

Näringsdepartementet

Er referens
N2017/06818/MRT

Diarienummer
Utr 2017/90
Datum
2018-01-29

Yttrande över Europeiska Kommissionens förslag till ändringar av bussförordningen (1073/2009)

Ändringarna i bussförordningen syftar till att korrigera brister i marknadens funktionssätt för internationella busstransporter. En konkurrenskraftig busstrafik ska i förlängningen vara ett miljövänligt alternativ till bilen. De problem Kommissionen identifierar och framhåller som viktigast är följande:

- Sektorn för interurban busstrafik har inte växt i en takt som är jämförbar med den inom andra trafikslag och dess andel av det totala transportarbetet har stadigt minskat under en längre tid.
- Det finns hinder på de nationella marknaderna som bromsar utvecklingen av interurban busstrafik.
- Internationell linjetrafik med buss utan konkurrenskraftig interurban trafik utgör ett mindre lockande trafikutbud för användarna.
- Tillämpningsområdet för den ursprungliga förordningens mål omfattade inte problemet med tillträde till terminaler.
- Administrationskostnaderna för marknadstillträde är alltför höga.

Ändringarna i bussförordningen för att adressera ovanstående problem handlar dels om marknadstillträde, dels om tillträde till terminaler. Terminalfrågan anses vara problematisk i samtliga EU-länder, medan frågor kring marknadstillträde är ett problem i 14 medlemsstater. När det gäller marknadstillträde gäller olika regler i olika länder vilket resulterat i ett lapptäcke som försvårat tillträdet till marknaden i bland annat Sverige.¹

Beträffande tillträde till terminaler har det även i Sverige i några fall uppstått konflikter när kommersiella aktörer inte fått samma tillträde till terminalen som upphandlade operatörer och avtal mellan operatörer i upphandlad trafik och terminalen brustit i transparens.² Dessa har dock så vitt vi känner till inte inbegripit internationella busstransporter och berörs därför inte av detta förslag till förordningsändring. Enligt direktivet definieras en terminal som en anläggning med en yta på minst 600 m² som tillhandahåller en

¹ Se exempelvis s. 22 i: European Commission (2017): Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1073/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 on common rules for access to the international market for coach and bus services, *SWD(2017) 361 final*, Brussels.

² Trafikanalys (2014): En förbättrad kollektivtrafik; en utvärdering av två reformer, *Rapport 20147:13*, Stockholm.

parkeringsplats som används av bussar för att släppa av eller ta upp passagerare. Definitionen är otydlig då det exempelvis inte framgår om ytor såväl inomhus och utomhus ska räknas. Vidare skulle båtterminaler eller flygplatser med busshållplatser utgöra terminaler i direktivets mening. Är det förenligt med proportionalitetsprincipen att exempelvis terminaler där internationell busstrafik inte är aktuell ska publicera prislistor och tilldelningsprinciper på flera olika språk?

Det viktigaste förslaget när det gäller marknadstillträde är att det görs en åtskillnad mellan sträckor där passagerare transporteras kortare respektive längre än 100 km fågelvägen. Skillnaden är att för de kortare distanserna kan tillstånd avslås på grundval av en ekonomisk analys som visar att trafiken skulle äventyra den ekonomiska jämvikten för ett avtal om allmän trafik. Det betyder att trafik på längre sträckor kan nekas tillstånd enbart om de brutit mot nationell eller internationell lagstiftning, brutit mot villkoren i tidigare tillstånd eller att den sökande inte kan bedriva trafiken med den utrustning hen förfogar över. En annan skillnad är att beslut ska fattas inom två månader när det gäller de längre distanserna. Tidigare gällde fyra månader, vilket alltså gäller för de kortare distanserna.

Trafikanalys är i grunden positiv till åtgärder som ökar effektiviteten i transportsystemet, men saknar en analys över effekterna på samhällsbetald interregional trafik. Finns här en risk att den internationella trafiken urholkar resandeunderlaget och därmed fördyrar offentligt finansierad långväga trafik, upphandlad genom trafikavtal? Möjligheten att efter en ekonomisk analys neka marknadstillträde motsvarande den som görs för distanser som understiger 100 km saknas enligt förslaget. Eller finns det några andra möjligheter för staten att i glesa områden värna samhällsbetalda resor?

Trafikanalys menar att förändringen av cabotagereglerna som innebär att cabotage är tillåten i all linjetrafik som utförs i enlighet med denna förordning kan bidra till ett mer effektivt transportsystem. Tidigare fanns ett generellt förbud mot cabotage inom storstäder/tätorter och till deras ytterområden. Med de föreslagna ändringarna kan sådan trafik enbart förbjudas om det på grundval av en objektiv ekonomisk analys går att visa att trafiken äventyrar ett avtal om allmän trafik. Däremot saknas en analys av hur de förändrade cabotagereglerna kan påverka busschaufförernas arbetsförhållanden och konkurrensförhållanden gentemot inhemska bussbolag. Finns det risk att busstrafik i internationell trafik konkurrerar ut nationell trafik med hjälp av lönedumpning och oschyssta villkor för personal?

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande.

Brita Saxton
Generaldirektör