



2018-02-05

Ert dnr: N2017/06818/MRT

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående Europeiska kommissionens förslag till ändringar av bussförordningen (1073/2009) inom ramen för mobilitetspaketet

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i landet. Årligen görs mer än 1,6 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 86 % av landets persontågstrafik.

Sammanfattning av förslaget

Kommissionens förslag innehåller två förslag som påverkar kollektivtrafiken i Sverige. För det första föreslås att det ska införas ett tillståndsförfarande för nationell linjetrafik för sträckor som är kortare än 100 kilometer respektive 120 kilometer fågelvägen. Enligt förslaget ska ansökan om nationell linjetrafik kunna nekas för sträckor som är kortare än 100 kilometer fågelvägen om den nya trafiken äventyrar den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. På samma sätt ska tillstånd kunna nekas för sträckor upp till 120 kilometer fågelvägen om sträckan redan trafikeras genom mer än ett avtal om allmän trafik. Nationell linjetrafik på sträckor som är 100 km eller längre kan nekas om något av de andra angivna skälen är tillämpliga.

För det andra föreslås nya bestämmelser med krav på att transportföretag ska beviljas tillträdesrätt till terminaler i syfte att bedriva linjetrafik på rättvisa, skäliga, icke-diskriminerande och öppna villkor. Tillträde får bara nekas om terminalen inte har kapacitet att ta emot mer trafik och i sådana fall ska terminaloperatören föreslå en annan terminal som ett praktiskt möjligt alternativ för att kunna bedriva den tänkta trafiken. Beslutet ska innehålla en motivering och ska kunna överklagas till det av medlemsstaten utsedda regleringsorganet. Regleringsorganets beslut ska vara bindande.

Enligt förslaget ska varje medlemsstat utse ett nationellt regleringsorgan som bl.a. ska utföra ekonomiska analyser för att utreda om den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik skulle äventyras av ny trafik på en viss sträcka. Dessutom ska regleringsorganet agera som överklagandeinstans i fråga om tillträde till terminaler.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik avslår förslaget om att införa ett tillståndsförfarande för nationell linjetrafik för sträckor som är kortare än 100 kilometer respektive 120 kilometer fågelvägen. Förslaget skulle i praktiken innebära ett steg tillbaka på den svenska marknaden, som i dag har full etableringsrätt för såväl upphandlad som kommersiell trafik. Förslaget kommer inte att bidra med några positiva effekter i Sverige. Förslaget kommer istället leda till att det dels skapas en möjlighet att begränsa den helt kommersiella busstrafikens tillträde till den i dag helt öppna marknaden och dels att de bussföretag som ingått avtal om trafik med resandeincitamentsavtal med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer att få det svårare att uppnå resandeincitamenten i



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

avtalet. Dessutom kommer kollektivtrafikmyndigheterna att få lägre biljettintäkter. På detta sätt kommer den ekonomiska jämvikten att äventyras. För de regionala kollektivtrafikmyndigheterna kommer förslaget framförallt att medföra ökad administration samt att avtalen riskerar att bli dyrare när det blir svårare för bussföretagen att öka sina intäkter genom resandeincitamentet i avtalen.

Svensk Kollektivtrafik avslår även förslaget om trafikföretags tillträdesrätt till terminaler. Med terminal avses i förslaget "varje anläggning med en yta på minst 600 m² som tillhandahåller en parkeringsplats som används av bussar för att släppa av eller ta upp passagerare." Med andra ord föreslår kommissionen att regeln ska gälla både det som i Sverige kallas terminal och samtliga busshållplatser som är större än 600 m².

Terminaler och större busshållplatser är vanligtvis offentligt ägda i Sverige. På många terminaler och stora busshållplatser råder det redan i dag kapacitetsbrist. För att de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska kunna erbjuda en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik är det viktigt att den upphandlade kollektivtrafiken har enkelt tillträde till terminaler och busshållplatser så att resenärerna snabbt kan gå på och av bussarna för att restiden för resenärerna ska bli så kort som möjligt.

På framförallt större busshållplatser kommer kommissionens förslag att leda till betydande problem eftersom resandet med den helt kommersiella busstrafiken, som express- och flygbusstrafik samt turist- och beställningstrafik med buss, skiljer sig från den busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna upphandlar. Den helt kommersiella busstrafiken behöver stå betydligt längre vid hållplatser och terminaler för att sälja biljetter, fylla upp bussarna och lasta bagage. Kapacitetsbristen i kombination med den tillkommande kommersiella busstrafikens behov av att stå länge på hållplatserna kommer att leda till ökad kapacitetsbrist, att bussar som går i upphandlad kollektivtrafik hamnar i köer och att resenärerna drabbas av längre restid. Med andra ord kommer kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet att försämrats.

Dessutom kommer det förhållandevis komplicerat förfarande som föreslås att leda till ökad administration och därigenom ökade kostnader.

Vi anser avslutningsvis att det är mycket allvarligt och uppseendeväckande att Näringsdepartementet inte skickat denna remiss till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas och länstrafikbolagens bransch- och intresseorganisation, Svensk Kollektivtrafik. Detta är tyvärr ett återkommande problem. Remissen med förslag om ändringar av bussförordningen har vi fått information om genom andra branschorganisationer. Inte heller den aktuella remissen angående Förslag till förordning om stöd för att främja fri kollektivtrafik för ungdomar har vi fått från departementet.

Vi har i en skrivelse till statssekreterare Mattias Landgren tagit upp problemet med att Näringsdepartementet inte har en fungerande remissrutin. Vi vill göra Näringsdepartementet uppmärksam på att vi vill ta del av samtliga remisser som berör kollektivtrafik, skolskjuts, färdtjänst, sjukresor, busstrafik, järnväg, tågtrafik, spårväg, tunnelbana, skärgårdstrafik, nya mobilitetstjänster (kombinerad mobilitet, MaaS, delningstjänster på trafikområdet osv), de transportpolitiska målen och infrastrukturfrågor etc. Vi förutsätter att Näringsdepartementet i fortsättningen skickar remisser till de organisationer som berörs av de förslag som remitteras.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius, VD