



Näringsdepartementet  
Per Björklund  
103 33 Stockholm

Yttrande  
2011-05-03

Er ref: N2011/2636/TE  
Vår ref: BR2011/003/GH  
Sid. 1 (4)

## **Remissyttrande angående Kommissionens vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 144 slutlig)**

### ***Inledning***

---

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

EU-kommissionens nya Vitbok innehåller riktlinjer för EU:s transportpolitik. Det är därför förvånande hur liten roll EU tillmäter bussen och kollektivtrafiken för att uppnå centrala energi- och miljöpolitiska mål. Det är en brist att inte EU-kommissionen uttalat vill fördubbla kollektivtrafikresandet, vilket skulle vara den enskilt effektivaste och snabbaste sättet att uppnå angelägna energi- och miljöpolitiska mål.

Förvisso skriver kommissionen att resandet i kollektivtrafiken och att användningen av bussar bör öka. Men kommissionen underskattar bussens betydelse och dess stora potential för att minska miljöbelastningen, buller, trängsel och vägtrafikskador. De privata trafikbolagens roll i en marknadsdriven utveckling av transportsektorn saknas i Vitboken. Istället föreslår Kommissionen fler och högre skatter och avgifter på trafikbolagen, trots att kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för energieffektivisering, minskad trängsel och buller i våra städer. Det är genom stadsplanering, investeringar och utveckling av nya teknologier som Kommissionens ambitiösa energi- och miljöpolitiska mål i Vitboken kan uppnås, inte genom att öka kostnaderna för kollektivtrafiken.

Kommissionens föresats att ”varje förslag kommer att föregås av en grundlig konsekvensanalys” (p.67) är väsentligt om ”fri konkurrens utan snedvridning” och att ”jämlika villkor mellan olika transportmedel” ska kunna uppnås. Det är dock tydligt att sådana analyser saknas när målsättningarna i Vitboken så ensidigt lyfter fram järnvägens roll, vilket strider mot det multimodala synsättet och betydelsen av konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

### ***Yttrande***

---

Det är synnerligen viktigt att Vitboken fastslår att transporterna är förutsättningen för EU:s ekonomiska tillväxt och den fria rörligheten, som är vitalt för den inre marknaden, medborgarnas frihet och livskvalitet (p. 1). Kommissionen slår fast att de energi- och miljöpolitiska åtgärderna inte får hota effekti-

viteten inom ekonomin eller äventyra rörligheten, ty ”minskad rörlighet är inget alternativ” (p.18).

Detta är klargörande inte minst gentemot det märkliga resonemang om tillgänglighet kontra rörlighet som fördes i förslaget till ny transportpolitisk målstruktur (N2008/4827/TR).

EU-kommissionens skrivningar om åtgärder som ska påverka medborgarnas ”hållbara beteende” är dock motsägelsefulla. Kommissionens dialektiska argumentation att å ena sidan betona vikten av ökad rörlighet för att öka tillväxten och för att tillgodose medborgarnas livskvalité och frihet, men att å andra sidan vilja ”främja ett mer hållbart beteende”, som tydligen innebär att resandet ska minska, är oförenliga och skapar osäkerhet om den framtida europeiska transportpolitikens inriktning. Ty den gigantiska utmaningen gäller att öka resandet samtidigt som konsumtionen av fossil energi och miljöpåverkan minskas.

**Ett antal procentuella** målsättningar som Kommissionen uppställer, exempelvis hur stor andel av persontransporter som ska ske med tågtransporter år 2050, påminner om ett planekonomiskt synsätt, där byråkrater och politiker bestämmer hur och när medborgarna ska resa. Ett synsätt som torde vara svårt att förena med att transportpolitiken ska utgå från resenärens resebehov och bidra till den ökad rörlighet som är grunden för Romfördraget och Lissabonfördraget. Det kan starkt ifrågasättas om sådana målsättningar verkligen befämjar energieffektiva och innovativa framtidslösningar.

Det mest effektiva transportsättet ska användas för varje persontransport och varje enskilt transportsätt bör användas så effektivt som möjligt. Dagens tåg- och busstrafik kompletterar varandra och inget transportsätt är automatiskt bättre ur miljösynpunkt än andra på grund av användningen av stålhjul respektive gummihjul. Miljöpåverkan från olika transportsätt är beroende bland annat av antalet passagerare, fordonens vikt och ursprunglig energikälla (exempelvis elektricitet från kolkraft eller vattenkraft).

Tåget är ett förträffligt transportslag särskilt vid långa ressträckor. Men det är viktigt att varje transportslag används där det har störst nytta, vilket ytterst avgörs av resenären. Utgångspunkten för EU-kommissionens val av transportslag måste vara ett intermodalt synsätt, men Vitboken har ett särskilt fokus på framförallt järnvägstransporter, vilket är högst anmärkningsvärt. Det är märkligt att Kommissionen så ensidigt lyfter fram tåget och särskilt höghastighetstågen för att öka energieffektiviseringen, när bussen är det särklass energisnålaste kollektivtrafikfordonet. Moderna bussar använder minst energi per passagerarkilometer jämfört med alla andra transportslag, med undantag av cykel. Under de närmaste decennierna kommer troligtvis en elektrifiering ske av den europeiska bussparken, vilket ytterligare förbättrar bussens position gentemot andra transportslag. Bussen är ett utmärkt, trafiksäkert, snabbt och billigt transportmedel, i synnerhet för lokala och regionala, medeldistans transporter. En utökad busstrafik torde vara det kostnadseffektivaste sättet att öka rörligheten, vilket är avgörande om Europa ska skapa nya jobb och ekonomisk tillväxt. Det är anmärkningsvärt att EU-kommissionen favoriserar vissa transportsätt framför andra, i synnerhet där det finns energieffektivare persontransportfordon än tåg!

Men varför föreslår då Kommissionen att majoriteten av alla medeldistanspassagerarresor år 2050 ska gå med tåg? År 2050 föreslås att flertalet persontransporter på medellånga sträckor, dvs. upp till 300 kilometer, bör ske med tåg samt att långväga resor över 300 kilometer bör flyttas över till järnväg eller sjöfart. BR anser att en utbyggd tågtrafik är nödvändigt för att uppnå en fördubbling av kollektivtrafikresandet, men att detaljstyra EU-medborgarnas val av resande genom procentmål förefaller absurda och påminner om forna planekonomiers rigida och byråkratiska ineffektiva modeller. Det är orimligt att föreslå sådana mål och att bortse väsentliga faktorer som kostnadseffektivitet, miljökonsekvenser och andra omständigheter som styr resenärens val.

Utgångspunkten på en fri marknad är att det råder ”fri konkurrens utan snedvridning” och ”jämlika villkor mellan olika transportmedel” (p.58). Det är således resenärens starkt skiftande behov som ska vara utgångspunkten för utformningen av transportsystemen enligt EU-kommissionen. Mot denna bakgrund förefaller detaljstyrningen avseende medeldistansresor och långväga resor högst anmärkningsvärd och ologisk.

Detaljstyrningen blir direkt patetisk när en målsättning (nr 6) är att alla centrala flygplatser bör anslutas till järnvägsnätet av höghastighetstyp till år 2050. Det är viktigt att mål är realistiska och det är resenärernas behov som är utgångspunkten i val av transportslag.

Det finns vidare risk att ett sådant mål kolliderar med medborgarna rätt till fri rörlighet, som förutsättningen den inre marknaden, livskvalitet och ekonomisk tillväxt (p.1). Målsättningen är orealistisk då det inte överallt finns vare sig järnvägar eller sjövägar.

Vidare är det omöjligt, även för EU-kommissionens vise män, att förutse i framtiden vilket transportsätt som kan tillgodose bäst resenärens transportbehov år 2050. Det sker en stark teknisk utveckling av samtliga transportmedel och att redan idag bestämma framtidens färdssätt och ”enbart förlita sig till en enda teknisk lösning” (p.43) förefaller vara en högst oklok strategi.

**De föreslagna nya systemen** med transportavgifter är minst sagt ottydligt formulerade. Det är därför omöjligt att svara på om dessa leder till en rättvisare struktur. Risker är uppenbar att ländernas utformning av avgifter kommer att skilja sig åt och därmed uppstår problem med konkurrensneutraliteten. Målsättningen att öka avgifterna och att trafikbolagen ska finansiera alltfler av alla investeringar som nämns i Vitboken riskerar att medföra en minskad kollektivtrafik. Är det verkligen en hållbar väg att gå för Europa? Inriktningen med att ständigt öka kostnaderna på busstrafiken som styrmedel är inte rimligt då bussen redan idag betalar ett högre pris per kilo koldioxid än övriga transportsätt. Skattetrycket på bussen är redan idag högt.

EU-kommissionens förslag, energiskattedirektivet, om att beskatta drivmedel efter hur mycket energi de innehåller, vilket innebär att dieselskatten kommer att höjas kraftigt, missgynnar särskilt busstrafiken inom persontransporterna. Även om det finns principiella skäl för en likartad energibeskattnings, som även torde omfatta även biobränslen (som biogas och etanol), är det inte rimligt att ytterligare öka beskattningstrycket på dieselbränsle med tanke på vitbokens målsättning att öka kollektivtrafiken och att dieselbränslet

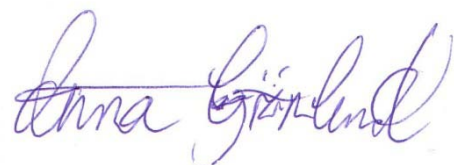
under det närmaste decenniet fortfarande kommer att vara det dominerande fordonsbränslet för busstrafiken i EU.

Den tekniska utvecklingen av elektriska bussar äger rum i snabb takt, vilket inte minst UITP:s världskongress och mässa i Dubai visade. Elektrifieringen innebär en stor potential för energieffektivisering och ligger i linje kommissionens satsning på utvecklingen av lättare fordon med nya teknologier, som "el- eller vätebaserad teknik eller hybridteknik" (p.33). Men även om den tekniska utvecklingen går snabbt kommer det att ta tid att ersätta dagens dieselbussar och med ständigt höjda avgifter och kostnader för trafikbolagen minskar dessutom investeringsutrymmet och därmed möjligheten att snabbare införa nya teknologier.

**Det är viktigt att systemen** med vägtullar och miljözoner i städerna blir enhetliga (p.32). Kommissionens "Study on Urban Access Restrictions" (december 2010) föreslår att det utvecklas harmoniserade vägledningar till städerna. Det är viktigt att Sverige fortsätter att stödja en sådan utveckling mot alltmer harmoniserade regler. Det är viktigt att väga proportionalitetsprincipen och den inre marknadens krav på fri rörlighet gentemot subsidiaritetsprincipen.

**Det är centralt** att EU-kommissionen tillser att gemensamma standarder tas fram för driftskompatibla europeiska system för reseplanering och integrerade biljettsystem. I detta arbete är det viktigt att utgå från marknadsmässiga lösningar, att utgå från resenärens behov och att förhindra osund konkurrens.

**Kommissionens arbete** med att harmonisera påföljderna vid överträdelse av EU:s regler om yrkesmässiga transporter är viktigt. Men det är centralt att påföljderna för överträdelser är rimliga och förutsebara. Det finns exempelvis farhågor om att de förslag till förteckning av överträdelser mot artikel 6, "good repute", (nr 1071/2009), innehåller sådana påföljder för smärre förseelser som är alltför långtgående och oproportionerliga för ett trafikföretag. Allvarliga överträdelser bör endast påverka good repute om trafiksäkerheten riskeras eller överträdelser görs systematiskt. Mindre allvarliga överträdelser bör endast påverka good repute om de upprepas eller genomförs systematiskt i konkurrenspåverkande syfte.



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund