

Datum
2018-02-08Dnr/Beteckning
TSG 2017-3744Ert datum
2017-11-09Er beteckning
N2017/06818/MRT

Kopia till

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.seRegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar Europeiska kommissionens förslag till ändringar av bussförordningen (1073/2009) inom ramen för mobilitetspaketet

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker till stora delar förslaget men avstyrker följande.

- Förslaget om införande av nationellt regleringsorgan i artikel 3a.
- Förslaget om införande av reglering om tillträde till terminaler i artikel 5a och 5b.
- Förslaget att förlänga den tid som behöriga myndigheter vars samtycke begärts får för att yttra sig i artikel 8.

Utöver detta lämnar vi synpunkter kring kommissionens förslag.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har fått tillfälle att yttra sig över Europeiska kommissionens förslag till ändringar i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1073/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för persontransporter med buss.

Nationellt regleringsorgan

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att införa ett regleringsorgan för att säkerställa en väl fungerande marknad för persontransporter på väg (artikel 3a).

I Sverige har vi kommit långt med en avreglering av marknaden för busstransporter och vi upplever inte att det funnits några stora hinder för etablering sedan marknaden öppnades upp. Det är vår bedömning att den

föreslagna regleringen skulle innebära ett kliv tillbaka i marknadens utveckling.

Marknadsaktörerna på den svenska marknaden har en dialog genom branschsamverkan och tar fram gemensamma standarder för t.ex. avtalsskrivning och tillhandahållande av terminalkapacitet. Transportstyrelsen anser inte att de uppgifter som regleringsorganet föreslås hantera behöver regleras då det för svensk del inte existerar en marknadsproblematik som motiverar detta.

Tillträde till terminaler

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att införa en reglering som ska styra tillträdet till terminaler (artikel 5a, 5b). Den föreslagna regleringen liknar den som redan finns på järnvägsområdet och som syftar till att reglera förfaranden och kriterier för tillträde till infrastruktur och tillhandahållande av järnvägsnära tjänster. Det verkar som att utvärderingen av gällande bussförordning kommit fram till att tillgången till infrastruktur och tjänster är av avgörande betydelse för att marknaden ska fungera väl och fortsätta att liberaliseras.

Svenska ståndpunkter har i järnvägssammanhang tagit fasta på att det finns en tradition av avreglering på marknaden i Sverige och att branschaktörerna har vidhållit vikten av en fri etablering och att marknadens parter frivilligt kommer överens om spelreglerna, samt konkurrensens nytta för kunderna.

Det är vår bedömning att en alltför långtgående och detaljerad reglering för tillträde till terminaler, som den nu föreslagna, riskerar att ha en hämmande effekt på marknaden, då incitament till frivilliga branschstandarder och överenskommelser försvinner, liksom incitament till att investera i terminaler. Vi är därmed emot detta förslag.

Svarstid för myndigheter i andra medlemsstater vars samtycke begärts

Transportstyrelsen avstyrker förslaget att förlänga den tid som myndigheterna i berörda medlemsstater får för att svara på en begäran om samtycke från nuvarande två månader till tre (artikel 8). Förslaget är särskilt märkligt mot bakgrund av att den tillståndsgivande myndigheten även fortsättningsvis ska fatta beslut i ärendet inom fyra månader från det att ansökan lämnades in av transportföretaget.

Ansökningsprocessen är redan i dag långsam. Eftersom samtycke bara kommer att krävas i de fall då den aktuella sträckan är kortare än 100 kilometer borde färre medlemsstater beröras av en och samma ansökan. Att förlänga svarstiden kommer dessutom att innebära att den tillståndsgivande

myndigheten får betydligt kortare tid på sig att slutföra ärendet, då den totala handläggningstiden kvarstår oförändrad.

Definitionen av cabotagetrafik

Ändringen av definitionen av *cabotagetrafik* (artikel 2.7) innebär att trösklarna för att etablera linjetrafik i andra medlemsstater sänks avsevärt och att reguljär cabotagetrafik blir möjlig. Transportstyrelsen anser att det behöver tydliggöras i vilken omfattning den nationella linjetrafiken träffas av de föreslagna regleringarna och hur det förenklade etableringsförfarandet kommer att påverka den upphandlade trafiken som regleras enligt EU:s kollektivtrafikförordning (EG) nr 1370/2007.

Tillståndsförfarandet för nationell linjetrafik

Transportstyrelsen uppfattar att förslaget att införa ett tillståndsförfarande för nationell linjetrafik (artikel 8b) gäller den verksamhet som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för och inte den prövning som Transportstyrelsen gör.

Tillståndsförfarandet vid internationella transporter

Transportstyrelsen anser att det är oklart vad som avses med att den tillståndsgivande myndigheten kan bevilja tillstånd med begränsningar eller villkor (artikel 8c). Om det inte specificeras vilka begränsningar/villkor som avses ser vi att det finns en risk att det införs nationella begränsningar som skiljer sig åt mellan medlemsstaterna och som skulle kunna innebära etablering av nya hinder på de nationella marknaderna.

Felskrivning i artikel 1.7 a)

Transportstyrelsen noterar en felskrivning i den svenska översättningen av förslaget vad gäller artikel 1.7 a). Hänvisning ska göras till punkt 1 och inte artikel 1.

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström, tf enhetschef Anna Westerlund, tf sektionschef Peter Ahlmark, jurist Caroline Goldie och utredare Jenny Bragg, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils
Ställföreträdande generaldirektör