följd därav ålagts att ge tillträde till ett gränssnitt som avses i dessa paragrafer, se till att tillträdet kan ske utan att informationssäkerheten för tjänsten eller integritetsskyddet äventyras.

26 §

Interoperabiliteten hos tjänster som sammanför tjänster och gränssnitt

Om tjänsteleverantörer och förvaltare av eller underhållsansvariga för bakomliggande system för visande av rätten att resa som tekniskt sammanför de öppna gränssnitt som omfattas av bestämmelserna i detta kapitel utvecklar egna tjänster och system, ska tjänsteleverantörerna och förvaltarna eller de underhållsansvariga se till att tjänsterna och systemen är interoperabla med andra motsvarande tjänster. De tjänsteleverantörer som avses i detta moment ska även i övrigt samarbeta för att garantera den tekniska interoperabilitet som behövs för att bilda resekedjor.

Om det finns sådana tjänsteleverantörer som tillhandahåller kombinationstjänster ska dessa tjänsteleverantörer ge tillgång till de gränssnitt som behövs för visande av rätten att resa och se till att rätten kan verifieras med hjälp av allmänt tillgänglig teknik.

Landskapsregeringen kan genom landskapsförordning utfärda närmare bestämmelser om säkrande av den interoperabilitet som avses i 1 och 2 mom.

27 §

Införande av intelligenta trafiksystem

Om de specifikationer som Europeiska kommissionen antagit med stöd av artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/40/EU om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet) tillämpas ska vid tillämpningen de principer som fastställs i bilaga II till det direktivet följas i fråga om de prioriterade områden som avses i artikel 2 och de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i det direktivet.

Landskapsregeringen ska i de fall som avses i 1 mom. bedöma och kontrollera om de tjänsteleverantörer, myndigheter och andra verksamhetsutövare som genomför de prioriterade områden som avses i artikel 2 och de prioriterade åtgärder som avses i artikel 3 i ITS-direktivet uppfyller de krav som anges i direktivet och som utfärdats med stöd av det.

Landskapsregeringen kan vid behov genom landskapsförordning utfärda närmare bestämmelser om påvisande av den överensstämmelse med kraven som avses i 2 mom. och om ansökan om utvärdering.

28 §

Landskapsregeringens uppföljnings- och samordningsuppgifter

Landskapsregeringen har rätt att följa upp efterfrågan på och utbudet av mobilitets- och kombinationstjänster och samordnar vid behov utvecklingen av tjänsterna.

Den som tillhandahåller mobilitetstjänster är trots affärs- och yrkeshemligheten skyldig att till landskapsregeringen regelbundet lämna de uppgifter om utbudet och den faktiska efterfrågan på den trafik som bedrivs som landskapsregeringen behöver för att kunna fullgöra sina uppgifter enligt 1 mom. samt för statistikföring och forskning. Den som tillhandahåller transporttjänster inom kollektivtrafiken ska senast 60 dagar innan en plan genomförs dessutom meddela landskapsregeringen om att en tjänst som tillhandahålls regelbundet inleds, upphör eller ändras väsentligt, till den del uppgifterna inte är tillgängliga med hjälp av ett gränssnitt som avses i 22 §. Uppgifterna ska ges avgiftsfritt.

Landskapsregeringen har trots sekretessbestämmelser rätt att till en annan myndighet lämna ut de uppgifter landskapsregeringen erhållit om de är nödvändiga för att myndigheten ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt lag. Landskapsregeringen får lämna ut uppgifterna via en teknisk anslutning eller annars elektroniskt.

Inom landskapets behörighet har landskapsregeringen trots sekretessbestämmelser rätt att få sådana uppgifter från en annan myndighet som är nödvändiga för att landskapsregeringen ska kunna fullgöra de uppgifter som avses i denna paragraf.

7 kap.  
Särskilda bestämmelser

29 §

Ändringssökande

Inom landskapetsbehörighet ska bestämmelserna om rättsmedel i 132–134 §§, 145 § 1 mom., 146 § 1 och 2 mom., 147 § 1 och 3 mom., 148, 149, 151 och 152 §§, det inledande stycket i 154 § 1 mom. och 154 § 1 mom. 1–4 punkten, 155 § och 160–163 §§, 165, 167 och 169 §§ i upphandlingslagen tillämpas oberoende av upphandlingens värde på upphandlingsärenden enligt 10 § i denna lag.

8 kap.  
Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

30 §

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den

Genom denna lag upphävs landskapslagen (2013:37) om tillämpning på Åland av 1a kap. i vägtrafiklagen.

31 §

Övergångsbestämmelser

Avtal om direkttilldelning och upphandlingskontrakt som gäller kollektivtrafik och som ingåtts med stöd av upphandlingslagstiftning som varit ikraft innan tidpunkten för denna lags ikraftträdande gäller även efter tidpunkten för denna lags ikraftträdande i enlighet med vad som följer av villkoren i kontrakten.

De i 1 mom. avsedda avtalen om direkttilldelning och upphandlingskontrakten får förlängas med stöd av den i det momentet avsedda upphandlingslagstiftningen under förutsättning att avtal om förlängning ingås innan den 3 december 2019. Dessa avtal upphör att gälla senast den 1 januari 2022.

Landskapsregeringen kan efter tidpunkten för denna lags ikraftträdande förbjuda sådan kollektivtrafik som bedrivs med stöd av bestämmelser som var i kraft innan denna lag trätt ikraft och i enlighet med vad som följer av bestämmelserna i landskapslagen (2008:10) om tillämpning i landskapet Åland av viteslagen förena förbudet med hot om vite, förutsatt att

1) landskapsregeringen har ordnat kollektivtrafiktjänsterna på väg inom Åland i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning,

2) kollektivtrafiken ifråga föranleder fortlöpande och allvarliga olägenheter för den kollektivtrafik som bedrivs i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning,

3) ett upphandlingsförfarande har inletts eller ett avtal om bedrivande av kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning har ingåtts, innan denna lag träder ikraft.

Trafikidkarens skyldighet att införa förfaranden för utbildning om funktionshinder enligt artikel 16.1 b i EU:s förordning om busspassagerares rättigheter tillämpas från och med den tidpunkt då denna lag träder i kraft.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](#_top)

2.

L A N D S K A P S L A G  
om ändring av 3 § körkortslagen för Åland

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 3 § 1 mom., körkortslagen (2015:88) för Åland som följer:

3 §

Yrkesmässig trafik

Bestämmelser om yrkesmässig trafik finns i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik och landskapslagen ( : ) om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Bestämmelser om transport av farliga ämnen finns i landskapslagen (1976:34) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen.

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](file:///H:\Pågående%20ärenden\Infrastruktur%20och%20trafik%20m.m\Yrkesmässig%20trafik\Remissförslag%20V\Kollektivtrafiktjänster%20(färgmarkerad).docx#_top)

Denna lag träder i kraft den

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](file:///H:\Pågående%20ärenden\Infrastruktur%20och%20trafik%20m.m\Yrkesmässig%20trafik\Remissförslag%20V\Kollektivtrafiktjänster%20(färgmarkerad).docx#_top)

3.

L A N D S K A P S L A G  
om ändring av landskapslagen om yrkesmässig trafik

I enlighet med lagtingets beslut

**upphävs** 15 § landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik sådan den lyder i landskapslagen 2000/4 samt

**fogas** till lagens 6 § landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik sådan den lyder i landskapslagen 2000/4 ett nytt 4 mom. som följer:

6 §

Prövning av ansökan

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

I de fall fråga är om upphandling eller direkttilldelning i enlighet med bestämmelserna i 4 kap. i landskapslagen ( : ) om ordnande av kollektivtrafiktjänster prövas den obligatoriska ansökan om beviljande av trafiktillstånd under förutsättning att sökanden, vid en samlad bedömning av landskapsregeringen, i övrigt och innan ansökan lämnas in fyller de övriga i landskapslagen om ordnande av kollektivtrafiktjänster angivna kraven som ska ställas på landskapsregeringens eller kommunens avtalsslutande motpart. Om sökanden vid tillståndsprövningen även uppfyller de i denna lag angivna kraven för beviljande av tillstånd träder avtalet ikraft och tillståndshavaren ska omedelbart därefter ansvara för skötseln av kollektivtrafiken, i enlighet med vad som överenskommits i avtalet ifråga och med vad som i övrigt följer av bestämmelser i lag och med stöd därav utfärdade författningar. Om sökanden vid nämnda tillståndsprövning inte uppfyller de i denna lag ställda kraven för beviljande av trafiktillstånd förfaller avtalet i sin helhet.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](file:///H:\Pågående%20ärenden\Infrastruktur%20och%20trafik%20m.m\Yrkesmässig%20trafik\Remissförslag%20V\Kollektivtrafiktjänster%20(färgmarkerad).docx#_top)

Denna lag träder i kraft den

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](file:///H:\Pågående%20ärenden\Infrastruktur%20och%20trafik%20m.m\Yrkesmässig%20trafik\Remissförslag%20V\Kollektivtrafiktjänster%20(färgmarkerad).docx#_top)

4.

L A N D S K A P S L A G  
om ändring av 1 § landskapslagen om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare

I enlighet med lagtingets beslut **ändras** 1 § 2 mom., landskapslagen (2008:85) om yrkeskompetens för lastbils- och bussförare sådant det lyder i landskapslagen 2015/92 som följer:

1 §

Lagens innehåll och syfte

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Bestämmelser om behörighet att framföra motordrivna fordon finns i körkortslagen (2015:88) för Åland, nedan kallad körkortslagen. Bestämmelser om yrkesmässig trafik finns i landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik och landskapslagen ( : ) om ordnande av kollektivtrafiktjänster. Bestämmelser om transport av farliga ämnen finns i landskapslagen (1976:34) om tillämpning i landskapet Åland av riksförfattningar om transport av farliga ämnen.

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](file:///H:\Pågående%20ärenden\Infrastruktur%20och%20trafik%20m.m\Yrkesmässig%20trafik\Remissförslag%20V\Kollektivtrafiktjänster%20(färgmarkerad).docx#_top)

Denna lag träder i kraft den

[\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_](file:///H:\Pågående%20ärenden\Infrastruktur%20och%20trafik%20m.m\Yrkesmässig%20trafik\Remissförslag%20V\Kollektivtrafiktjänster%20(färgmarkerad).docx#_top)

|  |  |
| --- | --- |
| Mariehamn den 5 december 2018 | |
| L a n t r å d | Katrin Sjögren |
| Föredragande minister | Mika Nordberg |

Parallelltexter

* [Parallelltexter till landskapsregeringens lagförslag nr 8/2018-2019](http://dokument.lagtinget.ax/handlingar/2018-2019/LF08/LF0820182019-P.docx)

1. Det tredje undantaget från skyldigheten att konkurrensutsätta gäller järnvägstrafik. Löptiden för avtalet är då högst tio år. När det gäller undantag från tröskelvärden och undantag för järnvägstrafik kan den behöriga myndighetens rätt att direkttilldela avtal begränsas genom nationell lagstiftning. [↑](#footnote-ref-1)
2. I artikel 93 föreskrivs att stöd är förenligt med fördragen, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt. De fördrag som åsyftas är förutom fördraget om Europeiska unionens funktionssätt även fördraget om Europeiska unionen. [↑](#footnote-ref-2)
3. Se ÅSUB, Nyheter 24.3.2014. [↑](#footnote-ref-3)
4. I artikel 2 punkten i EU:s kollektivtrafikförordning föreskrivs även att beroende på medlemsstatens lagstiftning kan avtalet också bestå i ett beslut som har fattats av den behöriga myndigheten och

   - som utgörs av en lag eller någon annan författning, eller

   - som innehåller de villkor på vilka den behöriga myndigheten själv tillhandahåller tjänsterna eller låter något internt företag tillhandahålla tjänsterna.

   I samma artikels punkt j definieras internt företag som 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. [↑](#footnote-ref-4)
5. Uttrycket i tillämpliga delar ska förstås utgående från det faktum att transporterna sker med buss eller taxi. [↑](#footnote-ref-5)
6. Med transporttjänster avses yrkesmässiga transporter av gods och personer inom kollektivtrafiken. [↑](#footnote-ref-6)
7. Här avses med berörda myndigheter exempelvis polismyndigheten och skolmyndigheterna och med organisationer exempelvis handikapproganisationer och pensionärsföreningar. [↑](#footnote-ref-7)
8. Se avsnittet om EU:s kollektivtrafikförordning i den allmänna motiveringen ovan. [↑](#footnote-ref-8)
9. En option (rättighet, företrädesrätt) är en typ av klausul i ett avtal som innebär att en eller båda avtalsparterna har rätt men inte en skyldighet att vidta en viss åtgärd. Den avtalspart som åtnjuter rättigheten kallas optionsinnehavaren och den avtalspart som utfärdat optionen kallas optionsutställaren. Exempel på optioner är en rättighet att köpa en viss vara till ett visst pris eller en rättighet att förlänga ett avtal. En option kan vara tidsreglerad i det underliggande avtalet på så sätt att utlösande av optionen ska ske inom vissa tidsramar. [↑](#footnote-ref-9)
10. Övergångsperioden sträcker sig från 3 december 2009 fram till 3 december 2019. [↑](#footnote-ref-10)
11. Se exempelvis hänvisningen i 12 § 3 mom. till 71 – 74 §§ i upphandlingslagen. [↑](#footnote-ref-11)
12. De omständigheter som anges i 9 § 1 mom. 1, 6, 7, 17 och 18 punkterna i konsumentskyddslagen avser konsumtionsnyttighetens utmärkande egenskaper i den omfattning som är lämplig med beaktande av nyttigheten och mediet *(1 punkten)*, konsumtionsnyttighetens totalpris inklusive skatter eller, om nyttigheten är av sådan art att exakt pris rimligen inte kan beräknas i förväg, grunderna för prissättningen *(6 punkten)*, vid behov leverans- och andra kostnader som inte ingår i konsumtionsnyttighetens totalpris eller, om dessa kostnader rimligen inte kan beräknas i förväg, uppgift om att sådana kostnader kan uppstå *(7 punkten)*, vid behov avtalets löptid eller villkor för avslutning av avtalet, om avtalet löper tills vidare eller förnyas automatiskt *(17 punkten)* samt vid behov kortaste giltighetstid för konsumentens skyldigheter enligt avtalet *(18 punkten)*. [↑](#footnote-ref-12)
13. QR-kod, från engelskans Quick Response, är en sorts tvådimensionell kod för optisk avläsning. Den utvecklades av det japanska företaget Denso 1994 och är en vidareutveckling av EAN-koden som på svenska även kallas streckkod, och är mycket vanlig i Japan. Datatermgruppen har föreslagit den svenska benämningen rutkod för QR-kod för att få en analogi med streckkoden.

    QR-koder har på senare tid blivit vanliga i stora delar av världen, bland annat för att olika former av streckkodsläsare finns tillgängliga eller färdigt installerade som applikationer till de flesta moderna mobiltelefoner. De likadana fyrkanter som finns i tre av QR-kodens hörn visar avläsningsprogrammet vilken yta som ingår, medan den streckade linjen mellan innerhörnen anger upplösningen på koden. Den fjärde, mindre fyrkanten talar om i vilken riktning avkodningen ska ske. En QR-kod kan innehålla betydligt mer information än en endimensionell streckkod (till exempel EAN-koden) kan på samma yta, vilket gör att kompletta länkar och olika tecken enkelt kan inkluderas. Genom att använda en QR-kodscanner konverteras koden från den visuella världen till läsbar information i den fysiska världen med hjälp av text, ljud, video eller bild. Detta fenomen kallas hyperlänk eller hardlinking.

    QR-koder kan även innehålla kontaktuppgifter, likt ett visitkort. Koden kan då scannas in till en elektronisk adressbok och automatiskt lägga till uppgifter såsom namn, [telefonnummer](https://sv.wikipedia.org/wiki/Telefonnummer) och adresser. I och med att många modernare mobiltelefoner kan läsa och avkoda QR-koder har kodernas användningsområden ökat. Koderna kan bland annat hittas på [reklamskyltar](https://sv.wikipedia.org/wiki/Reklam) och [tidningsannonser](https://sv.wikipedia.org/wiki/Tidning), där läsaren kan scanna in en QR-kod med sin mobiltelefon som då öppnar en [webbsida](https://sv.wikipedia.org/wiki/Webbsida) med erbjudanden eller mer information. En del [transportföretag](https://sv.wikipedia.org/wiki/Transportf%C3%B6retag) använder QR-koder som kan innehålla adresser både till mottagare och avsändare. [↑](#footnote-ref-13)
14. Närfältskommunikation (Near Field Communication, NFC) är en överföringsmetod för kontaktlöst utbyte av data över korta sträckor. Namnet kommer av att antennens längd avsiktligt anpassas så att den är multipel (1/2, 1/4, 4/8 osv.) av våglängden och därför inte tillåter en stående våg, vilket begränsar räckvidden till närfältsområdet runt antennen (vanligtvis runt 10 cm), och därigenom blir ytterst svår att avlyssna på avstånd. Syftet med tekniken är att skapa en säker intuitiv och enkel kommunikationskanal mellan olika elektroniska enheter, primärt inriktat mot mobiltelefoner. Exempelvis kan en mobiltelefon med inbyggt NFC användas som betalmedel, populärt kallat ”mobilplånbok” i en butik eller kollektivtrafik. Andra användningsområden är att överföra filer mellan två enheter eller att initiera andra kommunikationsprotokoll, där närfältskommunikationen säkerställer att man inte råkar koppla upp sig mot en okänd enhet längre bort. [↑](#footnote-ref-14)
15. Kommissionen har med stöd av ITS-direktivet utfärdat ett antal delegerade förordningar som sätter direktivet i kraft. Av dessa är i synnerhet förordning 2015/962 om tillhandahållande av EU-omfattande realtidstrafikinformationstjänster samt förordning (EU) 2017/1926 om komplettering av Europaparlamentets och rådets di-rektiv 2010/40/EU vad gäller tillhandahållande av EU-omfattande multimodala reseinformationstjänster av särskild betydelse med tanke på trafikinformation. [↑](#footnote-ref-15)
16. I artikel 2h i förordning nr 305/2013 avseende harmoniserat tillhandahållande av interoperabelt EU-omfattande eCall definieras eCall: (som i direktiv 2010/40/EU benämns ”interoperabelt EU-omfattande eCall”) som ett ”nödsamtal från fordon till 112, aktiverat antingen automatiskt genom sensorer i fordonet eller manuellt, som via trådlösa mobiltelekommunikationsnät överför en standardiserad minimiuppsättning uppgifter och upprättar en ljudkanal mellan fordonet och larmcentralen för eCall via ett allmänt trådlöst mobilkommunikationsnät.” [↑](#footnote-ref-16)