

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 85 STOCKHOLM

REMISSVAR
2008-12-29

Er ref: N2008/6591/TR
Vår ref: BR2008/015/GH
Sid. 1 (9)

Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg (SOU 2008:92)

Inledning

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

Regeringen gav Järnvägsutredningen i uppdrag att föreslå åtgärder för ökad konkurrens för den kommersiella persontrafiken på järnväg. Avregleringen av tågtrafiken har pågått sedan 1990-talet och förra året avskaffades SJ:s monopol på chartertrafik och nattågtrafik samt privatiserades underhållsbolaget EuroMaint. Från 2010 avregleras den kommersiellt lönsamma internationella tågtrafiken med rätt till cabotage (interregional trafik på sträcka i anslutning till internationell trafik) enligt EG:s tredje järnvägspaket.

BR är i grunden positiv till en avreglering med ökad konkurrens för persontransporter. Ett ökat utbud med fler operatörer kan ge upphov till nya kreativa marknadslösningar. Med en större valfrihet ökas resenärsinflytandet, vilket skapar förutsättningar för ett ökat utbud, förbättrad service och lägre biljettpriiser. Arbetsmarknaden för anställda vidgas då det finns fler arbetsgivare. En ökad konkurrens leder till större effektivitet, då det finns ett positivt samband mellan konkurrens och produktivitetstillväxt, samt en drivkraft till en teknologisk strukturomvandling av ett relativt sett omodernt transportmedel.

Tillsammans med Utredningen om en ny kollektivtrafiklag kan därmed dagens marknadsdominans med SJ och trafikhuvudmännens allt starkare ställning ersättas av kostnadseffektiva marknadslösningar även inom svensk kollektivtrafik. En utveckling som minskar skattebetalarnas kostnader för att driva kommersiellt lönsam kollektivtrafik.

BR anser det angeläget att inför en omreglering av persontrafiken på järnväg att dagens osunda konkurrensförhållanden gentemot busstrafiken åtgärdas. I dag belastas busstrafiken av höga skatter och avgifter, som tågtrafiken är helt eller delvis befriade ifrån. Detta transportslags övergripande perspektiv är lite belyst i utredningen, vilket vi anser vara en brist.

Tillgången till terminaler och stationer är ett annat område där hänsyn till busstrafik och övrig kollektivtrafik måste tas i syfte att skapa ett Hela resanperspektiv.

BR vill understryka problemen med genomförandet av en omreglering av järnvägsnätet under rådande globala finanskris, vilket kan resultera i en rad oförutsedda och oönskade konsekvenser av en angelägen regelreform.

Dagens bristande spårkapacitet på linjesträckningar med högt resande skapar också stora logistiska problem med flera konkurrerande operatörer. Ett förhållande som inte råder vid en omreglering av busstrafiken, där vägnätet utgör ett öppet transportsystem och som inte har spårtrafikens inbyggda begränsningar.

Vidare är risken uppenbar att en omreglering medför att utländska staters subventionerade statsjärnvägar skapar en svår konkurrenssituation för mindre och medelstora privata tågoperatörer och bussbolag.

Yttrande

Allmänt

Järnvägsutredningens målsättning är att öka konkurrensen, inte att införa en fri konkurrens inom persontrafiken på järnvägen. Därför är utredningens tal om avreglering inte adekvat, utan istället borde begreppet omreglering eller regelreform användas, inte minst då regelmassan ökar vid en avreglering. Utredaren själv konstaterar att ”omreglering är ett mera adekvat begrepp” (s. 41).

Med utredningens förslag är det oklart om huruvida det kan uppstå en verklig konkurrens mellan två eller flera operatörer på en och samma sträcka. Blir antalet aktörer på marknaden få är risken överhängande att marknaden delas upp och kartellliknande förhållanden uppstår. Om det nuvarande statliga monopoliet ersätts med oligopol är det inte mycket vunnet för resenären med en omreglering.

Direktiven och Järnvägsutredningen utgår från ”den ekonomiska teori”, som hävdar ”att konkurrens, allt annat lika, leder till en större konsumerad kvantitet än vad fallet är på mer koncentrerade marknader” (s. 537) Rent allmänt anses det i den nationalekonomiska doktrinen, vilket bekräftas av historiska erfarenheter, att ökad konkurrens på fungerande marknader leder till ”lägre priser, ökat resande samt en förbättrad kvalitet och/eller ett effektivare resursutnyttjande” (s.510). Men huruvida detta gäller för avreglering av persontrafik på järnväg har inte utredningen i något internationellt exempel påvisat, då de starkt reglerade järnvägssystemen inte utgör några fungerande fria marknader.

Utredningen behandlar mycket knapphändigt diskussionen inom nationalekonomin om betydelsen av naturliga monopols stordriftfördelar och problemen med att uppnå en fungerande konkurrens inom viss infrastruktur. Naturliga monopol som telenätet, järnvägarna eller vägarna har oftast ansetts bäst ägas eller kontrolleras av det offentliga då privata monopol eller oligopol inte är något bättre alternativ. Utredningen utgår i sin argumentation enbart från forskarnas välgrundade och intressanta rapport (se bilaga 5). Internationella jämförelser utanför EU saknas helt, exempelvis med Australien eller Kanada.

I utredningens förslag behåller Banverket monopolet över spåren, emedan flera operatörer ska konkurrera om begränsade stations- och spårresurser utifrån Banverkets tilldelningsrätt och styrning genom komplexa kapacitetstilldelningsprocesser. Det är därför utredningen inte heller föreslår fri konkurrens på spåren.

Utredningen förbigår, trots den pågående tendensen till regionalisering, kollektivtrafikens betydelse för regionernas utveckling, vilket är anmärkningsvärt.

Utredningen flaggar för att ”viss, för samhället betydelsefull, järnvägstrafik inte kommer till stånd” (s.135) då dessa är kommersiellt olönsamma. Detta lämnar enligt utredningen företrädesvis utrymme för ökad busstrafik.

Med tanke på alla tänkbara initiala problem med den föreslagna reformen och att bristen på spårkapacitet riskerar att skapa stora förseningar för resenären är det troligt att busstrafikens konkurrensfördelar visar sig tydliga. Då utnyttjandet av ersättningsbussar lär öka torde bussens marknadsandel även på långväga busstransporter att stiga efter omregleringen.

Vidare borde dagens subventioner av kollektivtrafik, oavsett trafikslag, kunna ersättas med att i stället ekonomiskt stödja resenärerna med en ”resenärspeng”, som kollektivtrafikens motsvarighet till skolpeng, där varje operatör får skattemedel från stat eller kommun för resenärer som kvalificerar sig för subventioner. Detta berörs inte alls i utredningen.

Kapitel 3 Marknaden för persontrafik med järnväg

Utredningens redogörelse från internationella erfarenheter är bristfällig, då den är begränsad till de sex europeiska länder som kommit längst med avregleringarna, enligt IBM:s Liberalisation index 2007. Dessa sex exempel manar dessutom till stark eftertanke inför en marknadsavreglering av persontrafiken på järnväg i Sverige. I Kontinentaleuropa har statens järnvägsbolag en dominerande roll och endast en eller två privata bolag har i en mycket begränsad utsträckning inneburit en ökad konkurrens.

I Storbritannien finns endast tre privata kommersiella aktörer, trots den tidigare omfattande avregleringen. De stränga upphandlingskraven har medfört att ”järnvägsföretagens frihet är mycket begränsad” och staten bestämmer även över biljettpriserna (s. 88). I Tyskland dominerar Deutsche Bahn helt marknaden och kontrollerar dessutom infrastruktur, stationer och depåer. Konkurrensmöjligheterna är i praktiken mycket små. I Italien uppgår den privata andelen av marknaden till endast två procent. Trots att Nederländerna ligger i toppen av IBM:s Liberalisation index konstaterar utredningen att det inte finns någon privat konkurrens, utan att den holländska, franska och tyska statens järnvägsbolag dominerar helt persontågstrafiken. Inte heller i Polen och Danmark finns någon nämnvärd konkurrens.

Därmed är risken uppenbar att en omreglering i Sverige medför att utländska staters subventionerade statsjärnvägar skapar en svår konkurrenssituation för mindre och medelstora privata tågoperatörer och bussbolag som vill bredda sin verksamhet inom persontransportområdet.

Kapitel 4 Konkurrensen på den framtida persontrafikmarknaden

Svårigheterna med en omreglering visar sig tydligt med de olika modellerna för att öppna marknaderna för konkurrens, där utredaren konstaterar att ingen

modell är fri från invändningar. Marknadsstråks-modellen, som SJ föreslagit, avvisas då den begränsar den kommersiella trafikens utvecklingsmöjligheter och att det är en myndighet, inte marknaden, som avgör vilken trafik som ska erbjudas resenärerna. Utredaren föreslår istället ”kommersiell trafik med kompletteringsupphandling”, trots risken för att samhällsköpt trafik tränger undan kommersiell trafik.

Utredningen klargör inte tydligt gränserna för det offentliga åtagandet och ej heller skiljelinjerna mellan kommersiell trafik och det offentliga åtagandet.

BR delar utredarens åsikt att tidigare inte tidsbegränsade trafikeringsrätter för trafikhuvudmännen bör omprövas.

Vidare är det särskilt viktigt för mindre och medelstora tågoperatörer att trafiken upphandlas i mindre delar i syfte att begränsa affärsriskerna.

Kapitel 5 Fordon

I dag kontrolleras och ägs fordonen i regional drift av AB Transito, som ägs av trafikhuvudmännen, och den interregionala persontågstrafiken av SJ. Det saknas således i dag privata aktörer.

Då SJ och Transito behåller sin fordonsflotta enligt förslaget blir det ytterst svårt för nya aktörer att komma in på marknaden. Det är endast utländska staters järnvägsbolag och en eller två privata storbolag som har den finansiella styrkan att utmana SJ:s dominerande ställning på marknaden. Ska konkurrensen öka är det angeläget att denna fråga utreds ytterligare med syfte att bryta upp SJ:s och trafikhuvudmännens dominans.

Ett förslag, som utredaren avvisat utan närmare konsekvensanalys utöver betänkandets bilagor, är att befintliga fordon ägs och förvaltas tills vidare av ett separat (statligt) bolag, som inte kontrolleras av SJ, trafikhuvudmännen eller Banverket, i avvaktan på en eventuell privatisering av fordonsflottan och nyetablering av privata vagnbolag som kan köpa upp delar av detta separata bolag efter ett antal år (s. 162). Ett statligt vagnfordonsbolag som inte heller har som uppgift att primärt gynna offentliga bolag, utan hyr ut fordon till operatörer på marknadsmässiga villkor. I annat fall kommer mindre bolag (den nya B-klassen) endast att ha råd att köpa billigare och äldre begagnade fordon, vilka medför ökad risk för driftstörningar som drabbar samtliga operatörers trafik.

Förslaget att Rikstrafiken, som är en beställare av upphandlad tågtrafik, ska överta de fordon som SJ förvaltar är inte en acceptabel lösning. Istället behövs en samlad lösning.

Utredaren har övergivit tanken med en försäljning av SJ:s förmånligt införskaffade fordon, då tänkbara statliga konkurrenter, som DSB och DB, har liknande fördelar (s. 162). Detta visar på svårigheterna med en svensk ensidig avreglering.

Förslaget att avskaffa fordonsbidragen till spårväg, tunnelbana och järnväg, som totalt uppgår till 4,6 miljarder kronor, innebär en ökad konkurrensneutralitet till andra kollektivtrafikslag och operatörer. Fordonsbidragen går i dag endast till trafikhuvudmännen. Förutom att sådana subventioner leder till felaktiga avvägningar mellan nyanskaffning och reinvestering snedvrider dessa möjligheter till konkurrens för kommersiell busstrafik, som i stället betalar en hög fordonsskatt. En fordonsskatt som tågfordonen undantas i från. Väljer regering och riksdag att bibehålla dessa

subventioner till spårtrafiken bör naturligtvis liknande stöd införas för inköp av nya miljöanpassade bussar.¹

Förutom ett starkt offentligt inslag på järnvägs- och spårmarknaderna domineras fordonstillverkningen av tre stora tillverkare, kanadensiska Bombardier Transportation, franska Alstom Transport och tyska Siemens Transportation Systems. Den bristande konkurrensen tillsammans med statliga stöd i form av fordonsbidrag, små tillverkningsserier och otillräcklig teknisk standardisering har sannolikt lett till höga kostnader för skattebetalarna och resenärerna. Med utredningens förslag kommer troligtvis bolagens uthyrning av fordon till operatörerna att öka kraftigt och nuvarande vagnspark hamna i utländska bolags och staters ägo.

Även underhållsmarknaden domineras av tre aktörer, statliga Jernhusen AB, EuroMaint Rail AB, som har den största marknadspositionen och ägs av Ratos AB, och Trafficare AB. Jernhusen äger och hyr ut merparten av underhållsfastigheterna till de andra två aktörerna. En ökad konkurrens och kommersialisering kan bidra till en ökad kostnadseffektivitet och kvalitet. Idén om verkstadshotell är värd att utreda vidare.

Är det staten som ska ansvara för infrastrukturen, inklusive fordonen, kan ett statligt vagnsbolag, som hyr ut befintlig fordonspark, även ansvara för underhåll och reparation av fordonen. Jernhusens fastigheter bör övergå till det nya vagnsbolagets ägo.

Utredningens förslag att Transportstyrelsen, i samband med godkännande av järnvägsfordon, även ska ta hänsyn till fordonens arbetsmiljö tillstyrkes.

Kapitel 6 Biljettsystem

Utredningen föreslår att Samtrafiken ges i uppdrag att samordna och driva utvecklingen av ett gemensamt biljettsystem exklusive bokningssystem för persontrafiken på järnväg. Ett sådant system underlättar resandet och kan därmed bidra till ett ökat kollektivtrafikresande.

Utredaren föreslår att ett biljettsystem ska bygga på frivillighet. Men en tågoperatör som kvalificerar sig för att driva kommersiell trafik bör ingå i ett sådant system. Därigenom underlättas nyetablering och SJ:s nuvarande dominans kan minskas. Huruvida ett obligatorium är förenligt med förordningen (EG) nr 1371/2007 bör utredas närmare.

Biljettpriser och reseförmåner är en av de väsentligaste konkurrensfördelar som en operatör har. Det är viktigt att ett sådant system lämnar utrymme för snabba prisförändringar och andra incitament för en resenär att välja en särskild operatör.

Samordnade betalkanaler och resekort bedöms ofta som viktiga för att lyfta kollektivtrafiken och tydliggöra systemnytta för resenärer. För övrig handel används i dag betal- och kontokort av skilda slag. Vissa butikskedjor har egna kort som komplement till allmänna kreditkort eller i form av bonus/poängkort, som exempelvis bensinstationer och livsmedelsbutiker. Det är ingen som föreslår på allvar att inte ICA ska ha sina egna betalkort, eftersom dessa utgör en vital konkurrensfaktor, att knyta nöjda kunder att fortsätta handla samtidigt

¹ Se BRs och fordonsindustrins gemensamma skrivelse ”Förslag till stimulansåtgärder för avancerad bussteknologi och ökad kollektivtrafik – för minskade koldioxidutsläpp och minskad miljöbelastning från den svenska transportsektorn” (2008-12-17).

är det få butiker och handlare som i dag inte är anslutna till ett generellt betalssystem typ kontokort.

Det är därför märkligt att just för kollektivtrafiken är så viktigt med ett unikt och gemensamt betalssystem, som dessutom ska kontrolleras av regeringen. Regeringen föreslår utse ordföranden i den ekonomiska förening som ska äga trafikbolagens Samtrafiken. Ett avreglerat system där regeringen styr ett gemensamt biljettsystem där i framtiden även biljettpriser och försäljningsvillkor ingår, som är operatörernas viktigaste konkurrensmedel, ter sig inte alldeles oproblematiskt. Inte heller är det en ”konkurrensneutral” lösning att en konkurrerande statligt ägd operatör SJ AB behåller sin aktiemajoritet i Linkon, som står för produktutveckling och drift av Samtrafikens biljettsystem.

Kapitel 7 Effektivt nyttjande av spåren på konkurrensneutrala villkor

Den begränsade spårkapaciteten är redan i dag ett av de största hindren för järnvägstrafikens utbyggnad. Flaskhalsarna är många och ett tåg som spårar ur kan orsaka flera dygns förseningar i tågtrafiken. Utredningens förslag kommer dessutom att öka trycket på en utökad spårkapacitet. Fler operatörer i ett järnvägsnät bestående i huvudsak av enkelspår och ett eftersatt signal- och säkerhetssystem skapar komplexa logistiska problem och förutsätter ett verkligen effektivt kapacitetstilldelningssystem. Även kapaciteten på terminaler och stationer är en starkt begränsande faktor.

Utifrån infrastrukturpropositionen och regeringens budgetsatsningar framstår investeringsnivån i järnvägssystemen som helt otillräckliga för en fortsatt framgångsrik avreglering av persontrafiken.

Förslaget att det är samhällsekonomisk effektivitet som ska vara avgörande vid prioritering av kapacitet behöver utredas närmare, då det inte finns några allmänt vedertagna riktlinjer för hur denna effektivitet ska kunna bedömas. Risker är uppenbara att sådana oprecisa kriterier kan komma att missgynna privata operatörer. Genom kommersiell trafik kan det företagsekonomiska värdet fastställas, vilket utgör en central del för vad som är samhällsekonomisk effektivitet.

Auktionering som en möjlig modell för prioritering av kapacitet är inte oproblematiska, då effekterna av en sådan modell är ofullständigt utredda och det högsta budet behöver inte innebära den bästa kompetensen att driva tågtrafik.

Förslaget om att inrätta ett kapacitetstilldelningsråd tillstyrkes.

kapitel 9 ”Behov av regeländringar”

Inga synpunkter.

kapitel 10 ”Uppföljning och utvärdering”

Syftet med reformen är att genom ökad konkurrens öka resenärsnyttan, affärsmässigheten inom persontrafiken, kostnadseffektiviteten med höjd kvalitet och lägre biljettpriser samt skapa ett mer dynamiskt marknadsekonomiskt system för persontrafik på järnvägen. Utredningens

förslag till utförliga uppföljningar och utvärderingar av omregleringen är således utomordentligt viktigt.

Risken finns dock att rapporteringsskyldigheten tillsammans med nya föreslagna regelförändringar medför att företag och myndigheter får ännu fler resurskrävande arbetsuppgifter. Själva omregleringen leder dessutom till ett ökat regelkrångel.

Ansvar för denna uppföljningsfunktion föreslår utredningen läggs på Transportstyrelsen. Med tanke att syftet med reformen är ökad konkurrens borde istället Konkurrensverket få till uppgift att genomföra uppföljningarna och utvärderingarna. Transportstyrelsen blir i hög grad involverad i tillsynsverksamheten, pröva och utveckla praxis för utvidgad trafikrätt. Det är därför angeläget med att en mer oberoende myndighet står för utvärderingarna av omregleringen.

Beträffande modellen och kriterierna för uppföljningen, som i huvudsak är välgrundade, är det viktigt att understryka att prisutvecklingen är det enskilt viktigaste kriteriet, då ett ökat kollektivtrafikresande är ett centralt transportpolitiskt mål. Kvalitetsindikatorn turtäthet är också viktig, men ytterst måste den bestämmas av efterfrågan, vilket skapar problem vid uppföljning. Särskilt utvärderingen av effekter för marknadsoperatörer talar för att Konkurrensverket bör stå för uppföljningarna.

Kapitel II Plan för genomförande

BR delar utredarens uppfattning att en successiv avreglering inte innebär några påvisbara fördelar, då tidsutdräkten skapar osäkerhet och oförutsebarhet för operatörerna.

En snabb avreglering kan vidare medföra inflöde av utländsk know-how och kapital, då Sverige än en gång blir en intressant testmarknad inför en kommande EU-avreglering. Det är i det sammanhanget möjligt att utländska staters järnvägsbolag erhåller statsstöd för att genomföra underprissättning för att komma in på den svenska avreglerade marknaden och ta över de i dag uppskattningsvis femtiotal lönsamma kommersiella linjerna, vilket måhända kan innebära lägre biljettpriser och större utbud för resenärerna samt lägre skatteutgifter för kollektivtrafiken. Men lika gärna kan konsekvenserna bli de motsatta, att priserna höjs och skatteutgifterna ökar.

Inte heller är den begränsade spårkapaciteten ett hinder för avreglering av trafikrätten, utan med förhoppningsvis nya innovativa operatörer och affärsmodeller tillsammans med andra transportslag kan flaskhalsar undvikas. Men risken är uppenbar att en del positiva effekter av reformen kan utebli till följd av bristande infrastrukturinvesteringar och underhåll.

Däremot ter sig utredningens förslag för genomförande och övergångsbestämmelserna för befintliga avtal med ofta långa avtalstider vara otillräckligt analyserade.

Det är viktigt för en framgångsrik reform att den är ordentligt analyserad och förberedelserna är minutiöst noggranna. Om inte riskeras även reformerandet och genomförandet av en eftersträvansvärd avreglering av

busstrafiken eftersom denna utredning kan ses som en pendang till Järnvägsutredningen.²

Tidpunkten för genomförandet av reformen bör dock ske samtidigt med avregleringen av busstrafiken enligt den pågående utredningen om Kollektivtrafiklag (N 2008:03). I annat fall riskerar konkurrensen mellan olika kollektivtrafikslag ytterligare att snedvridas.

Kapitel 12 Konsekvenser

Huruvida utredningens förslag på kort eller lång sikt kommer att gynna persontrafiken på järnväg är omöjlig att förutse utifrån det material som finns redovisat i slutbetänkandet.

Det är märkligt att utredningen valt att endast belysa frågan utifrån klassisk utredningsmetodik och inte alls beaktat möjligheten till simulering och scenariomodellering som dagens IT ger möjlighet till. Ett arbetssätt som dessutom lämpar sig väl för att belysa just samhälls- och transportförändringar.

De ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag är otillräckligt utredda och dessutom svårbedömda, vilket innebär att en omreglering 2010 kan ge upphov till överraskande och oförutsedda resultat. I synnerhet när utbyggnaden av spårkapaciteten tar ytterligare ett antal år att färdigställa och att spårkapaciteten alltid är den begränsande faktorn för järnvägstrafiken. Därför måste regeringen och staten vara beredd att snabbt korrigera och genomföra justeringar av reformen.

Ersätts dagens monopol med SJ och trafikhuvudmännen av oligopol och dominans för utländska staters järnvägsbolag kan nyttan för resenärerna på lång sikt utebli helt eller delvis. Dock är det sannolikt att regelreformen medför en ökad affärsmässighet även på spåren, vilket leder till en större lyhörddhet för kundernas önskemål. Med utländska operatörer kommer nya affärsmetoder att införas, vilket utjämnar skillnaderna inom EU och ökar kvaliteten. Linjer med hög efterfrågan gynnas, medan glesbygdsområden får en försämrad service.

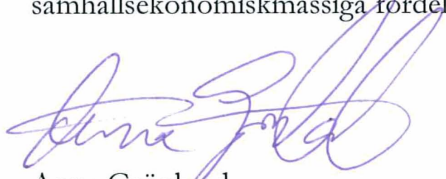
Det är tydligt att utredningens uppdrag varit att minska det offentliga kostnader för kollektivtrafiken. Bortsett från infrastrukturinvesteringarna i spårtrafik beräknas kostnaderna för staten att vara oförändrade och för kommunerna och landstingen minskar kostnader i takt med att trafiken utförs allt mer på marknadens villkor.

Risken är dock överhängande att den samhällsköpta trafiken, inte minst med SJ:s dominerande ställning, konkurrerar ut den kommersiella trafiken, vilket knappast lär öka den samhällsekonomiska effektiviteten. Majoriteten av järnvägsnätet utgörs i dag av olönsamma linjer. Inte minst en kommande regionalisering hotar den kommersiella trafiken enligt nuvarande utredningsförslag.

Med ökad konkurrens kommer det sannolikt vara svårt att uppnå någon större lönsamhet med järnvägstrafik. Detta kan få till följd, som exemplet från avregleringen i Storbritannien visat, att nödvändiga investeringar och underhåll eftersätts. Vidare försvårar en ökad konkurrens mellan operatörerna koordineringen av trafiken.

² Se Arne Kaijser och Per Högselius: "När folkhemselen blev internationell: elavregleringen i historiskt perspektiv" (SNS 2007) och Leif Lewin m.fl. "När verkligheten sparkar bakut" (Studentlitteratur 2006).

Det är anmärkningsvärt att utredningen inte gjort någon konsekvensanalys för förslagets effekter på annan kollektivtrafik och särskilt busstrafiken, regionaltrafiken och den långväga busstrafiken. Konkurrensneutralitet och andra viktiga aspekter gentemot busstrafiken saknas i utredningen. En övergång från buss till tågtrafik lär knappast ha de klimat- och samhällsekonomiska fördelar som utredaren hoppas på.



Anna Grönlund
Förbundsdirektör
Svenska Bussbranschens Riksförbund