



Swedavia AB

Tomas Kreij

Stockholm Arlanda Airport

190 45 Stockholm

---

## Remissyttrande – Serviceavgift för bussar, remissutgåva 2

### Inledning

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

### Vår uppfattning om att införa ett avgiftssystem

BR anser att ett avgiftssystem för bussar inte bör införas. Att Swedavia som ett samhällsägt bolag inför avgifter utifrån den naturliga monopolställning ett terminalägande innebär och som endast får negativa konsekvenser för alla utom Swedavia själva känns minst sagt olustigt.

### Antalet resenärer

Införs ett avgiftssystem för bussar innebär det att kollektivt resande straffas. Istället borde det kollektiva resandet stimuleras och stödjas. Miljöaspekterna, trängsel, trafiksäkerhet och även andra samhälleliga mål innebär att statsmakten vill se ökat kollektivt resande. Införs ett avgiftssystem för bussar vid Swedavia's flygplatser påverkas det kollektiva resandet negativt då t.ex. höjda biljettpriser pga ökande kostnader för bussbolagen, kan få resenärerna att välja bort den kollektiva resan.

Sett från BRs vinkel innebär busstrafiken en service till resenärerna som utnyttjar flygplatsen för sitt resande och därmed också indirekt något som är positivt och bra för flygplatsen. Att införa ett avgiftssystem påverkar busstrafiken och dess resenärer

negativt. En konsekvens av dessa föreslagna avgifter kan bli höjda biljettpriser och därmed färre resenärer

## Miljöpåverkan

Ett införande av avgifter för busstrafik kommer att styra över mer resenärer till att använda bilen som är det sämsta alternativet av alla för att ta sig till och från Arlanda miljömässigt. Samtidigt som Swedavia söker nytt miljötillstånd för att säkra tillgängligheten och tillväxten i hela Sverige så slår man mot de aktörer som försöker öka tillgängligheten för de allt fler som utnyttjar flygplatserna på ett sätt som leder till större miljöpåverkan vilket känns motstridande

## Den nya Kollektivtrafiklagen

Intentionerna i den nya lagstiftningen är att öka det kollektiva resandet med alla de samhällsekonomiska fördelar det innebär och samtidigt öka den kommersiella delen av kollektivtrafiken för att öka tillgängligheten, öka utbudet och bredda möjligheterna för resenären med nya produkter. Allt med ett mycket stort fokus på resenärsnytta. Resenären nämns inte i det remissförslag som tagits fram och det finns inga antydningar till ökad service som kan komma bussbolag eller resenärer till nytta vilket är förvånande.

En av de viktigaste aspekterna för en lyckad marknadsöppning är tillgång till offentligt ägd infrastruktur. Med det föreslagna avgiftsförslaget så kommer marknadsöppningen inte bara försvåras utan det kommer att sätta hinder för att öppna marknaden. Detta stöds av den studie som det engelska konkurrensverket gjort i sin utvärdering av avregleringen på den engelska bussmarknaden. Local bus services market investigation, a report on the supply of local bus services in the UK (excluding Northern Ireland and London) by the competition commission, 20 December 2011

Det finns inslag i lagen som påpekar att offentlig verksamhet inte skall motarbeta ny kommersiell linjetrafik. Med de föreslagna avgifterna så är det nära att flera av BRs medlemmars affärsidéer och möjligheter att bedriva kommersiell trafik faller.

I det arbete som bedrivs inom ramen för Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik genomförs nu ett branschöverskridande arbete för tillgång och principer för tillgång och prissättning av infrastruktur när det gäller terminaler och hållplatser. Avgiftsbeläggning utan ökad resenärsnytta eller ökad servicenyttan för bussbolagen där det inte finns kapacitetsbrist ligger inte i linje med detta arbete.

Konkurrensneutralitet för Swedavia tycks vara att eftersom flyg och taxi betalar så måste även bussbolagen betala utan att definiera skillnader i kostnad för de olika trafiklagen enligt tidigare poängterande.

## De tänkta avgifterna

Trots påpekande i remissyttrande 1

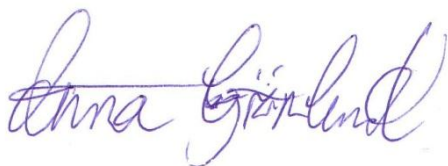
[http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF\\_public/Remisser/2011/Remissyttrande\\_Swedavia-Sewrviceavgifter%20f%C3%B6r%20bussar-2011-11-09.pdf](http://www.bussbranschen.se/Portals/0/PDF_public/Remisser/2011/Remissyttrande_Swedavia-Sewrviceavgifter%20f%C3%B6r%20bussar-2011-11-09.pdf) om att avgifterna inte kan härledas så innehåller förslaget två endast kosmetiska förändringar där totalbelopp redovisas och som är väldigt svåra att hänföra tillbaka till verkliga kostnader.

För trovärdighet borde Swedavia bryta ner de tre kostnadsdelarna i mycket mer detaljerad nivå. För att säkra konkurrensneutralitet mellan trafikslag och samtidigt få fram en mer lätt fattad kostnadsstruktur så borde kostnaderna även redovisas per trafikslag på samma detaljnivå som vi föreslår för bussavgiften.

Avgiftssystemet i sig med parametrar som är väldigt komplexa är egna kostnadsdrivare. För att driva framgångsrik bussverksamhet så måste man vara duktig på att utnyttja sin flotta på ett optimalt sätt. De flesta bolag som trafikerar flygplatserna har flera olika bussar som de använder vid olika tider på dygnet för att anpassa verksamheten till antal resenärer. Att ha ett avgiftssystem som kommer att kosta vissa av våra medlemmar miljontals kronor som baseras på en mix av vikt, miljöklass och resevaneundersökningar innebär inte bara dyra administrativa kostnader för Swedavia som direkt skjuts till bussbolagen utan även interna kostnaderna för administration som inte bussbolagen har idag.

Att införa en avgift som bara belastar bussbolagen och i förlängningen resenärerna där enda syftet verkar vara att fylla på intäktsraden för Swedavia utan förändrad servicegrad för resenärer eller bussbolag känns inte seriöst.

De föreslagna avgifterna känns som en direkt aktivitet för att Swedavia skall nå sina finansiella mål och den avkastning på 9 % på eget kapital som staten som ägare lagt på Swedavia. BR är starkt kritiska till detta avkastningskrav eftersom det leder till en suboptimering av kollektivtrafiken med negativa samhällseffekter.



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör  
Svenska Bussbranschens Riksförbund