



Näringsdepartementet  
Transport  
Charlotte Ottosson  
103 33 Stockholm

Yttrande  
2011-10-03

Er ref: N2007/4427/TE  
Vår ref: BR2011/008/GH  
Sid. 1 (3)

## **Remissyttrande angående Remiss av departementspromemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen (Ds 2011:19)**

### ***Inledning***

---

Svenska Bussbranschens Riksförbund, BR, är en intresseorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer.

Departementspromemorian ”Komplettering av kollektivtrafiklagen” (Ds 2011:19) innebär att lagen även ska omfatta kollektivtrafik på vatten, att regionala kollektivtrafikmyndigheter, RKTm, ges möjlighet att bedriva nationsgränsöverskridande kollektivtrafik för arbetspendling, att kommuner ges möjlighet att finansiera bättre regional kollektivtrafik än vad RKTm tillhandahåller, att Trafikanalys ges i uppdrag att utvärdera reformen med bistånd av Trafikverket och Transportstyrelsen samt förslag till kollektivtrafikförordning där Transportstyrelsen blir tillsynsmyndighet och får rätt att meddela föreskrifter och att Trafikverket ska bistå RKTm med råd och stöd angående utformningen av trafikförsörjningsprogrammen.

BR har inget i princip att erinra mot promemorians förslag. Dock är det ytterst angeläget, då kollektivtrafiklagen träder i kraft den 1 januari 2012 och med tanke på Transportstyrelsens ytterst begränsade tid att utarbeta väl genomarbetade föreskrifter, att styrelsen erhåller av regering och riksdag erforderligt ekonomiskt stöd för att kunna fullfölja den centrala roll som tillsynsmyndighet. I annat fall riskerar reformen genom avsaknaden av nödvändiga föreskrifter, exempelvis om anmälningsskyldighet, skapa onödig oordning och osäkerhet för den kommersiella trafiken.

### ***Yttrande***

---

Det är bra att kommuner ges möjlighet att finansiera bättre regional kollektivtrafik än vad RKTm tillhandahåller, men samtidigt kan det medföra problem om det innebär att kommunen avser att bedriva kollektivtrafik i egen regi. Med bättre kan avses ”bättre kvalitet”, exempelvis att bussar ska drivas med biogas i kommunen till skillnad från vad RKTm beslutat om. Utgångspunkten för arbetet inom Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik är att utgå från allmänna funktions- och miljökrav på bussar, vilket framgår av den

branschgemensamma överenskommelsen ”Buss 2010”. Det är därför inte önskvärt att enskilda kommuner särskilt bestämmer att exempelvis biogas ska vara drivmedlet för bussar. Inte heller är det vettigt att kommunen subventionera viss upphandlad trafik, vilket allvarligt försämrar konkurrensmöjligheten för den kommersiella trafiken. Det är viktigt att den kommersiella trafiken ges likartade spelregler som den offentligt upphandlade.

Det är centralt för reformen att RKTМ genomför samråd kollektivtrafikföretagen inför arbetet med trafikförsörjningsprogrammen. Hitintills är erfarenheterna blandade och på vissa håll fungerar inte samrådsförfarandet alls. Vissa RKTМ har delegerat samrådsförfarande till aktiebolag, vilket står i strid med intentionerna för reformen. Här är det uppdrag Trafikanalys fått av regeringen viktigt att följa och dra lärdom av, för att kunna komplettera och justera lagen framöver.

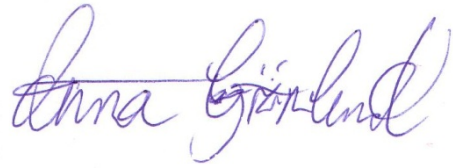
Vidare vill BR gör lagstiftaren uppmärksam på att definitionen av arbetspendling och annat vardagsresande inte blir alltför omfattande och inbegriper exempelvis fritidsaktiviteter. Ju bredare definitionen görs desto mindre utrymme ges för den kommersiella busstrafiken.

Vi vill i detta vårt remissvar också ta upp de frågor som vi önskat hade funnits med i departementspromemorian Komplettering av kollektivtrafiklagen. För vi saknar ännu centrala regleringar i Ny kollektivtrafiklag. Som branschföreträdare är vi nöjda med att lagen beslutats och träder i kraft vid årsskiftet, men det är viktigt att ett antal utestående frågor hanteras skyndsamt om lagen ska ge de effekter kring nya tjänster för fler resenärer i kollektivtrafiken som intentionerna är.

Vi anser att Ny kollektivtrafiklag behöver kompletteras med ny lagstiftning på följande områden:

- att kollektivtrafiken blir en fastställd norm för kommunernas fysiska planering i plan- och bygglagen
- att dagens oklara ansvar om terminaler och bytespunkter, som är kritiska faktorer för en ökad kollektivtrafik, löses i särskild lagstiftning. Detta är en del av den gemensamma infrastruktur som busstrafiken är beroende av för att öka sin attraktivitet och locka fler nya resenärer till kollektivtrafiken. I begreppet gemensam infrastruktur ingår enligt vår mening även tillgång till offentligt finansierade betalsystem som i dagsläget finns hos trafikhuvudmännen, körfält för kollektivtrafik som i vissa stråk endast görs tillgängliga för upphandlad trafik i offentlig regi etc.
- att regeringen utreder och genomför åtgärder för en ökad konkurrensneutralitet mellan transportslagen inom kollektivtrafiken inför en omreglering av den regionala kollektivtrafiken

Vi vill också att frågan om subvention av kollektivtrafiken bör utredas utifrån en diskussion om hur den kan administreras, direkt till produktion eller i form av en resenärspeng för resenärens eget val.



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund