

## Protokoll fört vid enskild föredragning

Infrastrukturavdelningen  
Transportbyrån, I1

Beslutande

Minister

Mika Nordberg

Föredragande

Upphandlare

Per-Erik G. Cederkvist

Justerat

Omedelbart

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

### Nr 40

Tecknande av stödavtal för kollektivtrafik år 2020-2021  
gällande linjerna 2, 3 och 4

**ÅLR 2019/5244**

325 I1

Landskapsregeringen har beslutat att tilldela kollektivtrafiken enligt  
beslutsprotokollet ÅLR 2019/4990, Nr 28 18.6.2019.

Landskapsregeringen beslöt att teckna stödavtal för kollektivtrafik enligt  
**bilaga 1, I219E32** med Viking Line Buss Ab för perioden 1.1.2020 –  
31.12.2021. Stödavtalet för kännedom;

Linje 2: Mariehamn-Geta  
Linje 3: Mariehamn-Saltvik  
Linje 4: Mariehamn-Vårdö  
Saltvik-norra Finström

Kostnaden påförs anslag 74700, Understöd övrig trafik.

### Nr 41

Tecknande av stödavtal för kollektivtrafik år 2020-2021  
gällande linjerna 1, 5, 6, 7A och 7B

**ÅLR 2019/5245**

326 I1

Landskapsregeringen har beslutat att tilldela kollektivtrafiken enligt  
beslutsprotokollet ÅLR 2019/4990, Nr 28 18.6.2019.

Landskapsregeringen beslöt att teckna stödavtal för kollektivtrafik enligt  
**bilaga 2, I219E32** med Williams Buss Ab för perioden 1.1.2020 –  
31.12.2021. Stödavtalet för kännedom;

Linje 1: Mariehamn-Eckerö  
Linje 5: Mariehamn-Lumparland  
Linje 6: Godby-södra-Finström-Godby med vissa anslutningar  
även till Mariehamn  
Linje 7A: Norra/östra Jomala (via Ytterby)  
Linje 7B: Västra Jomala (via Södersunda)

Kostnaden påförs anslag 74700, Understöd övrig trafik.

**Nr 42**

Tecknande av stödavtal för kollektivtrafik år 2020-2021

gällande linje 8

**ÅLR 2019/5246**

327 II

Landskapsregeringen har beslutat att tilldela kollektivtrafiken enligt beslutsprotokollet ÅLR 2019/4990, Nr 28 18.6.2019.

Landskapsregeringen beslöt att teckna stödavtal för kollektivtrafik enligt **bilaga 3, I219E32** med Ålandsbussen Ab för perioden 1.1.2020 – 31.12.2021. Stödavtalet för kännedom;

Linje 8: Mariehamn-Järsö

Kostnaden påförs anslag 74700, Understöd övrig trafik.

---

# Stödavtal för den regionala och tilldelade kollektivtrafiken från 1 januari 2020 till 31 december 2021

I enlighet med 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, beaktande av landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning samt landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster (2019:60)

**BESTÄLLARE:**

Ålands landskapsregering  
FO-nummer: 0145076-7  
PB 1060  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland

**ENTREPRENÖR:**

Viking Line Buss Ab  
FO-nummer: 0651547-8  
Storagatan 2  
AX-22 100 MARIEHAMN  
Åland

## Innehåll

<b>1</b>	<b>AVTALSPARTER</b>	<b>3</b>
1.1	Stödgivare (nedan "Beställaren")	3
1.2	Mottagare av stöd (nedan "Entreprenören")	3
1.3	Ansvarsperson för genomförandet av Tjänsten	3
<b>2</b>	<b>AVTALETS SYFTE OCH AVTALSTIDEN</b>	<b>4</b>
2.1	Avtalets syfte och objektet	4
2.2	Avtalstid	4
<b>3</b>	<b>STÖDET OCH DESS BETALNING</b>	<b>4</b>
3.1	Stödet	4
3.2	Tilläggsbeställning	4
3.3	Faktureringsinformation och villkor	4
3.4	Innehållet i fakturan	5
3.5	Avdrag från ersättningen	5
3.6	Fakturahantering	5
3.7	Dröjsmål med betalning	7
<b>4</b>	<b>ENTREPRENÖRENS ANSVAR</b>	<b>7</b>
4.1	Lagar och förordningar	7
4.2	Behövliga tillstånd	7
4.3	Språkligt krav	7
4.4	Tillgänglighet och sakligt bemötande	8
4.5	Informationssystem	8
4.6	Bank- och kreditkortshantering	8
4.7	Ersättande fordon	8
4.8	Kampanjer för ökat passagerarantal	9
4.9	Överenskommet bonussystem	9
4.10	Skolkortshantering	9
4.11	Frakter	9
4.12	Förnyelsebart bränsle	10
<b>5</b>	<b>BESTÄLLARENS RÄTTIGHETER, SKYLDIGHETER OCH ANSVAR</b>	<b>10</b>
5.1	Beställarens ansvar och allmänna principer för ersättning	10
5.2	Beställarens utredningsskyldighet	10
<b>6</b>	<b>STATISTIK OCH INFORMATIONsutBYTE</b>	<b>11</b>

6.1	Särredovisning	11
7	ÖVERLÅTELSE OCH UPPSÄGNING AV AVTALET	12
8	ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG	12
9	HÄVNING	12
10	TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING	12
11	AVTALSHANDLINGAR OCH PRIORITESORDNING	13
12	DATUM OCH UNDERSKRIFT	14

## 1 AVTALSPARTER

Beställaren och Entreprenören ska utse en kontaktperson med uppgift att (i) kontrollera/övervaka att villkoren i detta avtal fullgörs och (ii) besvara frågor med anledning av detta avtal.

### 1.1 Stödgivare (nedan "Beställaren")

**BESTÄLLARE:**

Ålands landskapsregering  
PB 1060  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland  
FO-nummer: 0145076-7

**BESTÄLLARENS REPRESENTANT:**

Per-Erik G. Cederkvist, upphandlare  
Tel.: +358 40 689 5788  
E-post: per-erik.cederkvist@regeringen.ax

### 1.2 Mottagare av stöd (nedan "Entreprenören")

**ENTREPRENÖR:**

Viking Line Buss Ab  
Storagatan 2  
AX-22 100 MARIEHAMN  
Åland  
FO-nummer: 0651547-8

**ENTREPRENÖRENS REPRESENTANT:**

Mikael Lindström, Enhetschef  
Tel.: +358 40 758 9750  
E-post: mikaell@vikinglinebuss.ax

### 1.3 Ansvarsperson för genomförandet av Tjänsten

Entreprenören ska utse en person, vars uppgift är att ansvara för genomförandet av Entreprenaden.

Entreprenören ska genast informera Beställaren om personen som är ansvarig för genomförande av Tjänsten ändras under avtalstiden.

## 2 AVTALETS SYFTE OCH AVTALSTIDEN

### 2.1 Avtalets syfte och objektet

Syftet med avtalet är att Beställaren understöder den regionala busstrafiken på Åland så att den ska kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt. Entreprenören är huvudman för trafiken.

Detta avtal gäller för följande linjer:

<b>Linje 2</b>	Mariehamn-Geta, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
<b>Linje 3</b>	Mariehamn-Saltvik, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
<b>Linje 4</b>	Mariehamn-Vårdö, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik Saltvik-norra Finström, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik

Skolskjutsningen och linjetrafiken är integrerade med varandra. Detta betyder att bestämmelserna i landskapsförordningen (2008:140) om skolskjutsning gäller på de ovan nämnda linjerna, men linjerna är tillgängliga på alla turer för alla som vill åka med.

### 2.2 Avtalstid

Detta avtal gäller för tiden 1.1.2020 - 31.12.2021. Avtalet upphör att gälla utan föregående uppsägning vid avtalstidens utgång och under förutsättning att det som beskrivits i punkt 7 om uppsägning av avtalet inte verkställts. Under avtalsperioden beräknas trafiken omfatta ca 410,000 km/år.

## 3 STÖDET OCH DESS BETALNING

### 3.1 Stödet

Stödet för linje 2, 3 och 4 är **2,15** euro/turlistad kilometer.

### 3.2 Tilläggsbeställning

För extraturer som Beställaren beställt utöver turlistan ska Entreprenören erhålla ett stöd på **1,21** euro/kilometer jämte en eventuell startavgift på **110,00** euro vars tillämpning bestäms och godkänns av Beställaren i varje enskilt fall.

### 3.3 Faktureringsinformation och villkor

Ersättning utbetalas den **20:e** varje månad i efterskott för avtalade och fullgjorda prestationer, under förutsättning att fakturan varit Beställaren tillhanda senast **15** dagar före förfallodagen. Av fakturaunderlaget ska framgå linje, kilometer per dag samt antal dagar och i själva fakturan de element som särskilt nämnts i punkt 3.4 om *Innehållet i fakturan*. Härutöver ska anges biljettintäkter från bussarna, fraktintäkter från bussarna, Ålandstrafikens försäljning, Ålandstrafikens fraktförsäljning samt skolfaktureringen. Denna redovisning utgör underlag för utförarens fakturering till Ålands länskapsregering. Om redovisningen saknar någon av dessa uppgifter kommer den att returneras till Entreprenören för komplettering innan en utbetalning

kan utföras. Undantag är om en ofullständig månadsredovisning orsakats av oförutsedda omständigheter som Entreprenören inte själv kunnat påverka, förutse eller råda över.

Underlag för hantering av avvikelser såsom extraturer, indragen tur, upphandling av mindre av Beställaren godkänt fordon, trafikering av linjedragningar som bara körs vid behov osv ska redovisas separat. Avvikelser från normal turlista ska tydligt framgå.

Varken fakturerings- eller expeditjonskostnader får förekomma.

Dröjsmålsränta erläggs enligt vad som stadgas i räntelagen (FFS 340/2002). Om fakturan är ofullständig eller felaktig så får dröjsmålsränta inte debiteras.

### 3.4 Innehållet i fakturan

Entreprenören ska inkludera i sin månatliga faktura förutom det lagstadgade innehållet i beskrivningsdelen följande:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Stödavtalets nummer:                                  | ÅLR 2019/5244                          |
| 2. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 2       |
| 3. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 3       |
| 4. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 4       |
| 5. <sup>1</sup> Stödet för förnyelsebart bränsle i euro: | Linje 2, 3 och 4 totalt                |
| 6. Eventuella korrigeringar (+ eller -) i euro:          | Separat specificerat per aktuell linje |

<sup>1</sup>I det fall att stöd för förnyelsebart bränsle beviljats från Ålands landskapsregering

### 3.5 Avdrag från ersättningen

#### 3.5.1 Fel

Fel föreligger om Entreprenören inte fullgör sina förpliktelser enligt detta avtal, gällande lagar, föreskrifter och anvisningar som meddelats med stöd av detta avtal. Entreprenören ska åtgärda fel i leveransen på egen bekostnad och Beställaren har rätt att innehålla betalningen tills felet är korrigerat.

#### 3.5.2 Utebliven bränsledokumentation

För utebliven bränsledokumentation (ref. punkt 4.12) av förnyelsebart bränsle kan Beställaren minska den månatliga ersättningen med en summa som motsvarar 10 % (tio procent) av månadsersättningen.

#### 3.5.3 Uteblivande av ersättning

När skolskjutsning och linjetrafik är integrerade och trafiken sköts med buss som ej godkänts för skolskjuts, utgår ingen ersättning.

### 3.6 Fakturahantering

#### 3.6.1 Fakturan ska ställas till:

Ålands Landskapsregering  
Infrastrukturavdelningen

Flöde: Kollektivtrafik  
PB 2050  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland

På fakturan ska det tydligt stå vilken månad som faktureras samt ärendenummer för stöдавtalet ” ÅLR 2019/5244 ”.

Om den 20:e infaller på en helgdag, gäller närmast följande vardag.

### 3.6.2 I första hand ska e-faktura användas:

**E-faktura (enbart i Finvoice-standard):**

**E-faktura adress:** FI8720323800001432  
**Operatör:** NORDEA  
**Förmedlarens kod:** NDEAFIHH

### 3.6.3 PDF-fakturor kan sändas till:

**Adress:** faktura@regeringen.ax

### 3.6.4 Krav på faktura

Fakturan ska uppfylla de krav på fakturainnehåll som ställs i mervärdesskattelagen (FFS 1501/1993), 209b§.

Båda parterna ska informera varandra om eventuella ändringar i faktureringsinformationen.

### 3.6.5 Ersättningen betalas ut till Entreprenörens bankkonto som anges nedan:

#### ENTREPRENÖRENS BANK

<b>Kontoinnehavare:</b>	Viking Line Buss Ab
<b>Organisationsnummer (FO):</b>	0651547-8
<b>Bank:</b>	Andelsbanken för Åland
<b>IBAN:</b>	FI02 5578 0410 0011 51
<b>BIC:</b>	OKOYFIHH
<b>Valuta:</b>	euro (EUR)

Beställarens bankavgifter i samband med Avtalet ska betalas av Beställaren. Entreprenörens bankavgifter i samband med Avtalet ska betalas av Entreprenören.

Förseningsavgift/dröjsmålsränta betalas i enlighet med finska räntelagen. I de fall då utbetalning av ersättningen försenas på grund av strejk, lockout eller liknande stridsåtgärder betalas ingen dröjsmålsränta eller ersättning för eventuella skador som uppstått.



### 3.7 Dröjsmål med betalning

Ifall Beställaren erhållit faktura och betalningsunderlag inom avtalad tid men inte betalat fakturan senast den 20:e varje kalendermånad, har Entreprenören rätt till dröjsmålsränta enligt bestämmelserna i räntelagen (FFS 633/1982).

Entreprenören har även rätt att säga upp detta avtal, ifall Beställaren inte erlägger betalning för en klar och ostridig faktura senast trettio (30) dagar räknat från förfallodagen. Entreprenören ska, senast femton (15) dagar före en planerad uppsägning av avtalet, skriftligen meddela Beställaren om den planerade avtalsuppsägningen.

## 4 ENTREPRENÖRENS ANSVAR

Beställaren upprätthåller busstrafik enligt av Entreprenören inlämnade förslag till tidtabeller, som fastställts av Beställaren. Tariff- och biljettsystem följer de av Beställaren fastställda avgifterna (Se bilaga 5, *Trafiktaxa för personbefordran med buss*).

Entreprenören driver självständigt sin verksamhet med iakttagande av avtalet. Alla intäkter (biljetter, kort, frakter m.m.) från den avtalade busstrafiken tillfaller Entreprenören.

### 4.1 Lagar och förordningar

Vid utförande av Entreprenaden ska Entreprenören följa direkt tillämpliga rättsakter från Europeiska Unionen, lagar och förordningar samt tillämpliga bestämmelser utfärdade av finska och åländska myndigheter, såsom exempelvis;

1. 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 (Se bilaga 6)
2. Landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning (Se bilaga 7)
3. 31 § 1 och 2 mom. landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster (Se bilaga 8)

### 4.2 Behövliga tillstånd

Entreprenören ska under avtalstiden ha rätt att utöva näring i landskapet Åland. Entreprenören ska inneha giltiga linjetrafiktillstånd för aktuella linjer.

Entreprenören eller den ansvarige ledaren för dennes verksamhet ska följa Beställarens direktiv och tillse att Entreprenören innehar samtliga för verksamheten giltiga tillstånd.

Berörda förare ska utan ersättning från Beställaren delta i lagstadgade grund- och vidareutbildningar för att säkerställa att alla förare har den kompetens som är nödvändig för yrket.

### 4.3 Språkligt krav

I och med att landskapet Åland är enspråkigt svenskt ska tjänsten utföras på svenska i både tal och skrift. Entreprenören och Entreprenörens personal ska utföra de tjänster som omfattas av uppdraget på svenska.

All information till Beställaren och Entreprenörens kunder ska ges på svenska.

Produkter, tjänster, fakturor, ev. utbildning och dokumentation som omfattas av detta avtal ska vara på svenska.

Brytande av ovanstående språkrav är ett väsentligt kontraktsbrott som ger Beställaren rätt till förtida uppsägning av avtalet. För att avgöra om ett väsentligt kontraktsbrott föreligger (om persons kunskaper i svenska) har Beställaren rätt att kräva intyg av vilket framgår att Entreprenören eller dess arbetstagare uppfyller minst nivå B1 i svenska enligt den europeiska referensramen CEFR (eller motsvarande).

#### 4.4 Tillgänglighet och sakligt bemötande

Entreprenören ansvarar att det ska vara möjligt för minst en passagerare att transporteras med rullstol. Entreprenören behöver dock informeras minst **tolv (12)** timmar innan planerad resa för att kunna genomföra eventuella förberedelser.

Varje enskild passagerare har rätt till ett sakligt bemötande. I detta avtal specificeras en "Policy för kundservice - lokaltrafiken" (Bilaga 2) som Entreprenören ska följa.

#### 4.5 Informationssystem

Entreprenören ska tillse att de fordon som används för att fullfölja avtalet är försedda med audiovisuella informationssystem, ljusskyltar och röst, som meddelar nästa hållplats.

Ersättande fordon (ref. punkt 4.7) är undantagna från nämnda informationskrav och de får tillfälligt användas om de i övrigt uppfyller trafikvillkoren. Användandet av ersättande fordon kräver Beställarens godkännande.

Vid förseningar som överstiger tio (10) minuter ska föraren vid avgång och vid lämpliga intervall i högtalare meddela om den beräknade ankomsten till närmaste bytespunkt och till slutdestinationen.

#### 4.6 Bank- och kreditkortshantering

Bussarna i den avtalsenliga trafiken ska vara försedda med en teknisk apparatur för att kunna ta emot bank- och kreditkort.

#### 4.7 Ersättande fordon

Entreprenören ska omgående meddela både Beställaren och Ålandstrafiken om det ordinarie fordonet, på grund exempelvis av service eller tekniskt fel, ersätts med ett annat fordon som inte är ett avtalsenligt fordon.

Om Entreprenören underlåter att rapportera den inträffade förändringen utgår ingen ersättning för denna trafik till Entreprenören.

Vad gäller vissa delsträckor eller vissa tidsperioder kan Entreprenören efter Beställarens godkännande utföra transporten med mindre av Beställaren godkänt fordon. Då frånräknas den mängd körkilometer från Entreprenören som utförs med mindre fordon och ersättning utgår enligt motsvarande vedertagen taxitaxa mot kvitto.

## 4.8 Kampanjer för ökat passagerarantal

Entreprenören arrangerar årligen en kampanj under **tre (3)** vardagar som infaller på hösten i samband med den s.k. "bilfria dagen" där syftet är att fler personer ska utnyttja kollektivtrafiken. Under kampanjtiden är resandet avgiftsfritt. Kampanjen ska samordnas med Ålandstrafiken och övriga trafikidkare som Entreprenören anlitar.

Utöver ovannämnda kampanj har Entreprenören handlingsfrihet att utforma marknadsföring, ordna särskilda events för att öka resenärens medvetenhet osv.

Om inte de olika resmöjligheter som finns görs kända och trafikens kvalitét inte lyfts fram kommer inte resandet att öka!

## 4.9 Överenskommet bonussystem

Avtalet är ett produktionsavtal men Beställaren vill ändå införa möjlighet till bonus för att motivera Entreprenören att jobba med löpande förbättringsarbete.

När det transporterade antalet passagerare på årsbasis överstiger motsvarande antal året innan med **sju (7)** procentenheter utfaller ett bonus-belopp som beräknas enligt 0,06 gånger det totala antalet passagerare under året.

### **Exempel:**

*Entreprenören kör år ett 150 000 passagerare. År två kör Entreprenören 167 000 passagerare. Skillnaden överstiger betydligt sju procent. Entreprenören erhåller  $167\,000 \times 0,06 = 10\,020$  euro.*

## 4.10 Skolkortshantering

Skolkortshantering ingår i det normala korthanteringssystemet som handhas av Entreprenören. Skolorna meddelar Entreprenören och Beställaren de uppgifter som erfordras för erhållandet av skolkort och skolorna ersätter Entreprenören.

Skolkort faktureras enligt av Beställaren fastslagen *Zontaxa för skoltransport* (Bilaga 3).

## 4.11 Frakter

Frakthantering sker enligt Ålandstrafikens transportvillkor (Bilaga 1). Frakttariffer tillämpas enligt förordningen ÅFS nr 68/1988 Godsbefordran med buss eller en uppdaterad förordning (Bilaga 4).

Entreprenören är ansvarig, om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnats.

Entreprenören är även ansvarig för skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande som beror på bussbolagets agerande.

Ålandstrafiken mottar och behandlar ersättningskrav för skadat och förlorat gods men eventuellt ersättningsansvar ligger hos Entreprenören.

Ålandstrafiken kan vid särskilda tillfällen betala ersättningskrav men kommer sedermera att utkräva Entreprenören på regressionsansvar.

## 4.12 Förnyelsebart bränsle

I de fall stöd beviljas och i enlighet med de principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken har Entreprenören möjlighet att erhålla understöd vid användning av förnyelsebart bränsle i den avtalsomfattande trafiken i det fall att Entreprenören uppfyller de beviljandegrunder som ställs (Se bilaga 9).

Entreprenören ska bevisa genom pålitlig dokumentation, såsom kvitton, i samband med månadsredovisningen att man använt sig av förnyelsebart bränsle och att den inköpta bränslemängden motsvarar åtminstone förbrukningen i den avtalsenliga kollektivtrafiken. Detta gäller i det fall att Ålands landskapsregering har tagit beslut om användandet av förnyelsebart bränsle i kollektivtrafiken.

Månadsersättning erläggs till fullo endast om pålitlig dokumentation kan bevisas (ref. punkt 3.5.2).

Användningen av förnyelsebart bränsle bidrar delvis till att uppnå hållbarhetsmålen för minskade växthusgasutsläpp och ökad andel förnyelsebar energi i enlighet med Energi- och klimatstrategin för Åland fram till år 2030.

## 5 BESTÄLLARENS RÄTTIGHETER, SKYLDIGHETER OCH ANSVAR

### 5.1 Beställarens ansvar och allmänna principer för ersättning

- Ersättningen betalas ut en gång per månad mot faktura från Entreprenören
- Ersättningen täcker alla skyldigheter som åläggs Entreprenören inom ramen för Avtalet
- Ersättningen kan endast ändras i de fall som nämns nedan i detta Avtal
- Ersättningen betalas endast ut för den faktiska driften av kollektivtrafiken
- Beställaren fastställer tidtabeller och biljettavgifter och frakttariffer
- Kostnaderna för Ålandstrafiken (d.v.s. bussbyrålokal och –personal) bekostas av Beställaren
- Beställaren underrättar Entreprenören om planerade ändringar i trafiklinjer, tidtabeller, tariff- och biljettsystem och maximitaxan
- Anskaffning av biljettmaskiner bekostas av Beställaren (montering, underhåll och service samt trådlös anslutning av biljettmaskinerna bekostas av Entreprenören)

### 5.2 Beställarens utredningsskyldighet

Innan Beställaren ingår detta avtal ska Beställaren av Entreprenören begära och denne till Beställaren lämna;

1. Utredning om huruvida företaget är infört i förskottsuppbördsregistret och arbetsgivarregistret.
2. Ett handelsregisterutdrag eller motsvarande uppgifter som erhållits från handelsregistret på något annat sätt.
3. Utredning om att företaget inte har sådan skatteskuld som avses i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter eller en av myndighet lämnad utredning om beloppet av skatteskuld.

4. Intyg över tecknande av pensionsförsäkringar för arbetstagare samt över betalning av pensionsförsäkringsavgifter eller utredning om att en betalningsöverenskommelse har ingåtts angående pensionsförsäkringsavgifter som förfallit till betalning,
5. En redogörelse för vilket kollektivavtal som ska tillämpas på arbetet eller för de centrala anställningsvillkoren,
6. En redogörelse för hur företagshälsovården är ordnad.

Entreprenören ska årligen eller så länge avtalet pågår inlämna de ovan nämnda utredningarna och/eller handlingarna till Beställaren senast under maj månad.

## **6 STATISTIK OCH INFORMATIONsutBYTE**

Entreprenören tillställer Beställaren passagerar- och övrig statistik på de olika linjerna månatligen i samband med månadsavräkningen. Beställaren tillhandahåller Excelfiler för ändamålet och Entreprenören ger all erforderlig information elektroniskt. Beställaren har rätt att kontrollera Entreprenörens detaljerade körjournaler som utgör grunden för den månatliga faktureringen.

Beställaren ska alltid ha rätt att genomföra stickprovskontroller av Entreprenörens trafikutövning, tidhållning, hantering av färdbevis och andra delar av trafikuppdraget. Beställaren äger även rätt att genomföra kundorienterade kvalitetsmätningar bland resanden.

Entreprenören meddelar vilka personer som är Entreprenörens ansvariga redovisare vilket innebär att personerna ska ha Entreprenörens behörighet att besvara samtliga eventuella frågor gällande redovisning.

För att underlätta vid kontroll åligger det Entreprenören att kontinuerligt dokumentera eventuella avvikelser från vad parterna i detta avtal överenskommit ska gälla vid utförandet av trafikuppdraget samt eventuella händelser som har påverkan på trafiksäkerheten.

I rapporteringen ska Entreprenören meddela avvikelser. Här avses fall där transport inte kunnat utföras, där försening överstigit tio (10) minuter eller andra problem som utgjort hinder för en tidtabellsenlig transport. Avtalsuppföljningsmöte hålls halvårsvis och även vid uppkomna behov. Avtalsuppföljningsmöte sker på Beställarens kallelse. Båda parter har skyldighet att omedelbart informera den andra parten om uppgifter som påverkar avtalets fullföljande.

### **6.1 Särredovisning**

Entreprenören ska särredovisa den trafik som utförs på basis av stödavtalet i enlighet med Bilagan till 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. (I bilagan anges: Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1).

Riktigheten av Entreprenörens särredovisning ska intygas av en ackrediterad revisor. Beställaren har också rätt att ta del av Entreprenörens räkenskaper i erforderlig utsträckning för kontroll av riktigheten av lämnade månatliga redovisningar.

Särredovisning för det gångna året ska vara Beställaren tillhanda senast under maj-månad.

## 7 ÖVERLÅTELSE OCH UPPSÄGNING AV AVTALET

Ingendera parten har rätt att överlåta detta avtal eller de rättigheter eller förpliktelser som baserar sig på detta avtal utan den andra partens på förhand givna skriftliga samtycke. Avtalsparterna har rätt att säga upp avtalet med en uppsägningstid om **tre (3)** månader.

## 8 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Eventuella ändringar eller tillägg till detta avtal ska för att träda i kraft göras skriftligen och bekräftas av bägge parter.

## 9 HÄVNING

Beställaren har rätt att häva avtalet och få ersättning för skada om Entreprenören:

- väsentligt misskött uppdraget och inte utan dröjsmål eller skriftlig anmodan (varning) vidtagit rättelse
- i väsentligt hänseende brutit mot avtalet och inte utan dröjsmål eller skriftlig anmodan vidtagit rättelse
- kommer på obestånd och inte ofördröjligen efter begäran ställer betryggande säkerhet för sitt åtagande
- inte fullgör eller på annat sätt missköter redovisning och betalning av skatter och avgifter
- utan medgivande från Beställaren överlåter avtalet på annan
- utan medgivande från Beställaren anlitar underleverantör

Om påtagliga brister förekommer med regelbundenhet oavsett om de var för sig åtgärdas inom rimlig tid kan en sådan regelbundenhet utgöra grund för såväl skadestånd som hävning av avtal. Om leverantören missköter uppdraget har Beställaren rätt att låta avhjälpa felet eller bristen på Beställarens risk och bekostnad.

Hävning ska ske skriftligen. Beställaren äger rätt att erhålla ersättning för uppkomna kostnader i samband med hävning.

## 10 TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING

På detta avtal tillämpas finsk lagstiftning samt åländsk lag till de delar landskapet Åland har egen lagstiftningsbehörighet.

Alla eventuella tvister som uppstår på grund av detta avtal ska avgöras av Ålands tingsrätt som första instans.

## **11 AVTALSHANDLINGAR OCH PRIORITESORDNING**

De nedan angivna avtalsdokumenten kompletterar varandra på så sätt, att varje enskild bestämmelse som regleras i något av dokumenten ses som giltiga, även om bestämmelsen inte finns nämnt i varje enskilt dokument. Ifall det förekommer motstridiga uppgifter i nedan angivna dokument ska bestämmelserna tolkas i följande ordning:

1. villkoren i detta avtal

## 12 DATUM OCH UNDERSKRIFT

Detta Avtal innehåller fjorton (14) sidor exklusive bilagor och har upprättats i två (2) likalydande original, ett för vardera parten.

Mariehamn den 7 augusti 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

---

Mika Nordberg

Infrastrukturminister

---

Per-Erik G. Cederkvist

Upphandlare

VIKINGLINE BUSS AB

---

Jim Häggblom

VD

### BILAGA

1. Ålandstrafikens transportvillkor
2. Policy för kundservice – lokaltrafiken
3. Zontaxa för skolkort
4. Lag om vägbefordringsavtal
5. Trafiktaxa för personbefordran med buss
6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007
7. Landskapsförordning (2008:140)
8. 31 § 1 och 2 mom. landskapslagen (2019:60)
9. Principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle





Vid transport av paket tillämpas lagen om vägbefordringsavtal (FFS 345/1979) och landskapsregeringens allmänna befordringsregler, som specificerar avsändarens, fraktförarens och mottagarens lagenliga ansvar och skyldigheter. Bekanta dig även med lagen om vägbefordringsavtal.

## Ålandstrafikens allmänna befordringsbestämmelser

### 1. Tillämpningsområde

Dessa allmänna befordringsbestämmelser tillämpas jämte gällande lag om vägbefordringsavtal på samtliga betalda varutransporter som Ålandstrafiken och dess samarbetspartners utför.

Med avsändare avses den som sänder ett paket eller någon annan instans som ger Ålandstrafiken ett transportuppdrag. När dessa villkor träder i kraft ersätts alla tidigare avtal och villkor mellan parterna med dessa villkor, om inte annat avtalats särskilt och skriftligen.

### 2. Begränsningar av tillämpningsområdet

När det gäller transport av paket som lämnas direkt till en buss längs bussens rutt tillämpas dessa villkor först efter att paketet mottagits och kvitterats av befraktaren.

Befraktarens ansvar upphör att gälla då ett paket lämnas på överenskommet ställe och risken övergår då till mottagaren. Då frakt skall lämnas av på ett bestämt ställe är mottagaren ansvarig för frakten även om mottagaren inte finns på mottagningsstället (t.ex. busshållplats, hamn).

### 3. Transportavtal

Som transportavtal accepteras endast transportdokument, dvs. adresskort, som godkänts av Ålandstrafiken. Avsändaren ska förse varje paket med ett adresskort med tydliga och tillräckliga anteckningar. Ålandstrafiken har rätt att ändra anteckningarna på adresskortet för avsändarens räkning och på dennes ansvar, om dessa befinns vara bristfälliga eller felaktiga.

### 4. Ansvar för transportdokumentets innehåll

Avsändaren ansvarar alltid för uppgifterna i transportdokumentet, även i sådana fall då en anställd hos Ålandstrafiken har infört anteckningarna på adresskortet på avsändarens begäran.

Ålandstrafiken ansvarar inte för att försändelser som försetts med felaktiga, bristfälliga eller oklara kontaktuppgifter når fram till mottagaren.

## **5. Förpackning**

Avsändaren ansvarar för att godset är så väl förpackat att det kan lastas med andra paket utan risk för svinn eller skada och att det tål normal transportbelastning.

Ålandstrafiken har rätt att vägra att ta emot ett paket om det är sannolikt att godset på grund av sin beskaffenhet eller bristfällig förpackning skadas eller kan orsaka skada på andra paket, personer eller transportfordonet. Om Ålandstrafiken har vägrat att ta emot ett transportuppdrag har avsändaren inte rätt att kräva ersättning av Ålandstrafiken.

## **6. Bristfällig förpackning**

Om det inte har funnits några yttre synliga tecken på att förpackningen varit bristfällig, är avsändaren skyldig att ersätta skador som en bristfällig förpackning eller anteckning orsakar andra paket, personer eller transportfordonet.

Ålandstrafiken ansvarar inte för skador som orsakas oförpackade eller bristfälligt förpackade försändelser.

## **7. Paket som kräver specialhantering**

Ett paket kan kräva specialhantering på grund av dess innehåll eller storlek.

Avsändaren ska förse paket som kräver specialhantering med tillhöriga etiketter och varningsdekaler. Ömtåliga paket skickas på egen risk, men särskild försiktighet vidtas för att skydda ömtåliga föremål.

## **8. Farliga ämnen**

Ålandstrafiken åtar sig inte att befordra farliga ämnen eller narkotiska läkemedel, hallucinogena, stimulerande eller dämpande läkemedel såsom vissa sömn-, lugnande- och värkmediciner. Om Ålandstrafiken inte har informerats om godsets farliga beskaffenhet har Ålandstrafiken rätt att handla i enlighet med 15 § i lagen om vägbefordringsavtal, dvs. vid behov förstöra godset eller ofarliggöra det för avsändarens räkning och på dennes ansvar. Avsändaren ska ersätta kostnader och skador som uppkommer till följd av transporten.

## **9. Ålandstrafikens undersökningsskyldighet**

Ålandstrafikens undersökningsskyldighet begränsar sig till försändelsens yttre beskaffenhet och antalet kollin. Om yttre brister eller skador kan ses på försändelsen ska ett förbehåll antecknas på adresskortet och i datasystemet, och avsändaren ska

underrättas om orsakerna till förbehållet. Befraktaren ansvarar inte för skador som upptäckts på detta sätt. Det hör inte till befraktarens undersökningsskyldighet att granska huruvida paketet har försetts med erforderliga hanterings- eller varningsetiketter, utan avsändaren ska själv sörja för detta.

### **10.Ålandstrafikens ansvar**

Ålandstrafiken ansvarar för förlust eller minskning av eller skador på godset från det att paketet mottagits för transport tills det att paketet levererats samt för skada som beror på fördröjt utlämnande. På skärgårdsfärjorna transporteras godset i obebakade, icke låsbara transportvagnar på avsändarens egen risk. Ålandstrafikens skyldigheter upphör när varorna är placerade i en transportvagn vid fartygets kaj. Detta innebär att vid skador eller förlust av gods skall ägaren vända sig till sitt eget försäkringsbolag.

### **11.Befrielse från ansvar**

Ålandstrafiken ansvarar inte för förlust eller minskning av eller skada på gods eller för fördröjt utlämnande, om det framgår att ovan nämnda omständighet har orsakats av avsändarens eller mottagarens fel, varans bristande kvalitet, bristfällig förpackning eller ett förhållande som Ålandstrafiken inte kunnat undvika och vars följder Ålandstrafiken inte kunna förebygga. Ålandstrafiken ansvarar inte för sådana skador på paket eller deras innehåll som orsakas av temperaturförändringar eller kondens när det gäller produkter som kräver värmekontrollerad transport, såsom djupfrysta varor, känsliga livsmedel och växter m.m.

### **12.Leveranstid**

Om inget annat har meddelats åtar sig Ålandstrafiken att leverera godset inom 24 timmar från det att paketet mottagits.

### **13.Ersättning för förlust eller minskning av eller skada på paket samt fördröjt utlämnande**

Ersättningarna grundar sig på lagen om vägbefordringsavtal och på dessa villkor. Ålandstrafikens ansvar begränsas enligt följande:

- a) Befordrat paket som går förlorat eller blir förstört ersätts till verkligt värde, dock högst enligt det maximibelopp som fastställs i lagen om vägbefordringsavtal. Dessutom återbetalas de avgifter som Ålandstrafiken tagit ut för transporten.
- b) Minskning av eller skada på befordrat paket ersätts till godsets verkliga värde på avgångsstället, dock högst enligt det maximibelopp som fastställs i lagen om vägbefordringsavtal per minskad eller skadad andel. Dessutom återbetalas en del av

de avgifter som Ålandstrafiken tagit ut för transporten i proportion till minskningens eller skadans omfattning.

Ålandstrafiken ansvarar inte för skador som orsakats själva förpackningen. Ålandstrafiken ansvarar inte för medelbara eller indirekta skador, såsom inkomst- eller intäktsbortfall, utebliven vinst, ränteförluster eller andra motsvarande ekonomiska skador.

Om Ålandstrafiken ersätter godset till dess fulla värde, övergår äganderätten till godset till Ålandstrafiken.

#### **14.Anmärkningar**

Om det finns synliga yttre tecken på att försändelsen har minskat eller skadats ska mottagaren påpeka detta till Ålandstrafiken så fort som möjligt. Om minskningen eller skadan inte kan upptäckas utifrån ska anmärkningen göras skriftligen inom sju dagar efter mottagandet av försändelsen. Den som försummar att anmärka om en skada förlorar sin rätt att väcka talan.

#### **15.Preskription**

Talan gällande befordran ska väckas inom ett år. Denna tid räknas från dagen då paketet utlämnades eller det datum då ett paket konstaterats vara borttappat.

#### **16.Försäkring av paket**

Ålandstrafiken erbjuder ingen separat frivillig transportförsäkring för de paket som mottas för befordran. Om avsändaren vill teckna en varutransportförsäkring för paketet i fråga, ska han eller hon själv teckna en separat försäkring för detta syfte.

#### **17.Ikraftträdande**

Dessa allmänna befordringsbestämmelser tillämpas på alla uppdrag från och med 1.1.2016.

#### **18.Tillämplig lag och laga domstol**

Twist angående tillkomsten, tolkningen, tillämpningen eller giltigheten av detta avtal ska avgöras enligt åländsk och finsk lag med Ålands tingsrätt som första instans.

**Protokoll fört vid enskild föredragning**

Infrastrukturavdelningen

Trafikbyrån

Beslutande

Minister

Veronica Thörnroos

Föredragande

Byråchef

Mikael Korpela

Justerat

Omedelbart

Ärende/Dnr/Exp.

Beslut

**Nr 66**

Policy för kundservice för upphandlad kollektivtrafik

**ÅLR 2015/9805**

Kundservice består av olika faktorer som påverkar kundens uppfattning av ett företag eller en organisation. Det handlar om intryck och förväntningar och om kontakten var positiv eller negativ. Som kunder vill vi känna att någon lyssnar på vad vi säger och tar det på allvar. Här krävs ett genuint engagemang från företagets sida och en äkta vilja att lösa ett problem. Var dock noga med att inte lova mer än vad som kan hållas. En grundförutsättning för god kundservice är också att ni som företag är uppdaterade inom ert område och besitter den nödvändiga kunskapen som krävs för att kunna svara på kundernas frågor.

För att Ålands landskapsregering skall kunna driva en ständig förbättring i av kundserviceprocessen och ställa krav mot entreprenörer krävs en policy mot vilken krav och kundnöjdhetenkäter görs.

## ***Policy för kundservice inom kollektivtrafiken***

Kundservice består av olika faktorer som påverkar kundens uppfattning om ett företag eller en organisation. Det handlar om intryck och förväntningar och om kontakten var positiv eller negativ.

När det gäller resenärers information vid planerade och oplanerade störningar så är detta ett område som regelmässigt får mycket låga betyg av resenärerna och här ser vi möjlighet att med relativt enkla medel förbättra kundnöjdheten. För att kunden ska kunna framföra synpunkter och därigenom ha delaktighet och inflytande krävs att de blivit informerade om och vet vart man vänder sig med synpunkter och klagomål.

De flesta anser att bra kundservice är när vi bemöter kunden vänligt och professionellt. Bra service innebär att kunden är nöjd och tillfredställd efter en kontakt med en oss. Men för att förbättra vår kundservice måste vi värdesätta missnöjda kunder. Den feedback vi får från dessa kunder är ovärderlig och bör tas på största allvar. Här har vi chansen att kunna förfina våra rutiner, produkter och vår kundinformationen.

För att lyckas med god kundservice krävs att vi, som organisation, tar våra kunder på allvar. Vi ska sätta kunden i centrum både i teorin och i praktiken. God kundservice och kundvård innebär att vi strävar till att ha rätt personer på rätt plats, att rutiner för klagomål fungerar, att små detaljer i vardagen inte glöms bort **och att kunden anses vara prioritet nummer ett.**

1. Behandla kunden med respekt, håll vad du lovar.
2. Ta emot synpunkter, förslag och konstruktiv kritik. Förmedla informationen vidare.
3. Var goda/aktiva lyssnare, var lyhörda på vad kunden säger och framför på kundens önskemål.
4. Visa respekt och diplomati gällande olika åsikter och synsätt.
5. Vi ser hela klagomålshanteringen som ett verktyg i vårt kvalitetsarbete.
6. Alla som arbetar för Ålands landskapsregering ska känna till rutinerna kring klagomålshanteringen. Klagomål kan lämnas in per telefon, via brev, e-post eller via personligt besök hos Ålandstrafiken. Den som tar emot klagomålet informerar om klagomålshanteringen och om våra rutiner.
7. Målet är alltid att den berörda enheten, i dialog med den enskilde, ska försöka lösa problemet då det uppstår. När detta inte kan klaras av måste den enskilde veta vart man ska vända sig. Det ska också vara enkelt och smidigt att lämna in sina synpunkter.
8. Vi mäter kundnöjdheten via enkäter, med avsikt att korrigera och förbättra vår service. Vår målsättning är att säkra en god KNI-nivå (kundnöjdhetsindex).
9. Sträva till att hålla tidtabellerna, undantag kan göras vid behov då transportkedjan dvs anslutande färja är sen eller för utryckningsfordons framkomlighet.
10. Transportenheten bör kommunicera ut förseningar till passagerarna via högtalarsystemet eller alternativt via display.
11. Vid förseningar till anslutande kollektivtrafik bör man informera om nästa steg i transportkedjan.
12. Vid förseningar över 10 minuter och vid övriga trafikstörningar skall Ålandstrafiken informeras.
13. Turlistor/Skårgårdsguide ska finnas tillgängliga för passagerarna.
14. Bär vårdad, enhetlig och lätt identifierbar klädsel under arbetstid.
15. Vårt arbetsspråk är svenska och vi har minst nöjaktiga kunskaper i engelska

***Vi är professionella i det vi gör och erbjuder bra logistikservice & strävar till ständig förbättring !***

Hpl	ECKERÖ		LUMPARLAND		Enkelresa/Seriekort Vuxen				Månadskort
	Linje 1	Hpl	Linje 5	ZON	1 st	10 st -10 %	25 st -15 %	50st -30 %	
1	Mariehamn			1					
102	Möckelö	502	Nabben/Kalmsta	2					
103	Torpfjärden	503	Kalmarnäs	3	2,30	20,70	48,90	80,50	46,00
104	Kungsö vsk	504	Önningeby/Lemström	4	2,50	22,50	53,10	87,50	50,00
105	Gottby vsk	505	Lemböte vsk	5	2,60	23,40	55,30	91,00	52,00
106	Torp vsk/Östantr.	506	Knutsboda	6	2,80	25,20	59,50	98,00	56,00
		507	Mellanviken	7	2,90	26,10	61,60	101,50	58,00
108	Drygsböle	508	Söderby	8	3,00	27,00	63,80	105,00	60,00
109	Näfsby	509	Rörstorp	9	3,20	28,80	68,00	112,00	64,00
110	Korsbro	510	Vessingsboda vsk	10	3,40	30,60	72,30	119,00	68,00
111	Kattby	511	Granboda	11	3,60	32,40	76,50	126,00	72,00
112	Frebbenby	512	Lumparsund	12	3,80	34,20	80,80	133,00	76,00
113	Öra	513	Svinö vsk/Flaka	13	4,00	36,00	85,00	140,00	80,00
114	Marby	514	Svinö/Krogstad	14	4,40	39,60	93,50	154,00	88,00
115	Överby/Kyrkoby	515	Klemetsby	15	4,70	42,30	99,90	164,50	94,00
116	Böle	516	Långnäs	16	4,90	44,10	104,10	171,50	98,00
117	Berghamn/Storby			17	5,10	45,90	108,40	178,50	102,00
118	Skeppsvik vsk			18	5,30	47,70	112,60	185,50	106,00
119	Torp			19	5,50	49,50	116,90	192,50	110,00
				20	5,70	51,30	121,10	199,50	114,00
				21	5,80	52,20	123,30	203,00	116,00
				22	6,00	54,00	127,50	210,00	120,00
				23	6,20	55,80	131,80	217,00	124,00
				24	6,30	56,70	133,90	220,50	126,00
				25	6,80	61,20	144,50	238,00	136,00
				26	7,00	63,00	148,80	245,00	140,00

Se anmärkningen för upphovsrätt i [användningsvillkoren](#).

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

## 1 kap

### Allmänna stadganden

#### 1 §

#### Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på avtal om godsbefordran mot vederlag som äger rum med motorfordon i Finland (*inrikes befordran*) eller mellan Finland och främmande stat eller mellan sådana främmande stater, av vilka åtminstone den ena har biträtt konventionen om fraktavtal vid internationell godsbe­fordran på väg (CMR; FördrS 48–50/73) (*internationell befordran*). Denna lag tillämpas dock icke på internationell befordran på vilken enligt allmänna internationellt privat­rättsliga principer skall tillämpas lagen i annan stat, som biträtt sagda konvention. Enligt överenskommelse med främmande stat vilken icke biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen kan genom förordning stadgas, att stadgandena i denna lag ej tillämpas på godsbe­fordran som äger rum med motorfordon mellan Finland och denna stat, eller att de skall tillämpas endast delvis.

Genom förordning kan stadgas, att godsbe­fordran som äger rum med motorfordon i lokal gränstrafik mellan Finland och främmande stat, med vilken därom överenskommit under förutsättning av ömsesidighet, helt eller delvis skall jämföras med inrikes befordran.

#### 2 §

#### Avgränsning av tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas icke på begravningstransport eller befordran av postförsändelse, verkställd av post- och telegrafverket.

Lagen tillämpas inte heller på befordran som äger rum med motorfordon, i fråga om vilken konventionen angående godsbe­fordran på järnväg (CIM) eller järnvägstransportlagen ([1119/2000](#)) skall iakttas. ([15.12.2000/1120](#))

#### 3 §

#### Motorfordon

Med motorfordon avses i denna lag varje fordon eller anordning som går med egen motor och är avsedd för färd på väg.



Vad i denna lag är stadgat om motorfordon gäller även släpvagnar och påhängsvagnar.

#### 4 §

### **Kombinerad befordran**

Befordras motorfordon, utan att det i befordringsavtalet avsedda godset lossas, under del av befordran med fartyg, järnväg eller luftfartyg, tillämpas denna lag även på denna del av befordringen. Lossas godset från fordonet under befordran av sagda slag av den anledningen att det visat sig omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet sätt med motorfordon, skall denna lag även tillämpas.

Visas det, att vid befordran av motorfordon och gods på satt, som åsyftas i 1 mom., med annat transportmedel gods gått förlorat, minskats eller skadats eller dröjsmål med godsets överlämnande förekommit på grund av omständighet som kan bero endast på förhållandena vid dylik befordran och ej berott på vägfraktföraren, bestämmes dennes ansvar likväl enligt de stadganden som gäller för det anlitate transportmedlet, såvida icke dessa stadganden genom avtal kan åsidosättas till fördel för fraktföraren.

#### 5 §

### **Stadgandenas tvingande karaktär**

Vid internationell befordran är sådant villkor i befordringsavtal, vilket avviker från stadgandena i denna lag, ogiltigt.

Vid inrikes befordran kan stadgandena i denna lag icke åsidosättas, om icke godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

## *2 kap*

### *Befordringsavtalet*

#### 6 §

### **Upprättande av fraktsedel**

Vid internationell befordran skall befordringsavtal bekräftas genom fraktsedel. Detsamma gäller vid inrikes befordran, om ej avsändaren och fraktföraren överenskommer, att fraktsedel icke skall upprättas, eller om upprättande av fraktsedel medför särskild olägenhet eller icke är brukligt vid ifrågavarande slag av befordran.

Avtalet är giltigt och stadgandena i denna lag tillämpas på det även om fraktsedel ej upprättats eller om den icke har stadgat innehåll.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är det fråga om olika slag av gods eller skilda partier, kan avsändaren eller fraktföraren fordra, att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

## 7 §

### **Antalet fraktsedlar och deras undertecknande**

Vid internationell befordran skall fraktsedel upprättas i tre exemplar, vilka undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren (*avsändarexemplaret*), det andra åtföljer godset (*mottagarexemplaret*) och det tredje behåller fraktföraren.

Vid inrikes befordran skall fraktsedel på yrkande av fraktföraren eller avsändaren upprättas i flera exemplar. Fraktsedeln undertecknas av fraktföraren.

På fraktsedel, som upprättas i Finland, kan underskrifterna även vara tryckta eller påstämplade. På annan fraktsedel tillämpas lagen i det land, i vilket fraktsedeln upprättats.

## 8 §

### **Fraktsedelns innehåll vid inrikes befordran**

I fraktsedel som upprättas för inrikes befordran skall nämnas:

- 1) avsändarens namn och adress;
- 2) fraktförarens namn och adress;
- 3) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- 4) mottagarens namn och adress;
- 5) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller motsvarande godsbeskrivning;
- 6) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt; samt
- 7) i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning.

På yrkande av avsändaren eller fraktföraren skall i fraktsedelns antecknas i 9 § 1 mom. 1, 6, 9 och 10 punkterna eller 2 mom. avsedd uppgift. Parterna kan i fraktsedelns anteckna även andra uppgifter som de anser erforderliga.

## **9 §**

### **Fraktsedelns innehåll vid internationell befordran**

Vid internationell befordran skall av fraktsedelns framgå:

- 1) ort och dag för dess upprättande;
- 2) avsändarens namn och adress;
- 3) fraktförarens namn och adress;
- 4) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- 5) mottagarens namn och adress;
- 6) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet samt, i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning;
- 7) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;
- 8) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt;
- 9) kostnaderna i anslutning till befordran, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter samt andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande;
- 10) erforderliga anvisningar för tull- och andra formaliteter; samt
- 11) omnämmande av att på befordran tillämpas den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats.

Vid behov skall i fraktsedelns ytterligare antecknas:

- 1) förbud mot omlastning;
- 2) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;

- 3) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas;
- 4) i enlighet med 33 § uppgivet värde av godset samt i enlighet med 35 § 2 mom. uppgivet värde av särskilt intresse i anslutning till godsets frambefordran;
- 5) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;
- 6) avtalad tid inom vilken befordran skall vara slutförd; samt
- 7) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna får i fraktsedeln anteckna även andra uppgifter.

## 3 kap

# Avtalsparternas rättigheter och skyldigheter

## 10 §

### Fraktförarens ansvar för medhjälpare

Fraktföraren svarar för sina anställdas eller för hans räkning vid befordran biträdande personers förfarande vid uppdragets utförande såsom för egna handlingar och underlåtelser.

## 11 §

### Ansvaret för fraktsedelns innehåll

Avsändaren svarar för kostnader och skada som förorsakas fraktföraren av att uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar i fraktsedel eller för att antecknas i denna, är oriktig eller ofullständig.

Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln antecknat i 1 mom. avsedd uppgift eller anvisning, anses han ha handlat för avsändarens räkning, om ej annat visas.

Innehåller fraktsedeln icke i 9 § 1 mom. 11 punkten avsett omnämnande, svarar fraktföraren för kostnader och skada, som därigenom tillskyndas den som äger rätt att förfoga över godset.

## 12 §

### **Fraktförarens undersökningsplikt**

Har fraktsedel upprättats, skall fraktföraren när han mottager godset till befordran undersöka om fraktsedelns uppgifter motsvarar antalet kollin samt deras märken och nummer. Kan han icke skäligen undersöka dessa uppgifter eller misstänker han, att i fraktsedeln lämnad uppgift är oriktig, skall han göra förbehåll härom i fraktsedeln och samtidigt uppge grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall även undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd samt anteckna erforderliga förbehåll i fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet. Användes vid inrikes befordran icke fraktsedel, skall fraktföraren, om annat ej föranledes av omständigheterna, undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd samt underrätta avsändaren om de förbehåll han finner erforderliga.

Vid inrikes befordran är fraktföraren icke skyldig att undersöka innehållet i släpvagn, påhängsvagn, container eller annan transportbehållare som packats genom avsändarens försorg.

Avsändaren kan fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller dess på annat sätt angivna mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren äger rätt att kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Upprättas fraktsedel, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

## 13 §

### **Fraktsedelns beviskraft**

Fraktsedeln utgör, om ej annat styrkes, bevis om befodringsavtalets villkor samt om att fraktföraren mottagit godset.

Har avsändaren genom anteckning i fraktsedeln eller, om fraktsedel vid inrikes befordran icke har upprättats, genom annan uttrycklig förklaring godkänt i 12 § 1 eller 2 mom. avsett förbehåll, är det bindande för honom.

Har fraktföraren icke antecknat förbehåll i fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet, antages, om ej annat visas, att godsets och dess förpacknings yttre tillstånd varit gott när godset mottogs till befordran. Antalet kollin samt deras märken och nummer antages ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Är fraktföraren vid inrikes befordran, som äger rum utan fraktsedel, skyldig att undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd, och har han icke i stadgad ordning gjort föreskrivet förbehåll, skall godset och förpackningen antagas ha varit i gott yttre tillstånd, såvida ej annat visas.

I ovan i 12 § 3 mom. avsett fall har fraktsedeln icke i denna paragrafs 3 mom. avsedd beviskraft.

## 14 §

### **Bristfällig förpackning**

Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren skada och kostnader, som av godsets bristfälliga förpackning åsamkats person eller motorfordron, utrustning eller annat gods.

Ersättningsskyldighet föreligger dock icke, om bristfälligheten var iakttagbar eller känd för fraktföraren när denne mottog godset till befordran och fraktföraren icke gjort förbehåll om bristfälligheten. Vid inrikes befordran är enskild person såsom avsändare dock skyldig att ersätta skada endast till den del skadan förorsakats av fel eller försummelse av honom.

## 15 §

### **Farligt gods**

Överlämnar fraktföraren gods av farlig beskaffenhet till befordran, skall han noga underrätta fraktföraren om farans art och, när det är erforderligt, om de försiktighetsåtgärder som skall vidtagas. Har sådan underrättelse icke antecknats i fraktsedeln, skall avsändaren eller mottagaren på annat sätt försäkra sig om att fraktföraren känner till den särskilda arten av den fara, som är förbunden med befordran av godset.

Ägde fraktföraren icke kännedom om godsets farliga beskaffenhet, får han, utan att bli ersättningsskyldig, när och var som helst lossa godset, eller, om det icke skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom lindrigare åtgärd, förstöra eller oskadliggöra det. Avsändaren skall ersätta fraktföraren kostnader och skada som uppkommer till följd av att farligt gods överlämnas till befordran och befordras. Vid inrikes befordran är enskild person såsom avsändare dock skyldig att ersätta skada endast till den del skadan förorsakats av fel eller försummelse av honom.

## 16 §

### **Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande och ansvaret för dem**

Avsändaren skall till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och lämna honom de upplysningar som är erforderliga i fråga om sådana tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren.

Avsändaren är ansvarig mot fraktföraren för skada som uppkommit till följd av att handling eller upplysning som avses i 1 mom. saknas, är bristfällig eller oriktig, dock icke om skadan orsakats av fel eller försummelse av fraktföraren. Fraktföraren är icke skyldig att undersöka huruvida handlingarna och upplysningarna är riktiga och fullständiga.

Fraktföraren är ansvarig för skada till följd av att handlingar, som ställts till hans förfogande, går förlorade eller användes oriktigt, såframt han ej visar, att skadan icke beror på fel eller

försummelse av honom. Fraktföraren är dock icke skyldig att utge större ersättning än om godset gått förlorat.

## **17 §**

### **Rätten att förfoga över godset under befordran**

Avsändaren äger rätt att förfoga över godset under befordran genom att ge fraktföraren anvisningar om att avbryta befordringen, ändra bestämmelseorten eller utlämna godset till annan mottagare än den som tidigare angivits, eller andra liknade anvisningar.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren i enlighet med 20 § krävt, att godset utlämnas eller, vid internationell befordran, när mottagarexemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren. Härefter skall fraktföraren efterkomma mottagarens anvisningar.

Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren från det fraktsedel upprättats, om anteckning härom gjorts i fraktsedeln.

Har mottagaren med utövande av sin förfoganderätt förordnat, att godset skall utlämnas till annan, äger denne icke rätt att anvisa annan mottagare.

## **18 §**

### **Utövande av förfoganderätten**

Den som har rätt att förfoga över godset är skyldig att ersätta fraktföraren kostnad och skada som uppkommer till följd av att anvisning efterkommes.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning, vilken givits med stöd av rätten att förfoga över godset, ifall det icke är möjligt att efterkomma anvisningen när denna når den som skulle ha verkställt anvisningen, eller om dess efterkommande medför hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning.

Fraktföraren skall omedelbart underrätta den som lämnat anvisningen om att han icke kan efterkomma denna. Fraktföraren är icke heller skyldig att efterkomma anvisning, som skulle leda till att sändningen delas.

Vid internationell befordran skall avsändaren eller, i fall som avses i 17 § 3 mom., mottagare som vill utöva sin rätt att förfoga över godset anteckna anvisningarna på avsändarexemplaret av fraktsedeln och förete detta för fraktföraren.

## 19 §

### **Ansvar för att anvisning icke efterkommes**

Efterkommer fraktföraren icke anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ skall följa, eller efterkommer han vid internationell befordran anvisning utan att kräva, att avsändarexemplaret av fraktsedeln företes, ansvarar han för skada som därav uppkommer.

## 20 §

### **Godsets utlämnande**

Sedan godset ankommit till bestämmelseorten äger mottagaren rätt att kräva, att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset samt, vid internationell befordran, mottagarexemplaret av fraktsedeln. Vid inrikes befordran skall till mottagaren utlämnas för honom avsett fraktsedelsexemplar. Finnes det, att godset gått förlorat eller att det icke har kommit fram inom den i 27 § 2 mom. avsedda tiden, kan mottagaren mot fraktföraren framställa krav som grundas på befordringsavtalet.

Mottagare, som utövar sin rätt enligt 1 mom., skall erlægga belopp som skall betalas enligt befordringsavtalet. Vid internationell befordran omfattar betalningsskyldigheten det belopp som framgår av fraktsedeln. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset, om mottagaren ej ställer säkerhet.

## 21 §

### **Fraktförarens ansvar för uttagande av efterkrav**

Utlämnas gods till mottagaren utan att efterkrav uttages, som fraktföraren enligt befordringsavtalet hade bort uppbära, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändarens skada intill efterkravets belopp, men vad han sålunda erlagt kan han kräva av mottagaren.

## 22 §

### **Hinder för befordrans utförande**

Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten, att fraktföraren icke kan fullgöra avtalet i enlighet med fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, på överenskommet sätt, skall fraktföraren begära anvisningar av den som enligt 17 och 18 §§ äger rätt att förfoga över godset.

Medger omständigheterna, att befordran utföres på annat sätt än som ursprungligen överenskommits, och har fraktföraren icke inom skäligen tid kunnat erhålla i 1 mom. avsedd anvisning, skall han vidtaga de åtgärder, som enligt hans uppfattning bäst tillgodoser intresset för den som har förfoganderätt.



## 23 §

### **Hinder för godsets utlämnande**

Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisningar av avsändaren. Vägrar mottagaren vid internationell befordran mottaga godset, är avsändaren berättigad att förfoga över det utan att förete avsändarexemplaret av fraktsedeln.

Mottagaren kan, även om han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning av avsändaren.

Föreligger hinder för godsets utlämnande efter det mottagaren med stöd av 17 § 3 mom. förordnat, att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av 1 och 2 mom. mottagaren anses såsom avsändare och den anvisade mottagaren såsom mottagare.

## 24 §

### **Av anvisningar föranledda kostnader**

Fraktföraren äger rätt till ersättning för kostnad, som han har haft för att inhämta eller efterkomma anvisningar som avses i 22 eller 23 §, om icke kostnaden beror av fel eller försummelse av honom.

## 25 §

### **Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset**

Framgår det under befordran att det är omöjligt att utföra befordringen eller föreligger hinder för att överlämna godset på destinationsorten, får fraktföraren lossa godset för den därtill berättigades räkning. Befordran skall anses avslutad efter lossningen, men fraktföraren skall förvara godset för den därtill berättigades räkning. Han kan dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som skall erläggas, vid internationell befordran enligt fraktsedeln och vid inrikes befordran enligt befordringsavtalet, samt för övriga fordringar som uppkommer av ifrågavarande befordrings uppdrag.

## 26 §

### **Fraktförarens rätt att sälja godset**

Fraktföraren kan i fall som avses i 22 och 23 §§ sälja godset utan att invänta anvisningar som avses i sagda lagrum, om det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaderna för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till godsets värde. Fraktföraren kan även eljest sälja godset, om icke den anvisning han erhållit är sådan, att han rimligen kan anses skyldig att efterkomma den och han icke inom skälig tid erhållit annan anvisning.

Försäljning av gods, som finns i Finland, skall ske på offentlig auktion eller på annat för den till godset berättigade betryggande sätt. Fraktföraren skall såvitt möjligt i god tid underrätta den till godset berättigade om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods som finns utom Finland skall ske med iakttagande av de stadganden som gäller i det land där godset finns.

När godset sålts skall köpeskillingen tillställas den till godset berättigade, efter avdrag för de kostnader som belastar godset och som föranletts av försäljningen. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för det belopp som brister.

## 4 kap

### *Fraktförarens ansvarighet*

#### 27 §

#### **Förutsättningarna för ansvarighet**

Fraktföraren är ansvarig, om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnas. Han är även ansvarig för skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger, om godset icke utlämnats inom avtalad tid. Har särskild tid för godsets utlämnande icke avtalats, föreligger dröjsmål med utlämnandet när den verkliga befordringstiden överskrider den tid som en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen behöver för befordran. I fråga om dellast skall särskilt beaktas den tid som vanligtvis kräves för att samla full last.

#### 28 §

#### **Grunder för ansvarsbefrielse**

Fraktföraren är icke ansvarig enligt 27 §, om han visar, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål med godsets utlämnande förorsakats av fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren, av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse av fraktföraren, av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Fraktföraren kan ej till befrielse från ansvarighet åberopa bristfällighet hos det för befordran använda motorfordonet eller fel eller försummelse av den av vilken han hyrt fordonet, eller av person i dennes tjänst.

## 29 §

### **Ansvaret för särskild risk i anslutning till befordran**

Fraktföraren är icke heller ansvarig enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada beror på den särskilda risk som härrör av ett eller flera av följande förhållanden:

1) användning av öppet motorfordon utan presenning när användning av sådant fordon uttryckligen avtalats och antecknats i fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, avsändaren godkänt användningen;

2) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller när det är bristfälligt förpackat;

3) hantering, lastning, stuvning eller lossning av gods som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av annan som handlar för deras räkning;

4) sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, särskilt genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;

5) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset; eller

6) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren, att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kunnat härröra av risk som avses i 1 mom., skall den antagas härröra därav, om icke annat visas. Detta gäller dock icke i fall som avses i 1 mom. 1 punkten, när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av helt kolli.

Sker befordran med motorfordon, som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, kan fraktföraren till befrielse från ansvarighet åberopa stadgandet i 1 mom. 4 punkten endast om han visar, att han vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna ålegat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.

Fraktföraren kan till befrielse från ansvarighet åberopa vad som stadgas i 1 mom. 6 punkten endast om han Visar, att han vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna normalt ålegat honom, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.

### 30 §

#### **Skada som härrör av flera orsaker**

Har flera orsaker, av vilka en del ej hör till dem som fraktföraren enligt 28 eller 29 § svarar för, medverkat till att gods förlorats, minskats eller skadats eller att dröjsmål uppstått vid överlåtelsen, svarar han till den del de orsaker, för vilka han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

### 31 §

#### **Förlorat gods**

Har gods icke utlämnats vid internationell befordran inom trettio dagar och vid inrikes befordran inom fjorton dagar efter utgången av avtalad tid för godsets utlämnande eller, om särskild tid ej avtalats, vid internationell befordran inom sextio dagar och vid inrikes befordran inom tjugoåtta dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, kan den som har rätt att kräva godsets utlämnande fordra ersättning som om godset gått förlorat.

Vid internationell befordran kan den som är berättigad till ersättning för förlorat gods, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen kräva att omedelbart bli underrättad ifall godset kommer till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådant krav framställts. Vid inrikes befordran skall underrättelse ges om att godset återfunnits, såvida icke den till ersättning berättigade vid mottagandet av ersättningen skriftligen godkänt att underrättelse ej ges.

Den som är berättigad till ersättning kan inom trettio dagar från det han mottog sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som skall erläggas, vid internationell befordran enligt fraktsedeln och vid inrikes befordran enligt befordringsavtalet, samt dessutom återbetalar den ersättning han uppburit med avdrag för de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Är fraktföraren icke enligt 2 mom. skyldig att lämna underrättelse om att godset återfunnits eller kräves icke, såsom i 3 mom. stadgas, inom där angiven tid godsets utlämnande, har fraktföraren rätt att förfoga över gods som finns i Finland med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods som finns utanför Finland gäller lagen i det land där godset finns.

### 32 §

#### **Ersättningen för förlust eller minskning av gods**

Ersättning for förlust eller minskning av gods beräknas efter det värde godset hade då det mottogs till befordran på den ort där så skedde. Värdet bestämmes efter gängse värde. Har godset börspris eller marknadspris, bestämmes värdet dock efter detta.

Vid inrikes befordran är fraktförarens ansvar begränsat till 20 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Maximibeloppet av ansvaret kan justeras genom förordning av statsrådet så att det motsvarar förändringen i penningvärdet. ([15.12.2000/1120](#))

Vid internationell befordran får ersättningen inte överstiga 8,33 av Internationella valutafonden definierade särskilda dragningsrätter för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Fastställs ersättningen att betalas i annan valuta, skall omräkningen av de särskilda dragningsrätterna till ifrågavarande valuta ske enligt den officiella kursen den dag då ersättningens belopp fastställdes. ([15.12.2000/1120](#))

Härutöver skall frakt, tullavgifter och andra utgifter i samband med befordringen ersättas. Utgifterna skall ersättas till fullo, om godset gått förlorat, i övrigt skall de ersättas till en mot minskningen svarande del.

### **33 §**

#### **Uppgivet värde på godset**

Har avsändaren i fraktsedel uppgivit högre värde på godset än det som angivits i 32 § 2 eller 3 mom. och erlagt avtalad tilläggsavgift, träder det i fraktsedeln uppgivna värdet i stället för det värde som beräknas enligt nämnda stadganden.

### **34 §**

#### **Ersättningen vid skada på gods**

Har godset skadats, skall fraktföraren ersätta värdeminskningen, beräknad efter värdet på godset enligt 32 § 1 och 4 mom.

Ersättningen får dock icke överstiga det belopp som skulle ha utgått, om hela sändningen gått förlorad eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

### **35 §**

#### **Ersättningen vid dröjsmål med utlämnandet**

Fraktföraren skall ersätta skada som visas härröra av dröjsmål med utlämnandet, dock högst med ett belopp som motsvarar frakten.

Avsändaren kan mot erläggande av avtalad tilläggsavgift i fraktsedeln uppge det belopp, som motsvarar ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse för den händelse att godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt intresse av utlämnande sålunda uppgivits, kan utöver vad som följer av 32–34 §§ samt 35 § 1 mom. ersättning krävas intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

## **36 §**

### **Ränta och omräkning av främmande mynt**

Den ersättningsberättigade kan vid inrikes befordran kräva laga ränta och vid internationell befordran fem procents årlig ränta på ersättningsbeloppet, räknat från den dag skriftligt krav sändes till fraktföraren eller, om så icke skett, från den dag då talan väcktes.

Kräves betalning i mynt som icke är gångbart i det land där betalningen sker, omräknas beloppet i detta lands mynt enligt kursen på betalningsdagen.

## **37 §**

### **Ersättningsanspråk på annan grund än avtal**

De stadganden i denna lag, som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller som anger ersättningens storlek, äger alltid tillämpning då hos fraktföraren eller någon, för vars förfarande han svarar enligt 10 §, kräves ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål med utlämnandet, även om talan icke grundas på befordringsavtalet.

Vid fastställande av skadeståndsskyldighet för fraktförarens anställda och medhjälpare skall dessutom tillämpas vad i skadeståndslagen ([412/74](#)) är stadgat.

## **38 §**

### **Uppsåt och grov vårdslöshet**

Har fraktföraren förorsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, kan han icke åberopa de stadganden i detta kapitel som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten på annan.

Vad i 1 mom. är stadgat äger även tillämpning då uppsåt eller grov vårdslöshet kan tillräknas någon för vars förfarande fraktföraren svarar enligt 10 §. Den för vilken fraktföraren svarar kan härvid ej till begränsning av sin personliga ansvarighet åberopa i 1 mom. avsedda stadganden.

## *5 kap*

### *Jämkning av skadestånd*

## **39 §**

### **Jämkning vid inrikes befordran**

Har vid inrikes befordran avsändaren eller, då fråga icke är om yrkesmässig godsbefordran, fraktföraren ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas, om det

prövas vara oskäligt betungande, eller om det med hänsyn till skadans storlek, tecknade försäkringar, möjligheten att teckna försäkring samt andra omständigheter eller av särskild orsak prövas skäligt att den skadelidande helt eller delvis skall bära skadan. För skada som orsakats uppsåtligen skall likväl full ersättning utgå, om det ej av särskild orsak prövas skäligt att nedsätta ersättningen.

Vad i 1 mom. är stadgat om jämkning av avsändarens skadeståndsskyldighet äger motsvarande tillämpning om ersättning kräves hos någon, för vars förfarande avsändaren eller fraktföraren svarar.

## 6 kap

### *Anmärkning, preskription och väckande av talan*

#### 40 §

#### **Anmärkning**

1 mom. har upphävts genom L 25.2.1983/208. ([25.2.1983/208](#))

Tar mottagaren vid internationell befordran emot godset utan att tillsammans med fraktföraren undersöka dess tillstånd och utan att tillstålla denne anmärkning med angivande av minskningens eller skadans art, antages, om icke annat visas, att godset var i det tillstånd fraktsedeln anger, då mottagaren tog emot det. Är minskningen eller skadan synlig, skall mottagaren göra här avsedd anmärkning senast när godset utlämnas. I andra fall skall anmärkning göras inom sju dagar, söndagar och helgdagar icke medräknade. Är minskningen eller skadan icke synlig, skall anmärkningen vara skriftlig.

Har vid internationell befordran mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när minskningen eller skadan icke var synlig och mottagaren framställt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar från undersökningen, söndagar och helgdagar icke medräknade.

Ersättning för dröjsmål med utlämnandet erlagges vid internationell befordran endast om mottagaren framställt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom tjugoen dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Vid beräkning av tidsfrister som avses i denna paragraf medräknas i fristen icke den dag då godset utlämnades eller den dag, då undersökning förrättades eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Fraktföraren och mottagaren skall i rimlig omfattning hjälpa varandra att utföra nödvändiga undersökningar.

#### **40 a § ([25.2.1983/208](#))**

### **Anmärkning om minskning, skada och dröjsmål vid inrikes befordran**

Vid inrikes befordran skall anmärkning om att gods minskats eller skadats tillställas fraktföraren när godset mottages, om minskningen eller skadan var synlig, och i annat fall skriftligt inom sju dagar från mottagandet eller från sådan undersökning av godsets tillstånd som fraktföraren och mottagaren gemensamt har utfört. Söndagar och helgdagar medräknas inte när tidsfristen beräknas. Anmärkning om dröjsmål med godsets utlämnande skall göras skriftligt inom tjugoen dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Är mottagaren en sådan konsument som avses i 1 kap. 4 § konsumentskyddslagen ([38/78](#)), skall anmärkning göras inom skälig tid efter det godset mottagits.

Försummas anmärkning som avses i denna paragraf är talerätten förlorad, om inte uppsåt eller grov vårdslöshet stannar den till last för vars förfarande fraktföraren svarar enligt 10 §.

Vid beräkning av tidsfrister och utförande av nödvändiga undersökningar skall stadgandena i 40 § 4 och 5 mom. iakttas i tillämpliga delar.

#### **41 §**

### **Preskription**

Talan rörande befordran som avses i denna lag skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år. Tiden begynner:

- 1) då godset minskats eller skadats eller vid dröjsmål med dess utlämnande den dag då godset utlämnades;
- 2) vid förlust av godset den trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, när särskild tid härför icke avtalats, den sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran; samt
- 3) i annat fall vid utgången av en tid om tre månader från det befordringsavtalet slöts.

Vid internationell befordran medför skriftligt krav uppehåll i preskriptionen intill den dag då fraktföraren skriftligen avvisar kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Medges kravet delvis, fortsätter preskriptionstiden att löpa för den del av kravet som förblir tvistig. Beviskyldigheten för att krav eller svar därpå mottagits eller att handlingar återsänts åvilar den som åberopar sådant förhållande. Förnyat krav rörande samma sak medför icke uppehåll i preskriptionstiden.



Väckes talan vid domstol i Finland, skall i övrigt tillämpas stadgandena i finsk lag om avbrott i och förlängning av preskriptionstiden. I övriga fall tillämpas lagen 1 det land, i vilket talan väckts.

Preskriberad fordran kan icke göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsyrkande.

## **42 § (15.12.2000/1120)** **Behörig domstol**

Talan som gäller internationell befordran kan endast prövas antingen med stöd av överenskommelse mellan parterna i en stat som har biträtt den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen, eller i den stat där

- 1) svaranden har sin hemvist eller sitt huvudkontor,
- 2) svaranden har den filial eller företrädare genom vars förmedling befodringsavtalet har slutits,
- 3) godset mottogs till befodran, eller där
- 4) bestämmelseorten finns.

I Finland kan en talan som gäller befodran enligt denna lag, utöver vad som bestäms någon annanstans i lag, prövas vid tingsrätten på bestämmelseorten eller tingsrätten på den ort där godset mottogs för befodran. Om ingen annan behörig tingsrätt finns, kan talan prövas vid Helsingfors tingsrätt.

## **43 §** **Verkställighet av utomlands given dom**

Är i 42 § 1 mom. avsedd talan anhängig vid behörig domstol eller har talan avgjorts av sådan domstol, kan ny talan mellan samma parter i samma sak icke anhängiggöras, om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, kan verkställas i Finland.

Sedan i 1 mom. avsedd dom, som givits av domstol i främmande stat som biträtt den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen, blivit verkställbar i den staten, kan domen, även om den givits sedan part uteblivit från rättegången, verkställas i Finland på ansökan som gjorts i nedan stadgad ordning. Vad här stadgas gäller även av domstol fastställd förlikning, men tillämpas icke på dom, som endast tillfälligt är verkställbar, ej heller på avgörande, varigenom kärande, som helt eller delvis förlorat målet, ålagts att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Verkställighet sökes hos Helsingfors hovrätt. Till ansökan skall fogas:

1) domen i original eller avskrift som styrkts av myndighet;

2) intyg av vederbörande myndighet i den stat i vilken domen givits över att denna gäller tvist om befordran, som är underkastad den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen, samt att domen vunnit laga kraft och kan verkställas i denna stat.

Nämnda handlingar skall vara försedda med eller åtföljas av intyg över att de utfärdats av behörig myndighet. Intyget skall vara utfärdat av finsk beskickning eller konsulär myndighet eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat i vilken domen givits. Är någon av handlingarna avfattad på annat språk än finska, svenska, danska eller norska, skall till handlingen fogas en översättning till finska eller svenska. Översättningen skall vara styrkt av finsk beskickning eller konsul eller av finsk edsvuren translator.

Ansökan om verkställighet kan icke bifallas förrän motparten beretts tillfälle att avge förklaring över ansökningen.

Bifalles ansökan, verkställs domen såsom en av domstol i Finland given, laga kraft vunnin dom, såframt icke högsta domstolen med anledning av besvär över hovrättens avgörande förordnar annorlunda.

#### 44 §

### **Skiljemannaförfarande**

Villkor att tvister skall avgöras av skiljemän kan fogas till avtal om internationell befordran endast om det samtidigt bestämmes, att skiljemännen skall tillämpa den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen eller med denna överensstämmande lag.

## *7 kap*

### *Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra*

#### 45 §

### **Genomgångsbefordran**

Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grundval av sådant befodringsavtal, vilket bekräftats med en i flera exemplar uppgjord fraktsedel, av vilka mottagarexemplaret åtföljer godset, är envar av dem ansvarig för befordringen i dess helhet. Varje följande fraktförare inträder som part i befodringsavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln, genom att taga emot godset och fraktsedeln.

## 46 §

### **Mottagande av gods av annan fraktförare**

Fraktförare, som mottager gods från föregående fraktförare, skall lämna denne ett daterat och underskrivet kvitto samt anteckna sitt namn och sin adress på mottagarexemplaret av fraktsedel. Föreligger anledning att göra förbehåll som avses i 12 § 1 och 2 mom., skall han anteckna förbehållet såväl på sagda fraktsedelsexemplar som på kvittot. Vad i 13 § är stadgat tillämpas på ansvarsförhållandena mellan fraktförarna.

Vid inrikes befordran tillämpas stadgandet i 1 mom. endast om någon av fraktförarna det kräver.

## 47 §

### **Väckande av talan på grundval av genomgångsbefordran**

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål med utlämnandet kan väckas endast mot den första eller den sista fraktföraren eller mot den fraktförare, som utförde den del av befordringen, under vilken den händelse inträffande som orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet. Talan kan föras samtidigt mot flera av dessa fraktförare.

Vad i 1 mom. är stadgat gäller dock icke genkärsmål eller kvittningsyrkande som grundar sig på ett och samma befordringsavtal.

## 48 §

### **Fördelning av ersättningsansvaret mellan fraktförarna**

Fraktförare som betalt ersättning enligt denna lag kan av övriga fraktförare som deltagit i befordran återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader i enlighet med följande:

- 1) har fraktförare ensam orsakat skadan, skall han svara för ersättningen;
- 2) har flera fraktförare orsakat skadan, skall envar av dem erlagga ersättning i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan utredas, i förhållande till sin andel av frakten; och
- 3) kan det ej utredas på vilka fraktförare ansvaret vilar, fördelas ersättningsskyldigheten mellan fraktförarna i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Är någon av fraktförarna oförmögen att betala, skall det icke erlagda beloppet av hans andel fördelas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna kan genom avtal avvika från vad som stadgas i 1 och 2 mom.

## 49 §

### **Genomförande av regresskrav**

Fraktförare, mot vilken krav framställs med stöd av 48 §, kan icke åberopa, att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala ersättning, om ersättningens belopp fastställts av domstol och förstnämnda fraktförare blivit behörigen underrättad om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna.

Vid internationell befordran kan talan rörande krav enligt 48 § väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan väckes, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller företrädare, genom vars förmedling befodringsavtalet slutits. Talan mot alla dessa fraktförare kan väckas i samma rättegång. Härvid skall vad i 42 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

På anspråk mellan fraktförarna skall vad i 41 § samt 43 § 2–6 mom. stadgats äga motsvarande tillämpning. Preskriptionstiden räknas från den dag då avgörande, varigenom ersättningen bestämdes, vann laga kraft eller, om anspråket icke fastställts genom dom, från den dag då betalning ägde rum.

## *8 kap*

### *Särskilda stadganden*

## 50 §

### **Atomskada**

Om atomskada gäller vad därom är stadgat i atomansvarighetslagen ([484/72](#)).

## **51 §**

### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1979 och tillämpas på befodringsavtal som ingås därefter. Lagen tillämpas dock icke på avtal om befodran av råvirke, brännved, flis, torv, jord, hushållsavfall eller snö eller om varubefodran med traktor, som dess ägare behöver för sitt lantbruk, om avtalet ingåtts före den 1 juni 1980.

Genom denna lag upphävs 2–9 §§ lagen om godkännande av vissa bestämmelser i den i Genève den 19 maj 1956 undertecknade konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefodran på väg och om tillämpning av sagda konvention ([667/73](#)).

## *Ikraftträdelsestadganden:*

### **25.2.1983/208:**

Denna lag träder i kraft den 1 april 1983. Lagen tillämpas på sådan befordran som har inletts efter det att denna lag har trätt i kraft.

Regeringens proposition 248/82, Trafikutsk. bet. 7/82, Stora utsk. bet. 267/82

### **15.12.2000/1120:**

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2001.

Bestämmelserna i 32 § 2 mom. tillämpas på avtal som har ingåtts efter ikraftträdandet.

RP 81/2000, LaUB 9/2000, RSv 159/2000

## ÅLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

2011

Nr 24

Nr 24

## ÅLANDS LANDSKAPSREGERINGS BESLUT

## om trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland

Utfärdad i Mariehamn den 25 mars 2011

Landskapsregeringen har med stöd av 21a § landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik sådan bestämmelsen lyder i landskapslagen 1980/17 fastställt följande trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland.

## 1 §

Engångsavgiften för personbefordran i linjetrafik utgör:

Km	Euro	Km	Euro
6	2,00	22	3,10
8	2,10	24	3,20
10	2,20	26	3,40
12	2,30	28	3,80
14	2,50	30	4,00
16	2,60	32	4,30
18	2,80	34	4,40
20	2,90	> 36	4,50

För barn under 12 år uppbäres i engångsavgift högst hälften av ovannämnda belopp.

## 2 §

Rabattbiljetter ska försäljas enligt följande:  
a) seriebiljetter för 50 engångsresor med 30 % rabatt av motsvarande engångsavgift och med en giltighetstid av den månad, då biljetterna inköpts samt därpå följande kalendermånad;

b) seriebiljetter för 25 engångsresor med 15 % rabatt och med en giltighetstid av ett kalenderår samt därpå följande januari månad;

c) seriebiljetter för 10 engångsresor med 10 % rabatt och samma giltighetstid som under punkt b)

d) biljetter för barn under 12 år med 50 % rabatt på vuxenpriset;

e) ett fritidskort för skolelever och heltidsstuderande med en giltighetstid om 120 dagar för en avgift på 58 euro;

f) ett månadskort till priset av 20 engångsavgifter;

g) ett 6 månaders kort till priset motsvarande 5 månadskort;

h) ett 12 månaders kort till priset motsvarande 9 månadskort.

Det i e) punkten nämnda fritidskortet gäller inte på resor till och från skolan.

## 3 §

För resa som påbörjas mellan kl. 23.00 och 04.00 får uppbäras dubbel avgift jämfört med enligt denna taxa annars beräknad avgift. År resans längd mera än 20 kilometer får som tilläggsavgift emellertid uppbäras endast i 1 § avsedd avgift för en resa om 20 kilometer.

## 4 §

Avgiften eller motsvarande resebiljett ska uppbäras på förhand och över den erlagda avgiften ges kvitto.

## 5 §

Uppstår oenighet mellan förare och passagerare beträffande tillämpningen av denna taxa, avgörs frågan av polismyndigheten.

## 6 §

Denna trafiktaxa ska medföras i varje buss samt vid anfordran uppvisas för passagerare eller polisman.

## 7 §

Detta beslut träder i kraft den 15 april 2011. Genom densamma upphävs landskapsregeringens beslut (2007:62 samt ändring 2008/77) angående trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland.

Mariehamn den 25 mars 2011

VERONICA THÖRNROOS  
minister

Niklas Karlman  
avdelningschef

## I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

## FÖRORDNINGAR

## 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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Genom artikel 16 i fördraget bekräftas den betydelse som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har för unionens gemensamma värderingar.

(2) Enligt artikel 86.2 i fördraget ska företag som anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs.

<sup>(1)</sup> EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(2)</sup> EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E, 13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 2006 (EUT C 70 E, 27.3.2007, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 maj 2007. Rådets beslut av den 18 september 2007.

(3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2. Artikel 73 innehåller bestämmelser om ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter.

(4) De viktigaste målen enligt kommissionens vitbok av den 12 september 2001, "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden", är att sörja för säkra, effektiva och högkvalitativa persontransporter tack vare en reglerad konkurrens, och samtidigt garantera insyn och effektivitet när det gäller kollektivtrafiken, med beaktande av sociala faktorer, miljöfaktorer och faktorer som rör regional utveckling eller att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare, som t.ex. pensionärer, och att undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters transportföretag som kan medföra betydande snedvridning av konkurrensen.

(5) Många landbaserade persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan i dag inte tillhandahållas kommersiellt. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna ingripa för att se till att dessa tjänster tillhandahålls. För att säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik kan myndigheterna bland annat bevilja kollektivtrafikföretagen ensamrätt, bevilja dem ekonomisk ersättning och fastställa allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik som är tillämpliga på samtliga företag. Om medlemsstaterna, i enlighet med denna förordning, väljer att utesluta vissa allmänna regler från förordningens tillämpningsområde, bör den allmänna ordningen för statligt stöd tillämpas.



- (6) Många medlemsstater har åtminstone inom delar av sin kollektivtrafikmarknad infört lagstiftning som på grundval av öppna och rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden möjliggör tilldelning av ensamrätt och ingående av avtal om allmän trafik. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och en rad kollektivtrafikföretag erbjuder nu kollektivtrafik i fler än en medlemsstat. Utvecklingen av den nationella lagstiftningen har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medfört rättslig osäkerhet i fråga om kollektivtrafikföretagens rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter. I rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar <sup>(1)</sup> anges varken hur avtal om allmän trafik ska tilldelas inom gemenskapen eller under vilka omständigheter det krävs ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande. Gemenskapens gällande regelverk bör därför uppdateras.
- (7) Gjorda undersökningar, och erfarenheterna i de medlemsstater där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn har förekommit i ett antal år, visar att införandet av reglerad konkurrens mellan företagen medför bättre och mer innovativ service till lägre pris och inte hindrar kollektivtrafikföretagen från att fullgöra de särskilda uppgifter som de ålagts, förutsatt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas. Europeiska rådet anslöt sig inom ramen för den så kallade Lisabonprocessen den 28 mars 2000 till denna linje och uppmanade kommissionen, rådet och medlemsstaterna att inom ramen för sina respektive befogenheter ”påskynda liberaliseringen på områden som ... transporter”.
- (8) De marknader för persontransporter som är avreglerade och på vilka det inte finns någon ensamrätt bör tillåtas att behålla sina särdrag och sitt funktionssätt om dessa överensstämmer med kraven i fördraget.
- (9) För att kunna organisera kollektivtrafiken på det sätt som bäst motsvarar allmänhetens behov måste de behöriga myndigheterna, på de villkor som anges i denna förordning, fritt få välja vilket kollektivtrafikföretag som ska bedriva trafiken, med beaktande av små och medelstora företags intressen. När ersättning eller ensamrätt beviljas är det viktigt att i ett avtal om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och det utvalda kollektivtrafikföretaget fastställa arten av allmän trafikplikt och vilken ersättning som ska utgå, för att på så sätt sörja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen. Avtalets form och benämning kan variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.
- (10) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den här förordningen i dessa specifika sektorer. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införlivande av trafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.
- (11) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar godstransporttjänster, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. Tre år efter den här förordningens ikraftträdande bör därför fördragets allmänna principer gälla för organisationen av godstransporttjänster.
- (12) Ur gemenskapsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Denna förordning grundas på neutralitetsprincipen i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om medlemsstaternas rätt att fritt utforma tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i fördraget.
- (13) Vissa tjänster, som ofta är kopplade till specifik infrastruktur, tillhandahålls i första hand på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Eftersom syftet med sådan verksamhet uppenbarligen inte är att bedriva kollektivtrafik, behöver den inte omfattas av de regler och förfaranden som gäller för krav på allmännyttiga tjänster.
- (14) Om de behöriga myndigheterna ansvarar för kollektivtrafiknätets organisation kan detta, utöver det faktiska utförandet av transporttjänsten, omfatta en rad verksamheter och uppgifter där de behöriga myndigheterna måste kunna välja mellan att utföra dem själva eller att, helt eller delvis, låta tredje part utföra dem.

<sup>(1)</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Avtal med lång löptid kan leda till en onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstrycket positiva effekter. För att minimera snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör avtal om allmän trafik vara tidsbegränsade. Avtalets varaktighet bör vara beroende av användarnas positiva bedömning. Det måste vara möjligt att förlänga avtal om allmän trafik med högst halva deras ursprungliga löptid, om kollektivtrafikföretaget är tvunget att investera i tillgångar med osedvanligt lång avskrivningstid och, på grund av deras särskilda särdrag och begränsningar, när det gäller de yttersta randområdena enligt artikel 299 i fördraget. Då ett kollektivtrafikföretag dessutom gör investeringar i infrastruktur eller rullande materiel och fordon som är ovanliga i så måtto att det i båda fallen rör sig om stora belopp, bör avtalet kunna förlängas ytterligare, förutsatt att det tilldelas efter ett rättvist och konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- (16) Om ingåendet av avtal om allmän trafik kan leda till byte av kollektivtrafikföretag, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter <sup>(1)</sup>. Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att skydda andra överlåtelsevillkor beträffande arbetstagarnas rättigheter än dem som omfattas av direktiv 2001/23/EG, och därigenom, i tillämpliga fall, ta hänsyn till de sociala normer som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar, eller i de kollektivavtal eller överenskommelser som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter.
- (17) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier i syfte att upprätthålla och höja kvalitetsstandarderna för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet, miljöskydd, passagerarnas samt arbetstagarnas säkerhet såväl som skyldigheter enligt kollektivavtal samt andra bestämmelser och överenskommelser avseende arbetsplatser och social trygghet på den plats där tjänsten tillhandahålls. I syfte att säkra öppna och jämförbara konkurrensvillkor mellan företag och undvika risken för social dumpning bör de behöriga myndigheterna ha rätt att införa särskilda sociala kvalitetsstandarder och standarder för tjänsternas kvalitet.
- (18) Förutsatt att tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning följs får lokala myndigheter eller, i avsaknad av sådana, en nationell myndighet välja att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster inom sitt territorium eller att, utan konkurrensutsatt anbudsförfarande, uppdra åt ett internt företag att tillhandahålla sådana tjänster. För att garantera rättvisa konkurrensvillkor bör emellertid denna möjlighet för myndigheterna att själva bedriva trafiken regleras i detalj. Den behöriga myndighet eller grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerade kollektivtrafiktjänster, kollektivt eller genom gruppens medlemmar, bör utöva den erforderliga kontrollen. Dessutom bör det vara förbjudet för en behörig myndighet som sköter sin egen kollektivtrafik eller ett internt företag att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden utanför den myndighetens territorium. Den myndighet som kontrollerar det interna företaget bör också kunna förbjuda företaget att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som anordnats inom dess territorium. Begränsningar av ett internt företags verksamhet får inte påverka möjligheten att direkttilldelas avtal om allmän trafik när det gäller järnvägstrafik, med undantag för andra spårbundna transportmedel som tunnelbana eller spårvagn. Dessutom påverkar inte direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstrafik de behöriga myndigheternas möjlighet att tilldelas ett internt företag avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på andra spårbundna transportmedel som tunnelbana och spårvagn.
- (19) Utläggande på entreprenad kan bidra till en effektivare kollektivtrafik och gör att andra företag än det kollektivtrafikföretag som tilldelades avtalet om allmän trafik kan delta. De behöriga myndigheterna bör dock, för att offentliga medel ska användas på bästa sätt, kunna fastställa villkoren för att lägga ut deras kollektivtrafiktjänster på entreprenad, särskilt när det gäller tjänster som utförs av ett internt företag. Vidare bör en underentreprenör inte hindras från att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden på en behörig myndighets territorium. Det är nödvändigt att den behöriga myndighetens eller det interna företags val av underentreprenör görs i enlighet med gemenskapsrätten.
- (20) Om en myndighet beslutar att anförtro en uppgift som gäller en tjänst av allmänt intresse åt tredje part, måste kollektivtrafikföretaget väljas ut i överensstämmelse med gemenskapsrätten om offentlig upphandling och koncessioner, som har sin grund i artiklarna 43–49 i fördraget, och med principen om insyn och principen om lika behandling. Särskilt påverkar bestämmelserna i denna förordning inte myndigheternas skyldigheter enligt direktiven om offentlig upphandling när avtal om allmän trafik omfattas av dessa direktivs tillämpningsområde.

(<sup>1</sup>) EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Ett effektivt rättsskydd bör garanteras, inte enbart för de avtal som tilldelas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster <sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggentreprenader, varor och tjänster <sup>(2)</sup> utan också för andra avtal som tilldelats enligt denna förordning. Ett effektivt översynsförfarande måste vara jämförbart med relevanta förfaranden i rådets direktiv 89/665/EEG av den 21 december 1989 om samordning av lagar och andra författningar för prövning av offentlig upphandling av varor och bygg- och anläggningsarbeten <sup>(3)</sup> och rådets direktiv 92/13/EEG av den 25 februari 1992 om samordning av lagar och andra författningar om gemenskapsregler om upphandlingsförfaranden tillämpade av företag och verk inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna <sup>(4)</sup>.
- (22) 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 potentiella kollektivtrafikföretag.
- (23) Anbudsinfordringar för tilldelning av avtal om allmän trafik bör inte heller vara obligatoriska om avtalets värde är lågt eller om det gäller korta sträckor. I detta avseende bör högre belopp eller längre sträckor göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att beakta små och medelstora företags särskilda intressen. De behöriga myndigheterna bör inte tillåtas att dela upp avtal eller nät för att undvika anbudsförfarande.
- (24) Vid risk för trafikavbrott bör de behöriga myndigheterna kunna vidta kortfristiga nödgärder i avvaktan på att ett avtal om allmän trafik tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning.
- (25) Kollektivtrafiken på järnväg medför särskilda problem när det gäller investeringarnas storlek och infrastrukturkostnaderna. För att garantera att alla järnvägsföretag i gemenskapen har tillgång till infrastrukturen i alla medlemsstater och på så sätt får möjlighet att bedriva internationell persontrafik lade kommissionen i mars 2004 fram ett förslag till ändring av rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(5)</sup>. Syftet med denna förordning är att upprätta en rättslig ram för ersättning och/eller ensamrätt för avtal om allmän trafik och inte att ytterligare öppna marknaden för järnvägstrafik.
- (26) I fråga om allmännyttiga tjänster har varje behörig myndighet enligt denna förordning rätt att välja sitt kollektivtrafikföretag i samband med tilldelning av avtal om allmän trafik. De behöriga myndigheterna bör, med tanke på att kollektivtrafiken är organiserad på olika sätt i olika medlemsstater, ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för järnvägstrafik.
- (27) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar för att täcka kostnaderna för uppfyllandet av den allmänna trafikplikten bör beräknas på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. En behörig myndighet som avser att tilldela ett avtal om allmän trafik utan konkurrensutsatt anbudsförfarande bör dessutom vara skyldig att följa detaljerade bestämmelser som säkerställer att ersättningsbeloppet är skäligt och i vilka tjänsternas effektivitet och kvalitet betonas.
- (28) Genom att i det beräkningsunderlag som återges i bilagan på lämpligt sätt beakta effekterna av ett fullgörande av den allmänna trafikplikten på kollektivtrafiksefterfrågan kan den behöriga myndigheten och kollektivtrafikföretaget visa att alltför höga ersättningar har undvikits.
- (29) De behöriga myndigheterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att minst ett år i förväg offentliggöra sin avsikt att tilldela avtal om allmän trafik, med undantag av nödgärder och avtal som gäller korta sträckor, så att potentiella kollektivtrafikföretag kan ta ställning.
- (30) Direkttilldelade avtal om allmän trafik bör omfattas av principen om ökad insyn.

(1) EUT L 134, 30.4.2004, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 107).

(2) EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG.

(3) EGT L 395, 30.12.1989, s. 33. Direktivet ändrat genom direktiv 92/50/EEG (EGT L 209, 24.7.1992, s. 1).

(4) EGT L 76, 23.3.1992, s. 14. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/97/EG.

(5) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av avtal om allmän trafik enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.
- (32) De behöriga myndigheterna kan under övergångsperioden börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att kollektivtrafikföretag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för avtal om allmän trafik på sådana marknader som redan har öppnats för kontrollerad konkurrens. För att genom proportionerliga åtgärder förhindra all obalans i samband med öppnandet av marknaden för kollektivtrafik bör de behöriga myndigheterna under andra hälften av övergångsperioden kunna avvisa anbud från företag där mer än halva värdet av den kollektivtrafik de utför inte beviljats i enlighet med denna förordning, på villkor att ingen diskrimineras och att beslut om detta fattas innan anbudsinfördran offentliggörs.
- (33) I punkterna 87–95 i dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup>, har EG-domstolen fastställt att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda. Om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda men däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda, utgör ersättning för allmännyttiga tjänster statligt stöd och omfattas därmed av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget.
- (34) Ersättning för allmännyttiga tjänster inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik kan vara nödvändig för att de berörda företagen ska kunna bedriva trafiken på grundval av principer och villkor som gör det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Sådan ersättning kan enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. För det första måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster som verkligen är tjänster av allmänt intresse i den mening som avses i fördraget. För det andra, för att undvika en oskäligen snedvridning av konkurrensen, får ersättningen inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.
- (35) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar i enlighet med bestämmelserna i förordningen kan därför undantas från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (36) Denna förordning ersätter förordning (EEG) nr 1191/69, som därför bör upphävas. När det gäller allmänna godstransporttjänster, kommer en övergångsperiod på tre år att underlätta utfasningen av ersättning som inte har godkänts av kommissionen i enlighet med artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget. Ersättning som beviljas i samband med tillhandahållande av annan kollektivtrafik än den som omfattas av den här förordningen och som riskerar att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget bör vara förenlig med bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, inklusive tillämpliga tolkningar som gjorts av Europeiska gemenskapernas domstol, särskilt avgörandet i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH. När kommissionen granskar sådana fall bör den därför tillämpa principer som liknar dem som anges i den här förordningen eller, om så är lämpligt, i annan lagstiftning som gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (37) Tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar <sup>(2)</sup> omfattas av den här förordningen. Den förordningen anses föråldrad eftersom den inskränker tillämpningen av artikel 73 i fördraget utan att utgöra en lämplig rättslig grund för att godkänna aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett offentlig-privat partnerskap. Den bör därför upphävas för att göra det möjligt att tillämpa artikel 73 i fördraget på ett sätt som tar hänsyn till den ständiga utvecklingen inom sektorn utan att tillämpningen av den här förordningen eller av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning <sup>(3)</sup> påverkas. För att ytterligare underlätta tillämpningen av de berörda gemenskapsbestämmelserna kommer kommissionen att föreslå riktlinjer för statligt stöd till järnvägsinvesteringar, inklusive infrastrukturinvesteringar 2007.
- (38) I syfte att utvärdera genomförandet av denna förordning och utvecklingen i fråga om tillhandahållande av kollektivtrafik i gemenskapen, särskilt kvaliteten på kollektivtrafiken och konsekvenserna av att avtal om allmän trafik beviljas genom direkttilldelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

<sup>(1)</sup> REG 2003, s. I-7747.

<sup>(2)</sup> EGT L 130, 15.6.1970, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 26.3.1997, s. 6).

<sup>(3)</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med denna förordning är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor de behöriga myndigheterna, när de ålägger eller ingår avtal om allmän trafikplikt, ger kollektivtrafikföretagen ersättning för ådragna kostnader och/eller beviljar ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

2. Denna förordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) <sup>(1)</sup>.

3. Denna förordning ska inte gälla offentliga byggkoncessioner i den mening som avses i artikel 1.3 a i direktiv 2004/17/EG eller enligt artikel 1.3 i direktiv 2004/18/EG.

### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *kollektivtrafik*: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: 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.

- c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt.
- d) *kollektivtrafikföretag*: ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster.
- e) *allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller 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.
- f) *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.
- g) *ersättning för allmän trafik*: varje förmån, särskilt ekonomisk, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period.
- h) *direkttilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- i) *avtal om allmän trafik*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. 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.

- j) *internt företag*: 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.

<sup>(1)</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) *värde*: det belopp som motsvarar ett eller flera kollektivtrafikföretags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett avtal om allmän trafik eller ett ersättnings-system inom ramen för kollektivtrafiken, inklusive alla slag av ersättning från myndigheterna, och sådan inkomst från biljettförsäljning som inte överlämnas till den behöriga myndigheten i fråga.
- l) *allmän bestämmelse*: åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.
- m) *integrerad kollektivtrafik*: transporttjänster som inom ett fastställt geografiskt område är sammanbundna med varandra, med en enda informationstjänst, taxa och tidtabell.
- b) i förväg och på ett objektiva och öppet sätt fastställas
- i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och
- ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning

### Artikel 3

#### Avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser

1. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

2. Om den allmänna trafikplikten avser att fastställa högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den också, genom avvikelse från punkt 1, omfattas av allmänna bestämmelser. Den behöriga myndigheten ska i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor vilka fastställts i allmänna bestämmelser, på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. Detta ska gälla oaktat behöriga myndigheters rätt att i avtal om allmän trafik integrera allmän trafikplikt med fastställda högsta taxor.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna från denna förordnings tillämpningsområde undanta allmänna bestämmelser om ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt som fastställer högsta tillåtna taxor för elever, studenter och personer med nedsatt rörlighet. Underrättelse om dessa allmänna bestämmelser ska ske i enlighet med artikel 88 i fördraget. Varje sådan underrättelse ska innehålla fullständiga upplysningar om åtgärden och särskilt uppgifter om beräkningsmetoden.

### Artikel 4

#### Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

1. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska

- a) klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses.

på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. Om avtal om allmän trafik har tilldelats enligt artikel 5.2, 5.4, 5.5 och 5.6, ska dessa parametrar vara av sådan art att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.

- c) fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande ska fördelas. I dessa kostnader kan särskilt ingå kostnader för personal, energi, infrastrukturavgifter, underhåll och reparation av fordon avsedda för kollektivtrafik, rullande materiel och anläggningar som behövs för driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.

2. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljningen ska fördelas, vilka kan behållas av kollektivtrafikföretaget, återlämnas till den behöriga myndigheten eller delas mellan dessa.

3. Löptiden för avtalen om allmän trafik ska vara begränsad och får inte överstiga 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt. Om ett avtal om allmän trafik gäller flera olika transportsätt och transporterna på järnväg eller annat spårburet transportsätt står för mer än 50 % av de ifrågakvarande tjänsternas värde, ska löptiden vara begränsad till 15 år.

4. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning får löptiden för avtalet om allmän trafik vid behov förlängas med högst 50 %, om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller tillgångar som både är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för att bedriva den persontrafik som avtalet om allmän trafik gäller och huvudsakligen är knutna till de persontransporttjänster som omfattas av avtalet.

Om det är motiverat genom de kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge får löptiden för avtal om allmän trafik som anges i punkt 3 förlängas med högst 50 % i de yttersta randområdena.

Om det är motiverat genom amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon och om avtalet om allmän trafik tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, får ett avtal om allmän trafik ha en längre löptid. För att säkerställa öppenhet i detta fall ska den behöriga myndigheten inom ett år efter det att avtalet ingåtts tillställa kommissionen avtalet om allmän trafik samt uppgifter som motiverar den längre löptiden.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att det 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. 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 arbetsstegen anses bli knutna till tjänsterna.

6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer, ska dessa normer anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik.

7. I anbudshandlingar och avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas. Vid utläggande på entreprenad ska det företag som svarar för förvaltning och tillhandahållande av kollektivtrafik enligt denna förordning vara skyldigt att självt tillhandahålla en stor del av kollektivtrafiken. Enligt avtal om allmän trafik som på samma gång täcker planering, byggnation och drift av kollektivtrafiktjänster får driften av dessa tjänster fullständigt läggas ut på entreprenad. I avtalet om allmän trafik ska villkoren för utläggande på entreprenad fastställas, i enlighet med nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning.

#### Artikel 5

#### Tilldelning av avtal om allmän trafik

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiven 2004/17/EG eller 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–6 i denna artikel inte tillämpas.

2. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdraga åt 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. När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:

a) För att avgöra om den behöriga lokala myndigheten utövar sådan kontroll ska bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan, stadgans bestämmelser om detta, ägandeförhållanden, faktiskt inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut. I enlighet med gemenskapslagstiftningen är 100 % ägande av den behöriga offentliga myndigheten, i synnerhet när det gäller offentlig-privata partnerskap, inte ett obligatoriskt krav för att etablera kontroll i den mening som avses i denna punkt, förutsatt att kontroll kan etableras på grundval av andra kriterier.

b) Villkoret för att denna punkt ska tillämpas är att det interna företaget och eventuella enheter över vilka detta företag utövar ett mycket litet inflytande bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium, utan hinder av eventuella utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet som sträcker sig in på angränsande behöriga lokala myndigheters territorium, och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.

c) Utan hinder av vad som sägs i punkt b får ett internt företag delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden två år innan dess direkttilldelade avtal om allmän trafik löper ut, under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företagens avtal ska underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat avtal om allmän trafik.

d) I avsaknad av en behörig lokal myndighet ska leden a, b och c tillämpas på en nationell myndighet avseende ett geografiskt område som inte är nationellt, förutsatt att det interna företaget inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför det område för vilket avtalet om allmän trafik har tilldelats.

e) Då det är fråga om utläggande på entreprenad i enlighet med artikel 4.7 är det interna företaget skyldigt att självt tillhandahålla större delen av kollektivtrafiken.

3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförfarandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik när antingen det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller när avtalen gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året.

När det gäller ett avtal om allmän trafik som direkttilldelats ett litet eller medelstort företag som bedriver trafik med högst 23 fordon får dessa tröskelvärden höjas på så sätt att direkttilldelning får ske när antingen det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR eller när avtalet gäller kollektivtrafik på mindre än 600 000 kilometer om året.

5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödgärder. Nödgärden ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. En direkttilldelning, en utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande om ett sådant avtal som nödgärd får inte överstiga två år.

6. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägstransport med undantag av annan spårbunden trafik som tunnelbana och spårvagnar. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas.

7. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att beslut i enlighet med punkterna 2–6 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 för de fall sådana beslut innefattar överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av sådan lag.

Om prövningsorganen ej utgörs av rättsliga instanser ska skriftliga beslutsmotiveringar alltid ges. Dessutom gäller för dessa fall, att det måste finnas en möjlighet att överlämna påstådda olagliga åtgärder vidtagna av prövningsorganet, eller påstådda brister i utövandet av de befogenheter organet tilldelats, för prövning av ett annat organ som är en domstol i den mening som avses i artikel 234 i fördraget, och som är oberoende av såväl upphandlingsmyndigheten som prövningsorganet.

#### Artikel 6

### Ersättning för allmän trafik

1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik vara förenlig med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 stämma överens med bestämmelserna i bilagan.

2. På skriftlig begäran från kommissionen ska medlemsstaterna inom tre månader eller inom en längre tid om så fastställs i begäran, meddela kommissionen alla uppgifter som enligt kommissionens uppfattning krävs för att avgöra om beviljad ersättning är förenlig med denna förordning.

#### Artikel 7

### Offentliggörande

1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbunden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

2. Varje behörig myndighet ska se till att åtminstone följande uppgifter offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfarandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas:

a) Den behöriga myndighetens namn och adress.

b) Planerad tilldelningsmetod.

c) Tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet.

De behöriga myndigheterna får besluta att inte offentliggöra denna information om ett avtal om allmän trafik rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år.



Om denna information ändras efter offentliggörandet, ska den behöriga myndigheten snarast möjligt offentliggöra en rättelse i enlighet därmed. Denna rättelse ska inte påverka fastställandet av den dag då direkttilldelningen eller anbudsinfördran ska inledas.

Denna punkt ska inte vara tillämplig på artikel 5.5.

3. Vid en direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstransport i enlighet med artikel 5.6 ska den behöriga myndigheten offentliggöra följande uppgifter inom ett år efter det att avtalet har tilldelats:

- a) Namnet på den avtalsslutande enheten, dess ägare samt, i förekommande fall, namnet på den eller de aktörer som utövar rättslig kontroll.
- b) Löptiden för avtalet om allmän trafik.
- c) Beskrivning av de persontransporter som ska utföras.
- d) Beskrivning av parametrarna för den ekonomiska ersättningen.
- e) Kvalitetsmål, såsom punktlighet och tillförlitlighet samt tillämpliga belöningar och straff.
- f) Villkor som avser väsentliga tillgångar.

4. På begäran av en berörd part ska de behöriga myndigheterna redogöra för skälen för sitt beslut angående direkttilldelningen av ett avtal om allmän trafik.

#### Artikel 8

#### Övergångsperiod

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiv 2004/17/EG eller direktiv 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–4 i denna artikel inte tillämpas.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med 3 december 2019. Under denna övergångsperiod ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter får kommissionen föreslå lämpliga åtgärder som riktas till medlemsstaterna.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning

- a) före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- b) före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- c) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- d) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande.

De avtal som avses i led a får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid. De avtal som avses i leden b och c får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, men inte längre än 30 år. De avtal som avses i led d får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4.

Avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid om uppsägningen av dem skulle medföra orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser och under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

4. Under andra hälften av den övergångsperiod som anges i punkt 2 får de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, välja att från deltagande i anbudsförfaranden för tilldelning av avtal utesluta sådana kollektivtrafikföretag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för. Sådant uteslutande ska inte gälla kollektivtrafikföretag som tillhandahåller de tjänster som ska bli föremål för anbudsförfarande. Vid tillämpning av detta kriterium ska avtal om allmän trafik som tilldelats genom nödatgärder som avses i artikel 5.5 inte beaktas.

Då de behöriga myndigheterna utnyttjar den valmöjlighet som anges i första stycket ska de göra detta utan diskriminering, utesluta alla kollektivtrafikföretag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds.

De berörda behöriga myndigheterna ska underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfordran offentliggörs.

#### Artikel 9

### Förenlighet med fördraget

1. Ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med denna förordning för drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser, ska vara förenlig med den gemensamma marknaden. Sådan ersättning ska vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna fortsätta att bevilja stöd till transportsektorn i enlighet med artikel 73 i fördraget när stödet tillgodoser behovet av transportsamordning eller om det innebär kompensation för vissa andra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst än sådana som omfattas av denna förordning, särskilt

- a) till dess att gemensamma regler trätt i kraft när det gäller fördelning av infrastrukturkostnader, om stödet beviljas företag som måste stå för kostnaderna för den infrastruktur de använder medan andra företag inte har samma börda. När det stödbelopp som beviljas i detta fall beräknas ska man beakta de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportslag inte är tvungna att betala,
- b) när stödets syfte är att främja antingen forskning om eller utveckling av transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar  
H.-G. PÖTTERING  
Ordförande

Sådant stöd ska begränsas till forsknings- och utvecklingsskedet och får inte omfatta kommersiellt utnyttjande av sådana transportsystem och sådan transportteknik.

#### Artikel 10

### Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 ska upphöra att gälla. Bestämmelserna i förordningen ska emellertid fortsätta att tillämpas på godstransporttjänster under en period på tre år efter den här förordningens ikraftträdande.

2. Förordning (EEG) nr 1107/70 ska upphöra att gälla.

#### Artikel 11

### Rapporter

Efter utgången av den övergångsperiod som anges i artikel 8.2 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning och om kollektivtrafikens utveckling inom gemenskapen, vilken särskilt ska innehålla en bedömning av kollektivtrafikens kvalitetsutveckling och direkttilldelningens effekter, vid behov åtföljd av lämpliga förslag till ändring av denna förordning.

#### Artikel 12

### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 3 december 2009.

## BILAGA

**Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1**

1. Ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 ska beräknas enligt reglerna i denna bilaga.
2. Ersättningen får inte överstiga ett belopp som motsvarar den ekonomiska nettoeffekten som motsvarar summan av de verkningar, positiva som negativa, som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och inkomster. Verkningarna ska bedömas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelegat om trafikplikten inte hade varit uppfylld. För att beräkna den ekonomiska nettoeffekten ska den behöriga myndigheten låta sig vägledas av nedanstående uppställning:

Kostnader som uppstått i samband med en eller flera förpliktelser som gäller allmän trafik och som ålagts av den eller de behöriga myndigheterna och som omfattas av ett avtal om allmän trafik och/eller av en allmän bestämmelse,

minus eventuella positiva ekonomiska effekter som uppstår inom det nät som används enligt den berörda allmänna trafikplikten,

minus taxeintäkter eller annan inkomst som uppstår vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten,

plus en skälig vinst,

är lika med ekonomisk nettoeffekt.

3. Fullgörande av den allmänna trafikplikten kan påverka ett trafikföretags eventuella transportverksamhet utöver den berörda allmänna trafikplikten. För att undvika en alltför hög ersättning eller en utebliven ersättning ska kvantifierbara ekonomiska effekter på trafikföretagets berörda nät därför beaktas när den ekonomiska nettoeffekten beräknas.
4. Kostnader och inkomster ska beräknas enligt gällande revisions- och skattebestämmelser.
5. 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.
6. "Rimlig vinst" ska förstås som den avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen i en viss medlemsstat, med hänsyn till den risk som kollektivtrafikföretaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.

- 
7. Ersättning ska beviljas på sådant sätt att kollektivtrafikföretaget uppmuntras att fortsätta med eller utveckla
- en effektiv affärsverksamhet, som är objektivt bedömbär, och
  - tillhandahållande av persontransporttjänster av tillräckligt god kvalitet.
-

# Landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning

## 1 §.

Med skolskjutsning avses i denna förordning yrkesmässig transport av barn i grundskola eller i barnomsorg inom, eller i anslutning till verksamheten. Bestämmelserna i 2 § 3 mom., 3 § och 5 - 8 §§ ska även tillämpas på skolskjutsning som inrättas som linjetrafik för att bereda vuxna möjlighet att medfölja.

## 2 §. [\(2012/22\)](#)

Sittplatserna i en personbil (kategori M1) eller i en buss med en totalvikt under fem ton (kategori M2) som används för skolskjutsning ska vara utrustade med trepunktsbälte.

Barn under tre år ska under färd sitta i en bakåtvänd bilbarnstol.

Föraren ska ha gått en av landskapsregeringen godkänd utbildning för att få köra skolskjuts.

I en bil får förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det i registret antecknade antalet sittplatser. Om bilen är utrustad med trepunktsbälten som är godkända för skoltransporter, får antalet passagerare på ett säte eller en rad säten vara högst:

Antal sittplatser	Antal passagerare
1	2
2	3
3	5
4	6

På sittplatser som är belägna bredvid varandra får dock inte sitta flera än tre passagerare.

I en personbil som är registrerad för en förare och åtta passagerare får på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet passagerare får således vara 13, om alla passagerare är under 13 år vid läsårets början, i övriga fall 12.

Om även andra passagerare än de som hör till tillämpningsområdet för denna förordning deltar i transporten, räknas den maximala belastningen för de sittplatser

som används för skol- och dagvårdstransporter enligt det antal sittplatser som förblir ledigt då de andra passagerarna tagit plats.

Det är förbjudet att använda den rad säten som finns längst bak i en personbil för skol- och dagvårdstransporter, om sätena är monterade med ryggen mot färdriktningen.

### 3 §.

Beställaren av skolskjutsen ska överlämna en förteckning över de barn som ska skjutas med fordonet till den som utför transporten samt ge instruktioner om färdvägen och av- och påstigningsplatser. Passagerarförteckningen ska finnas i fordonet. En passagerarförteckning är inte obligatorisk för dagvårdstransporter.

Beställaren ska undervisa barnen om vad de ska tänka på för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning.

### 4 §.

Färdvägen för skolskjuts ska om möjligt läggas så att barnen vid på- och avstigning inte behöver korsa körbanan. På- och avstigning vid skola ska ske på ett skyddat område på eller i närheten av skolgården.

### 5 §.

När ett fordon används för skolskjutsning ska det framtill och baktill vara försett med en minst 40 x 40 cm stor kvadratisk skylt. På skylten ska finnas en svart symbol på gul botten omgiven av en 25 mm bred, röd bård. Skyltens färger och symbolens utseende ska överensstämma med varningsmärke V17 "Barn" enligt [landskapsförordningen \(2005:35\) om vägmärken](#). Skyltens gula yta ska vara reflekterande eller genomlyst. Reflekterande skylt ska uppfylla kraven för reflexmaterial för vägmärken. Den röda bården får inte vara reflekterande eller genomlyst på skylt som är vänd framåt i bilens riktning. I skyltens övre hörn ska två orangefärgade blinklyktor vara fästa. Skylten ska monteras så nära fordonets mittlinje som möjligt och så högt som det går. Den ska om möjligt sitta lodrätt och vinkelrätt mot fordonets mittlinje. Högst 10° avvikelser får godtas.

En personbil som används för skolskjutsning kan istället förses med en genomlyst dubbelsidig skylt med blinklyktor väl synlig både framåt och bakåt som är placerad på fordonets tak.

Skolskjutsskylten ska bara användas då skolskjutsning sker.

### 6 §.

Blinklykta ska ha en rund ljusöppning med en diameter mellan 70 och 100 mm och en ljusstyrka på mellan 350 och 500 cd mätt i lyktans symmetriaxel. Ljuset ska vid

nominell spänning i färgkoordinatsystemet enligt den internationella belysningskommissionen (CIE) ligga inom det område som bestäms av hörnpunkterna med följande koordinater.

Gräns mot gult  $y \leq 0,429$

Gräns mot rött  $y \geq 0,398$

Gräns mot vitt  $z \leq 0,007$

Strömställare för till och frånkoppling av blinklyktorna ska vara lätt åtkomlig från bilens förarplats. En kontrollampa som blinkar då blinklyktorna används ska finnas. Blinklyktorna ska tändas 50 meter innan fordonet stannar för att ta upp eller släppa av passagerare och släckas när fordonet lämnat platsen.

## 7 §.

Vid skolskjutsning ska dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare.

Ett fordon som används för skolskjutsning ska vara försett med förstahjälpen-utrustning vars innehåll fyller kraven på förstahjälpen-utrustning för buss.

## 8 §. [\(2015/74\)](#)

Ett fordon som ska användas för skolskjutsning ska vara utrustat med ett godkänt alkolås som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften. Det fordon som används vid skolskjutsning får inte vara äldre än 15 år.

Fordonet måste innan det tas i bruk för skolskjutsning besiktigas för ändamålet av motorfordonsbyrån. Att fordonet uppfyller de villkor som anges i denna förordning ska framgå i fordonets registreringsbevis.

## 9 §.

Den som bryter mot denna förordning ska dömas till straff enligt bestämmelserna i [trafikbrottslagen](#).



## Landskapslag 2019:60 om ordnande av kollektivtrafiktjänster

### 8 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

#### 30 §

##### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den

#### 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 och

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.



## **Principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken\*)**

\*) *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.*

### **Följande principer tillämpas vid tilldelning av understöd för användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken:**

1. Understöd för användning av förnyelsebart bränsle kan beviljas entreprenörer i den av landskapsregeringen tilldelade kollektivtrafiken. Trafiken understöds redan av landskapsregeringen i form av kilometerersättning utgående från förutbestämda turlistor och bedrivs med avtalsenliga fordon. Entreprenörerna redovisar planerad körning inför året och månatligen hur mycket som körts.
2. Användning av bränslen som har minst 50 % förnyelsebart innehåll kan understödjas. Bränslestandarder såsom EN590, EN14214 eller EN15940 rekommenderas i första hand. Landskapsregeringen kan även godkänna ostandardiserade bränslen i de fall där entreprenören på ett pålitligt sätt kan bevisa att bränslet är minst 50 % förnyelsebart. Landskapsregeringen ansvarar inte i något fall för direkt eller indirekt skada, kostnad, förlust eller andra anspråk som kan uppkomma med anledning av användningen av det förnyelsebara bränslet.
3. En ansökan om understöd för användning av förnyelsebart bränsle ska tillsändas landskapsregeringen för beslut om godkännande av understödet. I ansökan ska framgå vilket bränsle som planeras att användas, en specifikation från tillverkaren över andelen förnyelsebart innehåll, produktdatablad samt annan relevant information för handläggningen. Understöd beviljas först efter att ansökan godkänts, om inte landskapsregeringen beslutar annat.
4. Entreprenören kan bli beviljad understöd enbart för den andel av bränslet som är helt förnyelsebar och som har förbrukats i den tilldelade kollektivtrafiken. Vid 100 % förnyelsebart innehåll i bränslet uppgår understödet till 0,052 €/km och avtar i direkt proportion med andelen förnyelsebart innehåll. Endast bränslen innehållande minst 50 % förnyelsebart innehåll kan understödjas. Minsta understöd är således 0,026 €/km och kan alltså beviljas vid 50 % förnyelsebar andel i bränslet.

5. En förutsättning för att erhålla understöd är att entreprenören använder helt eller delvis förnyelsebart bränsle i de fordon som används i den tilldelade kollektivtrafiken. Entreprenören ska kunna redovisa detta på ett pålitligt sätt.
6. Entreprenören ska kvartalsvis tillsända landskapsregeringen en hållbarhetsredovisning. Redovisningen ska innehålla åtminstone uppgifter om minskningen av växthusgasutsläpp som uppnåtts genom användandet av det förnyelsebara bränslet.
7. För utbetalning av stöd ska entreprenören senast den 10:de efterföljande månad redovisa föregående månad. Utbetalning av stödet sker utgående från entreprenörens godkända månatliga redovisning mot en faktura i vilken framgår; linje, körkilometer per dag, antalet trafikerade dagar och förbrukade liter. Ytterligare ska entreprenören bevisa genom pålitlig dokumentation, såsom kvitton, att den inköpta bränslemängden motsvarar åtminstone förbrukningen i den trafik som beviljats stöd.
8. Understöd utbetalas så långt anslagna medel räcker. Om de redovisade kostnaderna överstiger de anslagna medlen, kommer ersättningen per kilometer att minska till den grad medlen räcker till för att ersätta samtliga redovisade kilometer. Om denna situation uppstår kommer detta att meddelas entreprenören.
9. Enligt EU-förordningens 5 artikel 4 § 2 mom. kan understödet för den tilldelade kollektivtrafiken för trafik- och övriga andra kostnader, såsom bränsle, sammanlagt inte överstiga 2 000 000 €. Om stödet till den tilldelade kollektivtrafiken riskerar att överstiga 2 000 000 € kommer detta att meddelas entreprenören.

# Stödavtal för den regionala och tilldelade kollektivtrafiken från 1 januari 2020 till 31 december 2021

---

I enlighet med 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, beaktande av landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning samt landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster (2019:60)

**BESTÄLLARE:**

Ålands landskapsregering  
FO-nummer: 0145076-7  
PB 1060  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland

**ENTREPRENÖR:**

Williams Buss Ab  
FO-nummer: 0830348-7  
Torggatan 2  
AX-22 100 MARIEHAMN  
Åland

## Innehåll

<b>1</b>	<b>AVTALSPARTER</b>	<b>3</b>
1.1	Stödgivare (nedan "Beställaren")	3
1.2	Mottagare av stöd (nedan "Entreprenören")	3
1.3	Ansvarsperson för genomförandet av Tjänsten	3
<b>2</b>	<b>AVTALETS SYFTE OCH AVTALSTIDEN</b>	<b>4</b>
2.1	Avtalets syfte och objektet	4
2.2	Avtalstid	4
<b>3</b>	<b>STÖDET OCH DESS BETALNING</b>	<b>4</b>
3.1	Stödet	4
3.2	Tilläggsbeställning	4
3.3	Faktureringsinformation och villkor	5
3.4	Innehållet i fakturan	5
3.5	Avdrag från ersättningen	5
3.6	Fakturahantering	6
3.7	Dröjsmål med betalning	7
<b>4</b>	<b>ENTREPRENÖRENS ANSVAR</b>	<b>7</b>
4.1	Lagar och förordningar	7
4.2	Behövliga tillstånd	7
4.3	Språkligt krav	8
4.4	Tillgänglighet och sakligt bemötande	8
4.5	Informationssystem	8
4.6	Bank- och kreditkortshantering	8
4.7	Ersättande fordon	9
4.8	Kampanjer för ökat passagerarantal	9
4.9	Överenskommet bonussystem	9
4.10	Skolkortshantering	9
4.11	Frakter	10
4.12	Förnyelsebart bränsle	10
<b>5</b>	<b>BESTÄLLARENS RÄTTIGHETER, SKYLDIGHETER OCH ANSVAR</b>	<b>10</b>
5.1	Beställarens ansvar och allmänna principer för ersättning	10
5.2	Beställarens utredningsskyldighet	11
<b>6</b>	<b>STATISTIK OCH INFORMATIONsutBYTE</b>	<b>11</b>

6.1	Särredovisning	12
7	ÖVERLÅTELSE OCH UPPSÄGNING AV AVTALET	12
8	ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG	12
9	HÄVNING	12
10	TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING	13
11	AVTALSHANDLINGAR OCH PRIORITESORDNING	13
12	DATUM OCH UNDERSKRIFT	14

## 1 AVTALSPARTER

Beställaren och Entreprenören ska utse en kontaktperson med uppgift att (i) kontrollera/övervaka att villkoren i detta avtal fullgörs och (ii) besvara frågor med anledning av detta avtal.

### 1.1 Stödgivare (nedan "Beställaren")

**BESTÄLLARE:**

Ålands landskapsregering  
PB 1060  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland  
FO-nummer: 0145076-7

**BESTÄLLARENS REPRESENTANT:**

Per-Erik G. Cederkvist, upphandlare  
Tel.: +358 40 689 5788  
E-post: per-erik.cederkvist@regeringen.ax

### 1.2 Mottagare av stöd (nedan "Entreprenören")

**ENTREPRENÖR:**

Williams Buss Ab  
Torggatan 2  
AX-22 100 MARIEHAMN  
Åland  
FO-nummer: 0830348-7

**ENTREPRENÖRENS REPRESENTANT:**

Geir Lundberg, enhetschef  
Tel.: +358 40 743 6000  
E-post: geir.lundberg@williamsbuss.ax

### 1.3 Ansvarsperson för genomförandet av Tjänsten

Entreprenören ska utse en person, vars uppgift är att ansvara för genomförandet av Entreprenaden.

Entreprenören ska genast informera Beställaren om personen som är ansvarig för genomförande av Tjänsten ändras under avtalstiden.

## 2 AVTALETS SYFTE OCH AVTALSTIDEN

### 2.1 Avtalets syfte och objektet

Syftet med avtalet är att Beställaren understöder den regionala busstrafiken på Åland så att den ska kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt. Entreprenören är huvudman för trafiken.

Detta avtal gäller för följande linjer:

<b>Linje 1</b>	Mariehamn-Eckerö, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
<b>Linje 5</b>	Mariehamn-Lumparland, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
<b>Linje 6</b>	Godby-södra-Finström-Godby med vissa anslutningar även till Mariehamn, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
<b>Linje 7A</b>	Norra/östra Jomala (Via Ytterby), skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
<b>Linje 7B</b>	Västra Jomala (via Södersunda), skolskjutsning som inrättas som linjetrafik

Skolskjutsningen och linjetrafiken är integrerade med varandra. Detta betyder att bestämmelserna i landskapsförordningen (2008:140) om skolskjutsning gäller på de ovan nämnda linjerna, men linjerna är tillgängliga på alla turer för alla som vill åka med.

### 2.2 Avtalstid

Detta avtal gäller för tiden 1.1.2020 - 31.12.2021. Avtalet upphör att gälla utan föregående uppsägning vid avtalstidens utgång och under förutsättning att det som beskrivits i punkt 7 om uppsägning av avtalet inte verkställts. Under avtalsperioden beräknas trafiken omfatta ca 420,000 km/år.

## 3 STÖDET OCH DESS BETALNING

### 3.1 Stödet

Stödet för linje 1 är **2,15** euro/turlistad kilometer och för kvällsturen till Eckerölinjens ankomst utbetalas stöd **0,61** euro/turlistad kilometer.

Stödet för linje 5, 6 och 7A utbetalas är **2,15** euro/turlistad kilometer.

Stödet för linje 7B är **1,21** euro/turlistad kilometer.

### 3.2 Tillägsbeställning

För extraturer som Beställaren beställt utöver turlistan ska Entreprenören erhålla ett stöd på **1,21** euro/kilometer jämte en eventuell startavgift på **110,00** euro vars tillämpning bestäms och godkänns av Beställaren i varje enskilt fall.

### 3.3 Faktureringsinformation och villkor

Ersättning utbetalas den **20:e** varje månad i efterskott för avtalade och fullgjorda prestationer, under förutsättning att fakturan varit Beställaren tillhanda senast **15** dagar före förfallodagen. Av fakturaunderlaget ska framgå linje, kilometer per dag samt antal dagar och i själva fakturan de element som särskilt nämnts i punkt 3.4 om *Innehållet i fakturan*. Härutöver ska anges biljettintäkter från bussarna, fraktintäkter från bussarna, Ålandstrafikens försäljning, Ålandstrafikens fraktförsäljning samt skolfaktureringen. Denna redovisning utgör underlag för utförarens fakturering till Ålands lanskapsregering. Om redovisningen saknar någon av dessa uppgifter kommer den att returneras till Entreprenören för komplettering innan en utbetalning kan utföras. Undantag är om en ofullständig månadsredovisning orsakats av oförutsedda omständigheter som Entreprenören inte själv kunnat påverka, förutse eller råda över.

Underlag för hantering av avvikelser såsom extraturer, indragen tur, upphandling av mindre av Beställaren godkänt fordon, trafikering av linjedragningar som bara körs vid behov osv ska redovisas separat. Avvikelser från normal turlista ska tydligt framgå.

Varken fakturerings- eller expeditjonskostnader får förekomma.

Dröjsmålsränta erläggs enligt vad som stadgas i räntelagen (FFS 340/2002). Om fakturan är ofullständig eller felaktig så får dröjsmålsränta inte debiteras.

### 3.4 Innehållet i fakturan

Entreprenören ska inkludera i sin månatliga faktura förutom det lagstadgade innehållet i beskrivningsdelen följande:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Stödavtalets nummer:                                  | ÅLR 2019/5245                          |
| 2. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 1       |
| 3. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 5       |
| 4. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 6       |
| 5. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 7A      |
| 6. Totala antalet körda kilometer och summa i euro:      | Separat specificerat för linje 7B      |
| 7. <sup>1</sup> Stödet för förnyelsebart bränsle i euro: | Linje 1, 5, 6, 7A och 7B totalt        |
| 8. Eventuella korrigeringar (+ eller -) i euro:          | Separat specificerat per aktuell linje |

<sup>1</sup>I det fall att stöd för förnyelsebart bränsle beviljats från Ålands lanskapsregering

### 3.5 Avdrag från ersättningen

#### 3.5.1 Fel

Fel föreligger om Entreprenören inte fullgör sina förpliktelser enligt detta avtal, gällande lagar, föreskrifter och anvisningar som meddelats med stöd av detta avtal. Entreprenören ska åtgärda fel i leveransen på egen bekostnad och Beställaren har rätt att innehålla betalningen tills felet är korrigerat.

### 3.5.2 Utebliven bränsledokumentation

För utebliven bränsledokumentation (ref. punkt 4.12) av förnyelsebart bränsle kan Beställaren minska den månatliga ersättningen med en summa som motsvarar 10 % (tio procent) av månadsersättningen.

### 3.5.3 Uteblivande av ersättning

När skolskjutsning och linjetrafik är integrerade och trafiken sköts med buss som ej godkänts för skolskjuts, utgår ingen ersättning.

## 3.6 Fakturahantering

### 3.6.1 Fakturan ska ställas till:

Ålands Landskapsregering  
Infrastrukturavdelningen  
Flöde: Kollektivtrafik  
PB 2050  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland

På fakturan ska det tydligt stå vilken månad som faktureras samt ärendenummer för stödavtalet " **ÅLR 2019/5245** ".

Om den 20:e infaller på en helgdag, gäller närmast följande vardag.

### 3.6.2 I första hand ska e-faktura användas:

**E-faktura (enbart i Finvoice-standard):**

**E-faktura adress:** FI8720323800001432  
**Operatör:** NORDEA  
**Förmedlarens kod:** NDEAFIHH

### 3.6.3 PDF-fakturor kan sändas till:

**Adress:** faktura@regeringen.ax

### 3.6.4 Krav på faktura

Fakturan ska uppfylla de krav på fakturainnehåll som ställs i mervärdesskattelagen (FFS 1501/1993), 209b§.

Båda parterna ska informera varandra om eventuella ändringar i faktureringsinformationen.

### 3.6.5 Ersättningen betalas ut till Entreprenörens bankkonto som anges nedan:

**ENTREPRENÖRENS BANK**



<b>Kontoinnehavare:</b>	Williams Buss Ab
<b>Organisationsnummer (FO):</b>	0830348-7
<b>Bank:</b>	Handelsbanken
<b>IBAN:</b>	FI05 3131 1000 9821 44
<b>BIC:</b>	HANDFIHH
<b>Valuta:</b>	euro (EUR)

Beställarens bankavgifter i samband med Avtalet ska betalas av Beställaren. Entreprenörens bankavgifter i samband med Avtalet ska betalas av Entreprenören.

Förseningsavgift/dröjsmålsränta betalas i enlighet med finska räntelagen. I de fall då utbetalning av ersättningen försenas på grund av strejk, lockout eller liknande stridsåtgärder betalas ingen dröjsmålsränta eller ersättning för eventuella skador som uppstått.

### 3.7 Dröjsmål med betalning

Ifall Beställaren erhållit faktura och betalningsunderlag inom avtalad tid men inte betalat fakturan senast den 20:e varje kalendermånad, har Entreprenören rätt till dröjsmålsränta enligt bestämmelserna i räntelagen (FFS 633/1982).

Entreprenören har även rätt att säga upp detta avtal, ifall Beställaren inte erlägger betalning för en klar och ostridig faktura senast trettio (30) dagar räknat från förfallodagen. Entreprenören ska, senast femton (15) dagar före en planerad uppsägning av avtalet, skriftligen meddela Beställaren om den planerade avtalsuppsägningen.

## 4 ENTREPRENÖRENS ANSVAR

Beställaren upprätthåller busstrafik enligt av Entreprenören inlämnade förslag till tidtabeller, som fastställts av Beställaren. Tariff- och biljettsystem följer de av Beställaren fastställda avgifterna (Se bilaga 5, *Trafiktaxa för personbefordran med buss*).

Entreprenören driver självständigt sin verksamhet med iakttagande av avtalet. Alla intäkter (biljetter, kort, frakter m.m.) från den avtalade busstrafiken tillfaller Entreprenören.

### 4.1 Lagar och förordningar

Vid utförande av Entreprenaden ska Entreprenören följa direkt tillämpliga rättsakter från Europeiska Unionen, lagar och förordningar samt tillämpliga bestämmelser utfärdade av finska och åländska myndigheter, såsom exempelvis;

1. 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 (Se bilaga 6)
2. Landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning (Se bilaga 7)
3. 31 § 1 och 2 mom. landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster (Se bilaga 8)

### 4.2 Behövliga tillstånd

Entreprenören ska under avtalstiden ha rätt att utöva näring i landskapet Åland. Entreprenören ska inneha giltiga linjetrafiktillstånd för aktuella linjer.

Entreprenören eller den ansvarige ledaren för dennes verksamhet ska följa Beställarens direktiv och tillse att Entreprenören innehar samtliga för verksamheten giltiga tillstånd.

Berörda förare ska utan ersättning från Beställaren delta i lagstadgade grund- och vidareutbildningar för att säkerställa att alla förare har den kompetens som är nödvändig för yrket.

### 4.3 Språkligt krav

I och med att landskapet Åland är enspråkigt svenskt ska tjänsten utföras på svenska i både tal och skrift. Entreprenören och Entreprenörens personal ska utföra de tjänster som omfattas av uppdraget på svenska.

All information till Beställaren och Entreprenörens kunder ska ges på svenska.

Produkter, tjänster, fakturor, ev. utbildning och dokumentation som omfattas av detta avtal ska vara på svenska.

Brytande av ovanstående språkkrav är ett väsentligt kontraktsbrott som ger Beställaren rätt till förtida uppsägning av avtalet. För att avgöra om ett väsentligt kontraktsbrott föreligger (om persons kunskaper i svenska) har Beställaren rätt att kräva intyg av vilket framgår att Entreprenören eller dess arbetstagare uppfyller minst nivå B1 i svenska enligt den europeiska referensramen CEFR (eller motsvarande).

### 4.4 Tillgänglighet och sakligt bemötande

Entreprenören ansvarar att det ska vara möjligt för minst en passagerare att transporteras med rullstol. Entreprenören behöver dock informeras minst **tolv (12)** timmar innan planerad resa för att kunna genomföra eventuella förberedelser.

Varje enskild passagerare har rätt till ett sakligt bemötande. I detta avtal specificeras en "Policy för kundservice - lokaltrafiken" (Bilaga 2) som Entreprenören ska följa.

### 4.5 Informationssystem

Entreprenören ska tillse att de fordon som används för att fullfölja avtalet är försedda med audiovisuella informationssystem, ljusskyltar och röst, som meddelar nästa hållplats.

Ersättande fordon (ref. punkt 4.7) är undantagna från nämnda informationskrav och de får tillfälligt användas om de i övrigt uppfyller trafikvillkoren. Användandet av ersättande fordon kräver Beställarens godkännande.

Vid förseningar som överstiger tio (10) minuter ska föraren vid avgång och vid lämpliga intervall i högtalare meddela om den beräknade ankomsten till närmaste bytespunkt och till slutdestinationen.

### 4.6 Bank- och kreditkortshantering

Bussarna i den avtalsenliga trafiken ska vara försedda med en teknisk apparatur för att kunna ta emot bank- och kreditkort.

## 4.7 Ersättande fordon

Entreprenören ska omgående meddela både Beställaren och Ålandstrafiken om det ordinarie fordonet, på grund exempelvis av service eller tekniskt fel, ersätts med ett annat fordon som inte är ett avtalsenligt fordon.

Om Entreprenören underlåter att rapportera den inträffade förändringen utgår ingen ersättning för denna trafik till Entreprenören.

Vad gäller vissa delsträckor eller vissa tidsperioder kan Entreprenören efter Beställarens godkännande utföra transporten med mindre av Beställaren godkänt fordon. Då frånräknas den mängd körkilometer från Entreprenören som utförs med mindre fordon och ersättning utgår enligt motsvarande vedertagen taxitaxa mot kvitto.

## 4.8 Kampanjer för ökat passagerarantal

Entreprenören arrangerar årligen en kampanj under **tre (3)** vardagar som infaller på hösten i samband med den s.k. "*bilfria dagen*" där syftet är att fler personer ska utnyttja kollektivtrafiken. Under kampanjtiden är resandet avgiftsfritt. Kampanjen ska samordnas med Ålandstrafiken och övriga trafikidkare som Entreprenören anlitar.

Utöver ovannämnda kampanj har Entreprenören handlingsfrihet att utforma marknadsföring, ordna särskilda events för att öka resenärens medvetenhet osv.

Om inte de olika resmöjligheter som finns görs kända och trafikens kvalitéer inte lyfts fram kommer inte resandet att öka!

## 4.9 Överenskommet bonussystem

Avtalet är ett produktionsavtal men Beställaren vill ändå införa möjlighet till bonus för att motivera Entreprenören att jobba med löpande förbättringsarbete.

När det transporterade antalet passagerare på årsbasis överstiger motsvarande antal året innan med **sju (7)** procentenheter utfaller ett bonus-belopp som beräknas enligt  $0,06$  gånger det totala antalet passagerare under året.

### **Exempel:**

*Entreprenören kör år ett 150 000 passagerare. År två kör Entreprenören 167 000 passagerare. Skillnaden överstiger betydligt sju procent. Entreprenören erhåller  $167\,000 \times 0,06 = 10\,020$  euro.*

## 4.10 Skolkortshantering

Skolkortshantering ingår i det normala korthanteringssystemet som handhas av Entreprenören. Skolorna meddelar Entreprenören och Beställaren de uppgifter som erfordras för erhållandet av skolkort och skolorna ersätter Entreprenören.

Skolkort faktureras enligt av Beställaren fastslagen *Zontaxa för skoltransport* (Bilaga 3).

## 4.11 Frakter

Frakthantering sker enligt Ålandstrafikens transportvillkor (Bilaga 1). Frakttariffer tillämpas enligt förordningen ÅFS nr 68/1988 Godsbefordran med buss eller en uppdaterad förordning (Bilaga 4).

Entreprenören är ansvarig, om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnats.

Entreprenören är även ansvarig för skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande som beror på bussbolagets agerande.

Ålandstrafiken mottar och behandlar ersättningskrav för skadat och förlorat gods men eventuellt ersättningsansvar ligger hos Entreprenören.

Ålandstrafiken kan vid särskilda tillfällen betala ersättningskrav men kommer sedermera att utkräva Entreprenören på regressionsansvar.

## 4.12 Förnyelsebart bränsle

I de fall stöd beviljas och i enlighet med de principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken har Entreprenören möjlighet att erhålla understöd vid användning av förnyelsebart bränsle i den avtalsomfattande trafiken i det fall att Entreprenören uppfyller de beviljandegrunder som ställs (Se bilaga 9).

Entreprenören ska bevisa genom pålitlig dokumentation, såsom kvitton, i samband med månadsredovisningen att man använt sig av förnyelsebart bränsle och att den inköpta bränslemängden motsvarar åtminstone förbrukningen i den avtalsenliga kollektivtrafiken. Detta gäller i det fall att Ålands landskapsregering har tagit beslut om användandet av förnyelsebart bränsle i kollektivtrafiken.

Månadsersättning erläggs till fullo endast om pålitlig dokumentation kan bevisas (ref. punkt 3.5.2).

Användningen av förnyelsebart bränsle bidrar delvis till att uppnå hållbarhetsmålen för minskade växthusgasutsläpp och ökad andel förnyelsebar energi i enlighet med Energi- och klimatstrategin för Åland fram till år 2030.

# 5 BESTÄLLARENS RÄTTIGHETER, SKYLDIGHETER OCH ANSVAR

## 5.1 Beställarens ansvar och allmänna principer för ersättning

- Ersättningen betalas ut en gång per månad mot faktura från Entreprenören
- Ersättningen täcker alla skyldigheter som åläggs Entreprenören inom ramen för Avtalet
- Ersättningen kan endast ändras i de fall som nämns nedan i detta Avtal
- Ersättningen betalas endast ut för den faktiska driften av kollektivtrafiken
- Beställaren fastställer tidtabeller och biljettavgifter och frakttariffer
- Kostnaderna för Ålandstrafiken (d.v.s. bussbyrålokal och –personal) bekostas av Beställaren

- Beställaren underrättar Entreprenören om planerade ändringar i trafiklinjer, tidtabeller, tariff- och biljettsystem och maximitaxan
- Anskaffning av biljettmaskiner bekostas av Beställaren (montering, underhåll och service samt trådlös anslutning av biljettmaskinerna bekostas av Entreprenören)

## 5.2 Beställarens utredningsskyldighet

Innan Beställaren ingår detta avtal ska Beställaren av Entreprenören begära och denne till Beställaren lämna;

1. Utredning om huruvida företaget är infört i förskottsuppbörsregistret och arbetsgivarregistret.
2. Ett handelsregisterutdrag eller motsvarande uppgifter som erhållits från handelsregistret på något annat sätt.
3. Utredning om att företaget inte har sådan skatteskuld som avses i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningsuppgifter eller en av myndighet lämnad utredning om beloppet av skatteskuld.
4. Intyg över tecknande av pensionsförsäkringar för arbetstagare samt över betalning av pensionsförsäkringsavgifter eller utredning om att en betalningsöverenskommelse har ingåtts angående pensionsförsäkringsavgifter som förfallit till betalning,
5. En redogörelse för vilket kollektivavtal som ska tillämpas på arbetet eller för de centrala anställningsvillkoren,
6. En redogörelse för hur företagshälsovården är ordnad.

Entreprenören ska årligen eller så länge avtalet pågår inlämna de ovan nämnda utredningarna och/eller handlingarna till Beställaren senast under maj månad.

## 6 STATISTIK OCH INFORMATIONsutbyte

Entreprenören tillställer Beställaren passagerar- och övrig statistik på de olika linjerna månatligen i samband med månadsavräkningen. Beställaren tillhandahåller Excelfiler för ändamålet och Entreprenören ger all erforderlig information elektroniskt. Beställaren har rätt att kontrollera Entreprenörens detaljerade körjournaler som utgör grunden för den månatliga faktureringen.

Beställaren ska alltid ha rätt att genomföra stickprovskontroller av Entreprenörens trafikutövning, tidhållning, hantering av färdbevis och andra delar av trafikuppdraget. Beställaren äger även rätt att genomföra kundorienterade kvalitetsmätningar bland resanden.

Entreprenören meddelar vilka personer som är Entreprenörens ansvariga redovisare vilket innebär att personerna ska ha Entreprenörens behörighet att besvara samtliga eventuella frågor gällande redovisning.

För att underlätta vid kontroll åligger det Entreprenören att kontinuerligt dokumentera eventuella avvikelser från vad parterna i detta avtal överenskommit ska gälla vid utförandet av trafikuppdraget samt eventuella händelser som har påverkan på trafiksäkerheten.

I rapporteringen ska Entreprenören meddela avvikelser. Här avses fall där transport inte kunnat utföras, där försening överstigit tio (10) minuter eller andra problem som utgjort hinder för en tidtabellsenlig transport. Avtalsuppföljningsmöte hålls halvårsvis och även vid uppkomna behov.

Avtalsuppföljningsmöte sker på Beställarens kallelse. Båda parter har skyldighet att omedelbart informera den andra parten om uppgifter som påverkar avtalets fullföljande.

## 6.1 Särredovisning

Entreprenören ska särredovisa den trafik som utförs på basis av stödavtalet i enlighet med Bilagan till 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. (I bilagan anges: Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1).

Riktigheten av Entreprenörens särredovisning ska intygas av en ackrediterad revisor. Beställaren har också rätt att ta del av Entreprenörens räkenskaper i erforderlig utsträckning för kontroll av riktigheten av lämnade månatliga redovisningar.

Särredovisning för det gångna året ska vara Beställaren tillhanda senast under maj-månad.

## 7 ÖVERLÅTELSE OCH UPPSÄGNING AV AVTALET

Ingendera parten har rätt att överlåta detta avtal eller de rättigheter eller förpliktelser som baserar sig på detta avtal utan den andra partens på förhand givna skriftliga samtycke. Avtalsparterna har rätt att säga upp avtalet med en uppsägningstid om **tre (3)** månader.

## 8 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Eventuella ändringar eller tillägg till detta avtal ska för att träda i kraft göras skriftligen och bekräftas av bägge parter.

## 9 HÄVNING

Beställaren har rätt att häva avtalet och få ersättning för skada om Entreprenören:

- väsentligt misskött uppdraget och inte utan dröjsmål eller skriftlig anmodan (varning) vidtagit rättelse
- i väsentligt hänseende brutit mot avtalet och inte utan dröjsmål eller skriftlig anmodan vidtagit rättelse
- kommer på obestånd och inte ofördröjligen efter begäran ställer betryggande säkerhet för sitt åtagande
- inte fullgör eller på annat sätt missköter redovisning och betalning av skatter och avgifter
- utan medgivande från Beställaren överlåter avtalet på annan
- utan medgivande från Beställaren anlitar underleverantör

Om påtagliga brister förekommer med regelbundenhet oavsett om de var för sig åtgärdas inom rimlig tid kan en sådan regelbundenhet utgöra grund för såväl skadestånd som hävning av avtal.

Om leverantören missköter uppdraget har Beställaren rätt att låta avhjälpa felet eller bristen på Beställarens risk och bekostnad.

Hävning ska ske skriftligen. Beställaren äger rätt att erhålla ersättning för uppkomna kostnader i samband med hävning.

## **10 TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING**

På detta avtal tillämpas finsk lagstiftning samt åländsk lag till de delar landskapet Åland har egen lagstiftningsbehörighet.

Alla eventuella tvister som uppstår på grund av detta avtal ska avgöras av Ålands tingsrätt som första instans.

## **11 AVTALSHANDLINGAR OCH PRIORITESORDNING**

De nedan angivna avtalsdokumenten kompletterar varandra på så sätt, att varje enskild bestämmelse som regleras i något av dokumenten ses som giltiga, även om bestämmelsen inte finns nämnt i varje enskilt dokument. Ifall det förekommer motstridiga uppgifter i nedan angivna dokument ska bestämmelserna tolkas i följande ordning:

1. villkoren i detta avtal

## 12 DATUM OCH UNDERSKRIFT

Detta Avtal innehåller fjorton (14) sidor exklusive bilagor och har upprättats i två (2) likalydande original, ett för vardera parten.

Mariehamn den 7 augusti 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

---

Mika Nordberg

Infrastrukturminister

---

Per-Erik G. Cederkvist

Upphandlare

WILLIAMS BUSS AB

---

Geir Lundberg

Enhetschef



### BILAGA

1. Ålandstrafikens transportvillkor
2. Policy för kundservice – lokaltrafiken
3. Zontaxa för skolkort
4. Lag om vägbefordringsavtal
5. Trafiktaxa för personbefordran med buss
6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007
7. Landskapsförordning (2008:140)
8. 31 § 1 och 2 mom. landskapslagen (2019:60)
9. Principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle



Vid transport av paket tillämpas lagen om vägbefordringsavtal (FFS 345/1979) och landskapsregeringens allmänna befordringsregler, som specificerar avsändarens, fraktförarens och mottagarens lagenliga ansvar och skyldigheter. Bekanta dig även med lagen om vägbefordringsavtal.

## Ålandstrafikens allmänna befordringsbestämmelser

### 1. Tillämpningsområde

Dessa allmänna befordringsbestämmelser tillämpas jämte gällande lag om vägbefordringsavtal på samtliga betalda varutransporter som Ålandstrafiken och dess samarbetspartners utför.

Med avsändare avses den som sänder ett paket eller någon annan instans som ger Ålandstrafiken ett transportuppdrag. När dessa villkor träder i kraft ersätts alla tidigare avtal och villkor mellan parterna med dessa villkor, om inte annat avtalats särskilt och skriftligen.

### 2. Begränsningar av tillämpningsområdet

När det gäller transport av paket som lämnas direkt till en buss längs bussens rutt tillämpas dessa villkor först efter att paketet mottagits och kvitterats av befraktaren.

Befraktarens ansvar upphör att gälla då ett paket lämnas på överenskommet ställe och risken övergår då till mottagaren. Då frakt skall lämnas av på ett bestämt ställe är mottagaren ansvarig för frakten även om mottagaren inte finns på mottagningsstället (t.ex. busshållplats, hamn).

### 3. Transportavtal

Som transportavtal accepteras endast transportdokument, dvs. adresskort, som godkänts av Ålandstrafiken. Avsändaren ska förse varje paket med ett adresskort med tydliga och tillräckliga anteckningar. Ålandstrafiken har rätt att ändra anteckningarna på adresskortet för avsändarens räkning och på dennes ansvar, om dessa befinns vara bristfälliga eller felaktiga.

### 4. Ansvar för transportdokumentets innehåll

Avsändaren ansvarar alltid för uppgifterna i transportdokumentet, även i sådana fall då en anställd hos Ålandstrafiken har infört anteckningarna på adresskortet på avsändarens begäran.

Ålandstrafiken ansvarar inte för att försändelser som försetts med felaktiga, bristfälliga eller oklara kontaktuppgifter når fram till mottagaren.

## **5. Förpackning**

Avsändaren ansvarar för att godset är så väl förpackat att det kan lastas med andra paket utan risk för svinn eller skada och att det tål normal transportbelastning.

Ålandstrafiken har rätt att vägra att ta emot ett paket om det är sannolikt att godset på grund av sin beskaffenhet eller bristfällig förpackning skadas eller kan orsaka skada på andra paket, personer eller transportfordonet. Om Ålandstrafiken har vägrat att ta emot ett transportuppdrag har avsändaren inte rätt att kräva ersättning av Ålandstrafiken.

## **6. Bristfällig förpackning**

Om det inte har funnits några yttre synliga tecken på att förpackningen varit bristfällig, är avsändaren skyldig att ersätta skador som en bristfällig förpackning eller anteckning orsakar andra paket, personer eller transportfordonet.

Ålandstrafiken ansvarar inte för skador som orsakas oförpackade eller bristfälligt förpackade försändelser.

## **7. Paket som kräver specialhantering**

Ett paket kan kräva specialhantering på grund av dess innehåll eller storlek.

Avsändaren ska förse paket som kräver specialhantering med tillhöriga etiketter och varningsdekaler. Ömtåliga paket skickas på egen risk, men särskild försiktighet vidtas för att skydda ömtåliga föremål.

## **8. Farliga ämnen**

Ålandstrafiken åtar sig inte att befordra farliga ämnen eller narkotiska läkemedel, hallucinogena, stimulerande eller dämpande läkemedel såsom vissa sömn-, lugnande- och värkmediciner. Om Ålandstrafiken inte har informerats om godsets farliga beskaffenhet har Ålandstrafiken rätt att handla i enlighet med 15 § i lagen om vägbefordringsavtal, dvs. vid behov förstöra godset eller ofarliggöra det för avsändarens räkning och på dennes ansvar. Avsändaren ska ersätta kostnader och skador som uppkommer till följd av transporten.

## **9. Ålandstrafikens undersökningsskyldighet**

Ålandstrafikens undersökningsskyldighet begränsar sig till försändelsens yttre beskaffenhet och antalet kollin. Om yttre brister eller skador kan ses på försändelsen ska ett förbehåll antecknas på adresskortet och i datasystemet, och avsändaren ska

underrättas om orsakerna till förbehållet. Befraktaren ansvarar inte för skador som upptäckts på detta sätt. Det hör inte till befraktarens undersökningsskyldighet att granska huruvida paketet har försetts med erforderliga hanterings- eller varningsetiketter, utan avsändaren ska själv sörja för detta.

### **10.Ålandstrafikens ansvar**

Ålandstrafiken ansvarar för förlust eller minskning av eller skador på godset från det att paketet mottagits för transport tills det att paketet levererats samt för skada som beror på fördröjt utlämnande. På skärgårdsfärjorna transporteras godset i obebakade, icke låsbara transportvagnar på avsändarens egen risk. Ålandstrafikens skyldigheter upphör när varorna är placerade i en transportvagn vid fartygets kaj. Detta innebär att vid skador eller förlust av gods skall ägaren vända sig till sitt eget försäkringsbolag.

### **11.Befrielse från ansvar**

Ålandstrafiken ansvarar inte för förlust eller minskning av eller skada på gods eller för fördröjt utlämnande, om det framgår att ovan nämnda omständighet har orsakats av avsändarens eller mottagarens fel, varans bristande kvalitet, bristfällig förpackning eller ett förhållande som Ålandstrafiken inte kunnat undvika och vars följder Ålandstrafiken inte kunna förebygga. Ålandstrafiken ansvarar inte för sådana skador på paket eller deras innehåll som orsakas av temperaturförändringar eller kondens när det gäller produkter som kräver värmekontrollerad transport, såsom djupfrysta varor, känsliga livsmedel och växter m.m.

### **12.Leveranstid**

Om inget annat har meddelats åtar sig Ålandstrafiken att leverera godset inom 24 timmar från det att paketet mottagits.

### **13.Ersättning för förlust eller minskning av eller skada på paket samt fördröjt utlämnande**

Ersättningarna grundar sig på lagen om vägbefordringsavtal och på dessa villkor. Ålandstrafikens ansvar begränsas enligt följande:

- a) Befordrat paket som går förlorat eller blir förstört ersätts till verkligt värde, dock högst enligt det maximibelopp som fastställs i lagen om vägbefordringsavtal. Dessutom återbetalas de avgifter som Ålandstrafiken tagit ut för transporten.
- b) Minskning av eller skada på befordrat paket ersätts till godsets verkliga värde på avgångsstället, dock högst enligt det maximibelopp som fastställs i lagen om vägbefordringsavtal per minskad eller skadad andel. Dessutom återbetalas en del av

de avgifter som Ålandstrafiken tagit ut för transporten i proportion till minskningens eller skadans omfattning.

Ålandstrafiken ansvarar inte för skador som orsakats själva förpackningen. Ålandstrafiken ansvarar inte för medelbara eller indirekta skador, såsom inkomst- eller intäktsbortfall, utebliven vinst, ränteförluster eller andra motsvarande ekonomiska skador.

Om Ålandstrafiken ersätter godset till dess fulla värde, övergår äganderätten till godset till Ålandstrafiken.

#### **14.Anmärkningar**

Om det finns synliga yttre tecken på att försändelsen har minskat eller skadats ska mottagaren påpeka detta till Ålandstrafiken så fort som möjligt. Om minskningen eller skadan inte kan upptäckas utifrån ska anmärkningen göras skriftligen inom sju dagar efter mottagandet av försändelsen. Den som försummar att anmärka om en skada förlorar sin rätt att väcka talan.

#### **15.Preskription**

Talan gällande befordran ska väckas inom ett år. Denna tid räknas från dagen då paketet utlämnades eller det datum då ett paket konstaterats vara borttappat.

#### **16.Försäkring av paket**

Ålandstrafiken erbjuder ingen separat frivillig transportförsäkring för de paket som mottas för befordran. Om avsändaren vill teckna en varustransportförsäkring för paketet i fråga, ska han eller hon själv teckna en separat försäkring för detta syfte.

#### **17.Ikraftträdande**

Dessa allmänna befordringsbestämmelser tillämpas på alla uppdrag från och med 1.1.2016.

#### **18.Tillämplig lag och laga domstol**

Tvist angående tillkomsten, tolkningen, tillämpningen eller giltigheten av detta avtal ska avgöras enligt åländsk och finsk lag med Ålands tingsrätt som första instans.

**Protokoll fört vid enskild föredragning**Infrastrukturavdelningen  
Trafikbyrån

Beslutande	Föredragande	Justerat
Minister Veronica Thörnroos	Byråchef Mikael Korpela	Omedelbart

---

Ärende/Dnr/Exp.	Beslut
-----------------	--------

---

**Nr 66**Policy för kundservice för upphandlad kollektivtrafik  
**ÅLR 2015/9805**

Kundservice består av olika faktorer som påverkar kundens uppfattning av ett företag eller en organisation. Det handlar om intryck och förväntningar och om kontakten var positiv eller negativ. Som kunder vill vi känna att någon lyssnar på vad vi säger och tar det på allvar. Här krävs ett genuint engagemang från företagets sida och en äkta vilja att lösa ett problem. Var dock noga med att inte lova mer än vad som kan hållas. En grundförutsättning för god kundservice är också att ni som företag är uppdaterade inom ert område och besitter den nödvändiga kunskapen som krävs för att kunna svara på kundernas frågor.

För att Ålands landskapsregering skall kunna driva en ständig förbättring i av kundserviceprocessen och ställa krav mot entreprenörer krävs en policy mot vilken krav och kundnöjdhetenkäter görs.

---

## ***Policy för kundservice inom kollektivtrafiken***

Kundservice består av olika faktorer som påverkar kundens uppfattning om ett företag eller en organisation. Det handlar om intryck och förväntningar och om kontakten var positiv eller negativ.

När det gäller resenärers information vid planerade och oplanerade störningar så är detta ett område som regelmässigt får mycket låga betyg av resenärerna och här ser vi möjlighet att med relativt enkla medel förbättra kundnöjdheten. För att kunden ska kunna framföra synpunkter och därigenom ha delaktighet och inflytande krävs att de blivit informerade om och vet vart man vänder sig med synpunkter och klagomål.

De flesta anser att bra kundservice är när vi bemöter kunden vänligt och professionellt. Bra service innebär att kunden är nöjd och tillfredställd efter en kontakt med en oss. Men för att förbättra vår kundservice måste vi värdesätta missnöjda kunder. Den feedback vi får från dessa kunder är ovärderlig och bör tas på största allvar. Här har vi chansen att kunna förfina våra rutiner, produkter och vår kundinformationen.

För att lyckas med god kundservice krävs att vi, som organisation, tar våra kunder på allvar. Vi ska sätta kunden i centrum både i teorin och i praktiken. God kundservice och kundvård innebär att vi strävar till att ha rätt personer på rätt plats, att rutiner för klagomål fungerar, att små detaljer i vardagen inte glöms bort **och att kunden anses vara prioritet nummer ett.**

1. Behandla kunden med respekt, håll vad du lovar.
2. Ta emot synpunkter, förslag och konstruktiv kritik. Förmedla informationen vidare.
3. Var goda/aktiva lyssnare, var lyhörda på vad kunden säger och framför på kundens önskemål.
4. Visa respekt och diplomati gällande olika åsikter och synsätt.
5. Vi ser hela klagomålshanteringen som ett verktyg i vårt kvalitetsarbete.
6. Alla som arbetar för Ålands landskapsregering ska känna till rutinerna kring klagomålshanteringen. Klagomål kan lämnas in per telefon, via brev, e-post eller via personligt besök hos Ålandstrafiken. Den som tar emot klagomålet informerar om klagomålshanteringen och om våra rutiner.
7. Målet är alltid att den berörda enheten, i dialog med den enskilde, ska försöka lösa problemet då det uppstår. När detta inte kan klaras av måste den enskilde veta vart man ska vända sig. Det ska också vara enkelt och smidigt att lämna in sina synpunkter.
8. Vi mäter kundnöjdheten via enkäter, med avsikt att korrigera och förbättra vår service. Vår målsättning är att säkra en god KNI-nivå (kundnöjdhetsindex).
9. Sträva till att hålla tidtabellerna, undantag kan göras vid behov då transportkedjan dvs anslutande färja är sen eller för utryckningsfordons framkomlighet.
10. Transportenheten bör kommunicera ut förseningar till passagerarna via högtalarsystemet eller alternativt via display.
11. Vid förseningar till anslutande kollektivtrafik bör man informera om nästa steg i transportkedjan.
12. Vid förseningar över 10 minuter och vid övriga trafikstörningar skall Ålandstrafiken informeras.
13. Turlistor/Skärgårdsguide ska finnas tillgängliga för passagerarna.
14. Bär vårdad, enhetlig och lätt identifierbar klädsel under arbetstid.
15. Vårt arbetsspråk är svenska och vi har minst nöjaktiga kunskaper i engelska

***Vi är professionella i det vi gör och erbjuder bra logistikservice & strävar till ständig förbättring !***

ECKERÖ		LUMPARLAND		Enkelresa/Seriekort Vuxen				Månadskort	
Hpl	Linje 1	Hpl	Linje 5	ZON	1 st	10 st -10 %	25 st -15 %	50st -30 %	
1	Mariehamn			1					
102	Möckelö	502	Nabben/Kalmsta	2					
103	Torpfjärden	503	Kalmarnäs	3	2,30	20,70	48,90	80,50	46,00
104	Kungsö vsk	504	Önningeby/Lemström	4	2,50	22,50	53,10	87,50	50,00
105	Gottby vsk	505	Lemböte vsk	5	2,60	23,40	55,30	91,00	52,00
106	Torp vsk/Östantr.	506	Knutsboda	6	2,80	25,20	59,50	98,00	56,00
		507	Mellanviken	7	2,90	26,10	61,60	101,50	58,00
108	Drygsböle	508	Söderby	8	3,00	27,00	63,80	105,00	60,00
109	Näfsby	509	Rörstorp	9	3,20	28,80	68,00	112,00	64,00
110	Korsbro	510	Vessingsboda vsk	10	3,40	30,60	72,30	119,00	68,00
111	Kattby	511	Granboda	11	3,60	32,40	76,50	126,00	72,00
112	Frebbenby	512	Lumparsund	12	3,80	34,20	80,80	133,00	76,00
113	Öra	513	Svinö vsk/Flaka	13	4,00	36,00	85,00	140,00	80,00
114	Marby	514	Svinö/Krogstad	14	4,40	39,60	93,50	154,00	88,00
115	Överby/Kyrkoby	515	Klemetsby	15	4,70	42,30	99,90	164,50	94,00
116	Böle	516	Långnäs	16	4,90	44,10	104,10	171,50	98,00
117	Berghamn/Storby			17	5,10	45,90	108,40	178,50	102,00
118	Skeppsvik vsk			18	5,30	47,70	112,60	185,50	106,00
119	Torp			19	5,50	49,50	116,90	192,50	110,00
				20	5,70	51,30	121,10	199,50	114,00
				21	5,80	52,20	123,30	203,00	116,00
				22	6,00	54,00	127,50	210,00	120,00
				23	6,20	55,80	131,80	217,00	124,00
				24	6,30	56,70	133,90	220,50	126,00
				25	6,80	61,20	144,50	238,00	136,00
				26	7,00	63,00	148,80	245,00	140,00

Se anmärkningen för upphovsrätt i [användningsvillkoren](#).

I enlighet med riksdagens beslut stadgas:

## 1 kap

### Allmänna stadganden

#### 1 §

#### Lagens tillämpningsområde

Denna lag tillämpas på avtal om godsbefordran mot vederlag som äger rum med motorfordon i Finland (*inrikes befordran*) eller mellan Finland och främmande stat eller mellan sådana främmande stater, av vilka åtminstone den ena har biträtt konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR; FördrS 48–50/73) (*internationell befordran*). Denna lag tillämpas dock icke på internationell befordran på vilken enligt allmänna internationellt privaträttsliga principer skall tillämpas lagen i annan stat, som biträtt sagda konvention. Enligt överenskommelse med främmande stat vilken icke biträtt den i 1 mom. nämnda konventionen kan genom förordning stadgas, att stadgandena i denna lag ej tillämpas på godsbefordran som äger rum med motorfordon mellan Finland och denna stat, eller att de skall tillämpas endast delvis.

Genom förordning kan stadgas, att godsbefordran som äger rum med motorfordon i lokal gränstrafik mellan Finland och främmande stat, med vilken därom överenskommit under förutsättning av ömsesidighet, helt eller delvis skall jämföras med inrikes befordran.

#### 2 §

#### Avgränsning av tillämpningsområdet

Denna lag tillämpas icke på begravningstransport eller befordran av postförsändelse, verkställd av post- och telegrafverket.

Lagen tillämpas inte heller på befordran som äger rum med motorfordon, i fråga om vilken konventionen angående godsbefordran på järnväg (CIM) eller järnvägstransportlagen ([1119/2000](#)) skall iakttas. ([15.12.2000/1120](#))

#### 3 §

#### Motorfordon

Med motorfordon avses i denna lag varje fordon eller anordning som går med egen motor och är avsedd för färd på väg.



Vad i denna lag är stadgat om motorfordon gäller även släpvagnar och påhängsvagnar.

#### 4 §

### **Kombinerad befordran**

Befordras motorfordon, utan att det i befordringsavtalet avsedda godset lossas, under del av befordran med fartyg, järnväg eller luftfartyg, tillämpas denna lag även på denna del av befordringen. Lossas godset från fordonet under befordran av sagda slag av den anledningen att det visat sig omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet sätt med motorfordon, skall denna lag även tillämpas.

Visas det, att vid befordran av motorfordon och gods på satt, som åsyftas i 1 mom., med annat transportmedel gods gått förlorat, minskats eller skadats eller dröjsmål med godsets överlämnande förekommit på grund av omständighet som kan bero endast på förhållandena vid dylik befordran och ej berott på vägfraktföraren, bestämmes dennes ansvar likväl enligt de stadganden som gäller för det anlidade transportmedlet, såvida icke dessa stadganden genom avtal kan åsidosättas till fördel för fraktföraren.

#### 5 §

### **Stadgandenas tvingande karaktär**

Vid internationell befordran är sådant villkor i befordringsavtal, vilket avviker från stadgandena i denna lag, ogiltigt.

Vid inrikes befordran kan stadgandena i denna lag icke åsidosättas, om icke godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

## *2 kap*

### *Befordringsavtalet*

#### 6 §

### **Upprättande av fraktsedel**

Vid internationell befordran skall befordringsavtal bekräftas genom fraktsedel. Detsamma gäller vid inrikes befordran, om ej avsändaren och fraktföraren överenskommer, att fraktsedel icke skall upprättas, eller om upprättande av fraktsedel medför särskild olägenhet eller icke är brukligt vid ifrågavarande slag av befordran.

Avtalet är giltigt och stadgandena i denna lag tillämpas på det även om fraktsedel ej upprättats eller om den icke har stadgat innehåll.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är det fråga om olika slag av gods eller skilda partier, kan avsändaren eller fraktföraren fordra, att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

## 7 §

### **Antalet fraktsedlar och deras undertecknande**

Vid internationell befordran skall fraktsedel upprättas i tre exemplar, vilka undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren (*avsändarexemplaret*), det andra åtföljer godset (*mottagarexemplaret*) och det tredje behåller fraktföraren.

Vid inrikes befordran skall fraktsedel på yrkande av fraktföraren eller avsändaren upprättas i flera exemplar. Fraktsedeln undertecknas av fraktföraren.

På fraktsedel, som upprättas i Finland, kan underskrifterna även vara tryckta eller påstämplade. På annan fraktsedel tillämpas lagen i det land, i vilket fraktsedeln upprättats.

## 8 §

### **Fraktsedelns innehåll vid inrikes befordran**

I fraktsedel som upprättas för inrikes befordran skall nämnas:

- 1) avsändarens namn och adress;
- 2) fraktförarens namn och adress;
- 3) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- 4) mottagarens namn och adress;
- 5) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller motsvarande godsbeskrivning;
- 6) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt; samt
- 7) i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning.

På yrkande av avsändaren eller fraktföraren skall i fraktsedeln antecknas i 9 § 1 mom. 1, 6, 9 och 10 punkterna eller 2 mom. avsedd uppgift. Parterna kan i fraktsedeln anteckna även andra uppgifter som de anser erforderliga.

## **9 §**

### **Fraktsedelns innehåll vid internationell befordran**

Vid internationell befordran skall av fraktsedeln framgå:

- 1) ort och dag för dess upprättande;
- 2) avsändarens namn och adress;
- 3) fraktförarens namn och adress;
- 4) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- 5) mottagarens namn och adress;
- 6) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet samt, i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning;
- 7) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;
- 8) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt;
- 9) kostnaderna i anslutning till befordran, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter samt andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande;
- 10) erforderliga anvisningar för tull- och andra formaliteter; samt
- 11) omnämmande av att på befordran tillämpas den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats.

Vid behov skall i fraktsedeln ytterligare antecknas:

- 1) förbud mot omlastning;
- 2) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;

- 3) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas;
- 4) i enlighet med 33 § uppgivet värde av godset samt i enlighet med 35 § 2 mom. uppgivet värde av särskilt intresse i anslutning till godsets frambefordran;
- 5) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;
- 6) avtalad tid inom vilken befordran skall vara slutförd; samt
- 7) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna får i fraktsedeln anteckna även andra uppgifter.

## 3 kap

# Avtalsparternas rättigheter och skyldigheter

## 10 §

### Fraktförarens ansvar för medhjälpare

Fraktföraren svarar för sina anställdas eller för hans räkning vid befordran biträdande personers förfarande vid uppdragets utförande såsom för egna handlingar och underlåtelser.

## 11 §

### Ansvaret för fraktsedelns innehåll

Avsändaren svarar för kostnader och skada som förorsakas fraktföraren av att uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar i fraktsedel eller för att antecknas i denna, är oriktig eller ofullständig.

Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln antecknat i 1 mom. avsedd uppgift eller anvisning, anses han ha handlat för avsändarens räkning, om ej annat visas.

Innehåller fraktsedeln icke i 9 § 1 mom. 11 punkten avsett omnämnande, svarar fraktföraren för kostnader och skada, som därigenom tillskyndas den som äger rätt att förfoga över godset.

## 12 §

### **Fraktförarens undersökningsplikt**

Har fraktsedel upprättats, skall fraktföraren när han mottager godset till befordran undersöka om fraktsedelns uppgifter motsvarar antalet kollin samt deras märken och nummer. Kan han icke skäligen undersöka dessa uppgifter eller misstänker han, att i fraktsedeln lämnad uppgift är oriktig, skall han göra förbehåll härom i fraktsedeln och samtidigt uppge grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall även undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd samt anteckna erforderliga förbehåll i fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet. Användes vid inrikes befordran icke fraktsedel, skall fraktföraren, om annat ej föranledes av omständigheterna, undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd samt underrätta avsändaren om de förbehåll han finner erforderliga.

Vid inrikes befordran är fraktföraren icke skyldig att undersöka innehållet i släpvagn, påhängsvagn, container eller annan transportbehållare som packats genom avsändarens försorg.

Avsändaren kan fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller dess på annat sätt angivna mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren äger rätt att kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Upprättas fraktsedel, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

## 13 §

### **Fraktsedelns beviskraft**

Fraktsedeln utgör, om ej annat styrkes, bevis om befodringsavtalets villkor samt om att fraktföraren mottagit godset.

Har avsändaren genom anteckning i fraktsedeln eller, om fraktsedel vid inrikes befordran icke har upprättats, genom annan uttrycklig förklaring godkänt i 12 § 1 eller 2 mom. avsett förbehåll, är det bindande för honom.

Har fraktföraren icke antecknat förbehåll i fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet, antages, om ej annat visas, att godsets och dess förpacknings yttre tillstånd varit gott när godset mottogs till befordran. Antalet kollin samt deras märken och nummer antages ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Är fraktföraren vid inrikes befordran, som äger rum utan fraktsedel, skyldig att undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd, och har han icke i stadgad ordning gjort föreskrivet förbehåll, skall godset och förpackningen antagas ha varit i gott yttre tillstånd, såvida ej annat visas.

I ovan i 12 § 3 mom. avsett fall har fraktsedeln icke i denna paragrafs 3 mom. avsedd beviskraft.

## 14 §

### **Bristfällig förpackning**

Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren skada och kostnader, som av godsets bristfälliga förpackning åsamkats person eller motorfordron, utrustning eller annat gods.

Ersättningsskyldighet föreligger dock icke, om bristfälligheten var iakttagbar eller känd för fraktföraren när denne mottog godset till befordran och fraktföraren icke gjort förbehåll om bristfälligheten. Vid inrikes befordran är enskild person såsom avsändare dock skyldig att ersätta skada endast till den del skadan förorsakats av fel eller försummelse av honom.

## 15 §

### **Farligt gods**

Överlämnar fraktföraren gods av farlig beskaffenhet till befordran, skall han noga underrätta fraktföraren om farans art och, när det är erforderligt, om de försiktighetsåtgärder som skall vidtagas. Har sådan underrättelse icke antecknats i fraktsedeln, skall avsändaren eller mottagaren på annat sätt försäkra sig om att fraktföraren känner till den särskilda arten av den fara, som är förbunden med befordran av godset.

Ägde fraktföraren icke kännedom om godsets farliga beskaffenhet, får han, utan att bli ersättningsskyldig, när och var som helst lossa godset, eller, om det icke skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom lindrigare åtgärd, förstöra eller oskadliggöra det. Avsändaren skall ersätta fraktföraren kostnader och skada som uppkommer till följd av att farligt gods överlämnas till befordran och befordras. Vid inrikes befordran är enskild person såsom avsändare dock skyldig att ersätta skada endast till den del skadan förorsakats av fel eller försummelse av honom.

## 16 §

### **Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande och ansvaret för dem**

Avsändaren skall till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och lämna honom de upplysningar som är erforderliga i fråga om sådana tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren.

Avsändaren är ansvarig mot fraktföraren för skada som uppkommit till följd av att handling eller upplysning som avses i 1 mom. saknas, är bristfällig eller oriktig, dock icke om skadan orsakats av fel eller försummelse av fraktföraren. Fraktföraren är icke skyldig att undersöka huruvida handlingarna och upplysningarna är riktiga och fullständiga.

Fraktföraren är ansvarig för skada till följd av att handlingar, som ställts till hans förfogande, går förlorade eller användes oriktigt, såframt han ej visar, att skadan icke beror på fel eller

försummelse av honom. Fraktföraren är dock icke skyldig att utge större ersättning än om godset gått förlorat.

## **17 §**

### **Rätten att förfoga över godset under befordran**

Avsändaren äger rätt att förfoga över godset under befordran genom att ge fraktföraren anvisningar om att avbryta befordringen, ändra bestämmelseorten eller utlämna godset till annan mottagare än den som tidigare angivits, eller andra liknade anvisningar.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren i enlighet med 20 § krävt, att godset utlämnas eller, vid internationell befordran, när mottagarexemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren. Härefter skall fraktföraren efterkomma mottagarens anvisningar.

Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren från det fraktsedel upprättats, om anteckning härom gjorts i fraktsedeln.

Har mottagaren med utövande av sin förfoganderätt förordnat, att godset skall utlämnas till annan, äger denne icke rätt att anvisa annan mottagare.

## **18 §**

### **Utövande av förfoganderätten**

Den som har rätt att förfoga över godset är skyldig att ersätta fraktföraren kostnad och skada som uppkommer till följd av att anvisning efterkommes.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning, vilken givits med stöd av rätten att förfoga över godset, ifall det icke är möjligt att efterkomma anvisningen när denna når den som skulle ha verkställt anvisningen, eller om dess efterkommande medför hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning.

Fraktföraren skall omedelbart underrätta den som lämnat anvisningen om att han icke kan efterkomma denna. Fraktföraren är icke heller skyldig att efterkomma anvisning, som skulle leda till att sändningen delas.

Vid internationell befordran skall avsändaren eller, i fall som avses i 17 § 3 mom., mottagare som vill utöva sin rätt att förfoga över godset anteckna anvisningarna på avsändarexemplaret av fraktsedeln och förete detta för fraktföraren.

## 19 §

### **Ansvar för att anvisning icke efterkommes**

Efterkommer fraktföraren icke anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ skall följa, eller efterkommer han vid internationell befordran anvisning utan att kräva, att avsändarexemplaret av fraktsedeln företes, ansvarar han för skada som därav uppkommer.

## 20 §

### **Godsets utlämnande**

Sedan godset ankommit till bestämmelseorten äger mottagaren rätt att kräva, att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset samt, vid internationell befordran, mottagarexemplaret av fraktsedeln. Vid inrikes befordran skall till mottagaren utlämnas för honom avsett fraktsedelsexemplar. Finnes det, att godset gått förlorat eller att det icke har kommit fram inom den i 27 § 2 mom. avsedda tiden, kan mottagaren mot fraktföraren framställa krav som grundas på befordringsavtalet.

Mottagare, som utövar sin rätt enligt 1 mom., skall erlägga belopp som skall betalas enligt befordringsavtalet. Vid internationell befordran omfattar betalningsskyldigheten det belopp som framgår av fraktsedeln. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset, om mottagaren ej ställer säkerhet.

## 21 §

### **Fraktförarens ansvar för uttagande av efterkrav**

Utlämnas gods till mottagaren utan att efterkrav uttages, som fraktföraren enligt befordringsavtalet hade bort uppbära, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändarens skada intill efterkravets belopp, men vad han sålunda erlagt kan han kräva av mottagaren.

## 22 §

### **Hinder för befordrans utförande**

Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten, att fraktföraren icke kan fullgöra avtalet i enlighet med fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, på överenskommet sätt, skall fraktföraren begära anvisningar av den som enligt 17 och 18 §§ äger rätt att förfoga över godset.

Medger omständigheterna, att befordran utföres på annat sätt än som ursprungligen överenskommits, och har fraktföraren icke inom skälig tid kunnat erhålla i 1 mom. avsedd anvisning, skall han vidtaga de åtgärder, som enligt hans uppfattning bäst tillgodoser intresset för den som har förfoganderätt.



## 23 §

### **Hinder för godsets utlämnande**

Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisningar av avsändaren. Vägrar mottagaren vid internationell befordran mottaga godset, är avsändaren berättigad att förfoga över det utan att förete avsändarexemplaret av fraktsedeln.

Mottagaren kan, även om han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning av avsändaren.

Föreligger hinder för godsets utlämnande efter det mottagaren med stöd av 17 § 3 mom. förordnat, att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av 1 och 2 mom. mottagaren anses såsom avsändare och den anvisade mottagaren såsom mottagare.

## 24 §

### **Av anvisningar föranledda kostnader**

Fraktföraren äger rätt till ersättning för kostnad, som han har haft för att inhämta eller efterkomma anvisningar som avses i 22 eller 23 §, om icke kostnaden beror av fel eller försummelse av honom.

## 25 §

### **Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset**

Framgår det under befordran att det är omöjligt att utföra befordringen eller föreligger hinder för att överlämna godset på destinationsorten, får fraktföraren lossa godset för den därtill berättigades räkning. Befordran skall anses avslutad efter lossningen, men fraktföraren skall förvara godset för den därtill berättigades räkning. Han kan dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som skall erläggas, vid internationell befordran enligt fraktsedeln och vid inrikes befordran enligt befordringsavtalet, samt för övriga fordringar som uppkommer av ifrågavarande befordrings uppdrag.

## 26 §

### **Fraktförarens rätt att sälja godset**

Fraktföraren kan i fall som avses i 22 och 23 §§ sälja godset utan att invänta anvisningar som avses i sagda lagrum, om det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaderna för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till godsets värde. Fraktföraren kan även eljest sälja godset, om icke den anvisning han erhållit är sådan, att han rimligen kan anses skyldig att efterkomma den och han icke inom skälig tid erhållit annan anvisning.

Försäljning av gods, som finns i Finland, skall ske på offentlig auktion eller på annat för den till godset berättigade betryggande sätt. Fraktföraren skall såvitt möjligt i god tid underrätta den till godset berättigade om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods som finns utom Finland skall ske med iakttagande av de stadganden som gäller i det land där godset finns.

När godset sålts skall köpeskillingen tillställas den till godset berättigade, efter avdrag för de kostnader som belastar godset och som föranletts av försäljningen. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för det belopp som brister.

## 4 kap

### *Fraktförarens ansvarighet*

#### 27 §

#### **Förutsättningarna för ansvarighet**

Fraktföraren är ansvarig, om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnas. Han är även ansvarig för skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger, om godset icke utlämnats inom avtalad tid. Har särskild tid för godsets utlämnande icke avtalats, föreligger dröjsmål med utlämnandet när den verkliga befordringstiden överskrider den tid som en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen behöver för befordran. I fråga om dellast skall särskilt beaktas den tid som vanligtvis kräves för att samla full last.

#### 28 §

#### **Grunder för ansvarsbefrielse**

Fraktföraren är icke ansvarig enligt 27 §, om han visar, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål med godsets utlämnande förorsakats av fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren, av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse av fraktföraren, av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Fraktföraren kan ej till befrielse från ansvarighet åberopa bristfällighet hos det för befordran använda motorfordonet eller fel eller försummelse av den av vilken han hyrt fordonet, eller av person i dennes tjänst.

## 29 §

### **Ansvaret för särskild risk i anslutning till befordran**

Fraktföraren är icke heller ansvarig enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada beror på den särskilda risk som härrör av ett eller flera av följande förhållanden:

1) användning av öppet motorfordon utan presenning när användning av sådant fordon uttryckligen avtalats och antecknats i fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, avsändaren godkänt användningen;

2) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller när det är bristfälligt förpackat;

3) hantering, lastning, stuvning eller lossning av gods som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av annan som handlar för deras räkning;

4) sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, särskilt genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;

5) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset; eller

6) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren, att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kunnat härröra av risk som avses i 1 mom., skall den antagas härröra därav, om icke annat visas. Detta gäller dock icke i fall som avses i 1 mom. 1 punkten, när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av helt kolli.

Sker befordran med motorfordon, som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, kan fraktföraren till befrielse från ansvarighet åberopa stadgandet i 1 mom. 4 punkten endast om han visar, att han vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna ålegat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.

Fraktföraren kan till befrielse från ansvarighet åberopa vad som stadgas i 1 mom. 6 punkten endast om han Visar, att han vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna normalt ålegat honom, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.

### 30 §

#### **Skada som härrör av flera orsaker**

Har flera orsaker, av vilka en del ej hör till dem som fraktföraren enligt 28 eller 29 § svarar för, medverkat till att gods förlorats, minskats eller skadats eller att dröjsmål uppstått vid överlåtelsen, svarar han till den del de orsaker, för vilka han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

### 31 §

#### **Förlorat gods**

Har gods icke utlämnats vid internationell befordran inom trettio dagar och vid inrikes befordran inom fjorton dagar efter utgången av avtalad tid för godsets utlämnande eller, om särskild tid ej avtalats, vid internationell befordran inom sextio dagar och vid inrikes befordran inom tjugoåtta dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, kan den som har rätt att kräva godsets utlämnande fordra ersättning som om godset gått förlorat.

Vid internationell befordran kan den som är berättigad till ersättning för förlorat gods, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen kräva att omedelbart bli underrättad ifall godset kommer till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådant krav framställts. Vid inrikes befordran skall underrättelse ges om att godset återfunnits, såvida icke den till ersättning berättigade vid mottagandet av ersättningen skriftligen godkänt att underrättelse ej ges.

Den som är berättigad till ersättning kan inom trettio dagar från det han mottog sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som skall erläggas, vid internationell befordran enligt fraktsedeln och vid inrikes befordran enligt befodringsavtalet, samt dessutom återbetalar den ersättning han uppburit med avdrag för de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Är fraktföraren icke enligt 2 mom. skyldig att lämna underrättelse om att godset återfunnits eller kräves icke, såsom i 3 mom. stadgas, inom där angiven tid godsets utlämnande, har fraktföraren rätt att förfoga över gods som finns i Finland med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods som finns utanför Finland gäller lagen i det land där godset finns.

### 32 §

#### **Ersättningen för förlust eller minskning av gods**

Ersättning för förlust eller minskning av gods beräknas efter det värde godset hade då det mottogs till befordran på den ort där så skedde. Värdet bestäms efter gängse värde. Har godset börspris eller marknadspris, bestäms värdet dock efter detta.

Vid inrikes befordran är fraktförarens ansvar begränsat till 20 euro per kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Maximibeloppet av ansvaret kan justeras genom förordning av statsrådet så att det motsvarar förändringen i penningvärdet. ([15.12.2000/1120](#))

Vid internationell befordran får ersättningen inte överstiga 8,33 av Internationella valutafonden definierade särskilda dragningsrätter för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Fastställs ersättningen att betalas i annan valuta, skall omräkningen av de särskilda dragningsrätterna till ifrågavarande valuta ske enligt den officiella kursen den dag då ersättningens belopp fastställdes. ([15.12.2000/1120](#))

Härutöver skall frakt, tullavgifter och andra utgifter i samband med befordringen ersättas. Utgifterna skall ersättas till fullo, om godset gått förlorat, i övrigt skall de ersättas till en mot minskningen svarande del.

### **33 §**

#### **Uppgivet värde på godset**

Har avsändaren i fraktsedel uppgivit högre värde på godset än det som angivits i 32 § 2 eller 3 mom. och erlagt avtalad tilläggsavgift, träder det i fraktsedeln uppgivna värdet i stället för det värde som beräknas enligt nämnda stadganden.

### **34 §**

#### **Ersättningen vid skada på gods**

Har godset skadats, skall fraktföraren ersätta värdeminskningen, beräknad efter värdet på godset enligt 32 § 1 och 4 mom.

Ersättningen får dock icke överstiga det belopp som skulle ha utgått, om hela sändningen gått förlorad eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

### **35 §**

#### **Ersättningen vid dröjsmål med utlämnandet**

Fraktföraren skall ersätta skada som visas härröra av dröjsmål med utlämnandet, dock högst med ett belopp som motsvarar frakten.

Avsändaren kan mot erläggande av avtalad tilläggsavgift i fraktsedeln uppge det belopp, som motsvarar ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse för den händelse att godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt intresse av utlämnande sålunda uppgivits, kan utöver vad som följer av 32–34 §§ samt 35 § 1 mom. ersättning krävas intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

## **36 §**

### **Ränta och omräkning av främmande mynt**

Den ersättningsberättigade kan vid inrikes befordran kräva laga ränta och vid internationell befordran fem procents årlig ränta på ersättningsbeloppet, räknat från den dag skriftligt krav sändes till fraktföraren eller, om så icke skett, från den dag då talan väcktes.

Kräves betalning i mynt som icke är gångbart i det land där betalningen sker, omräknas beloppet i detta lands mynt enligt kursen på betalningsdagen.

## **37 §**

### **Ersättningsanspråk på annan grund än avtal**

De stadganden i denna lag, som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller som anger ersättningens storlek, äger alltid tillämpning då hos fraktföraren eller någon, för vars förfarande han svarar enligt 10 §, kräves ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål med utlämnandet, även om talan icke grundas på befordringsavtalet.

Vid fastställande av skadeståndsskyldighet för fraktförarens anställda och medhjälpare skall dessutom tillämpas vad i skadeståndslagen ([412/74](#)) är stadgat.

## **38 §**

### **Uppsåt och grov vårdslöshet**

Har fraktföraren förorsakat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, kan han icke åberopa de stadganden i detta kapitel som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten på annan.

Vad i 1 mom. är stadgat äger även tillämpning då uppsåt eller grov vårdslöshet kan tillräknas någon för vars förfarande fraktföraren svarar enligt 10 §. Den för vilken fraktföraren svarar kan härvid ej till begränsning av sin personliga ansvarighet åberopa i 1 mom. avsedda stadganden.

## *5 kap*

### *Jämkning av skadestånd*

## **39 §**

### **Jämkning vid inrikes befordran**

Har vid inrikes befordran avsändaren eller, då fråga icke är om yrkesmässig godsbefordran, fraktföraren ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas, om det

prövas vara oskäligt betungande, eller om det med hänsyn till skadans storlek, tecknade försäkringar, möjligheten att teckna försäkring samt andra omständigheter eller av särskild orsak prövas skäligt att den skadelidande helt eller delvis skall bära skadan. För skada som orsakats uppsåtligen skall likväl full ersättning utgå, om det ej av särskild orsak prövas skäligt att nedsätta ersättningen.

Vad i 1 mom. är stadgat om jämkning av avsändarens skadeståndsskyldighet äger motsvarande tillämpning om ersättning kräves hos någon, för vars förfarande avsändaren eller fraktföraren svarar.

## 6 kap

### *Anmärkning, preskription och väckande av talan*

#### 40 §

#### **Anmärkning**

1 mom. har upphävts genom L 25.2.1983/208. ([25.2.1983/208](#))

Tar mottagaren vid internationell befordran emot godset utan att tillsammans med fraktföraren undersöka dess tillstånd och utan att tillstålla denne anmärkning med angivande av minskningens eller skadans art, antages, om icke annat visas, att godset var i det tillstånd fraktsedeln anger, då mottagaren tog emot det. Är minskningen eller skadan synlig, skall mottagaren göra här avsedd anmärkning senast när godset utlämnas. I andra fall skall anmärkning göras inom sju dagar, söndagar och helgdagar icke medräknade. Är minskningen eller skadan icke synlig, skall anmärkningen vara skriftlig.

Har vid internationell befordran mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när minskningen eller skadan icke var synlig och mottagaren framställt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar från undersökningen, söndagar och helgdagar icke medräknade.

Ersättning för dröjsmål med utlämnandet erlägges vid internationell befordran endast om mottagaren framställt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom tjugo dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Vid beräkning av tidsfrister som avses i denna paragraf medräknas i fristen icke den dag då godset utlämnades eller den dag, då undersökning förrättades eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Fraktföraren och mottagaren skall i rimlig omfattning hjälpa varandra att utföra nödvändiga undersökningar.

#### **40 a § ([25.2.1983/208](#))**

### **Anmärkning om minskning, skada och dröjsmål vid inrikes befordran**

Vid inrikes befordran skall anmärkning om att gods minskats eller skadats tillställas fraktföraren när godset mottages, om minskningen eller skadan var synlig, och i annat fall skriftligt inom sju dagar från mottagandet eller från sådan undersökning av godsets tillstånd som fraktföraren och mottagaren gemensamt har utfört. Söndagar och helgdagar medräknas inte när tidsfristen beräknas. Anmärkning om dröjsmål med godsets utlämnande skall göras skriftligt inom tjugoen dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Är mottagaren en sådan konsument som avses i 1 kap. 4 § konsumentskyddslagen ([38/78](#)), skall anmärkning göras inom skälig tid efter det godset mottagits.

Försummas anmärkning som avses i denna paragraf är talerätten förlorad, om inte uppsåt eller grov vårdslöshet stannar den till last för vars förfarande fraktföraren svarar enligt 10 §.

Vid beräkning av tidsfrister och utförande av nödvändiga undersökningar skall stadgandena i 40 § 4 och 5 mom. iakttas i tillämpliga delar.

#### **41 §**

### **Preskription**

Talan rörande befordran som avses i denna lag skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år. Tiden begynner:

- 1) då godset minskats eller skadats eller vid dröjsmål med dess utlämnande den dag då godset utlämnades;
- 2) vid förlust av godset den trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, när särskild tid härför icke avtalats, den sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran; samt
- 3) i annat fall vid utgången av en tid om tre månader från det befordringsavtalet slöts.

Vid internationell befordran medför skriftligt krav uppehåll i preskriptionen intill den dag då fraktföraren skriftligen avvisar kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Medges kravet delvis, fortsätter preskriptionstiden att löpa för den del av kravet som förblir tvistig. Bevisskyldigheten för att krav eller svar därpå mottagits eller att handlingar återsänts åvilar den som åberopar sådant förhållande. Förnyat krav rörande samma sak medför icke uppehåll i preskriptionstiden.



Väckes talan vid domstol i Finland, skall i övrigt tillämpas stadgandena i finsk lag om avbrott i och förlängning av preskriptionstiden. I övriga fall tillämpas lagen 1 det land, i vilket talan väckts.

Preskriberad fordran kan icke göras gällande genom genkärsmål eller kvittningsyrkande.

## **42 § (15.12.2000/1120)** **Behörig domstol**

Talan som gäller internationell befordran kan endast prövas antingen med stöd av överenskommelse mellan parterna i en stat som har biträtt den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen, eller i den stat där

- 1) svaranden har sin hemvist eller sitt huvudkontor,
- 2) svaranden har den filial eller företrädare genom vars förmedling befodringsavtalet har slutits,
- 3) godset mottogs till befordran, eller där
- 4) bestämmelseorten finns.

I Finland kan en talan som gäller befordran enligt denna lag, utöver vad som bestäms någon annanstans i lag, prövas vid tingsrätten på bestämmelseorten eller tingsrätten på den ort där godset mottogs för befordran. Om ingen annan behörig tingsrätt finns, kan talan prövas vid Helsingfors tingsrätt.

## **43 §** **Verkställighet av utomlands given dom**

Är i 42 § 1 mom. avsedd talan anhängig vid behörig domstol eller har talan avgjorts av sådan domstol, kan ny talan mellan samma parter i samma sak icke anhängiggöras, om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, kan verkställas i Finland.

Sedan i 1 mom. avsedd dom, som givits av domstol i främmande stat som biträtt den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen, blivit verkställbar i den staten, kan domen, även om den givits sedan part uteblivit från rättegången, verkställas i Finland på ansökan som gjorts i nedan stadgad ordning. Vad här stadgas gäller även av domstol fastställd förlikning, men tillämpas icke på dom, som endast tillfälligt är verkställbar, ej heller på avgörande, varigenom kärande, som helt eller delvis förlorat målet, ålagts att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Verkställighet sökes hos Helsingfors hovrätt. Till ansökan skall fogas:

1) domen i original eller avskrift som styrkts av myndighet;

2) intyg av vederbörande myndighet i den stat i vilken domen givits över att denna gäller tvist om befordran, som är underkastad den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen, samt att domen vunnit laga kraft och kan verkställas i denna stat.

Nämnda handlingar skall vara försedda med eller åtföljas av intyg över att de utfärdats av behörig myndighet. Intyget skall vara utfärdat av finsk beskickning eller konsulär myndighet eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat i vilken domen givits. Är någon av handlingarna avfattad på annat språk än finska, svenska, danska eller norska, skall till handlingen fogas en översättning till finska eller svenska. Översättningen skall vara styrkt av finsk beskickning eller konsul eller av finsk edsvuren translator.

Ansökan om verkställighet kan icke bifallas förrän motparten beretts tillfälle att avge förklaring över ansökningen.

Bifalles ansökan, verkställs domen såsom en av domstol i Finland given, laga kraft vunnem dom, såframt icke högsta domstolen med anledning av besvär över hovrättens avgörande förordnar annorlunda.

#### 44 §

### **Skiljemannaförfarande**

Villkor att tvister skall avgöras av skiljemän kan fogas till avtal om internationell befordran endast om det samtidigt bestämmes, att skiljemännen skall tillämpa den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen eller med denna överensstämmande lag.

## *7 kap*

### *Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra*

#### 45 §

### **Genomgångsbefordran**

Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grundval av sådant befodringsavtal, vilket bekräftats med en i flera exemplar uppgjord fraktsedel, av vilka mottagarexemplaret åtföljer godset, är envar av dem ansvarig för befordringen i dess helhet. Varje följande fraktförare inträder som part i befodringsavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln, genom att taga emot godset och fraktsedeln.

## 46 §

### **Mottagande av gods av annan fraktförare**

Fraktförare, som mottager gods från föregående fraktförare, skall lämna denne ett daterat och underskrivet kvitto samt anteckna sitt namn och sin adress på mottagarexemplaret av fraktsedel. Föreligger anledning att göra förbehåll som avses i 12 § 1 och 2 mom., skall han anteckna förbehållet såväl på sagda fraktsedelsexemplar som på kvittot. Vad i 13 § är stadgat tillämpas på ansvarsförhållandena mellan fraktförarna.

Vid inrikes befordran tillämpas stadgandet i 1 mom. endast om någon av fraktförarna det kräver.

## 47 §

### **Väckande av talan på grundval av genomgångsbefordran**

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål med utlämnandet kan väckas endast mot den första eller den sista fraktföraren eller mot den fraktförare, som utförde den del av befordringen, under vilken den händelse inträffande som orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet. Talan kan föras samtidigt mot flera av dessa fraktförare.

Vad i 1 mom. är stadgat gäller dock icke genkärsmål eller kvittningsyrkande som grundar sig på ett och samma befordringsavtal.

## 48 §

### **Fördelning av ersättningsansvaret mellan fraktförarna**

Fraktförare som betalt ersättning enligt denna lag kan av övriga fraktförare som deltagit i befordran återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader i enlighet med följande:

- 1) har fraktförare ensam orsakat skadan, skall han svara för ersättningen;
- 2) har flera fraktförare orsakat skadan, skall envar av dem erlagga ersättning i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan utredas, i förhållande till sin andel av frakten; och
- 3) kan det ej utredas på vilka fraktförare ansvaret vilar, fördelas ersättningsskyldigheten mellan fraktförarna i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Är någon av fraktförarna oförmögen att betala, skall det icke erlagda beloppet av hans andel fördelas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna kan genom avtal avvika från vad som stadgas i 1 och 2 mom.

## 49 §

### **Genomförande av regresskrav**

Fraktförare, mot vilken krav framställs med stöd av 48 §, kan icke åberopa, att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala ersättning, om ersättningens belopp fastställts av domstol och förstnämnda fraktförare blivit behörigen underrättad om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna.

Vid internationell befordran kan talan rörande krav enligt 48 § väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan väckes, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller företrädare, genom vars förmedling befodringsavtalet slutits. Talan mot alla dessa fraktförare kan väckas i samma rättegång. Härvid skall vad i 42 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

På anspråk mellan fraktförarna skall vad i 41 § samt 43 § 2–6 mom. stadgats äga motsvarande tillämpning. Preskriptionstiden räknas från den dag då avgörande, varigenom ersättningen bestämdes, vann laga kraft eller, om anspråket icke fastställts genom dom, från den dag då betalning ägde rum.

## *8 kap*

### *Särskilda stadganden*

## 50 §

### **Atomskada**

Om atomskada gäller vad därom är stadgat i atomansvarighetslagen ([484/72](#)).

## **51 §**

### **Ikraftträdande**

Denna lag träder i kraft den 1 juni 1979 och tillämpas på befodringsavtal som ingås därefter. Lagen tillämpas dock icke på avtal om befodran av råvirke, brännved, flis, torv, jord, hushållsavfall eller snö eller om varubefodran med traktor, som dess ägare behöver för sitt lantbruk, om avtalet ingåtts före den 1 juni 1980.

Genom denna lag upphävs 2–9 §§ lagen om godkännande av vissa bestämmelser i den i Genève den 19 maj 1956 undertecknade konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefodran på väg och om tillämpning av sagda konvention ([667/73](#)).

## *Ikraftträdelsestadganden:*

### **25.2.1983/208:**

Denna lag träder i kraft den 1 april 1983. Lagen tillämpas på sådan befordran som har inletts efter det att denna lag har trätt i kraft.

Regeringens proposition 248/82, Trafikutsk. bet. 7/82, Stora utsk. bet. 267/82

### **15.12.2000/1120:**

Denna lag träder i kraft den 1 juni 2001.

Bestämmelserna i 32 § 2 mom. tillämpas på avtal som har ingåtts efter ikraftträdandet.

RP 81/2000, LaUB 9/2000, RSv 159/2000

## ÅLANDS FÖRFATTNINGSSAMLING

2011

Nr 24

Nr 24

## ÅLANDS LANDSKAPSREGERINGS BESLUT

## om trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland

Utfärdad i Mariehamn den 25 mars 2011

Landskapsregeringen har med stöd av 21a § landskapslagen (1976:33) om yrkesmässig trafik sådan bestämmelsen lyder i landskapslagen 1980/17 fastställt följande trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland.

## 1 §

Engångsavgiften för personbefordran i linjetrafik utgör:

Km	Euro	Km	Euro
6	2,00	22	3,10
8	2,10	24	3,20
10	2,20	26	3,40
12	2,30	28	3,80
14	2,50	30	4,00
16	2,60	32	4,30
18	2,80	34	4,40
20	2,90	> 36	4,50

För barn under 12 år uppbäres i engångsavgift högst hälften av ovannämnda belopp.

## 2 §

Rabattbiljetter ska försäljas enligt följande:  
a) seriebiljetter för 50 engångsresor med 30 % rabatt av motsvarande engångsavgift och med en giltighetstid av den månad, då biljetterna inköpts samt därpå följande kalendermånad;

b) seriebiljetter för 25 engångsresor med 15 % rabatt och med en giltighetstid av ett kalenderår samt därpå följande januari månad;

c) seriebiljetter för 10 engångsresor med 10 % rabatt och samma giltighetstid som under punkt b)

d) biljetter för barn under 12 år med 50 % rabatt på vuxenpriset;

e) ett fritidskort för skolelever och heltidsstuderande med en giltighetstid om 120 dagar för en avgift på 58 euro;

f) ett månadskort till priset av 20 engångsavgifter;

g) ett 6 månaders kort till priset motsvarande 5 månadskort;

h) ett 12 månaders kort till priset motsvarande 9 månadskort.

Det i e) punkten nämnda fritidskortet gäller inte på resor till och från skolan.

## 3 §

För resa som påbörjas mellan kl. 23.00 och 04.00 får uppbäras dubbel avgift jämfört med enligt denna taxa annars beräknad avgift. År resans längd mera än 20 kilometer får som tilläggsavgift emellertid uppbäras endast i 1 § avsedd avgift för en resa om 20 kilometer.

## 4 §

Avgiften eller motsvarande resebiljett ska uppbäras på förhand och över den erlagda avgiften ges kvitto.

## 5 §

Uppstår oenighet mellan förare och passagerare beträffande tillämpningen av denna taxa, avgörs frågan av polismyndigheten.

## 6 §

Denna trafiktaxa ska medföras i varje buss samt vid anfordran uppvisas för passagerare eller polisman.

## 7 §

Detta beslut träder i kraft den 15 april 2011. Genom densamma upphävs landskapsregeringens beslut (2007:62 samt ändring 2008/77) angående trafiktaxa för personbefordran med buss i yrkesmässig trafik i landskapet Åland.

Mariehamn den 25 mars 2011

VERONICA THÖRNROOS  
minister

Niklas Karlman  
avdelningschef

## I

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och som ska offentliggöras)

## FÖRORDNINGAR

## 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

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artiklarna 71 och 89,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande <sup>(2)</sup>,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(3)</sup>, och

av följande skäl:

(1) Genom artikel 16 i fördraget bekräftas den betydelse som tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har för unionens gemensamma värderingar.

(2) Enligt artikel 86.2 i fördraget ska företag som anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i fördraget, särskilt konkurrensreglerna, i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats dem fullgörs.

<sup>(1)</sup> EUT C 195, 18.8.2006, s. 20.

<sup>(2)</sup> EUT C 192, 16.8.2006, s. 1.

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets yttrande av den 14 november 2001 (EGT C 140 E, 13.6.2002, s. 262), rådets gemensamma ståndpunkt av den 11 december 2006 (EUT C 70 E, 27.3.2007, s. 1) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 10 maj 2007. Rådets beslut av den 18 september 2007.

(3) Artikel 73 i fördraget är *lex specialis* i förhållande till artikel 86.2. Artikeln innehåller bestämmelser om ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för landtransporter.

(4) De viktigaste målen enligt kommissionens vitbok av den 12 september 2001, "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden", är att sörja för säkra, effektiva och högkvalitativa persontransporter tack vare en reglerad konkurrens, och samtidigt garantera insyn och effektivitet när det gäller kollektivtrafiken, med beaktande av sociala faktorer, miljöfaktorer och faktorer som rör regional utveckling eller att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare, som t.ex. pensionärer, och att undanröja sådana skillnader mellan olika medlemsstaters transportföretag som kan medföra betydande snedvridning av konkurrensen.

(5) Många landbaserade persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse kan i dag inte tillhandahållas kommersiellt. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör kunna ingripa för att se till att dessa tjänster tillhandahålls. För att säkerställa tillhandahållandet av kollektivtrafik kan myndigheterna bland annat bevilja kollektivtrafikföretagen ensamrätt, bevilja dem ekonomisk ersättning och fastställa allmänna bestämmelser för bedrivande av kollektivtrafik som är tillämpliga på samtliga företag. Om medlemsstaterna, i enlighet med denna förordning, väljer att utesluta vissa allmänna regler från förordningens tillämpningsområde, bör den allmänna ordningen för statligt stöd tillämpas.



- (6) Många medlemsstater har åtminstone inom delar av sin kollektivtrafikmarknad infört lagstiftning som på grundval av öppna och rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden möjliggör tilldelning av ensamrätt och ingående av avtal om allmän trafik. Därigenom har handeln mellan medlemsstaterna utvecklats avsevärt, och en rad kollektivtrafikföretag erbjuder nu kollektivtrafik i fler än en medlemsstat. Utvecklingen av den nationella lagstiftningen har emellertid lett till skillnader i de förfaranden som tillämpas, vilket medfört rättslig osäkerhet i fråga om kollektivtrafikföretagens rättigheter och de behöriga myndigheternas skyldigheter. I rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar <sup>(1)</sup> anges varken hur avtal om allmän trafik ska tilldelas inom gemenskapen eller under vilka omständigheter det krävs ett konkurrensutsatt anbuds-förfarande. Gemenskapens gällande regelverk bör därför uppdateras.
- (7) Gjorda undersökningar, och erfarenheterna i de medlemsstater där konkurrens inom kollektivtrafiksektorn har förekommit i ett antal år, visar att införandet av reglerad konkurrens mellan företagen medför bättre och mer innovativ service till lägre pris och inte hindrar kollektivtrafikföretagen från att fullgöra de särskilda uppgifter som de ålagts, förutsatt att lämpliga säkerhetsåtgärder vidtas. Europeiska rådet anslöt sig inom ramen för den så kallade Lisabonprocessen den 28 mars 2000 till denna linje och uppmanade kommissionen, rådet och medlemsstaterna att inom ramen för sina respektive befogenheter "påskynda liberaliseringen på områden som ... transporter".
- (8) De marknader för persontransporter som är avreglerade och på vilka det inte finns någon ensamrätt bör tillåtas att behålla sina särdrag och sitt funktionssätt om dessa överensstämmer med kraven i fördraget.
- (9) För att kunna organisera kollektivtrafiken på det sätt som bäst motsvarar allmänhetens behov måste de behöriga myndigheterna, på de villkor som anges i denna förordning, fritt få välja vilket kollektivtrafikföretag som ska bedriva trafiken, med beaktande av små och medelstora företags intressen. När ersättning eller ensamrätt beviljas är det viktigt att i ett avtal om allmän trafik mellan den behöriga myndigheten och det utvalda kollektivtrafikföretaget fastställa arten av allmän trafikplikt och vilken ersättning som ska utgå, för att på så sätt sörja för tillämpning av principen om insyn, principen om lika behandling av konkurrerande företag och proportionalitetsprincipen. Avtalets form och benämning kan variera beroende på medlemsstaternas rättsordningar.
- (10) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar kollektivtrafik på inre vattenvägar, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. För kollektivtrafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten, om de inte täcks av särskild gemenskapsrätt, gäller därför fördragets allmänna principer, såvida inte medlemsstaterna väljer att tillämpa den här förordningen i dessa specifika sektorer. Bestämmelserna i den här förordningen hindrar inte införlivande av trafik på inre vattenvägar och på nationella marina vatten i ett större nät av kollektivtrafik på stads-, förorts- och regionalnivå.
- (11) I motsats till förordning (EEG) nr 1191/69, vars tillämpningsområde också omfattar godstransporttjänster, anses det inte lämpligt att i den här förordningen reglera tilldelningen av avtal om allmän trafik i denna specifika sektor. Tre år efter den här förordningens ikraftträdande bör därför fördragets allmänna principer gälla för organisationen av godstransporttjänster.
- (12) Ur gemenskapsrättslig synvinkel har det ingen betydelse om kollektivtrafik tillhandahålls av offentliga eller privata företag. Denna förordning grundas på neutralitetsprincipen i fråga om egendomsordningen enligt artikel 295 i fördraget, principen om medlemsstaternas rätt att fritt utforma tjänster av allmänt ekonomiskt intresse enligt artikel 16 i fördraget och subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna enligt artikel 5 i fördraget.
- (13) Vissa tjänster, som ofta är kopplade till specifik infrastruktur, tillhandahålls i första hand på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Eftersom syftet med sådan verksamhet uppenbarligen inte är att bedriva kollektivtrafik, behöver den inte omfattas av de regler och förfaranden som gäller för krav på allmännyttiga tjänster.
- (14) Om de behöriga myndigheterna ansvarar för kollektivtrafiknätets organisation kan detta, utöver det faktiska utförandet av transporttjänsten, omfatta en rad verksamheter och uppgifter där de behöriga myndigheterna måste kunna välja mellan att utföra dem själva eller att, helt eller delvis, låta tredje part utföra dem.

<sup>(1)</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

- (15) Avtal med lång löptid kan leda till en onödigt lång stängning av marknaden, vilket minskar konkurrenstrycket positiva effekter. För att minimera snedvridningen av konkurrensen och samtidigt skydda tjänsternas kvalitet bör avtal om allmän trafik vara tidsbegränsade. Avtalets varaktighet bör vara beroende av användarnas positiva bedömning. Det måste vara möjligt att förlänga avtal om allmän trafik med högst halva deras ursprungliga löptid, om kollektivtrafikföretaget är tvunget att investera i tillgångar med osedvanligt lång avskrivningstid och, på grund av deras särskilda särdrag och begränsningar, när det gäller de yttersta randområdena enligt artikel 299 i fördraget. Då ett kollektivtrafikföretag dessutom gör investeringar i infrastruktur eller rullande materiel och fordon som är ovanliga i så måtto att det i båda fallen rör sig om stora belopp, bör avtalet kunna förlängas ytterligare, förutsatt att det tilldelas efter ett rättvist och konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- (16) Om ingåendet av avtal om allmän trafik kan leda till byte av kollektivtrafikföretag, bör de behöriga myndigheterna kunna kräva att det utvalda kollektivtrafikföretaget tillämpar bestämmelserna i rådets direktiv 2001/23/EG av den 12 mars 2001 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om skydd för arbetstagares rättigheter vid överlåtelse av företag, verksamheter eller delar av företag eller verksamheter <sup>(1)</sup>. Detta direktiv hindrar inte medlemsstaterna från att skydda andra överlåtelsevillkor beträffande arbetstagarnas rättigheter än dem som omfattas av direktiv 2001/23/EG, och därigenom, i tillämpliga fall, ta hänsyn till de sociala normer som föreskrivs i nationella lagar och andra författningar, eller i de kollektivavtal eller överenskommelser som ingåtts mellan arbetsmarknadens parter.
- (17) I överensstämmelse med subsidiaritetsprincipen står det de behöriga myndigheterna fritt att fastställa sociala och kvalitetsmässiga kriterier i syfte att upprätthålla och höja kvalitetsstandarderna för den allmänna trafikplikten, exempelvis i fråga om minimikrav för arbetsvillkor, passagerares rättigheter, behov hos personer med nedsatt rörlighet, miljöskydd, passagerarnas samt arbetstagarnas säkerhet såväl som skyldigheter enligt kollektivavtal samt andra bestämmelser och överenskommelser avseende arbetsplatser och social trygghet på den plats där tjänsten tillhandahålls. I syfte att säkra öppna och jämförbara konkurrensvillkor mellan företag och undvika risken för social dumpning bör de behöriga myndigheterna ha rätt att införa särskilda sociala kvalitetsstandarder och standarder för tjänsternas kvalitet.
- (18) Förutsatt att tillämpliga bestämmelser i nationell lagstiftning följs får lokala myndigheter eller, i avsaknad av sådana, en nationell myndighet välja att själva tillhandahålla kollektivtrafiktjänster inom sitt territorium eller att, utan konkurrensutsatt anbudsförfarande, uppdra åt ett internt företag att tillhandahålla sådana tjänster. För att garantera rättvisa konkurrensvillkor bör emellertid denna möjlighet för myndigheterna att själva bedriva trafiken regleras i detalj. Den behöriga myndighet eller grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerade kollektivtrafiktjänster, kollektivt eller genom gruppens medlemmar, bör utöva den erforderliga kontrollen. Dessutom bör det vara förbjudet för en behörig myndighet som sköter sin egen kollektivtrafik eller ett internt företag att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden utanför den myndighetens territorium. Den myndighet som kontrollerar det interna företaget bör också kunna förbjuda företaget att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som anordnats inom dess territorium. Begränsningar av ett internt företags verksamhet får inte påverka möjligheten att direkttilldelas avtal om allmän trafik när det gäller järnvägstrafik, med undantag för andra spårbundna transportmedel som tunnelbana eller spårvagn. Dessutom påverkar inte direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstrafik de behöriga myndigheternas möjlighet att tilldelas ett internt företag avtal om allmän trafik för kollektivtrafik på andra spårbundna transportmedel som tunnelbana och spårvagn.
- (19) Utläggande på entreprenad kan bidra till en effektivare kollektivtrafik och gör att andra företag än det kollektivtrafikföretag som tilldelades avtalet om allmän trafik kan delta. De behöriga myndigheterna bör dock, för att offentliga medel ska användas på bästa sätt, kunna fastställa villkoren för att lägga ut deras kollektivtrafiktjänster på entreprenad, särskilt när det gäller tjänster som utförs av ett internt företag. Vidare bör en underentreprenör inte hindras från att delta i konkurrensutsatta anbudsförfaranden på en behörig myndighets territorium. Det är nödvändigt att den behöriga myndighetens eller det interna företags val av underentreprenör görs i enlighet med gemenskapsrätten.
- (20) Om en myndighet beslutar att anförtro en uppgift som gäller en tjänst av allmänt intresse åt tredje part, måste kollektivtrafikföretaget väljas ut i överensstämmelse med gemenskapsrätten om offentlig upphandling och koncessioner, som har sin grund i artiklarna 43–49 i fördraget, och med principen om insyn och principen om lika behandling. Särskilt påverkar bestämmelserna i denna förordning inte myndigheternas skyldigheter enligt direktiven om offentlig upphandling när avtal om allmän trafik omfattas av dessa direktivs tillämpningsområde.

(<sup>1</sup>) EGT L 82, 22.3.2001, s. 16.

- (21) Ett effektivt rättsskydd bör garanteras, inte enbart för de avtal som tilldelas i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/17/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid upphandling på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster <sup>(1)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/18/EG av den 31 mars 2004 om samordning av förfarandena vid offentlig upphandling av byggtreprenader, varor och tjänster <sup>(2)</sup> utan också för andra avtal som tilldelats enligt denna förordning. Ett effektivt översynsförfarande måste vara jämförbart med relevanta förfaranden i rådets direktiv 89/665/EEG av den 21 december 1989 om samordning av lagar och andra författningar för prövning av offentlig upphandling av varor och bygg- och anläggningsarbeten <sup>(3)</sup> och rådets direktiv 92/13/EEG av den 25 februari 1992 om samordning av lagar och andra författningar om gemenskapsregler om upphandlingsförfaranden tillämpade av företag och verk inom vatten-, energi-, transport- och telekommunikationssektorerna <sup>(4)</sup>.
- (22) 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 potentiella kollektivtrafikföretag.
- (23) Anbudsinfordringar för tilldelning av avtal om allmän trafik bör inte heller vara obligatoriska om avtalets värde är lågt eller om det gäller korta sträckor. I detta avseende bör högre belopp eller längre sträckor göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att beakta små och medelstora företags särskilda intressen. De behöriga myndigheterna bör inte tillåtas att dela upp avtal eller nät för att undvika anbudsförfarande.
- (24) Vid risk för trafikavbrott bör de behöriga myndigheterna kunna vidta kortfristiga nödgärder i avvaktan på att ett avtal om allmän trafik tilldelas som uppfyller samtliga tilldelningsvillkor i denna förordning.
- (25) Kollektivtrafiken på järnväg medför särskilda problem när det gäller investeringarnas storlek och infrastrukturkostnaderna. För att garantera att alla järnvägsföretag i gemenskapen har tillgång till infrastrukturen i alla medlemsstater och på så sätt får möjlighet att bedriva internationell persontrafik lade kommissionen i mars 2004 fram ett förslag till ändring av rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(5)</sup>. Syftet med denna förordning är att upprätta en rättslig ram för ersättning och/eller ensamrätt för avtal om allmän trafik och inte att ytterligare öppna marknaden för järnvägstrafik.
- (26) I fråga om allmännyttiga tjänster har varje behörig myndighet enligt denna förordning rätt att välja sitt kollektivtrafikföretag i samband med tilldelning av avtal om allmän trafik. De behöriga myndigheterna bör, med tanke på att kollektivtrafiken är organiserad på olika sätt i olika medlemsstater, ha möjlighet att direkttilldela avtal om allmän trafik för järnvägstrafik.
- (27) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar för att täcka kostnaderna för uppfyllandet av den allmänna trafikplikten bör beräknas på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. En behörig myndighet som avser att tilldela ett avtal om allmän trafik utan konkurrensutsatt anbudsförfarande bör dessutom vara skyldig att följa detaljerade bestämmelser som säkerställer att ersättningsbeloppet är skäligt och i vilka tjänsternas effektivitet och kvalitet betonas.
- (28) Genom att i det beräkningsunderlag som återges i bilagan på lämpligt sätt beakta effekterna av ett fullgörande av den allmänna trafikplikten på kollektivtrafiksefterfrågan kan den behöriga myndigheten och kollektivtrafikföretaget visa att alltför höga ersättningar har undvikits.
- (29) De behöriga myndigheterna bör vidta nödvändiga åtgärder för att minst ett år i förväg offentliggöra sin avsikt att tilldela avtal om allmän trafik, med undantag av nödgärder och avtal som gäller korta sträckor, så att potentiella kollektivtrafikföretag kan ta ställning.
- (30) Direkttilldelade avtal om allmän trafik bör omfattas av principen om ökad insyn.

(1) EUT L 134, 30.4.2004, s. 1. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 107).

(2) EUT L 134, 30.4.2004, s. 114. Direktivet senast ändrat genom rådets direktiv 2006/97/EG.

(3) EGT L 395, 30.12.1989, s. 33. Direktivet ändrat genom direktiv 92/50/EEG (EGT L 209, 24.7.1992, s. 1).

(4) EGT L 76, 23.3.1992, s. 14. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/97/EG.

(5) EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344).

- (31) Eftersom de behöriga myndigheterna och kollektivtrafikföretagen behöver tid för att anpassa sig till förordningen, bör övergångsbestämmelser fastställas. Med tanke på det stegvisa tilldelandet av avtal om allmän trafik enligt denna förordning, bör medlemsstaterna förse kommissionen med en lägesrapport inom sex månader efter den första hälften av övergångsperioden. Kommissionen kan föreslå lämpliga åtgärder på grundval av dessa rapporter.
- (32) De behöriga myndigheterna kan under övergångsperioden börja tillämpa bestämmelserna i förordningen vid olika tidpunkter. Under övergångsperioden är det därför möjligt att kollektivtrafikföretag med verksamhet på sådana marknader där bestämmelserna i förordningen ännu inte är tillämpliga lämnar in anbud för avtal om allmän trafik på sådana marknader som redan har öppnats för kontrollerad konkurrens. För att genom proportionerliga åtgärder förhindra all obalans i samband med öppnandet av marknaden för kollektivtrafik bör de behöriga myndigheterna under andra hälften av övergångsperioden kunna avvisa anbud från företag där mer än halva värdet av den kollektivtrafik de utför inte beviljats i enlighet med denna förordning, på villkor att ingen diskrimineras och att beslut om detta fattas innan anbudsinfördran offentliggörs.
- (33) I punkterna 87–95 i dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH <sup>(1)</sup>, har EG-domstolen fastställt att ersättning för allmännyttiga tjänster inte utgör någon förmån i den mening som avses i artikel 87 i fördraget, förutsatt att fyra kumulativa kriterier är uppfyllda. Om de nämnda kriterierna inte är uppfyllda men däremot de allmänna tillämpningskriterierna för artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda, utgör ersättning för allmännyttiga tjänster statligt stöd och omfattas därmed av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget.
- (34) Ersättning för allmännyttiga tjänster inom sektorn för landbaserad kollektivtrafik kan vara nödvändig för att de berörda företagen ska kunna bedriva trafiken på grundval av principer och villkor som gör det möjligt för dem att fullgöra sina uppgifter. Sådan ersättning kan enligt artikel 73 i fördraget på vissa villkor vara förenlig med fördraget. För det första måste ersättningen syfta till att säkerställa tillhandahållandet av tjänster som verkligen är tjänster av allmänt intresse i den mening som avses i fördraget. För det andra, för att undvika en oskäligen snedvridning av konkurrensen, får ersättningen inte överstiga det belopp som krävs för att täcka nettokostnaderna för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, med hänsyn till företagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.
- (35) Den ersättning som de behöriga myndigheterna beviljar i enlighet med bestämmelserna i förordningen kan därför undantas från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.
- (36) Denna förordning ersätter förordning (EEG) nr 1191/69, som därför bör upphävas. När det gäller allmänna godstransporttjänster, kommer en övergångsperiod på tre år att underlätta utfasningen av ersättning som inte har godkänts av kommissionen i enlighet med artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget. Ersättning som beviljas i samband med tillhandahållande av annan kollektivtrafik än den som omfattas av den här förordningen och som riskerar att utgöra statligt stöd enligt artikel 87.1 i fördraget bör vara förenlig med bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget, inklusive tillämpliga tolkningar som gjorts av Europeiska gemenskapernas domstol, särskilt avgörandet i mål C-280/00, Altmark Trans GmbH. När kommissionen granskar sådana fall bör den därför tillämpa principer som liknar dem som anges i den här förordningen eller, om så är lämpligt, i annan lagstiftning som gäller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.
- (37) Tillämpningsområdet för rådets förordning (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar <sup>(2)</sup> omfattas av den här förordningen. Den förordningen anses föråldrad eftersom den inskränker tillämpningen av artikel 73 i fördraget utan att utgöra en lämplig rättslig grund för att godkänna aktuella investeringsplaner, särskilt vad avser investeringar i transportinfrastruktur i ett offentlig-privat partnerskap. Den bör därför upphävas för att göra det möjligt att tillämpa artikel 73 i fördraget på ett sätt som tar hänsyn till den ständiga utvecklingen inom sektorn utan att tillämpningen av den här förordningen eller av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning <sup>(3)</sup> påverkas. För att ytterligare underlätta tillämpningen av de berörda gemenskapsbestämmelserna kommer kommissionen att föreslå riktlinjer för statligt stöd till järnvägsinvesteringar, inklusive infrastrukturinvesteringar 2007.
- (38) I syfte att utvärdera genomförandet av denna förordning och utvecklingen i fråga om tillhandahållande av kollektivtrafik i gemenskapen, särskilt kvaliteten på kollektivtrafiken och konsekvenserna av att avtal om allmän trafik beviljas genom direkttilldelning, bör kommissionen lägga fram en rapport. Denna rapport kan vid behov åtföljas av lämpliga förslag om ändring av denna förordning.

<sup>(1)</sup> REG 2003, s. I-7747.

<sup>(2)</sup> EGT L 130, 15.6.1970, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 543/97 (EGT L 84, 26.3.1997, s. 6).

<sup>(3)</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

### Artikel 1

#### Syfte och tillämpningsområde

1. Syftet med denna förordning är att fastställa hur de behöriga myndigheterna, i enlighet med gemenskapslagstiftningen, kan ingripa på området för kollektivtrafik för att se till att det tillhandahålls tjänster av allmänt intresse som bland annat är tätare, säkrare, av bättre kvalitet eller billigare än vad den fria marknaden skulle kunna erbjuda.

I denna förordning fastställs därför på vilka villkor de behöriga myndigheterna, när de ålägger eller ingår avtal om allmän trafikplikt, ger kollektivtrafikföretagen ersättning för ådragna kostnader och/eller beviljar ensamrätt som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt.

2. Denna förordning är tillämplig på nationell och internationell kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt, och på väg, utom trafik som i första hand bedrivs på grund av sitt historiska intresse eller sitt turistvärde. Medlemsstaterna får tillämpa denna förordning på kollektivtrafik på inre vattenvägar och nationella marina vatten, utan att det påverkar tillämpningen av rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) <sup>(1)</sup>.

3. Denna förordning ska inte gälla offentliga byggkoncessioner i den mening som avses i artikel 1.3 a i direktiv 2004/17/EG eller enligt artikel 1.3 i direktiv 2004/18/EG.

### Artikel 2

#### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- a) *kollektivtrafik*: persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.
- b) *behörig myndighet*: 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.

- c) *behörig lokal myndighet*: en behörig myndighet vars geografiska behörighetsområde inte är nationellt.
- d) *kollektivtrafikföretag*: ett offentligt eller privat företag, eller en offentlig eller privat företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik, eller ett offentligt organ som tillhandahåller kollektivtrafiktjänster.
- e) *allmän trafikplikt*: krav som en behörig myndighet definierar eller 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.
- f) *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.
- g) *ersättning för allmän trafik*: varje förmån, särskilt ekonomisk, som en behörig myndighet direkt eller indirekt ger med hjälp av offentliga medel under den period den allmänna trafikplikten genomförs eller i anslutning till denna period.
- h) *direkttilldelning*: tilldelning av avtal om allmän trafik till ett kollektivtrafikföretag utan konkurrensutsatt anbudsförfarande.
- i) *avtal om allmän trafik*: ett eller flera dokument som är rättsligt bindande och som bekräftar att en behörig myndighet och ett kollektivtrafikföretag har enats om att låta detta kollektivtrafikföretag sköta och tillhandahålla kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt. 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.

- j) *internt företag*: 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.

<sup>(1)</sup> EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

- k) *värde*: det belopp som motsvarar ett eller flera kollektivtrafikföretags totala ersättning, exklusive mervärdesskatt, för en tjänst, en linje, ett avtal om allmän trafik eller ett ersättnings-system inom ramen för kollektivtrafiken, inklusive alla slag av ersättning från myndigheterna, och sådan inkomst från biljettförsäljning som inte överlämnas till den behöriga myndigheten i fråga.
- l) *allmän bestämmelse*: åtgärd som utan diskriminering tillämpas på alla kollektivtrafiktjänster av samma slag inom ett givet geografiskt område som en behörig myndighet ansvarar för.
- m) *integrerad kollektivtrafik*: transporttjänster som inom ett fastställt geografiskt område är sammanbundna med varandra, med en enda informationstjänst, taxa och tidtabell.
- b) i förväg och på ett objektvt och öppet sätt fastställas
- i) de parametrar som ska användas för att beräkna den eventuella ersättningen och
- ii) den eventuella ensamrättens art och omfattning

på ett sätt som förhindrar alltför höga ersättningar. Om avtal om allmän trafik har tilldelats enligt artikel 5.2, 5.4, 5.5 och 5.6, ska dessa parametrar vara av sådan art att en ersättning aldrig kan överstiga det belopp som krävs för att täcka den ekonomiska nettoeffekten på de kostnader och intäkter som följer av fullgörandet av trafikplikten, med hänsyn till kollektivtrafikföretagets inkomster i samband med detta och en rimlig vinst.

### Artikel 3

#### Avtal om allmän trafik och allmänna bestämmelser

1. När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik.

2. Om den allmänna trafikplikten avser att fastställa högsta taxa för samtliga passagerare eller för vissa grupper av passagerare kan den också, genom avvikelse från punkt 1, omfattas av allmänna bestämmelser. Den behöriga myndigheten ska i enlighet med principerna i artiklarna 4 och 6 och i bilagan ersätta kollektivtrafikföretagen för den ekonomiska nettoeffekten, positiv eller negativ, på de kostnader och intäkter som följer av uppfyllandet av taxevillkor vilka fastställts i allmänna bestämmelser, på ett sådant sätt att alltför höga ersättningar undviks. Detta ska gälla oaktat behöriga myndigheters rätt att i avtal om allmän trafik integrera allmän trafikplikt med fastställda högsta taxor.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna från denna förordnings tillämpningsområde undanta allmänna bestämmelser om ekonomisk ersättning för allmän trafikplikt som fastställer högsta tillåtna taxor för elever, studenter och personer med nedsatt rörlighet. Underrättelse om dessa allmänna bestämmelser ska ske i enlighet med artikel 88 i fördraget. Varje sådan underrättelse ska innehålla fullständiga upplysningar om åtgärden och särskilt uppgifter om beräkningsmetoden.

### Artikel 4

#### Obligatoriskt innehåll i avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser

1. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska

- a) klart och tydligt fastställas vilken allmän trafikplikt kollektivtrafikföretaget ska fullgöra och vilka geografiska områden som avses.

- c) fastställas hur kostnaderna för tjänsternas tillhandahållande ska fördelas. I dessa kostnader kan särskilt ingå kostnader för personal, energi, infrastrukturavgifter, underhåll och reparation av fordon avsedda för kollektivtrafik, rullande materiel och anläggningar som behövs för driften av persontrafiken samt fasta kostnader och rimlig avkastning på eget kapital.

2. I avtal om allmän trafik och i allmänna bestämmelser ska fastställas hur inkomsterna från biljettförsäljningen ska fördelas, vilka kan behållas av kollektivtrafikföretaget, återlämnas till den behöriga myndigheten eller delas mellan dessa.

3. Löptiden för avtalen om allmän trafik ska vara begränsad och får inte överstiga 10 år för busstransporter och 15 år för persontransporter på järnväg eller annat spårburet transportsätt. Om ett avtal om allmän trafik gäller flera olika transportsätt och transporterna på järnväg eller annat spårburet transportsätt står för mer än 50 % av de ifrågakvarande tjänsternas värde, ska löptiden vara begränsad till 15 år.

4. Med hänsyn till villkoren för tillgångarnas värdeminskning får löptiden för avtalet om allmän trafik vid behov förlängas med högst 50 %, om kollektivtrafikföretaget tillhandahåller tillgångar som både är betydande i förhållande till de totala tillgångar som är nödvändiga för att bedriva den persontrafik som avtalet om allmän trafik gäller och huvudsakligen är knutna till de persontransporttjänster som omfattas av avtalet.

Om det är motiverat genom de kostnader som uppstår på grund av ett särskilt geografiskt läge får löptiden för avtal om allmän trafik som anges i punkt 3 förlängas med högst 50 % i de yttersta randområdena.

Om det är motiverat genom amortering av kapital i samband med exceptionella investeringar i infrastruktur, rullande materiel eller fordon och om avtalet om allmän trafik tilldelas genom ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande, får ett avtal om allmän trafik ha en längre löptid. För att säkerställa öppenhet i detta fall ska den behöriga myndigheten inom ett år efter det att avtalet ingåtts tillställa kommissionen avtalet om allmän trafik samt uppgifter som motiverar den längre löptiden.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, inklusive kollektivavtal mellan arbetsmarknadens parter, får de behöriga myndigheterna kräva att det 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. 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 arbetsstegen anses bli knutna till tjänsterna.

6. När behöriga myndigheter i enlighet med nationell lagstiftning kräver att kollektivtrafikföretagen ska uppfylla vissa kvalitetsnormer, ska dessa normer anges i anbudshandlingarna och i avtalen om allmän trafik.

7. I anbudshandlingar och avtal om allmän trafik ska det klart och tydligt anges huruvida och i vilken omfattning utläggande på entreprenad får övervägas. Vid utläggande på entreprenad ska det företag som svarar för förvaltning och tillhandahållande av kollektivtrafik enligt denna förordning vara skyldigt att självt tillhandahålla en stor del av kollektivtrafiken. Enligt avtal om allmän trafik som på samma gång täcker planering, byggnation och drift av kollektivtrafiktjänster får driften av dessa tjänster fullständigt läggas ut på entreprenad. I avtalet om allmän trafik ska villkoren för utläggande på entreprenad fastställas, i enlighet med nationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning.

#### Artikel 5

#### Tilldelning av avtal om allmän trafik

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiven 2004/17/EG eller 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–6 i denna artikel inte tillämpas.

2. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får behöriga lokala myndigheter, oavsett om det är en enskild myndighet eller en grupp av myndigheter som tillhandahåller integrerad kollektivtrafik, besluta att själva tillhandahålla kollektivtrafik eller att genom direkttilldelning av avtal om allmän trafik uppdraga åt 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. När en behörig lokal myndighet fattar ett sådant beslut ska följande gälla:

a) För att avgöra om den behöriga lokala myndigheten utövar sådan kontroll ska bland annat följande faktorer bedömas: representationsnivå i förvaltnings-, lednings- och kontrollorgan, stadgans bestämmelser om detta, ägandeförhållanden, faktiskt inflytande och faktisk påverkan på strategiska beslut och enskilda verksamhetsbeslut. I enlighet med gemenskapslagstiftningen är 100 % ägande av den behöriga offentliga myndigheten, i synnerhet när det gäller offentlig-privata partnerskap, inte ett obligatoriskt krav för att etablera kontroll i den mening som avses i denna punkt, förutsatt att kontroll kan etableras på grundval av andra kriterier.

b) Villkoret för att denna punkt ska tillämpas är att det interna företaget och eventuella enheter över vilka detta företag utövar ett mycket litet inflytande bedriver sin kollektivtrafik inom den behöriga lokala myndighetens territorium, utan hinder av eventuella utgående linjer eller andra underordnade delar av denna verksamhet som sträcker sig in på angränsande behöriga lokala myndigheters territorium, och inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför den behöriga lokala myndighetens territorium.

c) Utan hinder av vad som sägs i punkt b får ett internt företag delta i rättvisa konkurrensutsatta anbudsförfaranden två år innan dess direkttilldelade avtal om allmän trafik löper ut, under förutsättning att ett definitivt beslut har fattats om att den kollektivtrafik som omfattas av det interna företagens avtal ska underkastas ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande och att det interna företaget inte har ingått något annat direkttilldelat avtal om allmän trafik.

d) I avsaknad av en behörig lokal myndighet ska leden a, b och c tillämpas på en nationell myndighet avseende ett geografiskt område som inte är nationellt, förutsatt att det interna företaget inte deltar i konkurrensutsatta anbudsförfaranden som avser tillhandahållande av kollektivtrafik som organiseras utanför det område för vilket avtalet om allmän trafik har tilldelats.

e) Då det är fråga om utläggande på entreprenad i enlighet med artikel 4.7 är det interna företaget skyldigt att självt tillhandahålla större delen av kollektivtrafiken.

3. När behöriga myndigheter anlitar en annan tredje part än ett internt företag, ska avtal om allmän trafik tilldelas på grundval av ett konkurrensutsatt anbudsförfarande, utom i de fall som anges i punkterna 4, 5 och 6. Det konkurrensutsatta anbudsförfrandet ska vara öppet för alla företag, det ska vara rättvist och följa principerna om insyn och icke-diskriminering. Efter anbudsinlämningen och ett eventuellt förurval kan förhandlingar föras i enlighet med nämnda principer för att avgöra hur specifika eller komplicerade krav kan uppfyllas på bästa sätt.

4. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik när antingen det årliga genomsnittsvärdet av avtalen uppskattas till mindre än 1 000 000 EUR eller när avtalen gäller kollektivtrafik på mindre än 300 000 km om året.

När det gäller ett avtal om allmän trafik som direkttilldelats ett litet eller medelstort företag som bedriver trafik med högst 23 fordon får dessa tröskelvärden höjas på så sätt att direkttilldelning får ske när antingen det årliga genomsnittsvärdet uppskattas till mindre än 2 000 000 EUR eller när avtalet gäller kollektivtrafik på mindre än 600 000 kilometer om året.

5. Vid trafikstörningar eller överhängande risk för sådana störningar får den behöriga myndigheten vidta nödgärder. Nödgärden ska bestå i en direkttilldelning, en formell överenskommelse om utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. Kollektivtrafikföretaget ska ha rätt att överklaga beslutet om åläggande att fullgöra viss allmän trafikplikt. En direkttilldelning, en utvidgning av ett avtal om allmän trafik eller ett åläggande om ett sådant avtal som nödgärd får inte överstiga två år.

6. Om det inte är förbjudet enligt nationell lagstiftning får de behöriga myndigheterna fatta beslut om direkttilldelning av avtal om allmän trafik som rör järnvägstransport med undantag av annan spårbinden trafik som tunnelbana och spårvagnar. Med avvikelse från artikel 4.3 får löptiden för sådana avtal inte överstiga 10 år, utom när artikel 4.4 ska tillämpas.

7. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att garantera att beslut i enlighet med punkterna 2–6 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 för de fall sådana beslut innefattar överträdelse av gemenskapsrätten eller nationella bestämmelser om genomförande av sådan lag.

Om prövningsorganen ej utgörs av rättsliga instanser ska skriftliga beslutsmotiveringar alltid ges. Dessutom gäller för dessa fall, att det måste finnas en möjlighet att överlämna påstådda olagliga åtgärder vidtagna av prövningsorganet, eller påstådda brister i utövandet av de befogenheter organet tilldelats, för prövning av ett annat organ som är en domstol i den mening som avses i artikel 234 i fördraget, och som är oberoende av såväl upphandlingsmyndigheten som prövningsorganet.

#### Artikel 6

### Ersättning för allmän trafik

1. Oberoende av hur avtalet har tilldelats ska all ersättning enligt en allmän bestämmelse eller enligt ett avtal om allmän trafik vara förenlig med bestämmelserna i artikel 4. Dessutom ska all slags ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 stämma överens med bestämmelserna i bilagan.

2. På skriftlig begäran från kommissionen ska medlemsstaterna inom tre månader eller inom en längre tid om så fastställs i begäran, meddela kommissionen alla uppgifter som enligt kommissionens uppfattning krävs för att avgöra om beviljad ersättning är förenlig med denna förordning.

#### Artikel 7

### Offentliggörande

1. Varje behörig myndighet ska en gång om året offentliggöra en samlad rapport om den allmänna trafikplikten inom sitt behörighetsområde, om de utvalda kollektivtrafikföretagen samt om ersättningar och ensamrätt som dessa kollektivtrafikföretag beviljats som kompensation. Rapporten ska skilja mellan busstrafik och spårbinden trafik, den ska möjliggöra kontroll och utvärdering av kollektivtrafiknätets effektivitet, kvalitet och finansiering samt, i förekommande fall, ge information om eventuella beviljade ensamrätters art och omfattning.

2. Varje behörig myndighet ska se till att åtminstone följande uppgifter offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning senast ett år innan det fria anbudsförfrandet inleds respektive innan ett avtal direkttilldelas:

a) Den behöriga myndighetens namn och adress.

b) Planerad tilldelningsmetod.

c) Tjänster och geografiska områden som kan omfattas av avtalet.

De behöriga myndigheterna får besluta att inte offentliggöra denna information om ett avtal om allmän trafik rör tillhandahållande av högst 50 000 km kollektivtrafik per år.



Om denna information ändras efter offentliggörandet, ska den behöriga myndigheten snarast möjligt offentliggöra en rättelse i enlighet därmed. Denna rättelse ska inte påverka fastställandet av den dag då direkttilldelningen eller anbudsinfördran ska inledas.

Denna punkt ska inte vara tillämplig på artikel 5.5.

3. Vid en direkttilldelning av avtal om allmän trafik för järnvägstransport i enlighet med artikel 5.6 ska den behöriga myndigheten offentliggöra följande uppgifter inom ett år efter det att avtalet har tilldelats:

- a) Namnet på den avtalsslutande enheten, dess ägare samt, i förekommande fall, namnet på den eller de aktörer som utövar rättslig kontroll.
- b) Löptiden för avtalet om allmän trafik.
- c) Beskrivning av de persontransporter som ska utföras.
- d) Beskrivning av parametrarna för den ekonomiska ersättningen.
- e) Kvalitetsmål, såsom punktlighet och tillförlitlighet samt tillämpliga belöningar och straff.
- f) Villkor som avser väsentliga tillgångar.

4. På begäran av en berörd part ska de behöriga myndigheterna redogöra för skälen för sitt beslut angående direkttilldelningen av ett avtal om allmän trafik.

#### Artikel 8

#### Övergångsperiod

1. Avtal om allmän trafik ska tilldelas i enlighet med de bestämmelser som fastställs i denna förordning. Tjänsteavtal eller avtal om allmän trafik enligt definitionen i direktiv 2004/17/EG eller direktiv 2004/18/EG avseende kollektivtrafik med buss eller spårvagn ska emellertid tilldelas i enlighet med de förfaranden som fastställs i dessa direktiv när dessa avtal inte tilldelas i form av koncessionsavtal om tjänster enligt definitionen i dessa direktiv. När avtal ska tilldelas i enlighet med direktiv 2004/17/EG eller 2004/18/EG ska bestämmelserna i punkterna 2–4 i denna artikel inte tillämpas.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3 ska avtal om allmän trafik på järnväg och väg tilldelas i enlighet med artikel 5 från och med 3 december 2019. Under denna övergångsperiod ska medlemsstaterna vidta åtgärder för att successivt följa artikel 5 för att undvika allvarliga strukturella problem, särskilt när det gäller transportkapaciteten.

Inom sex månader efter utgången av den första hälften av övergångsperioden ska medlemsstaterna till kommissionen överlämna en lägesrapport, i vilken genomförandet av den successiva tilldelningen av avtal om allmän trafik i enlighet med artikel 5 belyses. På grundval av medlemsstaternas lägesrapporter får kommissionen föreslå lämpliga åtgärder som riktas till medlemsstaterna.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska hänsyn inte tas till avtal om allmän trafik som tilldelats i enlighet med gemenskapslagstiftning och nationell lagstiftning

- a) före den 26 juli 2000 på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- b) före den 26 juli 2000 på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- c) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande,
- d) från och med den 26 juli 2000 och före den 3 december 2009, på grundval av ett annat förfarande än ett rättvist konkurrensutsatt anbudsförfarande.

De avtal som avses i led a får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid. De avtal som avses i leden b och c får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, men inte längre än 30 år. De avtal som avses i led d får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid, förutsatt att löptiden är begränsad och motsvarar de löptider som anges i artikel 4.

Avtal om allmän trafik får fortsätta att gälla till slutet av sin löptid om uppsägningen av dem skulle medföra orimliga rättsliga eller ekonomiska konsekvenser och under förutsättning att kommissionen har gett sitt godkännande.

4. Under andra hälften av den övergångsperiod som anges i punkt 2 får de behöriga myndigheterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 3, välja att från deltagande i anbudsförfaranden för tilldelning av avtal utesluta sådana kollektivtrafikföretag som inte kan styrka att värdet på de allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för i enlighet med denna förordning uppgår till minst hälften av värdet på samtliga allmänna transporttjänster som de erhåller ersättning eller har beviljats ensamrätt för. Sådant uteslutande ska inte gälla kollektivtrafikföretag som tillhandahåller de tjänster som ska bli föremål för anbudsförfarande. Vid tillämpning av detta kriterium ska avtal om allmän trafik som tilldelats genom nödatgärder som avses i artikel 5.5 inte beaktas.

Då de behöriga myndigheterna utnyttjar den valmöjlighet som anges i första stycket ska de göra detta utan diskriminering, utesluta alla kollektivtrafikföretag som uppfyller nämnda kriterium och underrätta dem om sitt beslut när förfarandet för tilldelning av avtal om allmän trafik inleds.

De berörda behöriga myndigheterna ska underrätta kommissionen om sin avsikt att tillämpa denna bestämmelse två månader innan anbudsinfordran offentliggörs.

#### Artikel 9

### Förenlighet med fördraget

1. Ersättning för allmän trafik som utbetalas i enlighet med denna förordning för drift av kollektivtrafik eller uppfyllande av taxevillkor som fastställts i allmänna bestämmelser, ska vara förenlig med den gemensamma marknaden. Sådan ersättning ska vara undantagen från kravet på förhandsanmälan enligt artikel 88.3 i fördraget.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 73, 86, 87 och 88 i fördraget får medlemsstaterna fortsätta att bevilja stöd till transportsektorn i enlighet med artikel 73 i fördraget när stödet tillgodoser behovet av transportsamordning eller om det innebär kompensation för vissa andra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst än sådana som omfattas av denna förordning, särskilt

- a) till dess att gemensamma regler trätt i kraft när det gäller fördelning av infrastrukturkostnader, om stödet beviljas företag som måste stå för kostnaderna för den infrastruktur de använder medan andra företag inte har samma börda. När det stödbelopp som beviljas i detta fall beräknas ska man beakta de infrastrukturkostnader som konkurrerande transportslag inte är tvungna att betala,
- b) när stödets syfte är att främja antingen forskning om eller utveckling av transportsystem och transportteknik som är mer ekonomiska för gemenskapen som helhet.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den 23 oktober 2007.

På Europaparlamentets vägnar  
H.-G. PÖTTERING  
Ordförande

Sådant stöd ska begränsas till forsknings- och utvecklingsskedet och får inte omfatta kommersiellt utnyttjande av sådana transportsystem och sådan transportteknik.

#### Artikel 10

### Upphävande

1. Förordning (EEG) nr 1191/69 ska upphöra att gälla. Bestämmelserna i förordningen ska emellertid fortsätta att tillämpas på godstransporttjänster under en period på tre år efter den här förordningens ikraftträdande.

2. Förordning (EEG) nr 1107/70 ska upphöra att gälla.

#### Artikel 11

### Rapporter

Efter utgången av den övergångsperiod som anges i artikel 8.2 ska kommissionen lägga fram en rapport om genomförandet av denna förordning och om kollektivtrafikens utveckling inom gemenskapen, vilken särskilt ska innehålla en bedömning av kollektivtrafikens kvalitetsutveckling och direkttilldelningens effekter, vid behov åtföljd av lämpliga förslag till ändring av denna förordning.

#### Artikel 12

### Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den 3 december 2009.

## BILAGA

## Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1

1. Ersättning knuten till en allmän bestämmelse eller till ett avtal om allmän trafik som har direkttilldelats i enlighet med artikel 5.2, 5.4, 5.5 eller 5.6 ska beräknas enligt reglerna i denna bilaga.
2. Ersättningen får inte överstiga ett belopp som motsvarar den ekonomiska nettoeffekten som motsvarar summan av de verkningar, positiva som negativa, som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och inkomster. Verkningarna ska bedömas genom att man jämför situationen med uppfylld trafikplikt med den situation som skulle ha förelegat om trafikplikten inte hade varit uppfylld. För att beräkna den ekonomiska nettoeffekten ska den behöriga myndigheten låta sig vägledas av nedanstående uppställning:

Kostnader som uppstått i samband med en eller flera förpliktelser som gäller allmän trafik och som ålagts av den eller de behöriga myndigheterna och som omfattas av ett avtal om allmän trafik och/eller av en allmän bestämmelse,

minus eventuella positiva ekonomiska effekter som uppstår inom det nät som används enligt den berörda allmänna trafikplikten,

minus taxeintäkter eller annan inkomst som uppstår vid fullgörandet av den allmänna trafikplikten,

plus en skälig vinst,

är lika med ekonomisk nettoeffekt.

3. Fullgörande av den allmänna trafikplikten kan påverka ett trafikföretags eventuella transportverksamhet utöver den berörda allmänna trafikplikten. För att undvika en alltför hög ersättning eller en utebliven ersättning ska kvantifierbara ekonomiska effekter på trafikföretagets berörda nät därför beaktas när den ekonomiska nettoeffekten beräknas.
4. Kostnader och inkomster ska beräknas enligt gällande revisions- och skattebestämmelser.
5. 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.
6. "Rimlig vinst" ska förstås som den avkastning på eget kapital som är vanlig inom branschen i en viss medlemsstat, med hänsyn till den risk som kollektivtrafikföretaget tar eller undviker på grund av myndighetens ingripande.

- 
7. Ersättning ska beviljas på sådant sätt att kollektivtrafikföretaget uppmuntras att fortsätta med eller utveckla
- en effektiv affärsverksamhet, som är objektivt bedömbär, och
  - tillhandahållande av persontransporttjänster av tillräckligt god kvalitet.
-

# Landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning

## 1 §.

Med skolskjutsning avses i denna förordning yrkesmässig transport av barn i grundskola eller i barnomsorg inom, eller i anslutning till verksamheten. Bestämmelserna i 2 § 3 mom., 3 § och 5 - 8 §§ ska även tillämpas på skolskjutsning som inrättas som linjetrafik för att bereda vuxna möjlighet att medfölja.

## 2 §. [\(2012/22\)](#)

Sittplatserna i en personbil (kategori M1) eller i en buss med en totalvikt under fem ton (kategori M2) som används för skolskjutsning ska vara utrustade med trepunktsbälte.

Barn under tre år ska under färd sitta i en bakåtvänd bilbarnstol.

Föraren ska ha gått en av landskapsregeringen godkänd utbildning för att få köra skolskjuts.

I en bil får förutom föraren transporteras högst så många passagerare som motsvarar det i registret antecknade antalet sittplatser. Om bilen är utrustad med trepunktsbälten som är godkända för skoltransporter, får antalet passagerare på ett säte eller en rad säten vara högst:

Antal sittplatser	Antal passagerare
1	2
2	3
3	5
4	6

På sittplatser som är belägna bredvid varandra får dock inte sitta flera än tre passagerare.

I en personbil som är registrerad för en förare och åtta passagerare får på varje sittplats som är minst 70 centimeter bred, med undantag för platsen bredvid föraren, transporteras två passagerare som får plats där. Det totala antalet passagerare får således vara 13, om alla passagerare är under 13 år vid läsårets början, i övriga fall 12.

Om även andra passagerare än de som hör till tillämpningsområdet för denna förordning deltar i transporten, räknas den maximala belastningen för de sittplatser

som används för skol- och dagvårdstransporter enligt det antal sittplatser som förblir ledigt då de andra passagerarna tagit plats.

Det är förbjudet att använda den rad säten som finns längst bak i en personbil för skol- och dagvårdstransporter, om sätena är monterade med ryggen mot färdriktningen.

### 3 §.

Beställaren av skolskjutsen ska överlämna en förteckning över de barn som ska skjutas med fordonet till den som utför transporten samt ge instruktioner om färdvägen och av- och påstigningsplatser. Passagerarförteckningen ska finnas i fordonet. En passagerarförteckning är inte obligatorisk för dagvårdstransporter.

Beställaren ska undervisa barnen om vad de ska tänka på för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning.

### 4 §.

Färdvägen för skolskjuts ska om möjligt läggas så att barnen vid på- och avstigning inte behöver korsa körbanan. På- och avstigning vid skola ska ske på ett skyddat område på eller i närheten av skolgården.

### 5 §.

När ett fordon används för skolskjutsning ska det framtill och baktill vara försett med en minst 40 x 40 cm stor kvadratisk skylt. På skylten ska finnas en svart symbol på gul botten omgiven av en 25 mm bred, röd bård. Skyltens färger och symbolens utseende ska överensstämma med varningsmärke V17 "Barn" enligt [landskapsförordningen \(2005:35\) om vägmärken](#). Skyltens gula yta ska vara reflekterande eller genomlyst. Reflekterande skylt ska uppfylla kraven för reflexmaterial för vägmärken. Den röda bården får inte vara reflekterande eller genomlyst på skylt som är vänd framåt i bilens riktning. I skyltens övre hörn ska två orangefärgade blinklyktor vara fästa. Skylten ska monteras så nära fordonets mittlinje som möjligt och så högt som det går. Den ska om möjligt sitta lodrätt och vinkelrätt mot fordonets mittlinje. Högst 10° avvikelser får godtas.

En personbil som används för skolskjutsning kan istället förses med en genomlyst dubbelsidig skylt med blinklyktor väl synlig både framåt och bakåt som är placerad på fordonets tak.

Skolskjutsskylten ska bara användas då skolskjutsning sker.

### 6 §.

Blinklykta ska ha en rund ljusöppning med en diameter mellan 70 och 100 mm och en ljusstyrka på mellan 350 och 500 cd mätt i lyktans symmetriaxel. Ljuset ska vid

nominell spänning i färgkoordinatsystemet enligt den internationella belysningskommissionen (CIE) ligga inom det område som bestäms av hörnpunkterna med följande koordinater.

Gräns mot gult  $y \leq 0,429$

Gräns mot rött  $y \geq 0,398$

Gräns mot vitt  $z \leq 0,007$

Strömställare för till och frånkoppling av blinklyktorna ska vara lätt åtkomlig från bilens förarplats. En kontrollampa som blinkar då blinklyktorna används ska finnas. Blinklyktorna ska tändas 50 meter innan fordonet stannar för att ta upp eller släppa av passagerare och släckas när fordonet lämnat platsen.

## 7 §.

Vid skolskjutsning ska dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar ska vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare.

Ett fordon som används för skolskjutsning ska vara försett med förstahjälpen-utrustning vars innehåll fyller kraven på förstahjälpen-utrustning för buss.

## 8 §. [\(2015/74\)](#)

Ett fordon som ska användas för skolskjutsning ska vara utrustat med ett godkänt alkolås som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften. Det fordon som används vid skolskjutsning får inte vara äldre än 15 år.

Fordonet måste innan det tas i bruk för skolskjutsning besiktigas för ändamålet av motorfordonsbyrån. Att fordonet uppfyller de villkor som anges i denna förordning ska framgå i fordonets registreringsbevis.

## 9 §.

Den som bryter mot denna förordning ska dömas till straff enligt bestämmelserna i [trafikbrottslagen](#).



## Landskapslag 2019:60 om ordnande av kollektivtrafiktjänster

### 8 kap. Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

#### 30 §

##### *Ikraftträdande*

Denna lag träder i kraft den

#### 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 och

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.



## **Principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken<sup>\*)</sup>**

<sup>\*)</sup> *Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.*

### **Följande principer tillämpas vid tilldelning av understöd för användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken:**

1. Understöd för användning av förnyelsebart bränsle kan beviljas entreprenörer i den av landskapsregeringen tilldelade kollektivtrafiken. Trafiken understöds redan av landskapsregeringen i form av kilometerersättning utgående från förutbestämda turlistor och bedrivs med avtalsenliga fordon. Entreprenörerna redovisar planerad körning inför året och månatligen hur mycket som körts.
2. Användning av bränslen som har minst 50 % förnyelsebart innehåll kan understödjas. Bränslestandarder såsom EN590, EN14214 eller EN15940 rekommenderas i första hand. Landskapsregeringen kan även godkänna ostandardiserade bränslen i de fall där entreprenören på ett pålitligt sätt kan bevisa att bränslet är minst 50 % förnyelsebart. Landskapsregeringen ansvarar inte i något fall för direkt eller indirekt skada, kostnad, förlust eller andra anspråk som kan uppkomma med anledning av användningen av det förnyelsebara bränslet.
3. En ansökan om understöd för användning av förnyelsebart bränsle ska tillsändas landskapsregeringen för beslut om godkännande av understödet. I ansökan ska framgå vilket bränsle som planeras att användas, en specifikation från tillverkaren över andelen förnyelsebart innehåll, produktdatablad samt annan relevant information för handläggningen. Understöd beviljas först efter att ansökan godkänts, om inte landskapsregeringen beslutar annat.
4. Entreprenören kan bli beviljad understöd enbart för den andel av bränslet som är helt förnyelsebart och som har förbrukats i den tilldelade kollektivtrafiken. Vid 100 % förnyelsebart innehåll i bränslet uppgår understödet till 0,052 €/km och avtar i direkt proportion med andelen förnyelsebart innehåll. Endast bränslen innehållande minst 50 % förnyelsebart innehåll kan understödjas. Minsta understöd är således 0,026 €/km och kan alltså beviljas vid 50 % förnyelsebart andel i bränslet.

5. En förutsättning för att erhålla understöd är att entreprenören använder helt eller delvis förnyelsebart bränsle i de fordon som används i den tilldelade kollektivtrafiken. Entreprenören ska kunna redovisa detta på ett pålitligt sätt.
6. Entreprenören ska kvartalsvis tillsända landskapsregeringen en hållbarhetsredovisning. Redovisningen ska innehålla åtminstone uppgifter om minskningen av växthusgasutsläpp som uppnåtts genom användandet av det förnyelsebara bränslet.
7. För utbetalning av stöd ska entreprenören senast den 10:de efterföljande månad redovisa föregående månad. Utbetalning av stödet sker utgående från entreprenörens godkända månatliga redovisning mot en faktura i vilken framgår; linje, körkilometer per dag, antalet trafikerade dagar och förbrukade liter. Ytterligare ska entreprenören bevisa genom pålitlig dokumentation, såsom kvitton, att den inköpta bränslemängden motsvarar åtminstone förbrukningen i den trafik som beviljats stöd.
8. Understöd utbetalas så långt anslagna medel räcker. Om de redovisade kostnaderna överstiger de anslagna medlen, kommer ersättningen per kilometer att minska till den grad medlen räcker till för att ersätta samtliga redovisade kilometer. Om denna situation uppstår kommer detta att meddelas entreprenören.
9. Enligt EU-förordningens 5 artikel 4 § 2 mom. kan understödet för den tilldelade kollektivtrafiken för trafik- och övriga andra kostnader, såsom bränsle, sammanlagt inte överstiga 2 000 000 €. Om stödet till den tilldelade kollektivtrafiken riskerar att överstiga 2 000 000 € kommer detta att meddelas entreprenören.

# Stödavtal för den regionala och tilldelade kollektivtrafiken från 1 januari 2020 till 31 december 2021

I enlighet med 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, beaktande av landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning samt landskapslag om ordnande av kollektivtrafiktjänster (2019:60)

**BESTÄLLARE:**

Ålands landskapsregering  
FO-nummer: 0145076-7  
PB 1060  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland

**ENTREPRENÖR:**

Ålandsbussen Ab  
FO-nummer: 0872941-0  
Tvärgränd 6  
AX-22 100 MARIEHAMN  
Åland

## Innehåll

<b>1</b>	<b>AVTALSPARTER</b>	<b>3</b>
1.1	Stödgivare (nedan "Beställaren")	3
1.2	Mottagare av stöd (nedan "Entreprenören")	3
1.3	Ansvarsperson för genomförandet av Tjänsten	3
<b>2</b>	<b>AVTALETS SYFTE OCH AVTALSTIDEN</b>	<b>4</b>
2.1	Avtalets syfte och objektet	4
2.2	Avtalstid	4
<b>3</b>	<b>STÖDET OCH DESS BETALNING</b>	<b>4</b>
3.1	Stödet	4
3.2	Tilläggsbeställning	4
3.3	Faktureringsinformation och villkor	4
3.4	Innehållet i fakturan	5
3.5	Avdrag från ersättningen	5
3.6	Fakturahantering	5
3.7	Dröjsmål med betalning	6
<b>4</b>	<b>ENTREPRENÖRENS ANSVAR</b>	<b>7</b>
4.1	Lagar och förordningar	7
4.2	Behövliga tillstånd	7
4.3	Språkligt krav	7
4.4	Tillgänglighet och sakligt bemötande	8
4.5	Informationssystem	8
4.6	Bank- och kreditkortshantering	8
4.7	Ersättande fordon	8
4.8	Kampanjer för ökat passagerarantal	8
4.9	Överenskommet bonussystem	9
4.10	Skolkortshantering	9
4.11	Frakter	9
4.12	Förnyelsebart bränsle	9
<b>5</b>	<b>BESTÄLLARENS RÄTTIGHETER, SKYLDIGHETER OCH ANSVAR</b>	<b>10</b>
5.1	Beställarens ansvar och allmänna principer för ersättning	10
5.2	Beställarens utredningsskyldighet	10
<b>6</b>	<b>STATISTIK OCH INFORMATIONsutBYTE</b>	<b>11</b>

6.1	Särredovisning	11
7	ÖVERLÅTELSE OCH UPPSÄGNING AV AVTALET	11
8	ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG	11
9	HÄVNING	12
10	TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING	12
11	AVTALSHANDLINGAR OCH PRIORITESORDNING	12
12	DATUM OCH UNDERSKRIFT	13

## 1 AVTALSPARTER

Beställaren och Entreprenören ska utse en kontaktperson med uppgift att (i) kontrollera/övervaka att villkoren i detta avtal fullgörs och (ii) besvara frågor med anledning av detta avtal.

### 1.1 Stödgivare (nedan "Beställaren")

**BESTÄLLARE:**

Ålands landskapsregering  
PB 1060  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland  
FO-nummer: 0145076-7

**BESTÄLLARENS REPRESENTANT:**

Per-Erik G. Cederkvist, upphandlare  
Tel.: +358 40 689 5788  
E-post: per-erik.cederkvist@regeringen.ax

### 1.2 Mottagare av stöd (nedan "Entreprenören")

**ENTREPRENÖR:**

Ålandsbussen Ab  
Tvärgränd 6  
AX-22 100 MARIEHAMN  
Åland  
FO-nummer: 0872941-0

**ENTREPRENÖRENS REPRESENTANT:**

Ulf Grüssner, VD  
Tel.: +358 457 313 5276  
E-post: ulf.grussner@aland.net

### 1.3 Ansvarsperson för genomförandet av Tjänsten

Entreprenören ska utse en person, vars uppgift är att ansvara för genomförandet av Entreprenaden.

Entreprenören ska genast informera Beställaren om personen som är ansvarig för genomförande av Tjänsten ändras under avtalstiden.

## 2 AVTALETS SYFTE OCH AVTALSTIDEN

### 2.1 Avtalets syfte och objektet

Syftet med avtalet är att Beställaren understöder den regionala busstrafiken på Åland så att den ska kunna upprätthållas på ett tillfredsställande sätt. Entreprenören är huvudman för trafiken.

Detta avtal gäller för följande linje:

Linje 8	Mariehamn-Järsö, skolskjutsning som inrättas som linjetrafik
---------	--

Skolskjutsningen och linjetrafiken är integrerade med varandra. Detta betyder att bestämmelserna i landskapsförordningen (2008:140) om skolskjutsning gäller på den ovan nämnda linjen, men linjen är tillgänglig på alla turer för alla som vill åka med.

### 2.2 Avtalstid

Detta avtal gäller för tiden 1.1.2020 - 31.12.2021. Avtalet upphör att gälla utan föregående uppsägning vid avtalstidens utgång och under förutsättning att det som beskrivits i punkt 7 om uppsägning av avtalet inte verkställts. Under avtalsperioden beräknas trafiken omfatta ca 35,000 km/år.

## 3 STÖDET OCH DESS BETALNING

### 3.1 Stödet

Stödet för linje 8 är **1,21** euro/turlistad kilometer.

### 3.2 Tillägsbeställning

För extraturer som Beställaren beställt utöver turlistan ska Entreprenören erhålla ett stöd på **1,21** euro/kilometer jämte en eventuell startavgift på **110,00** euro vars tillämpning bestäms och godkänns av Beställaren i varje enskilt fall.

### 3.3 Faktureringsinformation och villkor

Ersättning utbetalas den **20:e** varje månad i efterskott för avtalade och fullgjorda prestationer, under förutsättning att fakturan varit Beställaren tillhanda senast **15** dagar före förfallodagen. Av fakturaunderlaget ska framgå linje, kilometer per dag samt antal dagar och i själva fakturan de element som särskilt nämnts i punkt 3.4 om *Innehållet i fakturan*. Härutöver ska anges biljettintäkter från bussarna, fraktintäkter från bussarna, Ålandstrafikens försäljning, Ålandstrafikens fraktförsäljning samt skolfaktureringen. Denna redovisning utgör underlag för utförarens fakturering till Ålands länskapsregering. Om redovisningen saknar någon av dessa uppgifter kommer den att returneras till Entreprenören för komplettering innan en utbetalning kan utföras. Undantag är om en ofullständig månadsredovisning orsakats av oförutsedda omständigheter som Entreprenören inte själv kunnat påverka, förutse eller råda över.

Underlag för hantering av avvikelser såsom extraturer, indragen tur, upphandling av mindre av Beställaren godkänt fordon, trafikering av linjedragningar som bara körs vid behov osv ska redovisas separat. Avvikelser från normal turlista ska tydligt framgå.

Varken fakturerings- eller expeditjonskostnader får förekomma.

Dröjsmålsränta erläggs enligt vad som stadgas i räntelagen (FFS 340/2002). Om fakturan är ofullständig eller felaktig så får dröjsmålsränta inte debiteras.

### 3.4 Innehållet i fakturan

Entreprenören ska inkludera i sin månatliga faktura förutom det lagstadgade innehållet i beskrivningsdelen följande:

1. Stödavtalets nummer: ÅLR 2019/5246
2. Totala antalet körda kilometer och summa i euro: Separat specificerat för linje 8
3. <sup>1</sup>Stödet för förnyelsebart bränsle i euro: Linje 8 totalt
4. Eventuella korrigeringar (+ eller -) i euro: Separat specificerat per aktuell linje

<sup>1</sup>I det fall att stöd för förnyelsebart bränsle beviljats från Ålands landskapsregering

### 3.5 Avdrag från ersättningen

#### 3.5.1 Fel

Fel föreligger om Entreprenören inte fullgör sina förpliktelser enligt detta avtal, gällande lagar, föreskrifter och anvisningar som meddelats med stöd av detta avtal. Entreprenören ska åtgärda fel i leveransen på egen bekostnad och Beställaren har rätt att innehålla betalningen tills felet är korrigerat.

#### 3.5.2 Utebliven bränsledokumentation

För utebliven bränsledokumentation (ref. punkt 4.12) av förnyelsebart bränsle kan Beställaren minska den månatliga ersättningen med en summa som motsvarar 10 % (tio procent) av månadsersättningen.

#### 3.5.3 Uteblivande av ersättning

När skolskjutsning och linjetrafik är integrerade och trafiken sköts med buss som ej godkänts för skolskjuts, utgår ingen ersättning.

### 3.6 Fakturahantering

#### 3.6.1 Fakturan ska ställas till:

Ålands Landskapsregering  
Infrastrukturavdelningen  
Flöde: Kollektivtrafik  
PB 2050  
AX-22111 MARIEHAMN  
Åland

På fakturan ska det tydligt stå vilken månad som faktureras samt ärendenummer för stöдавtalet " ÅLR 2019/5246 ".

Om den 20:e infaller på en helgdag, gäller närmast följande vardag.

### 3.6.2 I första hand ska e-faktura användas:

**E-faktura (enbart i Finvoice-standard):**

**E-faktura adress:** FI8720323800001432  
**Operatör:** NORDEA  
**Förmedlarens kod:** NDEAFIHH

### 3.6.3 PDF-fakturor kan sändas till:

**Adress:** faktura@regeringen.ax

### 3.6.4 Krav på faktura

Fakturan ska uppfylla de krav på fakturainnehåll som ställs i mervärdesskattelagen (FFS 1501/1993), 209b§.

Båda parterna ska informera varandra om eventuella ändringar i faktureringsinformationen.

### 3.6.5 Ersättningen betalas ut till Entreprenörens bankkonto som anges nedan:

#### ENTREPRENÖRENS BANK

<b>Kontoinnehavare:</b>	Ålandsbussen Ab
<b>Organisationsnummer (FO):</b>	0872941-0
<b>Bank:</b>	Ålandsbanken Abp
<b>IBAN:</b>	FI79 6601 0001 0358 56
<b>BIC:</b>	AABAFI22
<b>Valuta:</b>	euro (EUR)

Beställarens bankavgifter i samband med Avtalet ska betalas av Beställaren. Entreprenörens bankavgifter i samband med Avtalet ska betalas av Entreprenören.

Förseningsavgift/dröjsmålsränta betalas i enlighet med finska räntelagen. I de fall då utbetalning av ersättningen försenas på grund av strejk, lockout eller liknande stridsåtgärder betalas ingen dröjsmålsränta eller ersättning för eventuella skador som uppstått.

## 3.7 Dröjsmål med betalning

Ifall Beställaren erhållit faktura och betalningsunderlag inom avtalad tid men inte betalat fakturan senast den 20:e varje kalendermånad, har Entreprenören rätt till dröjsmålsränta enligt bestämmelserna i räntelagen (FFS 633/1982).

Entreprenören har även rätt att säga upp detta avtal, ifall Beställaren inte erlägger betalning för en klar och ostridig faktura senast trettio (30) dagar räknat från förfallodagen. Entreprenören



ska, senast femton (15) dagar före en planerad uppsägning av avtalet, skriftligen meddela Beställaren om den planerade avtalsuppsägningen.

## **4 ENTREPRENÖRENS ANSVAR**

Beställaren upprätthåller busstrafik enligt av Entreprenören inlämnade förslag till tidtabeller, som fastställts av Beställaren. Tariff- och biljettsystem följer de av Beställaren fastställda avgifterna (Se bilaga 5, *Trafiktaxa för personbefordran med buss*).

Entreprenören driver självständigt sin verksamhet med iakttagande av avtalet. Alla intäkter (biljetter, kort, frakter m.m.) från den avtalade busstrafiken tillfaller Entreprenören.

### **4.1 Lagar och förordningar**

Vid utförande av Entreprenaden ska Entreprenören följa direkt tillämpliga rättsakter från Europeiska Unionen, lagar och förordningar samt tillämpliga bestämmelser utfärdade av finska och åländska myndigheter, såsom exempelvis;

1. 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 (Se bilaga 6)
2. Landskapsförordning (2008:140) om skolskjutsning (Se bilaga 7)
3. 31 § 1 och 2 mom. landskapslagen (2019:60) om ordnande av kollektivtrafiktjänster (Se bilaga 8)

### **4.2 Behövliga tillstånd**

Entreprenören ska under avtalstiden ha rätt att utöva näring i landskapet Åland. Entreprenören ska inneha giltiga linjetrafiktillstånd för aktuella linjer.

Entreprenören eller den ansvarige ledaren för dennes verksamhet ska följa Beställarens direktiv och tillse att Entreprenören innehar samtliga för verksamheten giltiga tillstånd.

Berörda förare ska utan ersättning från Beställaren delta i lagstadgade grund- och vidareutbildningar för att säkerställa att alla förare har den kompetens som är nödvändig för yrket.

### **4.3 Språkligt krav**

I och med att landskapet Åland är enspråkigt svenskt ska tjänsten utföras på svenska i både tal och skrift. Entreprenören och Entreprenörens personal ska utföra de tjänster som omfattas av uppdraget på svenska.

All information till Beställaren och Entreprenörens kunder ska ges på svenska.

Produkter, tjänster, fakturor, ev. utbildning och dokumentation som omfattas av detta avtal ska vara på svenska.

Brytande av ovanstående språkkrav är ett väsentligt kontraktsbrott som ger Beställaren rätt till förtida uppsägning av avtalet. För att avgöra om ett väsentligt kontraktsbrott föreligger (om persons kunskaper i svenska) har Beställaren rätt att kräva intyg av vilket framgår att

Entreprenören eller dess arbetstagare uppfyller minst nivå B1 i svenska enligt den europeiska referensramen CEFR (eller motsvarande).

#### 4.4 Tillgänglighet och sakligt bemötande

Entreprenören ansvarar att det ska vara möjligt för minst en passagerare att transporteras med rullstol. Entreprenören behöver dock informeras minst **tolv (12)** timmar innan planerad resa för att kunna genomföra eventuella förberedelser.

Varje enskild passagerare har rätt till ett sakligt bemötande. I detta avtal specificeras en "Policy för kundservice - lokaltrafiken" (Bilaga 2) som Entreprenören ska följa.

#### 4.5 Informationssystem

Entreprenören ska tillse att de fordon som används för att fullfölja avtalet är försedda med audiovisuella informationssystem, ljusskyltar och röst, som meddelar nästa hållplats.

Ersättande fordon (ref. punkt 4.7) är undantagna från nämnda informationskrav och de får tillfälligt användas om de i övrigt uppfyller trafikvillkoren. Användandet av ersättande fordon kräver Beställarens godkännande.

Vid förseningar som överstiger tio (10) minuter ska föraren vid avgång och vid lämpliga intervall i högtalare meddela om den beräknade ankomsten till närmaste bytespunkt och till slutdestinationen.

#### 4.6 Bank- och kreditkortshantering

Bussarna i den avtalsenliga trafiken ska vara försedda med en teknisk apparatur för att kunna ta emot bank- och kreditkort.

#### 4.7 Ersättande fordon

Entreprenören ska omgående meddela både Beställaren och Ålandstrafiken om det ordinarie fordonet, på grund exempelvis av service eller tekniskt fel, ersätts med ett annat fordon som inte är ett avtalsenligt fordon.

Om Entreprenören underlåter att rapportera den inträffade förändringen utgår ingen ersättning för denna trafik till Entreprenören.

Vad gäller vissa delsträckor eller vissa tidsperioder kan Entreprenören efter Beställarens godkännande utföra transporten med mindre av Beställarens godkänt fordon. Då frånräknas den mängd körkilometer från Entreprenören som utförs med mindre fordon och ersättning utgår enligt motsvarande vedertagen taxitaxa mot kvitto.

#### 4.8 Kampanjer för ökat passagerarantal

Entreprenören arrangerar årligen en kampanj under **tre (3)** vardagar som infaller på hösten i samband med den s.k. "*bilfria dagen*" där syftet är att fler personer ska utnyttja kollektivtrafiken. Under kampanjtiden är resandet avgiftsfritt. Kampanjen ska samordnas med Ålandstrafiken och övriga trafikidkare som Entreprenören anlitar.

Utöver ovannämnda kampanj har Entreprenören handlingsfrihet att utforma marknadsföring, ordna särskilda events för att öka resenärens medvetenhet osv.

Om inte de olika resmöjligheter som finns görs kända och trafikens kvalitéer inte lyfts fram kommer inte resandet att öka!

#### 4.9 Överenskommet bonussystem

Avtalet är ett produktionsavtal men Beställaren vill ändå införa möjlighet till bonus för att motivera Entreprenören att jobba med löpande förbättringsarbete.

När det transporterade antalet passagerare på årsbasis överstiger motsvarande antal året innan med **sju (7)** procentenheter utfaller ett bonus-belopp som beräknas enligt 0,06 gånger det totala antalet passagerare under året.

**Exempel:**

*Entreprenören kör år ett 35 000 passagerare. År två kör Entreprenören 40 000 passagerare. Skillnaden överstiger betydligt sju procent. Entreprenören erhåller  $40\,000 \times 0,06 = 2\,400$  euro.*

#### 4.10 Skolkortshantering

Skolkortshantering ingår i det normala korthanteringssystemet som handhas av Entreprenören. Skolorna meddelar Entreprenören och Beställaren de uppgifter som erfordras för erhållandet av skolkort och skolorna ersätter Entreprenören.

Skolkort faktureras enligt av Beställaren fastslagen *Zontaxa för skoltransport* (Bilaga 3).

#### 4.11 Frakter

Frakthantering sker enligt Ålandstrafikens transportvillkor (Bilaga 1). Frakttariffer tillämpas enligt förordningen ÅFS nr 68/1988 Godsbefordran med buss eller en uppdaterad förordning (Bilaga 4).

Entreprenören är ansvarig, om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnats.

Entreprenören är även ansvarig för skada som förorsakas av dröjsmål med godsets utlämnande som beror på bussbolagets agerande.

Ålandstrafiken mottar och behandlar ersättningskrav för skadat och förlorat gods men eventuellt ersättningsansvar ligger hos Entreprenören.

Ålandstrafiken kan vid särskilda tillfällen betala ersättningskrav men kommer sedermera att utkräva Entreprenören på regressionsansvar.

#### 4.12 Förnyelsebart bränsle

I de fall stöd beviljas och i enlighet med de principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle inom den av Ålands landskapsregering tilldelade kollektivtrafiken har Entreprenören möjlighet att erhålla understöd vid användning av förnyelsebart bränsle i den avtalsomfattande trafiken i det fall att Entreprenören uppfyller de beviljandegrunder som ställs (Se bilaga 9).

Entreprenören ska bevisa genom pålitlig dokumentation, såsom kvitton, i samband med månadsredovisningen att man använt sig av förnyelsebart bränsle och att den inköpta

bränslemängden motsvarar åtminstone förbrukningen i den avtalsenliga kollektivtrafiken. Detta gäller i det fall att Ålands landskapsregering har tagit beslut om användandet av förnyelsebart bränsle i kollektivtrafiken.

Månadsersättning erläggs till fullo endast om pålitlig dokumentation kan bevisas (ref. punkt 3.5.2).

Användningen av förnyelsebart bränsle bidrar delvis till att uppnå hållbarhetsmålen för minskade växthusgasutsläpp och ökad andel förnyelsebar energi i enlighet med Energi- och klimatstrategin för Åland fram till år 2030.

## **5 BESTÄLLARENS RÄTTIGHETER, SKYLDIGHETER OCH ANSVAR**

### **5.1 Beställarens ansvar och allmänna principer för ersättning**

- Ersättningen betalas ut en gång per månad mot faktura från Entreprenören
- Ersättningen täcker alla skyldigheter som åläggs Entreprenören inom ramen för Avtalet
- Ersättningen kan endast ändras i de fall som nämns nedan i detta Avtal
- Ersättningen betalas endast ut för den faktiska driften av kollektivtrafiken
- Beställaren fastställer tidtabeller och biljettavgifter och frakttariffer
- Kostnaderna för Ålandstrafiken (d.v.s. bussbyrålokal och –personal) bekostas av Beställaren
- Beställaren underrättar Entreprenören om planerade ändringar i trafiklinjer, tidtabeller, tariff- och biljettsystem och maximitaxan
- Anskaffning av biljettmaskiner bekostas av Beställaren (montering, underhåll och service samt trådlös anslutning av biljettmaskinerna bekostas av Entreprenören)

### **5.2 Beställarens utredningsskyldighet**

Innan Beställaren ingår detta avtal ska Beställaren av Entreprenören begära och denne till Beställaren lämna;

1. Utredning om huruvida företaget är infört i förskottsuppbörsregistret och arbetsgivarregistret.
2. Ett handelsregisterutdrag eller motsvarande uppgifter som erhållits från handelsregistret på något annat sätt.
3. Utredning om att företaget inte har sådan skatteskuld som avses i lagen om offentlighet och sekretess i fråga om beskattningssuppgifter eller en av myndighet lämnad utredning om beloppet av skatteskuld.
4. Intyg över tecknande av pensionsförsäkringar för arbetstagare samt över betalning av pensionsförsäkringsavgifter eller utredning om att en betalningsöverenskommelse har ingåtts angående pensionsförsäkringsavgifter som förfallit till betalning,
5. En redogörelse för vilket kollektivavtal som ska tillämpas på arbetet eller för de centrala anställningsvillkoren,
6. En redogörelse för hur företagshälsovården är ordnad.

Entreprenören ska årligen eller så länge avtalet pågår inlämna de ovan nämnda utredningarna och/eller handlingarna till Beställaren senast under maj månad.

## 6 STATISTIK OCH INFORMATIONSBYTT

Entreprenören tillställer Beställaren passagerar- och övrig statistik på de olika linjerna månatligen i samband med månadsavräkningen. Beställaren tillhandahåller Excelfiler för ändamålet och Entreprenören ger all erforderlig information elektroniskt. Beställaren har rätt att kontrollera Entreprenörens detaljerade körjournaler som utgör grunden för den månatliga faktureringen.

Beställaren ska alltid ha rätt att genomföra stickprovskontroller av Entreprenörens trafikutövning, tidhållning, hantering av färdbevis och andra delar av trafikuppdraget. Beställaren äger även rätt att genomföra kundorienterade kvalitetsmätningar bland resanden.

Entreprenören meddelar vilka personer som är Entreprenörens ansvariga redovisare vilket innebär att personerna ska ha Entreprenörens behörighet att besvara samtliga eventuella frågor gällande redovisning.

För att underlätta vid kontroll åligger det Entreprenören att kontinuerligt dokumentera eventuella avvikelser från vad parterna i detta avtal överenskommit ska gälla vid utförandet av trafikuppdraget samt eventuella händelser som har påverkan på trafiksäkerheten.

I rapporteringen ska Entreprenören meddela avvikelser. Här avses fall där transport inte kunnat utföras, där försening överstigit tio (10) minuter eller andra problem som utgjort hinder för en tidtabellsenlig transport. Avtalsuppföljningsmöte hålls halvårsvis och även vid uppkomna behov. Avtalsuppföljningsmöte sker på Beställarens kallelse. Båda parter har skyldighet att omedelbart informera den andra parten om uppgifter som påverkar avtalets fullföljande.

### 6.1 Särredovisning

Entreprenören ska särredovisa den trafik som utförs på basis av stödavtalet i enlighet med Bilagan till 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. (I bilagan anges: Regler för beviljande av ersättning i de fall som avses i artikel 6.1).

Riktigheten av Entreprenörens särredovisning ska intygas av en ackrediterad revisor. Beställaren har också rätt att ta del av Entreprenörens räkenskaper i erforderlig utsträckning för kontroll av riktigheten av lämnade månatliga redovisningar.

Särredovisning för det gångna året ska vara Beställaren tillhanda senast under maj-månad.

## 7 ÖVERLÅTELSE OCH UPPSÄGNING AV AVTALET

Ingendera parten har rätt att överlåta detta avtal eller de rättigheter eller förpliktelser som baserar sig på detta avtal utan den andra partens på förhand givna skriftliga samtycke. Avtalsparterna har rätt att säga upp avtalet med en uppsägningstid om **tre (3)** månader.

## 8 ÄNDRINGAR OCH TILLÄGG

Eventuella ändringar eller tillägg till detta avtal ska för att träda i kraft göras skriftligen och bekräftas av bägge parter.

## 9 HÄVNING

Beställaren har rätt att häva avtalet och få ersättning för skada om Entreprenören:

- väsentligt misskött uppdraget och inte utan dröjsmål eller skriftlig anmodan (varning) vidtagit rättelse
- i väsentligt hänseende brutit mot avtalet och inte utan dröjsmål eller skriftlig anmodan vidtagit rättelse
- kommer på obestånd och inte ofördröjligen efter begäran ställer betryggande säkerhet för sitt åtagande
- inte fullgör eller på annat sätt missköter redovisning och betalning av skatter och avgifter
- utan medgivande från Beställaren överlåter avtalet på annan
- utan medgivande från Beställaren anlitar underleverantör

Om påtagliga brister förekommer med regelbundenhet oavsett om de var för sig åtgärdas inom rimlig tid kan en sådan regelbundenhet utgöra grund för såväl skadestånd som hävning av avtal. Om leverantören missköter uppdraget har Beställaren rätt att låta avhjälpa felet eller bristen på Beställarens risk och bekostnad.

Hävning ska ske skriftligen. Beställaren äger rätt att erhålla ersättning för uppkomna kostnader i samband med hävning.

## 10 TILLÄMPLIG LAG OCH TVISTELÖSNING

På detta avtal tillämpas finsk lagstiftning samt åländsk lag till de delar landskapet Åland har egen lagstiftningsbehörighet.

Alla eventuella tvister som uppstår på grund av detta avtal ska avgöras av Ålands tingsrätt som första instans.

## 11 AVTALSHANDLINGAR OCH PRIORITESORDNING

De nedan angivna avtalsdokumenten kompletterar varandra på så sätt, att varje enskild bestämmelse som regleras i något av dokumenten ses som giltiga, även om bestämmelsen inte finns nämnt i varje enskilt dokument. Ifall det förekommer motstridiga uppgifter i nedan angivna dokument ska bestämmelserna tolkas i följande ordning:

1. villkoren i detta avtal

## 12 DATUM OCH UNDERSKRIFT

Detta Avtal innehåller tretton (13) sidor exklusive bilagor och har upprättats i två (2) likalydande original, ett för vardera parten.

Mariehamn den 7 augusti 2019

ÅLANDS LANDSKAPSREGERING

---

Mika Nordberg

Infrastrukturminister

---

Per-Erik G. Cederkvist

Upphandlare

ÅLANDSBUSSEN AB

---

Ulf Grüssner

VD



### BILAGA

1. Ålandstrafikens transportvillkor
2. Policy för kundservice – lokaltrafiken
3. Zontaxa för skolkort
4. Lag om vägbefordringsavtal
5. Trafiktaxa för personbefordran med buss
6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007
7. Landskapsförordning (2008:140)
8. 31 § 1 och 2 mom. landskapslagen (2019:60)
9. Principer för understöd vid användning av förnyelsebart bränsle