



## Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen om kollektivtrafik, lag om ändring i lagen om offentlig upphandling, lag om ändring i lagen om upphandling inom försörjningssektorerna samt lag om ändring i lagen om upphandling av koncessioner. Den nya lagstiftningen innehåller bl.a. bestämmelser om att vissa bestämmelser i den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner ska tillämpas vid upphandling av kollektivtrafiktjänster samt bestämmelser om tillämpning av lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster. Dessutom får regionala kollektivtrafikmyndigheter direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg, om avtalets årliga genomsnittsvärde uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Andra behöriga myndigheter får direkttilldela sådana avtal utan begränsning. Med undantag för avtal som avser kollektivtrafik på vatten får andra avtal om allmän trafik direkttilldelas om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro.

Utskottet föreslår även att riksdagen avslår en följdmotion.

I betänkandet finns en reservation (V).

#### *Behandlade förslag*

Proposition 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster.

Ett yrkande i en följdmotion.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund .....	4
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	5
Utskottets överväganden.....	6
Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster .....	6
Reservation .....	14
Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (V).....	14
Särskilda yttranden .....	16
1. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (M, C, L, KD) .....	16
2. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (S, MP).....	17
3. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (SD).....	17
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	19
Propositionen .....	19
Följdmotionen .....	19
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag .....	20
<i>Bilaga 3</i>	
Utskottets lagförslag .....	31

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, med den ändringen att punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska ha den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3,

2. lag om ändring i lagen (0000:000) om offentlig upphandling,

3. lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna,

4. lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:28 punkterna 1–4 och avslår motion

2016/17:3514 av Emma Wallrup m.fl. (V).

*Reservation (V)*

Stockholm den 22 november 2016

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M) och Jimmy Ståhl (SD).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster. Med anledning av propositionen har en följdmotion väckts.

Till grund för propositionen ligger departementspromemorian Nya regler om upphandling (Ds 2014:25) som innehåller författningsförslag som syftar till att genomföra vissa delar av LOU-direktivet respektive LUF-direktivet. Promemorian innehåller även förslag till reglering av förfarandet vid tilldelning av vissa tjänstekontrakt enligt EU:s kollektivtrafikförordning. Under hösten 2014 utarbetades inom Näringsdepartementet promemorian Tilldelning av koncessioner för kollektivtrafik. Promemorian innehåller förslag till reglering av förfarandet vid tilldelning av koncessioner för kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning. I januari 2016 remitterades även ett utkast till lagrådsremiss.

Regeringen har sedermera begärt in Lagrådets yttrande och redovisar i propositionen att den i allt väsentligt följt Lagrådets förslag samt att den också har gjort vissa redaktionella ändringar i förhållande till lagrådsremissen.

En förteckning över behandlade förslag finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Det kan i sammanhanget nämnas att regeringen den 22 juni 2016 fattade beslut om propositionen Nytt regelverk om upphandling (prop. 2015/16:195). Propositionen har beretts av finansutskottet som den 15 september 2016 fattade beslut om att ge ett antal utskott tillfälle att yttra sig över propositionen. Trafikutskottet har med anledning av detta lämnat ett yttrande till finansutskottet den 13 oktober 2016 (2016/17:TU2y). Finansutskottet justerade den 17 november 2016 betänkandet 2016/17:FiU7 där propositionen Nytt regelverk om upphandling och ett antal motioner behandlas.

## Bakgrund

I februari 2014 beslutade Europaparlamentet och rådet om tre nya direktiv på upphandlingsområdet:

- 2014/24/EU om offentlig upphandling (LOU-direktivet)
- 2014/25/EU om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (LUF-direktivet)
- 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner (LUK-direktivet).

LOU- och LUF-direktiven är omarbetningar av 2004 års LOU- och LUF-direktiv och ersätter dessa. De nya direktiven innehåller dels anpassningar och uppdateringar av det befintliga regelverket, dels ett flertal nya bestämmelser.

LUK-direktivet är ett nytt direktiv inom upphandlingsområdet som reglerar upphandling av tjänstekoncessioner och byggkoncessioner.

De nya upphandlingsdirektiven syftar till att stimulera tillväxten och främja förtroendet för den inre marknaden. Direktiven har även som mål att öka effektiviteten i offentliga inköp för att säkra bästa möjliga upphandlingsresultat när det gäller att få bättre valuta för pengarna genom att förenkla nuvarande regler och göra dem mer flexibla. Dessutom ska direktiven ge upphandlande myndigheter och enheter bättre möjligheter att använda offentlig upphandling som stöd för gemensamma samhällliga mål, såsom skyddet av miljön, högre resurs- och energieffektivitet samt främjande av innovation, sysselsättning och social integration. Avsikten med det nya LUK-direktivet är att skapa större rättssäkerhet vid tilldelning av koncessioner och att ge leverantörer inom EU lättare tillträde till marknaden för koncessioner.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen lämnas förslag om hur vissa kollektivtrafiktjänster ska upphandlas. De föreslagna bestämmelserna gäller för tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten samt för tjänstekoncessioner som avser kollektivtrafik, oavsett trafikslag. Bestämmelserna kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning).

Förslaget innebär att vissa bestämmelser i den lag om upphandling av koncessioner som föreslås i propositionen Nytt regelverk om upphandling (prop. 2015/16:195) ska tillämpas när de kollektivtrafiktjänster som nu är i fråga ska upphandlas. Dessutom ska lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster gälla vid sådana upphandlingar. Regionala kollektivtrafikmyndigheter får direkttilldela avtal om allmän trafik till interna företag. Regionala kollektivtrafikmyndigheter får även direkttilldela avtal som avser kollektivtrafik på järnväg, om avtalets årliga genomsnittsvärde uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Andra behöriga myndigheter får direkttilldela sådana avtal utan begränsning. Med undantag för avtal som avser kollektivtrafik på vatten får andra avtal om allmän trafik direkttilldelas om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2017.

# Utskottets överväganden

## Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lagar om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik med en lagteknisk ändring, lagen (0000:000) om offentlig upphandling, lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna och lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner.

Riksdagen avslår samtidigt ett motionsförslag om att regeringen bör återkomma med förslag till ändringar av den arbetsrättsliga lagstiftningen, lagen om anställningsskydd (LAS) och lagen om medbestämmande i arbetslivet (MBL), samt lagen om offentlig upphandling (LOU), i syfte att ge skydd för anställda mot godtyckliga uppsägningar vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar.

Jämför reservation (V) och särskilda yttrandena 1 (M, C, L, KD), 2 (S, MP) och 3 (SD).

### Bakgrund

Sedan den 3 december 2009 gäller Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning). I en särskild övergångsbestämmelse anges dock att förordningens bestämmelser om tilldelning av avtal om allmän trafik ska tillämpas fr.o.m. den 3 december 2019 men att medlemsstaterna under övergångsperioden ska vidta åtgärder för att successivt följa dessa bestämmelser.

Europaparlamentet och rådet antog den 26 februari 2014 direktiv 2014/24/EU om offentlig upphandling och om upphävande av direktiv 2004/18/EG (LOU-direktivet), 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 (LUF-direktivet) samt direktiv 2014/23/EU om tilldelning av koncessioner (LUK-direktivet).

### Propositionen

#### *Komplettering av EU:s kollektivtrafikförordning med nya regler*

Enligt regeringens bedömning bör det införas bestämmelser som reglerar förandet vid konkurrensutsättning enligt artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafik-

förordning av tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten samt koncessioner som avser kollektivtrafik. Regeringen bedömer att det behöver klargöras i vilken utsträckning bestämmelserna om direkttilldelning i artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning är tillämpliga i Sverige. Regeringen bedömer dessutom att det bör införas bestämmelser som reglerar överprövning av beslut i enlighet med artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. De kompletterande bestämmelserna bör enligt regeringen införas i lagen om kollektivtrafik.

### *Förfarandet vid konkurrensutsättning*

Regeringen föreslår att den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner ska tillämpas vid konkurrensutsättning av avtal om allmän trafik enligt artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafikförordning. Bestämmelser i den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner som rör blandad upphandling, intern upphandling, koncessioners löptid, tröskelvärden och hur värde beräknas ska dock inte tillämpas. Regeringen föreslår dessutom att den ska få meddela föreskrifter om innehållet i annonser och hur de ska offentliggöras.

Regeringen bedömer att det inte bör införas någon nationell reglering av löptiden för avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på vatten.

### *Direkttilldelning*

Regeringen föreslår att en regional kollektivtrafikmyndighet endast ska få direkttilldela avtal som avser järnvägstransporter enligt artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Andra behöriga myndigheter ska få direkttilldela sådana avtal utan begränsning.

Avtal av mindre värde om allmän trafik enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning ska få direkttilldelas om det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro. Möjligheten att direkttilldela avtal av mindre värde om allmän trafik ska dock inte få utnyttjas om avtalet avser kollektivtrafik på vatten. Behöriga myndigheter ska besluta om riktlinjer för hur direkttilldelning av avtal av mindre värde ska användas och avtal som avser järnvägstransporter. En upphandling ska inte få delas upp i avsikt att kringgå bestämmelserna om ett konkurrensutsatt anbudsförfarande.

Vid direkttilldelning av avtal av mindre värde och avtal som avser järnvägstransporter ska miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn beaktas om upphandlingens art motiverar detta. De grundläggande principerna enligt fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ska tillämpas i den utsträckning det är möjligt. Behöriga myndigheter ska därmed tilldela kontrakt i enlighet med principerna om likabehandling, icke-diskriminering, ömsesidigt erkännande, proportionalitet och öppenhet. Genomförandet av direkttilldelningar ska dokumenteras.

Regeringen bedömer att behöriga myndigheter inte bör förbjudas att utnyttja möjligheten i artikel 5.2 i EU:s kollektivtrafikförordning att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag.

### *Nödåtgärder*

Regeringen föreslår att vid nödåtgärder ska miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn beaktas om upphandlingens art motiverar detta. Regeringen bedömer att behöriga myndigheter bör få utnyttja möjligheten att vidta nödåtgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning vid trafikstörningar eller när det finns överhängande risk för sådana störningar.

### *Överprövning och överklagande av beslut*

Regeringen förslår att bestämmelserna om avtalsspärr, överprövning, skadestånd och upphandlingsskadeavgift i den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner ska gälla vid upphandling av kollektivtrafik enligt artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Det ska däremot inte gälla någon avtalsspärr vid direkttilldelning till interna företag eller vid beslut om nödåtgärder.

Som skäl för förslaget hänvisar regeringen till artikel 5.7 i EU:s kollektivtrafikförordning där det anges att medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att garantera att ett beslut i enlighet med artikel 5.2–5.6 kan prövas effektivt och snabbt på begäran av en person som har eller har haft intresse av att få ett särskilt avtal och som har skadats eller riskerar att skadas av en påstådd överträdelse om ett sådant beslut innefattar överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av en sådan lag.

### *Upphandlingsdirektivens undantag för kollektivtrafik*

Enligt regeringens förslag ska det införas bestämmelser i de föreslagna lagarna om offentlig upphandling och upphandling inom försörjningssektorerna som undantar upphandling som avser tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten från de lagarnas tillämpningsområde. Dessutom föreslår regeringen att det ska införas en upplysningsbestämmelse i den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner som talar om att det i lagen om kollektivtrafik finns anvisningar om vilka bestämmelser i den förstnämnda lagen som ska tillämpas när kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

### *Upphandling av kollektivtrafik på vatten*

Enligt regeringens bedömning bör avtal om allmän trafik som avser kollektivtrafik på vatten upphandlas enligt artikel 5 om tilldelning av avtal om allmän trafik i EU:s kollektivtrafikförordning och inte enligt de nya upphandlingsdirektiven som antogs i februari 2014. Medlemsstaterna kan i enlighet med EU:s kollektivtrafikförordning själva välja att tillämpa förordningen på



kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten. Regeringen pekar i propositionen på att Sverige har gjort EU:s kollektivtrafikförordning tillämplig på kollektivtrafik på vatten genom den komplettering av kollektivtrafiklagen som trädde i kraft den 1 juli 2012.

#### *Miljökrav vid upphandling av kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning*

Regeringen föreslår att lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster ska gälla även när kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning.

Som skäl för förslaget anger regeringen att lagen om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster gäller vid upphandlingar enligt LOU eller LUF om upphandlingen avser köp eller leasing av bilar eller köp av persontransporttjänster som tillhandahålls av ett kollektivtrafikföretag inom ramen för ett avtal om allmän trafik. Regeringen pekar på att lagen innehåller bestämmelser om hur bilars energi- och miljöpåverkan ska beaktas samt att lagen innebär att upphandlande myndigheter och enheter kan ställa krav på kollektivtrafikföretagets fordonspark genom att när man upphandlar kollektivtrafiktjänster beakta fordonens energi- och miljöpåverkan.

#### *Tillsyn över upphandling av kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning*

Bestämmelserna om tillsyn i den föreslagna lagen om upphandling av koncessioner ska enligt regeringens förslag gälla vid upphandling av kollektivtrafik enligt de bestämmelser som nu föreslås och enligt artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning.

Som skäl för förslaget anger regeringen att upphandlingar som sker enligt LOU och LUF omfattas av tillsyn. Eftersom tjänstekoncessioner faller utanför tillämpningsområdet för dessa lagar omfattas de i dagsläget inte av någon tillsyn. Enligt regeringen ska upphandlingar som kommer att genomföras enligt de föreslagna nya lagarna om offentlig upphandling och upphandling inom försörjningssektorerna liksom tidigare stå under tillsyn. Även i förslaget till lag om upphandling av koncessioner finns bestämmelser om tillsyn över upphandlingar.

#### *Tillsyn över krav på offentliggöranden*

Regeringen föreslår att den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över att kravet i EU:s kollektivtrafikförordning på offentliggörande av årliga rapporter följs. Tillsynsmyndigheten ska enligt regeringens förslag få meddela de förelägganden som behövs för sådan tillsyn och vid behov få förena föreläggandet med vite. Som skäl för regeringens förslag anges att det i 5 kap. kollektivtrafiklagen finns bestämmelser om tillsyn där det föreskrivs att tillsyn ska ske över efterlevnaden av den lagen och de föreskrifter som meddelas med stöd av lagen. Regeringen har i förordningen (2011:126) om

kollektivtrafik utsett Transportstyrelsen till tillsynsmyndighet enligt kollektivtrafiklagen. Enligt regeringen saknas det emellertid i dagsläget bestämmelser om tillsyn över att bestämmelserna i EU:s kollektivtrafikförordning följs.

### *Ikraftträdande och övergångsbestämmelser*

I dagsläget tillämpas LOU och LUF vid upphandling av tjänstekontrakt på kollektivtrafikområdet. Den nuvarande upphandlingslagstiftningen kommer dock att upphöra att gälla i samband med att de nya lagarna om offentlig upphandling och upphandling inom försörjningssektorerna träder i kraft. Dessa lagar föreslås i propositionen 2015/16:195 Nytt regelverk om upphandling träda i kraft den 1 januari 2017. Även den nya lagen om upphandling av koncessioner föreslås träda i kraft det datumet. Enligt regeringen är det lämpligt att de bestämmelser som nu föreslås i fråga om upphandlingar som avser tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller på vatten samt koncessioner som avser kollektivtrafik träder i kraft samtidigt.

Regeringen föreslår därför att de nya bestämmelserna ska träda i kraft samtidigt som de nya lagarna på upphandlingsområdet. Enligt regeringen ska bestämmelserna dock inte tillämpas på upphandlingar av koncessioner för kollektivtrafik som har påbörjats före ikraftträdandet. Enligt regeringens förslag ska lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster gälla för upphandlingar som avser tjänstekontrakt som har påbörjats före ikraftträdandet.

### **Motionen**

I kommittémotion 2016/17:3514 framför Emma Wallrup m.fl. (V) att de överlag ser positivt på propositionens förslag och att det finns fördelar med att bestämmelser införs som ökar tydligheten och förutsägbarheten när avtal ska upphandlas samtidigt som en nödvändig flexibilitet värnas för berörda myndigheter. Motionärerna pekar samtidigt på att möjligheten att skydda personalen vid byte av entreprenör berörs i propositionen, men att det görs ytterst kortfattat och utan att resultera i några konkreta lagförslag. Motionärerna konstaterar att regeringen framhåller att EU:s kollektivtrafikförordning innehåller en reglering av behöriga myndigheters möjligheter att vidta vissa åtgärder för att skydda personalen vid byte av operatör samt att den förtydligar att artikel 4.5 i EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig vid upphandling av kollektivtrafik. Motionärerna pekar på att bestämmelsen överlämnar till den behöriga myndigheten att bedöma om det i upphandlingen ska ställas krav på övergång av personal eller inte. Motionärerna uppmärksammar att fackförbundet Kommunal, som organiserar arbetstagare inom kollektivtrafiken, under flera år har förespråkat att det bör införas ett särskilt krav i samband med upphandling av kollektivtrafik med innebörden att det företag som vinner upphandlingen ska åta sig att anställa den personal som för närvarande arbetar i trafiken – ett s.k. krav på personalövertagande.

Motionärerna uppmärksammar dessutom att Kommunal nyligen har konstaterat att proposition 2016/17:28, genom förtydligandet att artikel 4.5 i EU:s kollektivtrafikförordning är direkt tillämplig, ger förbundet rätt, dvs. att upphandlande myndigheter får ställa krav på personalövertagande i samband med upphandlingar av kollektivtrafik samt att detta förtydligande i propositionen innebär att rättsläget nu är tydligt. Motionärerna välkomnar detta förtydligande av rättsläget men konstaterar samtidigt att de hellre hade sett att regeringen gått längre eftersom det behövs lagändringar i syfte att stärka arbetstagarnas anställningstrygghet. I motionen efterfrågas därför förslag från regeringen till ändringar av den arbetsrättsliga lagstiftningen, LAS och MBL, samt av lagen om offentlig upphandling, i syfte att ge skydd för anställda mot godtyckliga uppsägningar vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar av kollektivtrafiktjänster.

### **Utskottets ställningstagande**

Regeringen lämnar i den föreliggande propositionen förslag om hur vissa kollektivtrafiktjänster ska upphandlas. De föreslagna bestämmelserna gäller för tjänstekontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten samt för tjänstekoncessioner som avser kollektivtrafik, oavsett trafikslag. Utskottet kan konstatera att de nya bestämmelserna innebär en komplettering av EU:s kollektivtrafikförordning.

De nya EU-direktiv på upphandlingsområdet som ligger till grund för de övergripande regeländringar som föreslås för offentlig upphandling och som i sin tur även har bäring på de regeländringar som föreslås för upphandling av kollektivtrafiktjänster syftar till att stimulera tillväxten och främja förtroendet för den inre marknaden. Direktiven har även som ett uttalat mål att öka effektiviteten i offentliga inköp för att säkra bästa möjliga upphandlingsresultat när det gäller att få bättre valuta för pengarna genom att förenkla nuvarande regler och göra dem mer flexibla. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att de presenterade förslagen till regeländringar också utgår från EU-direktivens bakomliggande syfte att upphandlande myndigheter och enheter ska få bättre möjligheter att använda offentlig upphandling till stöd för gemensamma samhällsliga mål som skyddet av miljön, högre resurs- och energieffektivitet samt främjande av innovation, sysselsättning och social integration.

De nya regler som föreslås i den föreliggande propositionen föreslås i likhet med de nya regler som föreslås i propositionen Nytt regelverk om upphandling träda i kraft den 1 januari 2017. Utskottet delar regeringens uppfattning att det är lämpligt att de föreslagna bestämmelserna träder i kraft samtidigt. Av lagtekniska skäl föreslår utskottet dock att bestämmelsen om 1 kap. 3 § lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik träder i kraft den 2 januari 2017.

Med anledning av regeringens proposition har en motion väckts där det efterfrågas att regeringen bör återkomma med förslag till ändringar av den

arbetsrättsliga lagstiftningen, LAS och MBL, samt av lagen om offentlig upphandling i syfte att ge skydd för anställda mot godtyckliga uppsägningar vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar. Utskottet vill mot bakgrund av detta inledningsvis peka på att den arbetsmarknadsmodell som sedan länge tillämpas i Sverige innebär att arbetsmarknadens parter ges möjlighet att ta ansvar för villkoren på arbetsmarknaden. Detta för att kunna skapa stabilitet på arbetsmarknaden och på ett lämpligt sätt anpassa villkoren till de förutsättningar som råder i respektive bransch. När det gäller frågan om skyddet för anställda mot uppsägningar och möjligheten till förhandling för arbetstagarorganisationer vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar kan utskottet dessutom konstatera att det finns vissa skyddsregler som är tillämpliga i dessa situationer. I lagen om anställningsskydd (LAS) och medbestämmandelagen (MBL) finns skyddsregler när det är fråga om övergång av verksamhet. Vid en övergång av verksamhet övergår överlåtarens rättigheter och skyldigheter på grund av de anställningsavtal och de anställningsförhållanden som gäller vid övergången till den nya arbetsgivaren. En övergång är i sig inte saklig grund för att säga upp en arbetstagarare. Detta innebär dock inte ett hinder för uppsägningar av ekonomiska, tekniska eller organisatoriska skäl, där förändringar av arbetsstyrkan ingår. I MBL finns även bestämmelser om att när en arbetstagarares anställningsavtal och anställningsförhållanden har övergått till en ny arbetsgivare är den nya arbetsgivaren under ett år från övergången skyldig att tillämpa anställningsvillkoren i det kollektivavtal som gällde för den tidigare arbetsgivaren, om inte kollektivavtalets giltighet har löpt ut eller ett nytt kollektivavtal har börjat gälla för de övertagna arbetstagararna. Utskottet kan även konstatera att i linje med den svenska arbetsmarknadsmodellen har berörda arbetstagarorganisationer rätt till information om och har möjlighet att påverka planeringen av upphandlingar inom ramen för samverkan eller med stöd av MBL. Frågor om övergång av verksamhet omfattas av den s.k. primära förhandlingsskyldigheten. I de fall en arbetsgivare inte skulle vara bunden av något kollektivavtal är arbetsgivaren ändå skyldig att ta initiativ till förhandling med alla berörda arbetstagarorganisationer i frågor som rör övergång av verksamhet.

Utskottet noterar även att enligt EU-domstolen gäller reglerna om övergång av verksamhet inte bara i de fall där det är fråga om ett direkt avtalsförhållande mellan två företag utan även när två företag efter varandra i en offentlig upphandling har tilldelats driften av en verksamhet. När en offentlig upphandling leder till en övergång av verksamhet i den mening som avses i LAS blir leverantören skyldig att ta över personalen. Arbetsmarknadens parter har också möjlighet att i kollektivavtal närmare reglera vad som ska gälla arbetstagararnas rättigheter vid övertagande av personal när en annan arbetsgivare ska ta över verksamheten.

När det gäller sociala och arbetsrättsliga hänsyn hänvisar regeringen i föreliggande proposition till propositionen Nytt regelverk om upphandling och att det där i samtliga upphandlingslagar lämnas förslag till bestämmelser om miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn som även inbegriper bestämmelser

om särskilda arbetsvillkor för att fullgöra kontrakt. Utskottet delar regeringens uppfattning att mot bakgrund av att sådana bestämmelser föreslås gälla för upphandlingar i allmänhet, inbegripet upphandlingar av tjänstekontrakt för kollektivtrafik på buss och spårvagn, bör de även göras tillämpliga vid upphandlingar av sådan kollektivtrafik som omfattas av lagstiftningsförslagen i föreliggande proposition. Enligt utskottets mening finns det därmed inte fog för att införa arbetsrättsliga särregler specifikt för upphandling av kollektivtrafiktjänster.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att det i artikel 4.5 i EU:s kollektivtrafikkförordning, som är direkt tillämplig i alla medlemsländer, stadgas att de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får kräva att de utvalda kollektivtrafikföretaget erbjuder den personal som tidigare anställts för att tillhandahålla tjänsterna samma rättigheter som den skulle ha haft i samband med en överlåtelse enligt direktiv 2001/23/EG. I samma artikel stadgas även att om de behöriga myndigheterna kräver att kollektivtrafikföretag ska följa vissa sociala normer ska anbudshandlingarna och avtalen om allmän trafik innehålla en förteckning över den berörda personalen samt klara och tydliga uppgifter om deras avtalsenliga rättigheter och de villkor på vilka arbetstagarna anses bli knutna till tjänsterna. Utskottet konstaterar i likhet med regeringen att bestämmelsen följaktligen överlämnar till den behöriga myndigheten att bedöma om det i upphandlingen ska ställas krav på övergång av personal eller inte. Utskottet anser liksom regeringen att något förtydligande i lagtext om artikelns innehåll därmed inte är nödvändigt.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla vikten av att upphandlande myndigheter och enheter ska ha goda möjligheter att använda offentlig upphandling till stöd för gemensamma samhällliga mål som att främja innovation, sysselsättning och social integration. Den nya Upphandlingsmyndigheten som inrättades den 1 september 2015 har därför ett viktigt uppdrag i att utveckla, förvalta och stödja den upphandling som genomförs av upphandlande myndigheter och enheter. Detta innefattar bl.a. att verka för en rättssäker, effektiv, socialt och miljömässigt hållbar upphandling till nytta för medborgarna och näringslivets utveckling. Stödet ska även bidra till att en ökad social hänsyn kan tas i upphandlingar.

Sammantaget och mot bakgrund av vad utskottet här har anfört föreslår utskottet att riksdagen antar regeringens lagförslag och avstyrker motionen.

# Reservation

## Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (V)

av Emma Wallrup (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, med den ändringen att punkt 1 i ikraftträdande- och övergångsbestämmelserna ska ha den lydelse som utskottet föreslår i bilaga 3,
2. lag om ändring i lagen (0000:000) om offentlig upphandling,
3. lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna,
4. lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner och ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2016/17:28 punkterna 1–4 och motion 2016/17:3514 av Emma Wallrup m.fl. (V).

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis framhålla att det är positivt att de förslag till regeländringar som presenteras i regeringens proposition om upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster utgår från EU-direktivens uttalade syfte att upphandlande myndigheter och enheter ska få bättre möjligheter att använda offentlig upphandling till stöd för gemensamma samhällliga mål som skyddet av miljön, högre resurs- och energieffektivitet samt att främja innovation, sysselsättning och social integration.

Jag vill dock samtidigt framhålla att det är mycket otillfredsställande att se de problem som finns i dag när det gäller miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn vid upphandlingar av kollektivtrafiktjänster liksom inom andra tjänsteområden. Möjligheten att skydda personalen vid byte av entreprenör stärks nu, men för att ytterligare garantera arbetstagarnas rättigheter vill Vänsterpartiet se ytterligare lagförslag för att garantera arbetstagarnas rättigheter vid verksamhetsövergångar.

Problemen på området är uppenbara och det har förekommit flera fall där en ny entreprenör vunnit en upphandling av kollektivtrafiken i ett län och där detta sedan har medfört att alla anställda hos den tidigare entreprenören sägs upp med hänvisning till arbetsbrist. Detta innebär i sin tur att den nya entreprenören inte har någon skyldighet att ta över personalen. De anställda har därmed vid upprepade tillfällen tvingats att söka om sina tjänster utan

några garantier om att få en ny anställning. Jag anser inte att detta är acceptabelt.

Även om många av de anställda vanligtvis erbjuds jobb hos den nya entreprenören, kan denna välja ut vilka som får fortsätta arbeta, och detta kan ske utan hänsyn till gällande turordningsregler. De som är anställda i offentligt upphandlade verksamheter förlorar därmed i praktiken den anställningstrygghet som de har rätt till enligt lagen om anställningsskydd (LAS). Jag vill framhålla att turordningsreglerna och rätten till återanställning är till för att skydda arbetstagarna från godtyckliga uppsägningar. Att detta skydd ska finnas är särskilt viktigt för äldre anställda, men också för fackliga företrädare, skyddsombud och anställda som använder sin lagliga rätt att vara frånvarande på grund av t.ex. politiska uppdrag. Jag anser även att det finns en uppenbar risk för att de som är anställda i upphandlade verksamheter inom kollektivtrafiken blir rädda för att ta på sig fackliga eller politiska uppdrag eller på annat sätt riskera att betraktas som obekväma av arbetsgivaren, eftersom detta skulle kunna leda till att de förlorar jobbet vid nästa upphandling. Mot denna bakgrund anser jag att det är angeläget att regeringen återkommer med förslag till ändringar i den arbetsrättsliga lagstiftningen, lagen om anställningsskydd (LAS) och lagen om medbestämmande i arbetslivet (MBL), samt i lagen om offentlig upphandling (LOU) i syfte att skydda anställda mot godtyckliga uppsägningar vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar av kollektivtrafiktjänster.

Vad jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

# Särskilda yttranden

## 1. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (M, C, L, KD)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Erik Ottoson (M) anför:

Utgångspunkten för vårt ställningstagande när det gäller den föreliggande propositionen är densamma som vi tidigare har gett uttryck för i en avvikande mening i trafikutskottets yttrande 2016/17:TU2y till finansutskottet med anledning av regeringens proposition 2015/16:195 Nytt regelverk om upphandling. Eftersom propositionen som utskottet behandlar i detta ärende inte omfattar förslag som direkt berör den del i vilken vi invänder men likväl hänvisar till och som är delvis avhängigt proposition 2015/16:195 avlägger vi i detta ärende endast ett särskilt yttrande.

Vi inom Alliansen vill framhålla att det är rimligt att, i samband med offentlig upphandling, vid behov kunna ställa sociala krav på den s.k. hårda kärnan, alltså det som rör arbetstid, lön och semester. Vi kan konstatera att krav på skäliga arbetsvillkor för de som utför offentligt upphandlade tjänster handlar om att säkerställa att skattemedel används på ett ansvarsfullt sätt. Det handlar också om ett ansvarstagande gentemot löntagare och alla de företag som agerar seriöst. Vi kan konstatera att den redan gällande lagstiftningen ger vissa möjligheter att ställa sociala krav, men inom Alliansen utesluter vi inte ytterligare lagstiftning eller andra åtgärder för att säkra goda arbetsvillkor. Detta måste dock enligt vår uppfattning ske på ett sätt som värnar små och innovativa företags möjligheter att delta i offentlig upphandling såväl inom kollektivtrafiktjänsteområdet som inom andra tjänsteområden.

Regeringens förslag i proposition 2015/16:195 om nytt regelverk vid upphandling är när det gäller villkor enligt kollektivavtal så utformat att det enligt vår bedömning inte kan ligga till grund för lagstiftning. Detta anser vi har bäring på såväl kollektivtrafiktjänster som andra tjänsteområden. När det gäller mindre företags förutsättningar att konkurrera i offentliga upphandlingsförfaranden noterar vi att det inom taxibranschen finns många enmans- eller fåmansföretag som har större taxibolag som samarbetsorganisationer och där dessa lägger anbud i upphandlingar. Ett mindre åkeri som är anslutet till någon av de större taxiorganisationerna skulle därmed inte få köra färdtjänst även om alla krav förutom kravet på kollektivavtal uppfylls.

Sammantaget anser vi inom Alliansen att regeringens förslag om att det ska ställas krav på villkor i nivå motsvarande kollektivavtal när det gäller lön, arbetstid och semester innehåller en rad inbyggda problem som skulle leda till tillämpningssvårigheter och oönskade konsekvenser, inte minst inom kollektivtrafiktjänsteområdet.



## 2. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (S, MP)

Karin Svensson Smith (MP), Suzanne Svensson (S), Lars Mejern Larsson (S), Leif Pettersson (S), Jasenko Omanovic (S), Johan Andersson (S) och Teres Lindberg (S) anför:

Vi vill i sammanhanget framhålla hur viktigt det är att det alltid ska tas social- och arbetsrättsliga liksom miljömässiga hänsyn vid upphandlingar av kollektivtrafiktjänster liksom inom andra tjänsteområden. I de fall där upphandlingar resulterar i att en annan entreprenör övertar ansvaret för en verksamhet måste den personal som berörs kunna känna trygghet i sitt arbete och att anställningen fortsätter genom att personalen tas över vid verksamhetsövergången. Vår uppfattning är att frågor om att ta över personal vid verksamhetsövergång är viktiga och att de är det oavsett vilken bransch en upphandling rör. Den föreliggande propositionen tar sikte på upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster och det föreslås inte några särskilda särregler för detta när det gäller den typ av arbetsrättsliga frågor som tas upp i motion 2016/17:3514. Motsvarande frågor behandlas däremot i propositionen 2015/16:195 Nytt regelverk om upphandling som bereds av finansutskottet och behandlas i betänkande 2016/17:FiU7. Vi vill i sammanhanget påminna om att utskottet har lämnat ett yttrande till finansutskottet med anledning av propositionen om ett nytt regelverk om upphandling och att utskottet i detta bl.a. framhöll att det vid upphandlingar behöver ställas krav på sjysta villkor och att det blir konkurrens på lika villkor för företagen samt att det inte är rimligt att det ska gå att konkurrera med villkor som innebär att företag premieras om de ger dåliga villkor till anställda.

## 3. Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Utgångspunkten för vårt ställningstagande när det gäller den föreliggande propositionen är densamma som vi tidigare har gett uttryck för i en avvikande mening i trafikutskottets yttrande 2016/17:TU2y till finansutskottet med anledning av regeringens proposition 2015/16:195 Nytt regelverk om upphandling.

Vi sverigedemokrater vill liksom tidigare framhålla att för många enmans- och småföretagare är deltagande i offentliga upphandlingar en absolut förutsättning för att få verksamheten att gå runt, och vi anser därför att krav på kollektivavtal för att ställa upp i offentliga upphandlingar inom såväl kollektivtrafiktjänster som andra tjänsteområden skulle medföra stora problem.

Vi vill också liksom tidigare framhålla den konsensus som varit rådande på den svenska arbetsmarknaden om hur villkor och regler sätts och som varit särskilt gynnsam för Sverige: nämligen den svenska modellen där arbetstagar och arbetsgivare tillsammans kommer överens. Det är därför vår uppfattning

att upphandlingar av kollektivtrafiktjänster även fortsättningsvis ska bygga på denna väl fungerande modell.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Propositionen

*Proposition 2016/17:28 Upphandling av vissa kollektivtrafiktjänster:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om offentlig upphandling.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner.

## Följdmotionen

*2016/17:3514 av Emma Wallrup m.fl. (V):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till ändringar i den arbetsrättsliga lagstiftningen, lagen om anställningsskydd (LAS) och lagen om medbestämmande i arbetslivet (MBL), samt i lagen om offentlig upphandling (LOU), i syfte att skydda anställda mot godtyckliga uppsägningar vid byte av entreprenör i samband med upphandlingar av kollektivtrafiktjänster, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

## BILAGA 2

## Regeringens lagförslag

## 1 Förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2010:1065) om kollektivtrafik dels att 1 kap. 3 § ska upphöra att gälla, dels att rubriken närmast före 5 kap. 3 § ska utgå, dels att 1 kap. 1 §, 5 kap. 1–3 §§ och 6 kap. 3 § ska ha följande lydelse, dels att det ska införas ett nytt kapitel, 4 a kap., och en ny paragraf, 5 kap. 4 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***1 kap.****1 §<sup>1</sup>**

*Denna lag innehåller bestämmelser om*

1. ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter,

2. uppgifter och befogenheter för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning) samt

3. allmänna krav på kollektivtrafikföretag,  
*allt i fråga om trafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och tunnelbana.*

*I denna lag finns bestämmelser om kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana.*

*Bestämmelserna avser*

1. ansvar för regional kollektivtrafik och organisering av regionala kollektivtrafikmyndigheter, och

2. allmänna krav på kollektivtrafikföretag.

*Lagen innehåller även bestämmelser som gäller för dem som är behöriga myndigheter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EU:s kollektivtrafikförordning).*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2012:437.

## 4 a kap. Upphandling av kollektivtrafik

### Användningen av vissa termer

#### 1 §

I detta kapitel avses med

1. tjänstekontrakt: detsamma som i lagen (0000:000) om offentlig upphandling och lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna,

2. tjänstekoncession: detsamma som i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner,

3. direktutdelning, internt företag och värde: detsamma som i EU:s kollektivtrafikförordning,

4. upphandling: de åtgärder som vidtas av en behörig myndighet eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § i syfte att anskaffa kollektivtrafik genom tilldelning av ett avtal om allmän trafik.

#### 2 §

När lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner och lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster tillämpas ska det som sägs i de lagarna om

1. upphandlande myndighet eller upphandlande enhet i stället avse behörig myndighet eller den till vilken befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 §, och

2. upphandling ha den innebörd som anges i 1 § 4.

När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i den lagen om

1. koncessioner även gälla tjänstekontrakt,

2. koncessionsdokument även avse upphandlingsdokument enligt definitionen av detta i lagen (0000:000) om offentlig upphandling och lagen (0000:000) om upphandling inom försörjnings-

sektorerna,

3. koncessionshavare i stället avse ett kollektivtrafikföretag som har tilldelats ett avtal om allmän trafik,

4. leverantör i stället avse kollektivtrafikföretag, och

5. värde ha den innebörd som anges i 1 § 3.

**När kollektivtrafik ska upphandlas enligt upphandlingslagarna**

**3 §**

I lagen (0000:000) om offentlig upphandling och lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna finns bestämmelser som gäller vid upphandling som avser tjänstekontrakt för kollektivtrafik med buss eller spårvagn.

**När kollektivtrafik ska upphandlas enligt EU:s kollektivtrafikförordning**

**4 §**

I EU:s kollektivtrafikförordning finns bestämmelser om behöriga myndigheters möjligheter att

1. tilldela avtal om allmän trafik genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande (artikel 5.3),

2. själva tillhandahålla kollektivtrafik eller direkttilldela avtal om allmän trafik till ett internt företag (artikel 5.2),

3. direkttilldela avtal om allmän trafik av mindre värde eller omfattning (artikel 5.4),

4. vidta nödåtgärder (artikel 5.5), och

5. direkttilldela avtal om allmän trafik som rör järnvägstransporter (artikel 5.6).

## 5 §

Bestämmelserna i 6–11 §§ tillämpas vid upphandling som avser

1. tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten, och

2. tjänstekoncessioner för kollektivtrafik.

Vid upphandling av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik med buss ska även lagen (2011:846) om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster tillämpas.

## Konkurrensutsättning

## 6 §

Vid konkurrensutsättning enligt artikel 5.3 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner:

– 4 kap. 1–9 §§ (allmänna bestämmelser),

– 5 kap. 3 § (värdetidpunkt),

– 6 kap. (förfarandet vid upphandling),

– 7 kap. (tekniska krav och funktionskrav),

– 8 kap. (annonsering av upphandling), utom 2 och 8 §§,

– 9 kap. (tidsfrister för anbudsansökningar och anbud),

– 10 kap. (kommunikation, information till leverantörer och dokumentation),

– 11 kap. (uteslutning av leverantörer),

– 12 kap. (kvalificering),

– 13 kap. (utvärdering av anbud och tilldelning av koncessioner),

– 14 kap. (fullgörande av koncessioner), utom 9 §,

– 16 kap. (avtalsspärr, överprövning och skadestånd), och

– 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

Direkttilldelning och nödgångsgränser

## 7 §

En regional kollektivtrafikmyndighet får direkttilldela avtal som avser järnvägstransport enligt artikel 5.6 i EU:s kollektivtrafikförordning endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 7 500 000 euro. Andra behöriga myndigheter får direkttilldela sådana avtal utan begränsning.

Direkttilldelning enligt artikel 5.4 i EU:s kollektivtrafikförordning är tillåten endast om det årliga genomsnittsvärdet av avtalet uppskattas till ett belopp motsvarande högst 500 000 euro och avser annat än kollektivtrafik på vatten.

## 8 §

En upphandling får delas upp så att bestämmelserna i 6 § inte blir tillämpliga endast om en sådan uppdelning är berättigad av objektiva skäl.

## 9 §

Behöriga myndigheter ska besluta riktlinjer för användning av sådan direkttilldelning som avses i 7 §.

## 10 §

Vid sådan direkttilldelning som avses i 7 § tillämpas följande bestämmelser i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner:

- 4 kap. 1 och 3 §§ (principer för upphandling av koncessioner),
- 10 kap. 12 § (underrättelse om beslut) och 14 § (dokumentation),
- 16 kap. (avtalsspärr, överprövning och skadestånd), utom 2 och 3 §§, och
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).

När lagen om upphandling av



*koncessioner tillämpas ska det som sägs i*

*1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av 7 eller 8 §,*

*2. 16 kap. 13 § första stycket om när rätten ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om artikel 7.2 i EU:s kollektivtrafikförordning, i den ursprungliga lydelsen, inte beaktats eller om avtalet slutits i strid med 7 eller 8 §, och*

*3. 16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla vid överträdelse av de principer för upphandling av koncessioner som gäller enligt första stycket eller vid överträdelse av 7 eller 8 §.*

#### *11 §*

*Vid direkttilldelning enligt artikel 5.2 eller nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning tillämpas följande bestämmelser i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner:*

- 10 kap. 14 § (dokumentation),*
- 16 kap. 4–21 §§ (överprövning och skadestånd), och*
- 17 kap. (upphandlingsskadeavgift).*

*Vid nödgärder enligt artikel 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning ska även 4 kap. 3 § (beaktande av miljö-, social- och arbetsrättsliga hänsyn) lagen om upphandling av koncessioner tillämpas.*

*När lagen om upphandling av koncessioner tillämpas ska det som sägs i*

*1. 16 kap. 6 § första stycket om överträdelse av de grundläggande principerna eller andra bestämmelser i den lagen i stället avse överträdelse av artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i den ursprungliga lydelsen,*

*2. 16 kap. 13 § om när rätten*

*ska besluta att ett avtal är ogiltigt, i stället gälla om avtalet slutits i strid med artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i den ursprungliga lydelsen, och*

*3.16 kap. 20 § om skyldigheten att ersätta skada i stället gälla om artikel 5.2 eller 5.5 i EU:s kollektivtrafikförordning, i den ursprungliga lydelsen, inte följts.*

### **Bemyndigande**

#### 12 §

*Regeringen får meddela föreskrifter om innehållet i och offentliggörandet av annonser.*

## **5 kap.**

### 1 §

Den myndighet som regeringen bestämmer (*tillsynsmyndigheten*) ska utöva tillsyn över efterlevnaden av *denna lag och de föreskrifter som meddelats med stöd av lagen.*

Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över efterlevnaden av

*1. 1–4 kap. och de föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser, och*

*2. artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning.*

### 2 §

*Tillsynsmyndigheten har rätt att av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, av dem till vilka befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § och av kollektivtrafikföretag på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.*

*Den tillsynsmyndighet som avses i 1 § har rätt att av behöriga myndigheter enligt EU:s kollektivtrafikförordning, av dem till vilka befogenhet överlämnats enligt 3 kap. 2 § och av kollektivtrafikföretag, på begäran få sådana upplysningar och ta del av sådana handlingar som behövs för tillsynen.*

### 3 §

*Tillsynsmyndigheten får meddela de förelägganden och förbud som behövs för att denna lag och föreskrifter meddelade med stöd av lagen ska efterlevas.*

*Den tillsynsmyndighet som avses i 1 § får meddela de förelägganden och förbud som behövs för efterlevnaden av*

*1. 1–4 kap. och de föreskrifter som har meddelats med stöd av dessa bestämmelser,*

*2. 2 §, och*

*3. artikel 7.1 i EU:s kollektivtrafikförordning.*

Ett beslut om föreläggande eller förbud får förenas med vite.

*4 §*

*Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över upphandling av kollektivtrafik enligt 4 a kap. och enligt artikel 5 i EU:s kollektivtrafikförordning. Vid denna tillsyn tillämpas 18 kap. lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner.*

**6 kap.**

*3 §*

Tillsynsmyndighetens beslut *i enskilt fall enligt denna lag* får överklagas *hos allmän förvaltningsdomstol.* Tillsynsmyndighetens beslut *enligt 5 kap. 3 §* får överklagas *till allmän förvaltningsdomstol.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.
  2. För upphandlingar som avser tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten som har påbörjats före ikraftträdandet gäller den upphävda lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och den upphävda lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.
  3. Lagen tillämpas inte på upphandlingar av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik som har påbörjats före ikraftträdandet.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om offentlig upphandling

Härigenom föreskrivs att det i lagen (0000:000) om offentlig upphandling ska införas en ny paragraf, 3 kap. 28 §, och närmast före 3 kap. 28 § en ny rubrik av följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2015/16:195      Föreslagen lydelse*

### 3 kap.

#### Vissa kollektivtrafiktjänster

#### 28 §

*Denna lag gäller inte för kontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten.*

### 3 Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna

Härigenom föreskrivs att det i lagen (0000:000) om upphandling inom försörjningssektorerna ska införas en ny paragraf, 3 kap. 33 §, och närmast före 3 kap. 33 § en ny rubrik av följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2016/16:195 Föreslagen lydelse*

#### **3 kap.**

##### Vissa kollektivtrafiktjänster

##### 33 §

*Denna lag gäller inte för kontrakt som avser kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana eller på vatten.*

## 4 Förslag till lag om ändring i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner

Härigenom föreskrivs att det i lagen (0000:000) om upphandling av koncessioner ska införas en ny paragraf, 3 kap. 36 §, och närmast före 3 kap 36 § en ny rubrik av följande lydelse.

*Lydelse enligt prop. 2015/16:195      Föreslagen lydelse*

### **3 kap.**

#### **Upphandling av kollektivtrafik enligt EU:s kollektivtrafikförordning**

##### **36 §**

*I lagen (2010:1065) om kollektivtrafik anges vilka bestämmelser i denna lag som ska tillämpas när kollektivtrafik ska upphandlas enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.*

BILAGA 3

## Utskottets lagförslag

## Ändring i regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik

*Regeringens förslag*

1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2017.

*Utskottets förslag*

1. Denna lag träder i kraft den 2 januari 2017 i fråga om 1 kap. 3 § och i övrigt den 1 januari 2017.
2. För upphandlingar som avser tjänstekontrakt för kollektivtrafik på järnväg, med tunnelbana och på vatten som har påbörjats före ikraftträdandet gäller den upphävda lagen (2007:1091) om offentlig upphandling och den upphävda lagen (2007:1092) om upphandling inom områdena vatten, energi, transporter och posttjänster.
3. Lagen tillämpas inte på upphandlingar av tjänstekoncessioner för kollektivtrafik som har påbörjats före ikraftträdandet.