TRANSPORT STYRELSEN

TSG
2017-4166

Transportmarknaden i siffror 2017

Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter

© Transportstyrelsen
Väg- och järnväg
Enheten för verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2017-4166

Författare Michael Stridsberg, Jonathan Sundin
Månad År Mars 2018

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Transportmarknaden i siffror är en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning på väg- och järnvägsområdet. Rapporten ger en översiktlig bild av utvecklingen på marknaderna för person- och godstransporter på väg och järnväg. Årets rapport är den tredje i ordningen.

I rapporten presenteras statistik över utvecklingen för bland annat utbud, nyttjande och kvalitetsaspekter inom de olika marknaderna. Viktiga händelser under året och sentida författningsändringar sammanfattas också. Slutligen redovisas uppgifter om den ekonomiska situationen för företagen som är verksamma på marknaderna. Rapporten är uppdelad i två delar, en avseende persontrafik och en avseende godstrafik.

Tanken med rapporten är att ge en överblickbar bild av transportmarknaden. Den riktar sig till branschorganisationer, departement, myndigheter och företag. Iakttagelser i rapporten återförs till Transportstyrelsens tillsyn, regelgivning och övriga marknadsövervakning. Ett stort tack riktas till alla som bidragit med kunskap, inspel och synpunkter på rapporten.

Borlänge, mars 2018

Anders Ullvén
Chef enheten för Verksamhetsutveckling och stöd

Innehåll

ORDLISTA **7**

SAMMANFATTNING **8**

Sammanfattning av iakttagelser 8
Sammanfattning av slutsatser 9

1 INLEDNING **10**

1.1 Bakgrund 10
1.2 Syfte 10
1.3 Metod och avgränsningar 10
1.4 Disposition 11

PERSONTRANSPORTER **13**

2 TILLGÄNGLIGHET – UTBUD, PRISER OCH KVALITET **13**

2.1 Utbud och resande 14
2.1.1 Regional kollektivtrafik 14
2.1.2 Långväga trafik 18
2.1.3 Taxi 19
2.2 Priser 22
2.2.1 Regional kollektivtrafik 23
2.2.2 Långväga trafik 25
2.2.3 Taxi 26
2.3 Kvalitet 27

3 MARKNADSSTRUKTUR OCH REGELFÖRÄNDRINGAR **31**

3.1 Regional kollektivtrafik 31
3.1.1 Händelser under 2017 31
3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar 33
3.2 Långväga trafik 34
3.2.1 Händelser under 2017 34
3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar 36
3.3 Taxi 37
3.3.1 Händelser under 2017 37
3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar 38

4 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN **40**

4.1 Persontransporter på järnväg 41
4.2 Bussbranschen 45
4.3 Taxibranschen 49

GODSTRANSPORTER **52**

5 GODSTRANSPORTARBETE 52
5.1 Väg 54
5.1.1 Varugrupper 55
5.2 Järnväg 57
5.2.1 Varugrupper 59

6 MARKNADSSTRUKTUR OCH REGELFÖRÄNDRINGAR 61
6.1 Väg 61
6.1.1 Händelser under 2017 61
6.1.2 Sentida och framtida regelförändringar 61
6.2 Järnväg 63
6.2.1 Händelser under 2017 63
6.2.2 Sentida och framtida regelförändringar 64

7 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN 65
7.1 Godstransporter på järnväg 65
7.2 Godstransporter på väg 68

8 SLUTSATSER 71
8.1 Transportefterfrågan växer i högkonjunkturen 71
8.2 Reglerna kring gods på väg ser ut att skärpas 72
8.3 Mindre konkurrens är inte vägen till kostnadseffektivitet 73
8.4 Upphandlad tågtrafik en lönsam affär 74

Ordlista

Begrepp	Förklaring
Beläggning	Det genomsnittliga antalet passagerare per fordon. Räknas ut genom att dividera antalet personkilometer med antalet utbudskilometer.
Personkilometer	Den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden med antal resor (påstigningar), alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.
Punktlighet	Andelen tåg som ankommer till slutstation högst fem minuter efter tidtabell.
Tonkilometer	Den sammanlagda transportsträckan för allt gods.
Transportarbete	Samlingsnamn för personkilometer (persontransporter) och tonkilometer (godstransporter).
Utbudskilometer	Utbudet av kollektivtrafik mätt som fordonens totala färdsträcka.

Begrepp	Förklaring
Avkastning på totalt kapital	Ett mått på hur effektivt tillgångarna i ett företag nyttjas. Räknas ut genom att dividera summan av rörelseresultat och finansiella intäkter med det totala kapitalet.
Kapitalomsättningshastighet	Omsättning i förhållande till företagets kapital. Används för att visa på hur kapitalintensiv en verksamhet är.
Omsättning	Summan av ett företags försäljning med avdrag för rabatter, mervärdesskatt och andra skatter knutna direkt till omsättningen.
Rörelsemarginal	Anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst.
SNI-kod	Standard för svensk näringsgrensindelning. Statistisk standard som används för att gruppera företag.[1]
Soliditet	Anger hur stor del av tillgångarna i företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga.

[1] För detaljer rörande indelningen, se www.scb.se/sni2007.

Sammanfattning

Transportmarknaden utvecklas för närvarande på ett positivt sätt på de flesta områden med ökad efterfrågan och stabilare ekonomiska förutsättningar. Tillväxten gynnar dock främst de större företagen, vilket gör det viktigt att följa utvecklingen noga för att kunna se tidiga tendenser till marknadsdominans för vissa företag. Transportmarknaden är även konjunkturberoende och en eventuell nedgång i ekonomin kan förväntas få påverkan på samtliga delar av marknaden.

Sammanfattning av iakttagelser

Persontransporterna har ökat stadigt under ett antal år och denna ökning består. Främst växer tågtrafiken, framförallt regionalt, men även den långväga trafiken ökar. Även inom övriga trafikslag märks ett ökande resande av. Ökningen är dock begränsad om man samtidigt tar hänsyn till befolkningsunderlaget, som kan förväntas påverka efterfrågan på resor.

Under senare år har de ekonomiska resultaten bland företag som bedriver persontransporter stärkts. Omsättningen har ökat och även rörelsemarginalen har stigit, vilket indikerar att det över tid blivit lättare att tjäna pengar på att bedriva persontransporter. Trots detta är marginalerna lägre än bland näringslivet i stort. Det är positivt att företagen uppvisar en stabilare ekonomisk tillvaro då en grundläggande lönsamhet behövs för en sund konkurrens.

Trots en under flera år god ekonomisk utveckling är tillväxten bland godstransporter begränsad. Jämfört med tidigare konjunkturutvecklingar är detta anmärkningsvärt, då tillväxt i ekonomin i regel lett till en märkbart ökad efterfrågan på godstransporter. Detta samband tycks ha avtagit då godstransporterna under senare år legat på i stort sett samma nivåer från år till år. Noterbart på senare år är också att transporterna blivit effektivare på både väg och järnväg, då mer gods transporteras trots att körsträckorna minskat.

Godstransportmarknaden på järnväg har varit avreglerad under en lång tid, men det var länge sedan någon ny aktör gjorde intåg på marknaden. Framöver finns vissa möjligheter att fler aktörer försöker etablera sig. Ett nytt företag har under 2017 fått tillstånd att köra trafik. Dessutom har TX Logistik, som fick sina säkerhetsintyg indragna 2015, också fått nytt tillstånd och återinträder därmed på marknaden.

I årets version av Transportmarknaden i siffror har vi tittat extra noga på den ekonomiska utvecklingen bland järnvägsföretag. Resultaten från detta fokusområde visar att flera konkurrenter till de dominerande aktörerna på allvar etablerat sig och att i stort sett inget företag har möjlighet att göra

övervinster. Persontransporter på järnväg genererar i snitt högre vinster än godstransporter, och särskilt lönsamma är företag som kör upphandlad trafik. Godstrafikföretagen är en tuffare bransch där ett flertal företag har problem att få ekonomin att gå runt.

Sammanfattning av slutsatser

Transportmarknaden fungerar generellt sett väl och har under de senaste åren växt och stabiliserats. Efterfrågan ökar och marginalerna växer, även om de fortsatt är lägre än i näringslivet i stort. Tillväxten sker framförallt bland större företag som växer sig än starkare samtidigt som de mindre företagen blir allt färre. Det går därför att se tecken på en konsolidering på transportmarknaden.

En anledning till att transportmarknaden växer är att det råder högkonjunktur. Historiskt sett har efterfrågan på transporter följt den generella ekonomiska utvecklingen. Detta gäller fortsatt, men sambandet är inte lika starkt som det en gång varit. På senare år har persontrafiken växt betydligt mer än godstransporterna och denna utveckling kan förväntas hålla i sig.

Det har i flera år talats om att det råder oordning på godstransportmarknaden på väg. Ett flertal olika frågor har utretts och nu har ett antal förslag lagts fram som innebär skärpta regler på området. Det rör bland annat ändrade sanktioner för kör- och vilotider och förlängd tidsfrist vid klampning av fordon. Målet med regelskärpningarna är att bidra till en marknad med ordning och reda och rättvis konkurrens.

Ett flertal regionala kollektivtrafikmyndigheter har på senare tid lyft frågan om att istället för att upphandla trafiken börja köra i egen regi. Argumenten för att göra det brukar handla om att få mer direkt kontroll över trafiken och att man ansett sig ha för få anbudsgivare vid upphandlingar. Vi kan konstatera att den samlade kunskapen pekar på att det är mer kostnadseffektivt att upphandla trafik jämfört med att köra i egen regi, samt att det tycks finnas viss utvecklingspotential rörande upphandlingarna i sig. De behöver bland annat spridas ut i tid och möjliggöra flexibilitet och nytänkande för att vara attraktiva för företag att lämna anbud i. Fokus från myndigheternas sida bör vara att skapa så mycket nytta som möjligt utifrån de resurser man har att röra sig med.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Det svenska transportsystemet bygger på att privata företag bedriver trafik, antingen på kommersiella grunder eller via upphandling. Det offentligas ansvar har avgränsats till att utforma regler, utfärda tillstånd och kontrollera regelefterlevnad samt i förekommande fall upphandla sådan trafik som inte kan utföras på kommersiella grunder. För att säkerställa att medborgarna och näringslivet i Sverige har tillgång till de transporter som behövs följs utvecklingen på marknaderna upp.

En av Transportstyrelsens uppgifter är att bedriva marknadsövervakning på transportområdet. Marknadsövervakning går ut på att följa och utvärdera villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenärer och godstransportköpare. Syftet med detta är att se till att företagen på marknaderna kan verka utifrån rättvisa förutsättningar och med fungerande konkurrens. Denna rapport är en del i detta arbete, där vi redovisar de stora dragen i utvecklingen av bland annat utförd trafik, reglering och företagens ekonomi.

Detta är den tredje versionen av Transportmarknaden i siffror.[2] Rapportens struktur är densamma som i tidigare års rapporter. Det är en årligen återkommande produkt som läsaren känner igen sig i, samtidigt som varje rapport bidrar med ny och uppdaterad kunskap.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att på ett övergripande sätt presentera utvecklingen på transportmarknaden för väg- och järnvägstrafik. Rapporten kan förhoppningsvis vara till nytta för olika branschaktörer såväl som för andra myndigheter och internt hos Transportstyrelsen. Utifrån den kunskap rapporten genererar är det möjligt att lägga en grund för mer ingående studier av olika områden.

1.3 Metod och avgränsningar

I rapporten beskrivs utvecklingen på väg- och järnvägsmarknaden utifrån ett flertal olika aspekter. För att göra detta används olika källor. För att följa upp kvantitativa aspekter används bland annat offentlig statistik, registerdata och uppgifter från exempelvis branschorganisationer. Vad gäller kvalitativa aspekter, såsom regelförändringar, nyttjas vår egen omvärldsbevakning och kunskap från olika delar av verksamheten.

[2] Tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror finns tillgängliga via transportstyrelsen.se/sv/publikationer/marknadsovervakning.

På transportområdet finns en mängd olika delmarknader med olika strukturer och verksamma företag. Det handlar om exempelvis själva utförandet av transporter, marknaden för olika kringtjänster, fordonsbesiktningsmarknaden med flera. I denna rapport fokuserar vi på marknaden för de företag som utför transporter på väg och järnväg.

I och med att statistik och ekonomiska uppgifter lider av en viss eftersläpning redovisas dessa områden så nära i tiden som statistiken tillåter, vilket i regel innebär att det finns uppgifter till och med 2016. Uppgifter om händelser under året och regelförändringar avser däremot i huvudsak 2017. Detta kan exempelvis få till följd att ett företag som gått i konkurs under 2017, något som kan beskrivas bland händelser under året, finns med i redovisningen av ekonomiska uppgifter. Den ekonomiska redovisningen är till stora delar avgränsad till företag som drivs i aktiebolagsform då uppgifter för övriga bolagsformer i regel inte finns allmänt tillgängliga.

1.4 Disposition

Strukturen i rapporten följer den som varit rådande även i tidigare versioner av Transportmarknaden i siffror. En uppdelning görs mellan person- respektive godstransporter. Denna uppdelning anser vi vara mer relevant än en uppdelning utifrån trafikslag. Detta då person- och godstransportmarknaderna skiljer sig åt i hög utsträckning och inte konkurrerar om samma kunder. Med denna uppdelning förbättras möjligheterna att se konkurrensytor, analysera marknaderna korrekt och dra riktiga och relevanta slutsatser.

Den första delen av rapporten behandlar marknaden för persontransporter. Till en början presenteras siffror för utveckling av utbud, priser och kvalitet inom regional kollektivtrafik, långväga trafik samt taxitrafik. Efter det följer en genomgång av viktiga händelser och regelförändringar som genomförts eller beslutats under 2017 inom de olika områdena. Slutligen redovisas ekonomiska uppgifter och nyckeltal för företagen som är verksamma på persontransportmarknaden. Av praktiska skäl sker denna redovisning utifrån trafikslag.

Den andra delen av rapporten behandlar marknaden för godstransporter. I detta avsnitt görs en uppdelning utifrån trafikslag genomgående. I övrigt följer strukturen i stort sett den för persontransporter. Trafikutveckling redovisas först, följt av händelser under året och regelförändringar och slutligen en redogörelse över den ekonomiska utvecklingen. I årets rapport fokuserar vi lite extra på den ekonomiska utvecklingen bland järnvägsföretag.

Rapporten avslutas med att de slutsatser vi drar utifrån resultaten i rapporten presenteras.

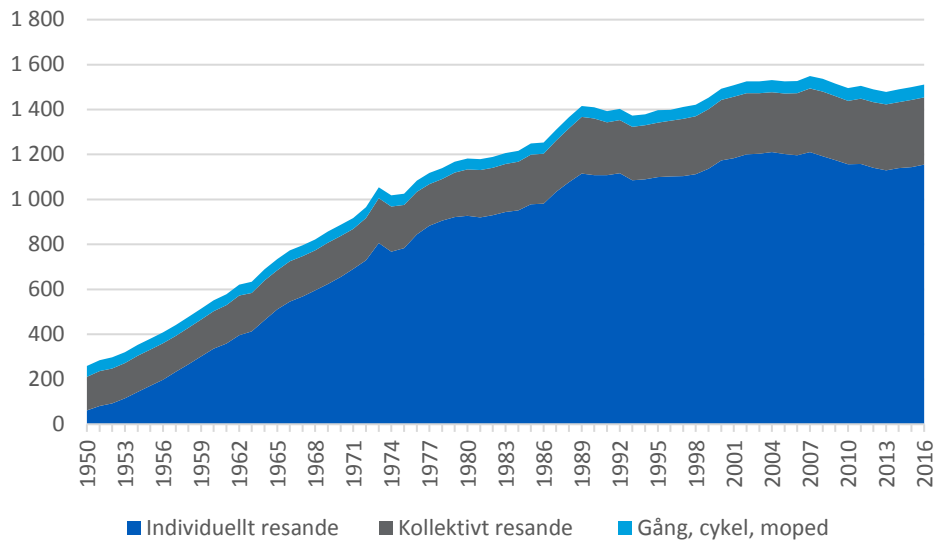
I några fall påverkar regelförändringar både person- och godstrafik. När detta förekommer har redogörelsen placerats där den bedöms få störst effekter.

Persontransporter

2 Tillgänglighet – utbud, priser och kvalitet

Vi reser mer och mer. Sedan 1950 har det totala årliga resandet ökat från 18 miljoner personkilometer till 151 miljoner personkilometer. Även när hänsyn tas till befolkningsutvecklingen observeras en markant utveckling. Under samma tidsperiod har resandet per invånare har ökat från 280 mil till 1 510 mil.[3]

Figur 1: Persontransportarbetets utveckling 1950-2016, personkilometer per invånare.



Källa: Trafikanalys.

Det individuella resandet ökade kraftigt under andra halvan av förra seklet, samtidigt som det kollektiva resandet utvecklades i betydligt lägre takt. Mellan 1950 och 2000 ökade det individuella resandet per invånare från 60 till 1 200 mil. Samtidigt ökade det kollektiva resandet per invånare från 150 till knappa 300 mil per invånare. Det innebär att andelen av persontransportarbetet som utförs med individuella färdmedel ökat från 20 till 80 procent medan motsvarande utfört med kollektiva färdmedel minskat från 60 till 18 procent. Resandeutvecklingen avtog i början av 2000-talet för att minska i samband med finanskrisen. Det har därefter skett en stabilisering på nivåer motsvarande tidigt 2000-tal.

Undersökningar genomförda bland resenärer visar att vägen till en mer attraktiv kollektivtrafik framförallt går via utbudet. När resenären ställs

[3] Trafikanalys 2017 Transportarbete 1950-2014.
Trafikanalys 2017 Transportarbete 2000-2016.

inför valet att endera ta bussen eller bilen till jobbet spelar faktorer som turtäthet, restid och upplevd enkelhet en avgörande roll.[4] En förutsättning för att kollektivtrafiken ska vinna mark är således att den uppfattas som relevant i den mån att den speglar resenärernas behov och uppnår en viss nivå av tillgänglighet.

2.1 Utbud och resande

För att fånga utvecklingen av utbudet inom kollektivtrafiken redovisas utbudskilometer per invånare. Måttet tar hänsyn till turtäthet såväl som resmöjligheter och målar således upp en bild av den tillgänglighet som den enskilde individen möter. Utvecklingen av efterfrågan fångas i sin tur av personkilometer per invånare. Genom att sedan ställa personkilometer i relation till utbudskilometer erhålls den genomsnittliga beläggningen.

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Regional kollektivtrafik avser resor inom ett och samma län, eller resor över länsgräns om de är av vardagskaraktär, exempelvis resor till och från jobbet, skolan och affären. Majoriteten av alla kollektivtrafikresor sker över korta avstånd. För att upprätthålla trafik som inte har kommersiell bäring och kunna tillhandahålla ett samhällsekonomiskt effektivt utbud finansieras den regionala kollektivtrafiken delvis med offentliga medel och i varje län finns en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) som är ansvarig för trafiken. Tabellen nedan sammanfattar utvecklingen av utbud och efterfrågan den senaste tioårsperioden.

Tabell 1: Utveckling av utbud och resande i regional kollektivtrafik 2007-2016.

Nyckeltal	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2007-2016
Utbudskilometer per invånare	74	77	77	78	81	83	83	84	84	86	+ 16 %
Personkilometer per invånare	1 289	1 317	1 355	1 375	1 441	1 522	1 499	1 567	1 608	1 624	+ 26 %
Beläggning	17,4	17,2	17,6	17,6	17,7	18,4	18,0	18,8	19,2	18,9	+ 9 %

Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

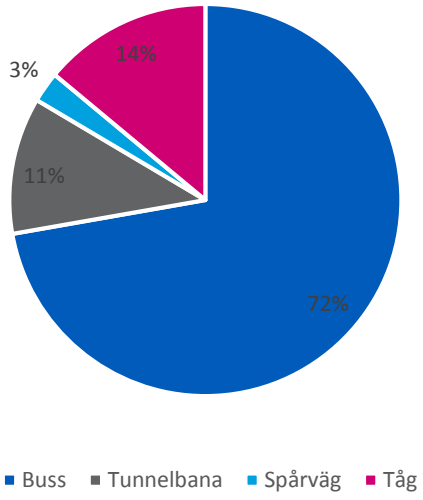
Det sker en kontinuerlig ökning av utbud såväl som efterfrågan i den regionala kollektivtrafiken. De senaste tio åren har utbudet ökat från 74 till 86 utbudskilometer per invånare och efterfrågan från 129 mil per invånare till 162 mil per invånare. I absoluta tal har utbudet ökat med sju procent och efterfrågan med elva procent. En stor del av förbättringen kan härledas till det aktiva arbetet med att förbättra det upphandlade utbudet och att vidga arbetsmarknadsregionerna.[5]

[4] Svensk kollektivtrafik 2017 Kollektivtrafikbarometern 2016.
[5] Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016, TSA 2016-238.

I genomsnitt finansieras 50 procent av kollektivtrafikens kostnader med skattemedel. Subventionsgraden varierar mellan länen och delvis beroende på hur gynnsamma de regionala förhållandena för att bedriva kollektivtrafik är. I regel tenderar subventionsgraden att vara högre i glest befolkade län där det många gånger inte finns ett tillräckligt stort befolkningsunderlag för att kunna erbjuda ett relevant och attraktivt utbud. Dalarna har den högsta subventionsgraden, där 80 procent av kollektivtrafikens kostnader blir finansierade med offentliga medel. I kontrast har Skåne den lägsta subventionsgraden, där 40 procent av motsvarande kostnader blir finansierade av skattebetalarna.

Totalt sett står bussen för 72 procent av utförda utbudskilometer inom kollektivtrafiken. Därefter följer tåget och tunnelbanan, som står för 14 respektive 11 procent medan spårvagnen täcker resterande tre procent. Jämfört med föregående år har bussutbudet minskat med en procentenhet och tågutbudet ökat med en procentenhet. Tittar vi på utvecklingen i absoluta tal observeras däremot en särskilt stark utveckling inom tågtrafiken. Sedan 2015 har antalet utbudskilometer ökat med 12 procent inom just tågtrafiken. Vidgar vi tidshorisonten till 2012 noteras att tågutbudet ökat med 25 procent. Som kontrast har busstrafiken under motsvarande tidsperiod ökat med fem procent. Över tid går det alltså att observera en förändring av kollektivtrafikens sammansättning, där tågtrafiken får allt större utrymme.

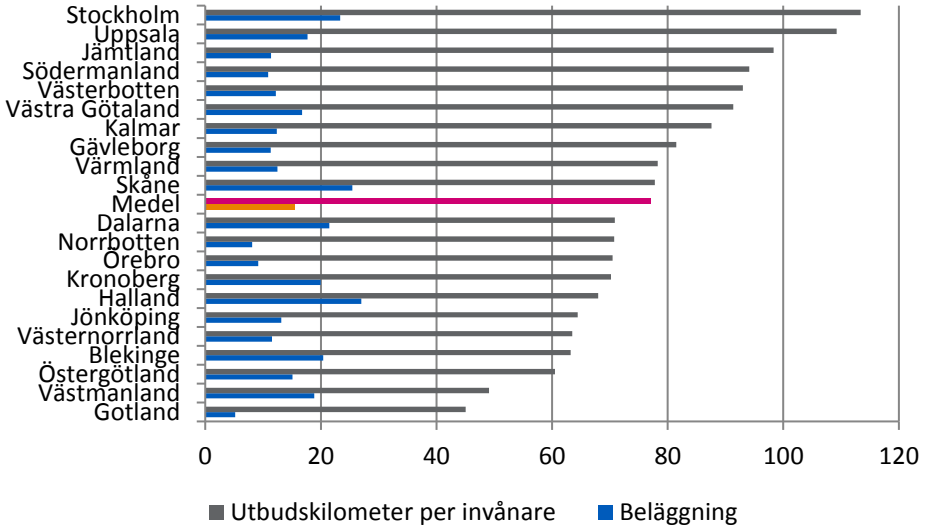
Figur 2: Fordonsslag i regional kollektivtrafik 2016, andel utbudskilometer.



Källa: Trafikanalys.

Vidare förekommer stora variationer mellan länen. Eftersom trafikuppläggen i hög utsträckning bestäms på regional nivå påverkas de bland annat av politiska ambitioner, ekonomiska förutsättningar och sociodemografiska förhållanden. Inom samtliga län förutom Gotland bedrivs tågtrafik, spårvagnstrafik finns i Stockholm, Västra Götaland och Östergötland medan tunnelbanetrafik enbart finns i Stockholm.

Figur 3: Utbudskilometer per invånare och beläggning i regional kollektivtrafik 2016.



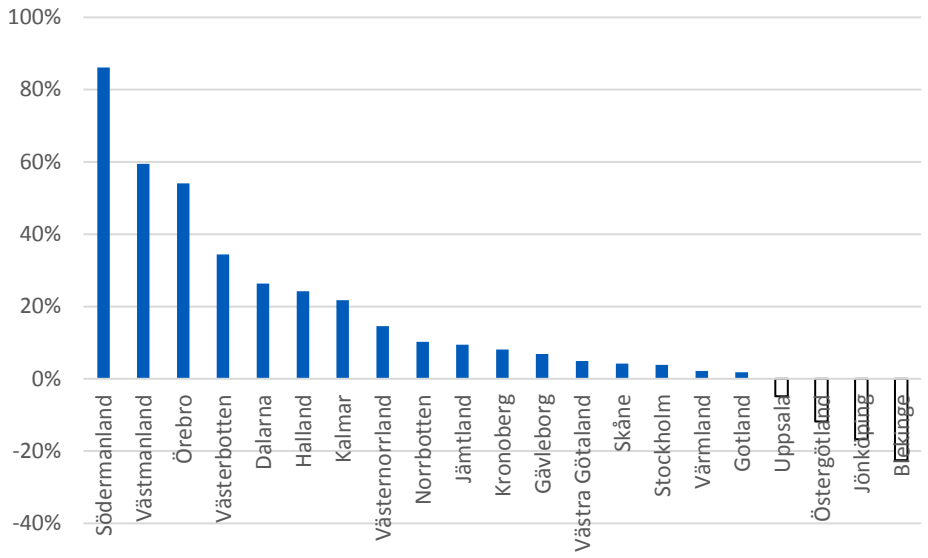
Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Föga förvånande tenderar utbudet att vara högre i befolkningstäta län, där en fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att människor ska kunna röra sig effektivt, men även för att minska trängseln på vägarna. Som allra störst är det i Stockholm, där det uppgår till 113 utbudskilometer per invånare. De geografiska avstånden i kombination med den låga befolkningstätheten i län som Jämtland, Norrbotten och Västerbotten bidrar till att det i regel krävs ett stort utbud för att ens kunna erbjuda en grundläggande nivå av tillgänglighet. Vidare sker det stora satsningar på att öka kollektivtrafiken i de glesbefolkade vidsträckta länen för att främja arbetspendling.

Beläggningen visar antalet personer som i genomsnitt reser med kollektivtrafik per utbudskilometer. En hög beläggning kan således ge indikationer om hur relevant resenärerna i respektive län anser att kollektivtrafiken är. Generellt tenderar beläggningen att vara högre i tätbefolkade län, där det finns tillräckligt med resandeunderlag. Halland, Skåne och Stockholm har den högsta beläggningen. Samtidigt är det tydligt att ett omfattande utbud inte betyder att beläggningen i trafiken är hög.

Tittar vi på hur utbudet utvecklats mellan länen över tid noteras än en gång betydande regionala skillnader.

Figur 4: Förändring av utbudskilometer i procent 2012-2016.



Källa: Trafikanalys, egna bearbetningar.

Den procentuellt största ökningen har skett i Södermanland där utbudet är 80 procent högre idag än fem år tidigare. I Blekinge, Jönköping, Östergötland och Uppsala har det däremot skett en tillbakagång. Den som är bosatt i Blekinge möter ett utbud som understiger motsvarande 2012 med cirka 25 procent. Det är framförallt på mindre orter, där det är svårt att upprätthålla tillräckligt hög beläggning för att motivera regelbunden trafik, som nedskärningarna sker.

Det blir allt dyrare att bedriva regional kollektivtrafik. Mellan 2012 och 2016 ökade trafikeringskostnaderna i genomsnitt med 4,2 procent per år.[6] Det följer huvudsakligen av kollektivtrafikmyndigheternas investeringar för att skapa ett mer omfattande, kvalitativt och miljövänligt utbud, samt de kontinuerligt stigande faktorpriserna. Som vi konstaterat tidigare förändras sammansättningen av kollektivtrafikutbudet. Tågtrafiken ökar och busstrafiken minskar, och eftersom tåg är dyrare per utbudskilometer bidrar det till att kostnaderna ökar. Enligt SKL kan dessa faktorer tillsammans förklara omkring 70 procent av kollektivtrafikens kostnadsökning mellan 2011 och 2015.[7] Andra faktorer som påverkar kostnadsbilden är bland annat de krav som ställs i upphandlingarna och hur avtalen mellan kollektivtrafikmyndigheten och entreprenören är utformade. Den enskilt

[6] Trafikanalys Statistik 2017:20 Regional linjetrafik 2016.
[7] SKL 2017 Kollektivtrafikens kostnadsutveckling 2011-2015.

största kostnadsökningen observeras i Västmanland. Västmanland är det enda län som bedriver regional busstrafik i egen regi, och som därmed inte har upphandlat trafiken i konkurrens.

Sammantaget har det regionala kollektivtrafikutbudet ökat sedan 2012. Varje individ möter idag, i genomsnitt, ett utbud som är 6,5 utbudskilometer större än under det initiala skedet av perioden. Ett ökat utbud är dock inget självändamål, utan bidrar bara till samhällsnyttan om det möter resenärernas behov och därmed leder till att fler använder kollektivtrafiken. Det faktum att den genomsnittliga beläggningen ökar över tid förklaras i hög utsträckning av att sammansättningen mellan buss och tåg förändrats. Då tåg rymmer fler passagerare än bussar kan fler resa med samma fordon innan ytterligare turer behöver sättas in. De senaste tio åren har andelen kollektivtrafikresor ökat med ungefär två procentenheter, från 18 till 20 procent av det totala resandet. Generellt antas ungefär en tredjedel till hälften av resandeökningen inom kollektivtrafiken kunna härledas från biltrafiken.[8]

2.1.2 Långväga trafik

Den långväga trafiken avser de resor som sker över en eller flera länsgränser. Till skillnad från den regionala kollektivtrafiken har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna inget ansvar för att upphandla trafiken utan den bedrivs framförallt av kommersiella aktörer. Som följd av att den successiva utvidgningen av de regionala kollektivtrafiksystemen stöter den kommersiella trafiken på allt större konkurrens från den upphandlade trafiken, även på de långväga sträckorna. Ett exempel är sträckan mellan Uppsala och Stockholm som både trafikeras av SL:s pendeltåg och SJ:s kommersiella fjärrtåg.

Den långväga kollektivtrafikmarknaden har varit föremål för en etappvis avreglering. Den långväga bussmarknaden öppnades upp för konkurrens 1997, medan motsvarande åtgärder för persontrafikmarknaden på järnväg dröjde till 2010.[9] Den interregionala marknaden karaktäriseras inte bara av konkurrens inom trafikslagen, utan även konkurrens mellan trafikslagen på ett stort antal relationer. Den som exempelvis ska resa mellan Stockholm och Sundsvall har möjlighet att välja mellan buss, tåg och flyg. Totalt sett minskar utbudet inom fjärrtrafiken. Sedan 2013 har det totala antalet turer per vardag minskat från 555 till 536.[10]

Den interregionala bussresenären möter en marknad med trafik knuten till tidtabeller såväl som trafik som chartras till särskilda evenemang, där de

[8] WSP 2016 Fördubblad marknadsandel för kollektivtrafiken.
[9] Järnvägsmarknaden öppnades upp etappvis och 2010 togs det sista steget. Det dröjde dock till 2012 innan ändringarna fick effekter på järnvägsmarknaden.
[10] Transportstyrelsen 2018 Utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, kommande publikation.

mindre aktörerna inriktar sig på att trafikera särskilda sträckor medan de större aktörerna ofta har ett nät av linjer som omfattar stora delar av landet. 2016 var utbudet i linjetrafiken 42 miljoner utbudskilometer, efterfrågan 1 000 miljoner personkilometer och därmed var beläggningen i genomsnitt 28 personer per busstur.[11] Både utbudet och efterfrågan är dalande över tid. En bidragande orsak tros vara svårigheten att möta den ökade konkurrensen från fjärrtågstrafiken, som tvingat företag att minska antalet linjer eller att lägga ner sin verksamhet helt och hållet. Ett antal turer har lagts om till ett mer efterfrågeanpassat utbud, och trafikeras bara under veckosluten.[12] Jämfört med 2013 har antalet bussturer per vardag nästan halverats. Samtidigt har antalet tågturer ökat med ungefär 20 procent.[13]

Riktar vi fokus mot tågtrafiken noteras att utbudet ökar. Sedan millennieskiftet har utbudet ökat med 47 procent.[14] SJ förlorade sin ensamrätt på järnvägsnätet i samband med att marknaden avreglerades fullt ut 2010 och viss ny trafik har etablerats. 2015 började MTR Express trafikera sträckan mellan Stockholm och Göteborg, och därmed direkt konkurrera med SJ inom snabbtågssegmentet. Även trafik av kompletterande karaktär har tillkommit. Sett ur ett resenärsperspektiv har det inte bara lett till ett mer varierat utbud, utan även till billigare biljetter och kortare restid.[15] Vidare ökar efterfrågan på interregionala persontransporter med tåg. Mellan 2000 och 2016 har antalet personkilometer ökat med 27 procent. Det är snabbtågen som driver utvecklingen av fjärrtågstrafiken. Under tidsperioden av intresse har personkilometer utförda med snabbtåg ökat med 70 procent medan motsvarande för övriga produkter inom fjärrtrafiken minskat med nästan 40 procent. I många fall har snabbtåg börjat trafikera sträckor och avgångar som tidigare körts med andra typer av tåg.

Sammantaget ökar alltså efterfrågan tillsammans med utbudet. Det här följer av att ett större, mer kvalitativt och relevant utbud bidrar till att minska bilens främsta konkurrensfördel, nämligen bekvämligheten i att själv kontrollera resandet. Samtidigt stärks tågets konkurrensfördelar i hög hastighet, hög komfort och god miljöanpassning. I takt med att tillgängligheten förbättras ökar således tåget sin attraktionskraft.

2.1.3 Taxi

Till skillnad från tidigare delsegment lyder inte taxitrafiken under förutbestämda körscheman. Det här skapar förutsättningar för ett flexibelt resande och är också en av anledningarna till varför taxi ofta används i

[11] Trafikanalys Statistik 2017:18 Kommersiell linjetrafik på väg 2016.
[12] Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016, TSA 2016-238.
[13] Transportstyrelsen 2018 Utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, kommande publikation.
[14] Transportstyrelsen 2018 Utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2017, kommande publikation.
[15] Transportstyrelsen 2017 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2016, TSA 2016-238.

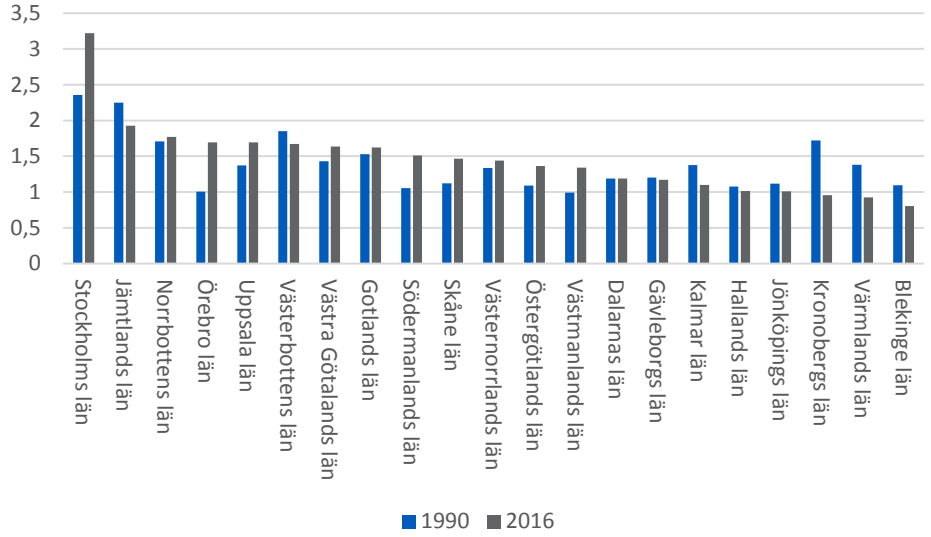
anslutning till andra färdmedel. Taxi har därför etablerat sig som ett populärt alternativ bland särskilda kundgrupper, som tjänsteresenärer och turister, samt under tider då övrig kollektivtrafik är begränsad.

Huvudsakligen är det tre typer av aktörer som opererar på taximarknaden: beställningscentraler, taxiföretag och taxiförare. Beställningscentralerna tar emot beställningar från resenärer och fördelar dessa mellan de taxiföretag som anslutit sig till beställningscentralen. Ungefär 80 procent av taxiföretagen är idag anslutna till en beställningscentral.[16] Taxiföretagen bedriver taxiverksamheten och anställer taxiförare som kör fordonen och utför själva resan. Taxitrafiken kan delas in i upphandlade resor och privata resor. Den upphandlade trafiken anordnas av regionala kollektivtrafikmyndigheter och kommuner och utgörs exempelvis av sjukresor, färdtjänst och skolskjuts. I genomsnitt står de upphandlade och privata resorna för 50 procent vardera av taximarknadens totala intäkter. De regionala skillnaderna är dock stora, där taxitrafiken på lands- och glesbygd nästintill uteslutande är upphandlad medan taxitrafiken i storstäderna i betydligt högre utsträckning är kommersiella resor.[17]

Taximarknaden öppnades upp för konkurrens 1990. Målet var att via fri konkurrens och prisbildning skapa ett bättre utbud och sänka priserna.[18] Eftersom taxi inte styrs av tidtabeller kvantifieras taxiutbudet genom att beräkna taxitätheten. Taxitätheten definieras som antalet taxibilar per invånare. Figuren ställer taxitätheten 1990, alltså året som taximarknaden avreglerades, i relation till taxitätheten 2016.

[16] SOU 2016:86 Taxi och samåkning – idag, i morgon och i övermorgon.
[17] Svenska Taxiförbundet 2017 Branschläget.
[18] Prop. 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken.

Figur 5: Taxitäthet per län 1990 och 2016.



Källa: Svenska Taxiförbundet.

Taxitätheten har i allmänhet reagerat positivt på liberaliseringen av marknaden. Sedan 1990 har det genomsnittliga utbudet per tusen invånare ökat från 1,49 till 1,81 taxibilar. Taxitätheten tenderar att vara högst i län med endera hög befolkningstäthet eller långa geografiska avstånd. Med en taxitäthet på 3,2 fordon per tusen invånare toppar Stockholm sammanställningen. Nästan hälften av de aktiva tillståndsinnehavarna opererar i Stockholm.[19] Den höga taxitätheten i Stockholm följer delvis av att Stockholm är ett populärt affärs- och turistresmål och av att både Arlanda och Bromma flygplats finns i länet. Det är även ett län där en relativt hög andel av invånarna saknar tillgång till bil och således är beroende av en fungerande kollektivtrafik med taxi som komplement. Det faktum att Jämtland, Norrbotten och Västerbotten följer närmast därefter förklaras delvis av att begränsade förbindelser inom andra kollektiva färdmedel i kombination med en åldrande befolkning skapar ett behov av upphandlade taxiresor för att exempelvis ta sig till och från vårdcentraler. I flera av Norrlandslänen är dessutom fordonen i den regionala kollektivtrafiken sämre anpassade för personer med funktionsnedsättningar, vilket kan leda till ett högre behov av upphandlade taxiresor.[20]

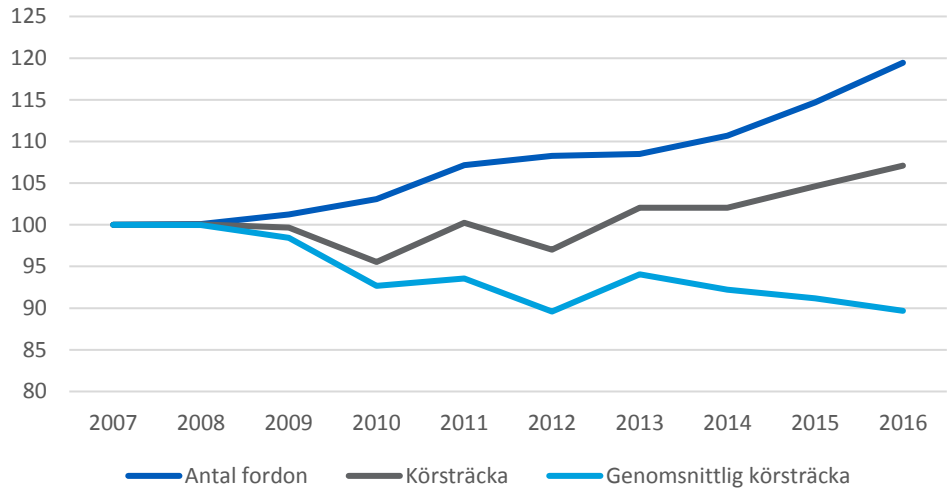
Den tilltagande taxitätheten till trots vittnar statistiken om att taxiföretagen blir färre.[21] De senaste tio åren har antalet taxiföretag minskat från 7 591 till 6 991. Över tid går en strukturell förändring att observera på marknaden, där de stora företagen blir allt fler på bekostnad av de små företagen. Den hårda

[19] Svenska Taxiförbundet 2017 Branschläget.
[20] Transportstyrelsen 2017 Funktionsnedsatta och kollektivtrafik, TSG 2015-267.
[21] Svenska Taxiförbundet 2017 Branschläget.

konkurrensen på marknaden har länge pressat vinstmarginalerna, tvingat företag i konkurs och drivit på konsolidering. Mellan 2011 och 2016 minskade antalet företag med ett taxifordon från 4 799 till 4 464. Samtidigt ökade antalet företag med 20 taxifordon eller fler från 51 till 86. Under 2016 ökade däremot antalet taxiföretag såväl som antalet taxiföretag med en bil.

Figuren nedan presenterar utvecklingen av antalet taxifordon, deras körsträcka och den genomsnittliga körsträckan.

Figur 6: Index taxifordon, körsträcka och genomsnittlig körsträcka 2007-2016.



Källa: Statistiska Centralbyrån, egna bearbetningar.

Givet att antalet taxifordon ses som en indikator för utbudet och att körsträckan ses som en indikator för efterfrågan kan vi konstatera att utbudet vuxit snabbare än efterfrågan. Den senaste tioårsperioden har den genomsnittliga körsträckan minskat med tio procent. Den sjunkande utvecklingen observeras i stora delar av landet. Det är bara i Jönköping, Kronoberg, Gotland och Dalarna som den genomsnittliga körsträckan ökat. Det finns fog för att hävda att marknaden präglas av en viss överetablering. Utvecklingen är i synnerhet markerad i storstadsregionerna, vilket ger indikationer om att det framförallt är där som överetableringen gör sig påmind.

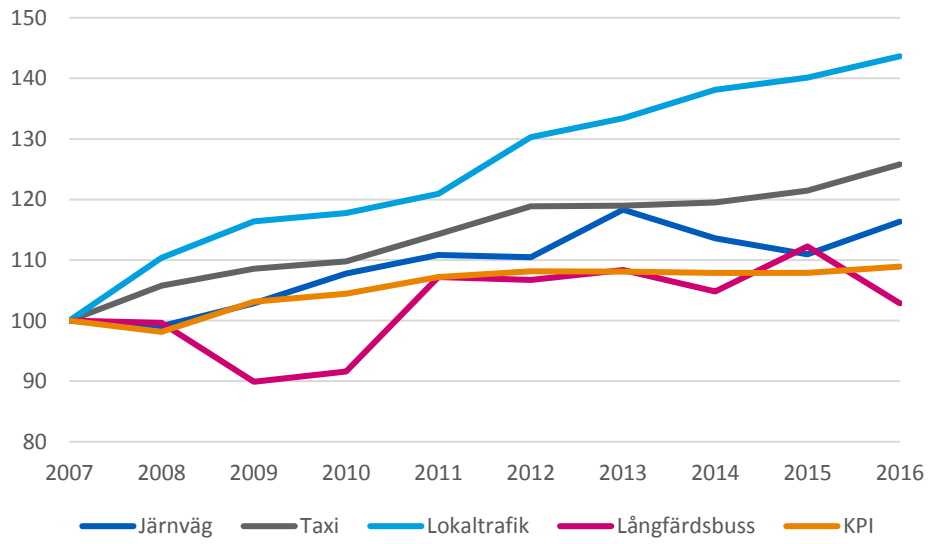
2.2 Priser

Vid sidan om utbud har ansvariga för kollektivtrafiken priset på resan till sitt förfogande för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. Priset är en viktig faktor i vårt resmönster, som påverkar hur vi reser, var vi reser och hur ofta vi reser. Generellt har kollektivtrafikresenärer låg priskänslighet, men den varierar beroende på vilket syfte resan har, hur lång tid det tar att resa och vilka alternativ som finns att tillgå. Exempelvis tenderar

priskänsligheten att vara lägre för resor som sker inom den regionala kollektivtrafiken, då dessa resor i större utsträckning utgörs av nödvändiga resor, såsom pendling till och från jobbet. Detta begränsar möjligheten att stimulera efterfrågan via biljettpriset, något som återspeglas i att kollektivtrafiken i många fall står i skuggan av bilen, även när den är det mer ekonomiskt fördelaktiga alternativet.

Figuren nedan visar den indexerade prisutvecklingen för kollektiva färdmedel över tid.

Figur 7: Prisindex olika trafikslag samt KPI 2008-2017.



Källa: Statistiska Centralbyrån, egna bearbetningar.

Priset på kollektivtrafik har, i genomsnitt, ökat snabbare än den allmänna prisnivån i samhället. Under den senaste tioårsperioden har konsumentprisindex ökat med nio procent medan snittet för de övriga innebär en ökning med 20 procent.

2.2.1 Regional kollektivtrafik

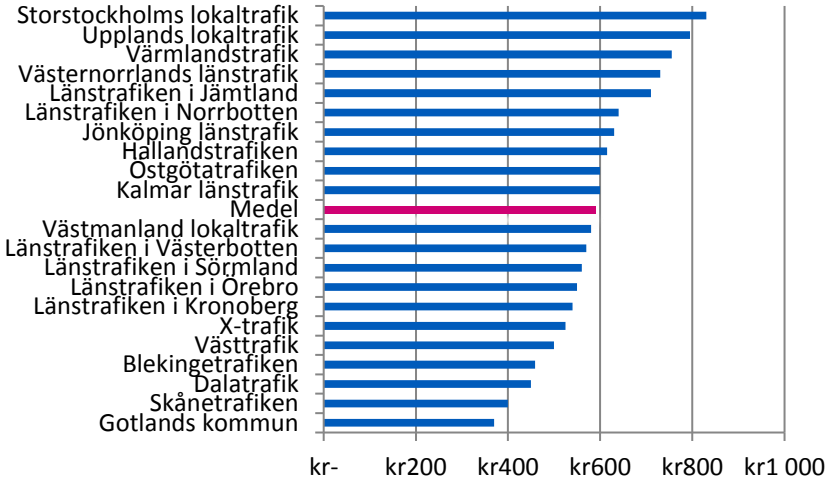
Den mest markanta prisutvecklingen observeras inom den regionala kollektivtrafiken. Sedan 2008 har prisindex ökat 40 procent. Bryter vi ned prisutvecklingen inom den regionala kollektivtrafiken ser vi att priset på enkelbiljetter stiger snabbare än priset på periodkort. Följaktligen har ett mer regelbundet nyttjande av kollektivtrafiken blivit mer lönsamt.

Som vi tidigare nämnt blir det allt dyrare att bedriva kollektivtrafik. Mellan 2012 och 2016 har trafikeringskostnaderna i genomsnitt årligen ökat med 4,2 procent. Under samma tidsperiod har affärsintäkterna i genomsnitt ökat

med 3,2 procent per år.[22] Alltså kompenseras inte kostnadsökningen av en motsvarande intäktsökning. Det innebär att antingen biljettpriset eller subventionerna måste höjas för att klyftan mellan intäkter och kostnader inte ska fortsätta att öka med tiden. Detta ger upphov till en avvägning där viljan att öka utbudet måste ställas i relation till de ökade kostnader det leder till och möjligheterna att genom ökade intäkter eller subventioner finansiera de kostnadsökningarna.

Varje regional kollektivtrafikmyndighet beslutar om priset inom den regionala kollektivtrafiken. Biljettaxorna reflekterar regionala prissättningsstrategier och därmed förekommer variationer mellan länen. Figuren nedan illustrerar detta genom att ställa priserna på månadskort i relation till varandra.

Figur 8: Pris för månadskort (en zon eller motsvarande) i regional kollektivtrafik november 2017.



Källa: Respektive operatörs hemsida.

Ett månadskort är dyrast i Stockholm, där det kostar 830 kronor. Jämfört med föregående år är ett månadskort 40 kronor dyrare i Stockholm. Ett läns- och månadskort är lika dyrt i Stockholm och jämför man istället länskorten med varandra är det bara Gotland och Södermanland som är billigare. Månadskort är billigast på Gotland, där det kostar 370 kronor. Sett över samtliga län är månadskorten i genomsnitt två procent dyrare än förra året. Spridningen mellan länen är relativt liten. Priserna är centrerade mellan 502 och 607 kronor, där hälften av länen återfinns. Medianpriset är 580 kronor. Generellt tenderar län med ett högt pris på enkelbiljetter också ha ett högt pris på månadskort. Det genomsnittliga priset på en enkelbiljett är 26,5

[22] Trafikanalys Statistik 2017:20 Regional linjetrafik 2016.

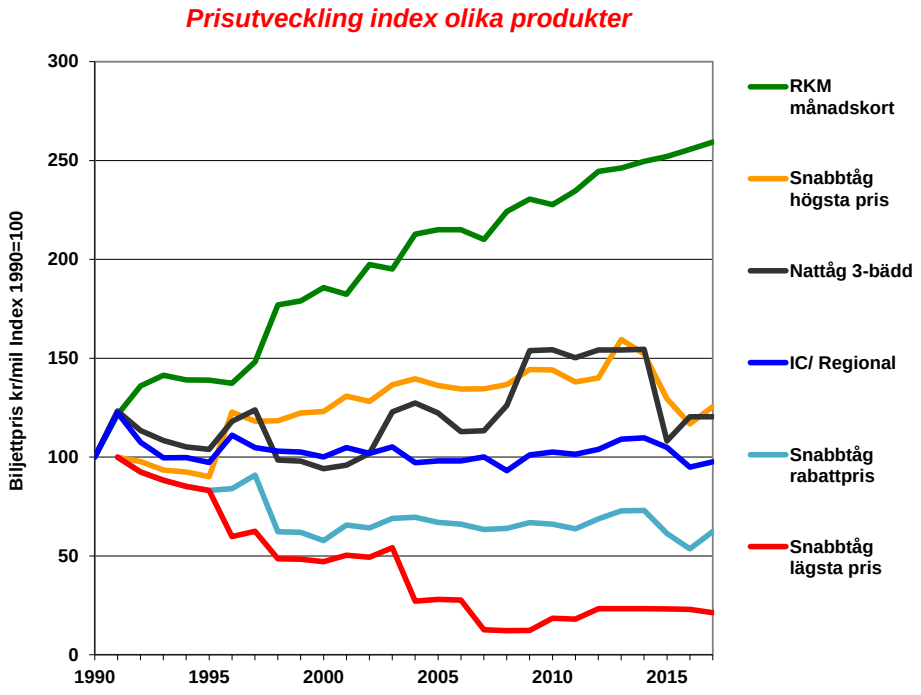
kronor och motsvarande för ett länskort 1 365 kronor. Det innebär att det genomsnittliga priset på en enkelbiljett är oförändrat sedan förra året och att länskorten, i genomsnitt, blivit sju procent dyrare.

2.2.2 Långväga trafik

Prisutvecklingen för järnvägsresor är mer beskedlig. Samtidigt som stora variationer förekommer från månad till månad, är utvecklingen från år till år mer marginell. De senaste tio åren har prisindex för järnvägstransporter ökat med cirka tio procent. Utvecklingen är sannolikt ett resultat av den dynamiska prissättningsstrategi som tillämpas inom järnvägstrafiken, där biljettpriset är en funktion av efterfrågan och biljettens egenskaper. Det här bidrar till en prisbild som varierar på kort sikt, men som är relativt stabil på lång sikt. Sedan MTR:s inträde på järnvägsmarknaden finns konkurrens inom snabbtågssegmentet på sträckan Stockholm-Göteborg. Sett ur ett resenärsperspektiv har det inte bara inneburit ytterligare ett alternativ utan även att SJ sänkt sina priser för att kunna möta den ökade konkurrensen.[23] Efter en tid av ökad prisdifferentiering dels i samband med införandet av snabbtåg, dels i samband med införande av rörliga priser, observeras numera att differensen mellan de olika tågbiljetterna blir allt mindre. Som framgår av figuren nedan är det framförallt ett resultat av att de dyraste snabbtågsbiljetterna blir billigare.

[23] Vigren 2017 Competition in Swedish Passenger Railway: Entry in an open access market and its effect on prices.

Figur 9: Index prisutveckling inom järnvägstrafik 1990-2017.



Källa: Transportstyrelsen/KTH.

Prisutvecklingen inom den långväga busstrafiken följer ett liknande mönster. Sett till ett kortare tidsintervall, från månad till månad, förekommer stora variationer. Höjer vi däremot perspektivet och istället tittar på utvecklingen från år till år neutraliseras fluktuationerna. I likhet med järnvägsföretagen tillämpar bussbolagen i allt större utsträckning flexibla prismodeller, något som kan fungera som förklaring till den observerade utvecklingen. Det senaste decenniet har prisindex för långväga bussresor ökat med tre procent. På det stora hela bör det framhållas att bussen är ett billigt alternativ för långväga resor, i synnerhet i jämförelse med tåg och flyg. Det låga priset har bidragit till att etablera bussen som ett populärt alternativ hos mer priskänsliga kundgrupper.

2.2.3 Taxi

Den prisutveckling som observerats inom taxitrafiken är stabil såväl som kontinuerlig. De senaste tio åren har prisindex ökat med cirka 25 procent. Ser man till ett längre tidsintervall, som sträcker sig till början av 1990-talet noteras en dubblering av priset. Priset på en taxiresa räknas många gånger som en funktion av framkörningsavgift, reslängden och restiden. Taximarknaden karaktäriserades länge av stora variationer i jämförpriset, alltså priset för en 10 kilometer lång taxiresa som tar 15 minuter, mellan olika taxibolag. 2014 sträckte sig jämförpriset i Stockholm från 299 kronor

till 1499 kronor. Sedan 2015 är det obligatoriskt för taxibolagen att lämna prisuppgifter i förväg om priset på resan överstiger 500 kronor. Det har bidragit till att minska prisvariationerna på marknaden. Ett exempel på det är att motsvarande uppgifter om jämförpriset efter regleringen sträcker sig från 299 till 499 kronor.[24] Taxibranschen har länge lidit av tuffa ekonomiska villkor. År efter år har rörelsemarginalerna varit knappa och följaktligen har det också funnits stor känslighet för kostnadsökningar. Den stegrande prisbilden har därför till viss mån varit nödvändig för att hålla marginalerna på rätt sida. Det faktum att prisutvecklingen avtagit på sistone kan delvis förklaras av den låga inflationen.

2.3 Kvalitet

Ytterligare en faktor att ta i beaktning är resenärens upplevelse av resan. Den upplevda kvaliteten på resan formar i stor utsträckning resenärens attityd gentemot kollektivtrafiken. Kvalitet i de olika delarna av resan ses därför som en viktig komponent i arbetet med att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft. En resas kvalitet resa är dock svår att samla under en enhetlig definition. Den varierar från person till person och beror bland annat på det aktuella färdmedlet och syftet med resan. För vissa innebär det punktlighet, för andra innebär det säkerhet medan det för en tredje innebär bekvämlighet och möjlighet att arbeta under resans gång.

I Kollektivtrafikbarometern konstateras att den kvalitetsfaktor som i huvudsak driver resandet är hur relevant resenärerna upplever att utbudet är.[25] Det är därför viktigt med ett utbud som speglar resenärernas behov och därmed kan betraktas som ett rimligt substitut till bilen. Vägen till ett mer omfattande användande av kollektivtrafiken går således delvis via mer användbara avgångstider och linjesträckningar. En slutsats som stärks av att kollektivtrafikanvändandet är mest utbrett i regioner där relevansen av utbudet skattats högt.

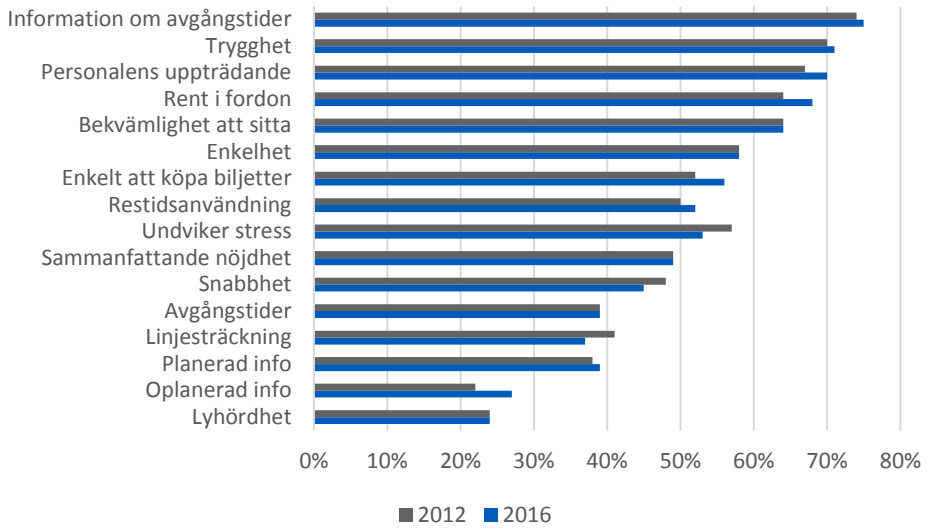
Kollektivtrafikbarometern visar att 81 procent av de som rest med kollektivtrafiken minst en gång under året är nöjda med sin senaste resa. En nöjd resenär indikerar inte bara att kollektivtrafiken motsvarar förväntningarna som finns på den, utan är också en förutsättning för att locka till sig fler resenärer.

Figuren nedan visar hur stor andel av allmänheten, alltså både de som reser regelbundet och de som reser sporadiskt, som är positivt inställda till olika delar av en kollektivtrafikresa. Figuren pekar ut både områden som behöver förbättras för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett mer attraktivt

[24] Transportstyrelsen 2017 Prissättning och prisinformation vid taxiresor.
[25] Svensk Kollektivtrafik 2016 Kollektivtrafikbarometern 2015.

alternativ i allmänhetens ögon, och de områden som idag fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Figur 10: Nöjdhetsfaktorer i regional kollektivtrafik 2012 och 2016, andel positiva svar.



Källa: Svensk Kollektivtrafik.

49 procent av respondenterna svarar att de sammanfattningsvis är nöjda eller mycket nöjda med kollektivtrafiken. Mest nöjd är de med information om avgångstider. Svaren visar också att respondenterna är nöjda med tryggheten ombord och personalens uppförande. Sedan 2012 har de största förbättringarna skett inom områdena renlighet i fordonen och enkelhet att köpa biljett. Andelen nöjda har ökat med fyra procentenheter inom respektive område. I kontrast lyfter undersökningen fram lyhördheten för synpunkter som ett problemområde. Endast 24 procent av respondenterna är nöjda med lyhördheten.

Vidare finns utrymme till förbättring inom områden kopplade till information och utbud. Den enskilt största försämringen den senaste femårsperioden står området linjesträckning för, där andelen nöjda respondenter minskat med fyra procentenheter. Linjesträckning är överlag ett område som respondenterna är missnöjda med. Enbart 41 procent uppgav att den idag fungerar på ett tillfredsställande sätt. I ljuset av att utbudets relevans konstaterades vara den främsta drivkraften bakom ett ökat kollektivtrafikresande framstår det som illavarslande. Det bör tilläggas att det förekommer stora differenser i svaren mellan regelbundna och icke regelbundna resenärer, där regelbundna resenärer tenderar att vara nöjdare än sporadiska resenärer.

I en undersökning om resenärernas syn på järnvägsmarknaden konstaterar vi att nio av tio resenärer totalt sett är nöjda med sina tågresor.[26] I likhet med Kollektivtrafikbarometern undersöktes dels hur resenärerna prioriterar olika aspekter av tågresan, dels hur nöjda resenärerna är med olika delar av tågresan. De huvudsakliga resultaten är att resenärerna framförallt prioriterar aspekter vilka kan betraktas som grundläggande för tågresan, exempelvis säkerhet, punktlighet och tillgång till sittplats. Vidare anser resenärerna att ombordpersonalens uppträdande, tillgång till sittplats och stationsutrop ombord är de aspekter under tågresan som fungerar allra bäst. I kontrast är störningsinformation det som fungerar sämst. Det går att se tydliga paralleller mellan synen på järnvägen och synen på den regionala kollektivtrafiken i stort, där respondenterna i båda fallen tenderar att vara nöjda med aspekter som rör information om avgångar och mindre nöjda med störningsinformation.

Vidare visade undersökningen att tågens punktlighet inte bara är en av de högst prioriterade aspekterna utan även en av de aspekter som upplevs fungera sämst. Punktligheten formar till stor del resupplevelsen. En extra väntan på perrongen utgör i många fall hela skillnaden mellan en bra och en dålig resa. Punktligheten inom tågtrafiken har länge varit föremål för många livliga diskussioner. Decenniets inledande vintrar var svåra och infrastruktur såväl som tåg tog skada av kyla och snö. Ett stort antal tåg försenades och tvingades i vissa fall att ställas in helt. Förtroendet för tågtrafiken sjönk och stark kritik riktades bland annat mot bristen på samordning mellan järnvägens aktörer. I svallvågorna av förtroendekrisen initierades branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) i syfte att förbättra punktligheten och vinna tillbaka den förlorade tilliten. Det uttalade målet är att 95 procent av de planerade tågen ska vara i tid 2020.

Tabellen nedan följer hur punktligheten utvecklats sedan samarbetet inleddes. Punktligheten kvantifieras med hjälp av STM(5). STM står för sammanvägt tillförlitlighetsmått och visar andelen planerade tåg, dagen innan avgång, som anlänt till slutstationen inom fem minuter efter utsatt tid.

[26] Transportstyrelsen 2017 Resenärernas syn på järnvägsmarknaden, TSJ 2017-1405.

Tabell 2: Punktlighet inom persontrafik på järnväg 2013-2016.

År	**Kort**	**Mellan**	**Lång**	**Totalt**
2013	94,1 %	87,4 %	78,2 %	90,0 %
2014	93,4 %	88,0 %	77,1 %	90,0 %
2015	93,7 %	88,2 %	77,2 %	90,1 %
2016	93,9 %	88,2 %	77,4 %	90,1 %

Källa: Trafikverket.

2016 var punktligheten 90,1 procent. Alltså anlände i genomsnitt nio av tio planerade tåg till sin slutstation inom fem minuter efter utsatt tid. Jämfört med 2013 har punktligheten stigit med 0,1 procentenhet. Punktligheten varierar också med längden på färdsträckan. Sannolikheten att drabbas av störningar ökar med tiden som tågen befinner sig på linjen. Punktligheten är följaktligen högst på korta distanser och lägst på långa distanser.

Det förekommer en uppenbar differens mellan den officiella statistiken och resenärernas egna uppskattningar av hur ofta tågen anländer i tid. En tredjedel av resenärerna upplever att tågen anländer i tid vid hälften eller färre än hälften av alla resor. En stor del av differensen går sannolikt att härleda till det faktum att ett tåg statistiskt inte räknas som försenat om de anländer inom fem minuter efter utsatt tid. Att resenärer ofta minns dåliga upplevelser tydligare än bra upplevelser kan också spela in.[27]

Sammantaget har punktligheten förbättrats marginellt sedan TTT inrättades. Vi och Trafikanalys har riktat kritik mot att arbetet med att förbättra tågens punktlighet går för långsamt framåt.[28] Målet om 95 procents punktlighet framstår som allt svårare att nå.

[27] Transportstyrelsen 2017 Resenärernas syn på järnvägsmarknaden, TSJ 2017-1405.
[28] Trafikverket Resultatrapport 2016 Tillsammans för tåg i tid.

3 Marknadsstruktur och regelförändringar

3.1 Regional kollektivtrafik

3.1.1 Händelser under 2017

I april 2016 trädde nya regler kring resenärers rättigheter i regional kollektivtrafik ikraft. Ett drygt år senare, i maj 2017, presenterade Konsumentverket en granskning av hur trafikbolag implementerat lagen och anpassat sig till de nya bestämmelserna.[29] Bland de 25 bolag som granskades fann Konsumentverket brister hos samtliga. Bristerna berörde bland annat informationen till resenärerna, information om tillgänglighetsanpassning och oskäliga avtalsvillkor rörande exempelvis ersättning för alternativ transport. Svensk Kollektivtrafik, vars medlemmar var de som i huvudsak blev granskade, riktade kritik mot Konsumentverkets granskning.[30] De menade att den var för vag och inte tillräckligt tydligt pekade ut vilka bolag som hade vilka brister. Svensk Kollektivtrafik menade att detta gjorde att granskningen inte ledde till några förbättringar för vare sig bolagen eller resenärerna. Konsumentverket har under året gått vidare med att inleda enskilda tillsynsärenden mot ett antal trafikbolag, både offentliga och kommersiella. Ett flertal av de brister som noterades i maj kvarstår.[31]

Under sommaren kom ett besked om att Örebro och Västmanlands län går samman och startar ett gemensamt bolag för att bedriva den regionala busstrafiken i egen regi.[32] Bildandet sker genom att Örebro län köper häften av aktierna i AB Västerås Lokaltrafik, som tidigare till 100 procent ägts av Region Västmanland. Köpet innebär inte några omedelbara förändringar, men från och med 2019 är tanken att bolaget ska ta över stadstrafiken i Örebro, som idag körs av Nobina, samt viss regionaltrafik. Att bedriva trafiken i egen regi motiveras med att det ger regionerna bättre förutsättningar till inflytande över trafiken och bättre kontroll på exempelvis arbetsvillkor och miljöarbete. Andra län, exempelvis Jämtland, har också övervägt att ta över trafik i egen regi. Bakgrunden till dessa överväganden är i regel att kostnaderna för kollektivtrafik ökat eller att man vill få mer kontroll över olika delar av trafiken. I Jämtland valde RKM dock att, efter att ha låtit ta fram en förstudie[33], fortsätta upphandla trafiken. Det saknas belägg för att övertagande av trafik i egen regi skulle leda till kostnadsbesparingar. Forskning på området indikerar snarare det motsatta,

[29] Konsumentverket 2017 Granskning av kollektivtrafikresenärers rättigheter – Marknadsföring och avtalsvillkor, Dnr 2017/63.
[30] Svensk Kollektivtrafik 2017-06-19 Skrivelse till Konsumentverket.
[31] Mejl från Angelica Lillback, Konsumentverket 2017-12-04.
[32] Bussmagasinet 2017-06-09 Klart att Örebro och Västmanlands län går samman om gemensamt bussbolag.
[33] Sweco 2016 Förstudie: Trafik i egen regi – ett alternativ för länstrafiken i Jämtland?

nämligen att trafik som bedrivs i egen regi är mindre effektiv än upphandlad trafik.[34]

Det nya avtalet för stora delar av busstrafiken i Jämtland blev klart i slutet av 2017. Att satsa på att på nytt upphandla trafiken visade sig lyckat då regionen lyckades engagera fler anbudsgivare än vid tidigare upphandlingar och de anbud som kom in bedömdes vara konkurrenskraftiga. Nettbuss AB tilldelades trafiken i ett avtal över tio år med en årlig ersättning kring 125 miljoner kronor.[35]

Sedan 2007 har Arriva haft ansvar för att bedriva trafiken inom Pågatågs utbud i Skåne. I juni stod det klart att företaget efter en upphandling fortsatt kommer att bedriva denna trafik. Det nya avtalet gäller till och med 2026 och omfattar regional tågtrafik i hela Skåne. Trafiken planeras dessutom att byggas ut med fler linjer och ett antal nya tåg under avtalsperioden. Ett flertal järnvägsföretag var intresserade av att bedriva trafiken. Det rörde sig om fem företag som är verksamma i Sverige sedan tidigare samt ett brittiskt företag.[36] Arriva ser det fortsatta ansvaret för Pågatågen som ett viktigt steg för att på sikt även kunna vinna en framtida upphandling av Öresundståg en. Trafikstart för det nya avtalet sker i december 2018.[37]

I augusti blev det klart att Transdev köper DSB Uppland, som innan köpet bedrivit upphandlad tågtrafik i Uppsala län.[38] DSB Uppland var ett dotterbolag till den danska koncernen DSB som ägs av den danska staten. DSB har på senare tid valt att avveckla allt mer av den trafik de bedrivit utanför Danmark och att sälja DSB Uppland sågs som ett naturligt steg i den processen.[39] DSB Uppland hade ett kontrakt med UL som sträcker sig fram till 2021, ett kontrakt som Transdev nu tar över. Det nya bolaget har namnet Transdev Uppland AB och trafiken togs över den 1 september. Under åren DSB bedrivit upphandlad trafik i Sverige har verksamheterna kantats av ekonomiska problem och kontrakten för såväl Öresundståg som Krösatågen bröts i förtid.[40] I och med försäljningen av DSB Uppland har DSB nu avvecklat all sin trafik i Sverige.

Under flera år har ett arbete pågått för att integrera kollektivtrafiken i Mälardalen genom samarbetsbolaget MÄLAB, som ägs av länen i Mälardalsregionen. Sedan tidigare har tillfällig trafik, till december 2020, upphandlats i väntan på att nya tåg som ska användas i trafiken börjar levereras, vilket förväntas ske med start 2019. Under hösten lanserades en

[34] Vigren 2016 Cost Efficiency in Swedish Public Transport.
[35] Pressmeddelande Region Jämtland Härjedalen 2017-12-07 Länstrafikens stora upphandling avgjord.
[36] Sekotidningen 2016-11-28 Sex företag vill köra Pågatågen.
[37] Arriva 2017-06-22 Pressmeddelande Arriva fortsätter att köra Pågatågen och siktar nu in sig på Öresundståg en.
[38] Transdev 2017-08-24 Transdev förvärvar DSB Uppland.
[39] DSB 2017-08-10 Pressmeddelande DSB skiller sig af med svensk selskab.
[40] SVT Nyheter Skåne 2011-06-28 DSB First lämnar Sverige.
DSB 2013-12-19 DSB stopper i Småland.

ny biljett, kallad Movingo, som kan användas i systemet. Den största förändringen med Movingo jämfört med tidigare system, såsom TIM-biljetter[41], är att den möjliggör för resenärer att nyttja såväl den regionala som den storregionala trafiken. För resenärer som reser med såväl storregional som regional trafik kan de nya biljetterna innebära kostnadsbesparingar, inte minst för pendlare. Priserna för en 30-dagarsbiljett varierar mellan 1 000 och 3 200 kronor beroende på sträcka och giltighet.

I en dom från december 2016 kom förvaltningsrätten fram till att det inte är tillåtet att ta ut en högre avgift om en biljett betalas med kort ombord på bussar jämfört med andra betalmedel. Målet stod mellan en privatperson och Region Skåne. Regionen hade fattat beslut om att ta ut en extra avgift om betalning av biljett skedde ombord på fordonet. Privatpersonen överklagade detta beslut då denne ansåg att det stod i strid med betaltjänstlagen. Betaltjänstlagen anger att en betalningsmottagare inte får ta ut någon avgift vid användning av ett visst betalningsinstrument.[42] Region Skåne anförde att det inte handlade om en avgift för betalning med kort, utan ett pris när betalning sker ombord oavsett vilket betalmedel som används. Förvaltningsrätten valde dock att upphäva regionens beslut då det ansågs strida mot betaltjänstlagen.[43] Målet överklagades till kammarrätten, som gjorde samma bedömning som förvaltningsrätten och därmed avslog överklagandet, vilket skedde i oktober.[44] Innan kammarrätten kom med sitt beslut hade Region Skåne ändrat terminologin för sina avgifter. De kallade då priset för att köpa en biljett ombord på bussen för ordinarie pris och menade att övriga priser var rabatterade. Kammarrätten menade dock att detta saknade betydelse. Domen innebär således inte ett förbud mot att ta ut olika avgifter för vad som för resenären kan framstå som samma biljett, utan tydliggör att sättet att betala inte får innebära en extra avgift för kunden.

3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Enligt ett förslag i en statlig utredning som lämnades i maj föreslås att ett stärkt meddelarskydd ska införas i kollektivtrafik som subventioneras av det offentliga.[45] Förslaget utgår ifrån en lagstiftning som infördes i juli som innebär att anställda inom viss verksamhet som bedrivs i privat regi men finansieras av skattemedel omfattas av meddelarskydd på samma sätt som offentligt anställda.[46] De verksamheter som inkluderats i den ursprungliga lagstiftningen är skola, vård och omsorg. Tanken är att anställda ska kunna lämna uppgifter om missförhållanden eller andra oegentligheter till media utan att riskera repressalier från arbetsgivaren samt att arbetsgivaren

[41] TIM står för Trafik i Mälardalen.
[42] Lag (2010:751) om betaltjänster 5 kap. 1 § 4 stycket.
[43] Förvaltningsrätten i Malmö 2016-12-09 Mål nr 2625-16.
[44] Kammarrätten i Göteborg 2017-10-03 Mål nr 6825-16.
[45] SOU 2017:41 Meddelarskyddslagen – fler verksamheter med stärkt meddelarskydd.
[46] Lag (2017:151) om meddelarskydd i vissa enskilda verksamheter.

förbjuds att göra efterforskningar kring vem som lämnat uppgifterna. Genom att införa motsvarande regler även inom offentligt finansierad kollektivtrafik menar utredningen att det allmänna skulle kunna få bättre insyn i verksamheten. Transportföretagen har uttalat kritik mot förslaget och menar att det gör att företagshemligheter riskerar att spridas och att uppdelningen mellan offentliga och privata delar av verksamheten kan bli svår i mindre företag.[47]

I slutet av december trädde vissa förändringar i EU:s kollektivtrafikförordning ikraft.[48] Ändringarna innebär i realiteten inga större förändringar för svensk del. Det införs vissa utökade möjligheter att direkttilldela avtal och vissa beloppsgränser för direkttilldelning justeras. Dock finns strängare beloppsgränser i nationell lagstiftning som inte justerats med anledning av ändringarna i förordningen.[49] Samtidigt införs något tuffare krav för att det ska vara möjligt att direkttilldela avtal och kraven på uppföljning och utvärdering av sådana avtal skärps. En ändring görs även rörande de årliga rapporter som RKM ska offentliggöra beträffande utförd trafik. Rapporterna ska framöver innehålla uppgifter om start- och löptid för avtalen om allmän trafik samt ta hänsyn till mål som finns fastställda i regionala trafikförsörjningsprogram.

3.2 Långväga trafik

3.2.1 Händelser under 2017

Under 2016 återkallades säkerhetsintygen för järnvägsföretaget Skandinaviska Jernbanor, som bedrivit trafik på sträckan Göteborg-Uppsala via Stockholm under varumärkena Blå Tåget och Gröna Tåget. Intygen drogs in då Skandinaviska Jernbanor bedömdes ha brister i sitt säkerhetsstyrningssystem, bland annat genom att sakna tillräcklig kontroll över de anställdas utbildning, kompetens och hälsotillstånd. Beslutet överklagades till Förvaltningsrätten, som bedömde att återkallelsen av säkerhetsintygen var korrekt. Denna dom överklagades i sin tur till Kammarrätten som gjorde samma bedömning som Förvaltningsrätten.[50] Beslutet att dra in Skandinaviska Jernbanors säkerhetsintyg står således fast. Trots domen har trafiken med Blå Tåget och Gröna Tåget kunnat fortgå, då Skandinaviska Jernbanor anlitat Hector Rail för att tillhandahålla dragkraft, det vill säga köra loken.[51]

[47] Transportföretagen 2017-05-24 Nytt förslag om meddelarskydd i kollektivtrafik.
[48] Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg.
[49] Lag 2010:1065 om kollektivtrafik 4a kap. 7 §.
[50] Kammarrätten i Sundsvall 2017-03-09 Mål nr 105-17.
[51] Hector Rail 2016-10-10 Hentor Rail provides traction to the “Blue Train” between Gothenburg and Stockholm.

Från och med 2018 kommer järnvägsföretaget MTR kunna korta restiderna för sin trafik mellan Stockholm och Göteborg.[52] Detta genom att deras tåg fått ett nytt typgodkännande som innebär att de får köra med högre hastighet i vissa kurvor. Genom simuleringar och tester har MTR kunnat visa att den högre hastigheten inte leder till risk för urspårning. Däremot har exempelvis komforten för passagerarna inte undersökts. Totalt sett ger den högre hastigheten en tidsbesparing på tolv minuter på sträckan, vilket gör att skillnaden i restid mellan MTR och SJ minskar. En effekt av detta kan bli att MTR:s trafik upplevs som ett mer attraktivt alternativ för fler tidskänsliga resenärer och kan således bidra till ytterligare konkurrens inom tågtrafiken mellan Stockholm och Göteborg.

I september fick Trafikverket ett regeringsuppdrag som innebär att de ska ingå avtal om nattågstrafik till och från Jämtland, mer bestämt på sträckan Stockholm-Duved.[53] Nattågstrafik som fenomen har minskat i stora delar av Europa under ett antal år och så även i Sverige. En bidragande faktor till neddragningarna är att resenärer i hög utsträckning reser med flyg istället. I april 2016 gjorde SJ neddragningar i sin nattågstrafik till Jämtland vilket innebar att trafiken endast bedrevs under delar av året. Regeringen ansåg dock att trafiken behövs under en större del av året. Därför har Trafikverket nu fått detta uppdrag där trafikstart ska kunna ske senast 1 juni 2018. En intressant aspekt i sammanhanget är att Trafikverket från och med 2017 får direkttilldela avtal avseende järnvägstrafik, det vill säga utan upphandling.[54] Om Trafikverket nyttjar denna möjlighet blir det första gången den nya bestämmelsen används.

SJ meddelade i september att de avser att köpa in ett 30-tal nya tåg som ska gå att köra i 250 km/h.[55] Med det kommer de att vara de snabbaste tågen som rullar på svenska järnvägar. I dagsläget finns ytterst få sträckor där tåg får köras i 250 km/h, men Trafikverket har meddelat att exempelvis Ostlänken som nu planeras mellan Järna och Linköping kommer att vara anpassad för att klara sådana hastigheter.[56] SJ säger själva att deras ambition är att köra tågen inom Sverige samt till Norge och Danmark. Det är därför sannolikt att trafiken med de nya tågen på sikt kommer att inkludera sträckor som Stockholm-Köpenhamn, Stockholm-Oslo samt Stockholm-Göteborg. För resenärerna kan detta komma att innebära kortare restider på de sträckor som de nya tågen används på.

[52] Ny Teknik 2017-04-13 Tågutmanare får ta kurvorna snabbare.
[53] Regeringsbeslut 2017-09-09 Uppdrag att ingå avtal om nattågstrafik till och från Jämtland, N2017/05654/TS.
[54] Lag (2010:1065) om kollektivtrafik 4a kap. 7 §.
[55] SJ 2017-09-21 SJ startar miljardupphandling av Sveriges snabbaste tåg.
[56] Trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-flera-lan/Ostlanken/, tillgänglig 2017-12-21.

3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Sedan början av 2016 har gränskontroller och ID-kontroller utförts på trafik över Öresundsbron. Dessa kontroller infördes efter den kraftiga ström av asylsökande som kom till Sverige under hösten 2015. Kontrollerna har lett till färre avgångar, längre restider och mer trängsel, något som främst drabbat pendlare. I mars kom besked om att Sverige och Danmark kommit överens om ett avtal som underlättar gränskontrollerna.[57] Detta genom att polisen, som genomför kontrollerna, kan kliva på tåget redan i Danmark och utföra kontroller medan tåget färdas, istället för vid ett uppehåll på första stationen på den svenska sidan. Detta gör att restiden kan kortas och att trafiken kan gå tätare.

I maj meddelade regeringen att gränskontrollerna kommer att skärpas, samtidigt som de ID-kontroller som utförts vid resor över Öresund upphör.[58] Det innebär att det bara är de kontroller som utförs av polis som blir kvar, medan det ansvar som ålagts trafikutförarna om att kontrollera identitet på samtliga resenärer tas bort. Detta beräknas få en positiv effekt på resandet över Öresund där trafiken i och med ID-kontrollernas avskaffande kunnat återgå till en mer normal situation.

Under hösten presenterade EU-kommissionen ett antal förslag till förändringar i tågpassagerarförordningen.[59] Den nuvarande förordningen har gällt sedan 2009 och syftar till att garantera tågresenärer vissa rättigheter. Förslagen innefattar bland annat en skyldighet för järnvägsföretag att informera om passagerarnas rättigheter, att en så kallad force majeure-bestämmelse[60] införs och att rätten till assistans för personer med funktionsnedsättningar ska stärkas.[61] I vårt remissvar uttryckte vi viss oro för att flera av förslagen var ganska långtgående och vi ställde oss tveksamma till om de bidrar till att stärka resenärernas rättigheter på ett effektivt sätt.[62] Förslaget behandlas nu i Europeiska Unionens Råd och ett beslut om ändringar förväntas tas under 2018.

I slutet av 2016 beslutades det fjärde järnvägspaketet, ett paket innehållande nya regler som är tänkta att stärka konkurrensen inom järnvägssektorn. De nya reglerna ska vara implementerade 2019 och därför pågår just nu ett intensivt arbete med att anpassa den svenska lagstiftningen till dessa nya

[57] Sveriges Radio 2017-03-29 Klart med förenklad gränskontroll.
[58] Regeringen 2017-05-02 Pressmeddelande Regeringen skärper gränskontrollerna.
[59] KOM (2017) 548 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (omarbetning).
[60] Force majeure-bestämmelsen innebär att järnvägsföretag befrias från ersättningsansvar vid förseningar som orsakats av extrema väderförhållanden som inte kunnat förutses eller förhindrats. Denna typ av bestämmelse finns sedan tidigare för övriga trafikslag.
[61] Regeringskansliet 2017 Faktapromemoria 2017/18:FPM14 Ändringar i tågpassagerarförordningen.
[62] Transportstyrelsen 2017 Remissvar EU-kommissionens förslag till ändringar i tågpassagerarförordningen (1371/2007/EG), TSJ 2017-4039.

regler. Paketet brukar grupperas i en teknisk och en politisk pelare. I detta avsnitt beskrivs innehållet i den politiska pelaren.[63]

Den politiska pelaren handlar om förändringar av SERA-direktivet[64] och kollektivtrafikförordningen[65]. Dessa bestämmelser reglerar marknadstillträde, definition av ansvar och roller för järnvägssystemets primära aktörer samt krav på upphandling av avtal om allmän trafikplikt och regler för behöriga. Syftet med åtgärderna inom denna pelare är att öppna den inhemska marknaden för persontrafik på järnväg för konkurrens för att uppnå bättre kvalitet och effektivitet. Åtgärderna inom den politiska pelaren handlar också om att säkerställa tillgång till infrastruktur på lika villkor. Infrastrukturförvaltarnas roll stärks och funktionerna för att förvalta spår och tågdrift ska hållas isär för att järnvägsnätet ska kunna skötas effektivt och på ett icke-diskriminerande sätt. I sammanhanget bör nämnas att den svenska marknaden för persontrafik på järnväg har varit helt öppen sedan oktober 2010. Ändringarna förväntas därför inte få några strukturomvandlande effekter på den svenska marknaden. Däremot väntas möjligheterna för svenska företag att etablera sig på andra europeiska marknader öka.

3.3 Taxi

3.3.1 Händelser under 2017

I maj startade den taxiliknande tjänsten Bzzt verksamhet i centrala Stockholm.[66] Bzzt kör med fordon som klassats som mopeder (taxipodar) och rymmer två passagerare, drivs på el och får färdas i högst 45 km/h. Genom att köra med mopeder faller verksamheten inte in under definitionen av taxitrafik, då bestämmelserna i taxitrafiklagen endast omfattar trafik som utförs med personbilar eller lätta lastbilar. Detta medför bland annat att fordonen inte behöver ha taxameter och att förarna inte behöver ha taxiförarlegitimation. De fordon som Bzzt använder sig av klassas enligt nya bestämmelser som trädde ikraft den 1 januari 2018 som motorcyklar istället för mopeder. Detta innebär att nya fordon som tas i bruk kräver att föraren har motorcykelkörkort (A-körkort) istället för mopedkörkort (AM-körkort). I fallet med Bzzt får detta ingen påverkan, då företaget kräver att förarna har körkort för personbil (B-körkort). Det ändrar inte heller det faktum att verksamheten inte utgör taxitrafik. Verksamheten bedrivs för närvarande enbart i avgränsade delar av Stockholm och priset för resan avgörs av hur många meter fordonet färdas. Taxan ligger på 3 öre per meter (det vill säga

[63] En beskrivning av den tekniska pelaren finns i avsnitt 6.2.2.
[64] Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.
[65] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70.
[66] Bzzt 2017-05-23 Pressmeddelande Hej, vi är Bzzt. Imorgon tänkte vi förändra hur stockholmarna reser i city.

30 kronor per kilometer). Vi följer utvecklingen kring denna typ av tjänster för att säkerställa att de är säkra och inte riskerar att skapa osund konkurrens på marknaden.

I förra årets version av Transportmarknaden i siffror uppmärksammade vi företaget Heetch. Heetch erbjuder transporttjänster under kvällar och helger och deras primära målgrupp är unga människor i urbana miljöer. Förarna kör med privata fordon och de saknar i regel taxiförarlegitimation. Vi har gjort bedömningen att Heetch ägnar sig åt olaga taxitrafik. Företaget har trots detta valt att fortsätta med verksamheten. Därför åligger det polisen att fånga upp de förare som kör för företaget, något som för föraren kan resultera i att denne blir dömd för olaga taxitrafik.

Sedan maj 2017 måste alla taxifordon, efter att de besiktat sina taxametrar, föra över uppgifter till en redovisningscentral. Syftet bakom de nya kraven är att förbättra Skatteverkets möjligheter att utföra skattekontroller och att minska problemen med fusk och manipulation av taxametrar. Fyra aktörer har fått tillstånd att bedriva redovisningscentral[67] och kan hantera uppgifter från de flesta taxametrar som finns på marknaden. Då kraven är nya och ännu inte börjat gälla alla tillståndshavare, då en del inte besiktigat sina taxametrar ännu, har vår verksamhet främst fokuserat på att alla kommer in i systemet och att tekniken fungerar. Vi har därför inte återkallat något tillstånd på grund av att överföringar av taxameteruppgifter till en redovisningscentral saknats.

3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar

Ett av 2016 års största samtalsämnen inom taxibranschen var UberPop, den tjänst som företaget bakom menade var en samåkningstjänst men som av såväl oss som Taxiförbundet, och senare även rättsväsendet, sågs som olaga taxitrafik. Tjänsten lades ner i maj 2016 efter att ett antal förare dömts för olaga taxitrafik. I efterdyningarna av UberPop har ett 80-tal förare dömts för brott. Under hösten kom dock ett par domar från kammarrätten som innebär att två förare som kört för UberPop, men haft taxiförarlegitimation, slipper få dessa indragna. Istället blir förarna varnade. Kammarrätten har motiverat detta med att de gör bedömningen att passagerarnas säkerhet aldrig var i fara.[68] Taxiförbundet har reagerat skarpt och anser att kammarrätten inte tagit tillräcklig hänsyn till de ekonomiska konsekvenserna av UberPops verksamhet.[69]

I samband med en domstolsprövning rörande UberPop i Spanien efterfrågade den spanska domstolen ett uttalande från EU:s generaladvokat rörande hur vissa tjänster ska klassificeras. Anledningen var att Uber ansåg

[67] Till och med 2017-12-31.
[68] Kammarrätten i Stockholm 2017-10-04 Mål nr 2351-17 resp. 2154-17.
[69] Taxiförbundet 2017-10-05 Kammarrätten sänder fel signaler om Uberpop.

att deras plattform skulle klassas som en informationssamhällestjänst istället för en transporttjänst. En sådan klassificering skulle innebära att Ubers tjänster inte omfattas av nationella regelverk kring taxitrafik. EU:s generaladvokat ansåg dock att själva transporten var en viktig del i Ubers upplägg och att deras plattform inte kunde klassas som en informationssamhällestjänst. Det innebär att Uber behöver rätta sig efter transportlagstiftningen i respektive land. Därutöver klargjordes att Uber inte ansågs utföra samåkningstjänster, eftersom destinationen bestäms av passageraren och föraren i betalning får en summa som vida överstiger kostnaderna för transporten i sig.[70] Uttalandet innebär även ett stöd för den svenska tolkningen, som inneburit att UberPop ansågs vara olaga taxitrafik och att övrig verksamhet Uber bedriver kräver de tillstånd som gäller för all taxiverksamhet. I december kom också en dom från EU-domstolen som går i linje med det som framfördes av generaladvokaten, nämligen att Ubers tjänst utgör en tjänst på transportområdet och att medlemsstaterna därför kan reglera villkoren för denna tjänst.[71]

I slutet av 2016 presenterade taxiutredningen sitt betänkande.[72] Utredningen föreslog ett antal förändringar i taxiregleringarna, bland annat att avskaffa möjligheten till undantag från kravet på taxameter och att tillåta en ny form av kontrollutrustning som alternativ till taxameter. Utredningen föreslog även en definition av samåkning. Under våren var utredningen ute på remiss. I vårt remissvar var vi generellt sett positiva till utredningens förslag med endast mindre synpunkter.[73] Ett flertal andra remissinstanser var av liknande inställning. Det som tycks ha lett till mest tveksamhet är utredningens förslag rörande samåkning.[74] Efter att remisstiden gått ut var det länge tyst om framtida ändringar, men under hösten kom ett besked från infrastrukturministern om att förslag på ändrade regler är på gång och planeras läggas fram under våren 2018.[75]

[70] Europeiska Unionens domstol 2017-05-11 Pressmeddelande nr 50/17.
[71] Europeiska Unionens domstol 2017-12-20 Pressmeddelande nr 136/17.
[72] SOU 1016:86 Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon.
[73] Transportstyrelsen 2017 Remissyttrande – Betänkande SOU 2016:86 Taxi och samåkning i dag, i morgon och i övermorgon, TSV 2016-5123.
[74] Regeringen 2017-03-28 Remiss av SOU 2016:86, N2016/07415/MRT.
[75] Taxi idag nr. 6-2017.

4 Ekonomisk utveckling i företagen

Det här kapitlet beskriver persontransporter på väg och järnväg ur ett ekonomiskt perspektiv. Buss-, taxi- och järnvägsbranschen studeras utifrån lönsamhet och stabilitet inom respektive delmarknad. Lönsamheten beskrivs via rörelsemarginalen medan stabiliteten skildras via soliditeten. Vidare placeras företagens enskilda omsättning i relation till den totala omsättningen för att kunna mäta deras relativa storlek på marknaden.

I den här upplagan av Transportmarknaden i siffror riktas ytterligare fokus mot järnvägsföretagen genom att, vid sidan om tidigare nämnda indikatorer, även beskriva dem med avseende på avkastning på kapital för att även fånga hur effektivt tillgångarna nyttjas. Måtten beskrivs med avseende på centrering och spridning. Det här tillsammans ger en bild av konkurrensförhållanden och eventuella marknadsförskjutningar inom respektive delbransch.

Rörelsemarginalen ställer företagets vinst, innan avdrag för finansiella poster, i relation till företagets omsättning och anger hur mycket som blir kvar av varje omsatt krona för att finansiera räntor, skatt och eventuell vinst. Måttet är oberoende av hur företaget finansierat sin verksamhet och lämpar sig därför vid jämförelser inom en och samma bransch. Sett över alla aktörer indikerar måttet huruvida marknaden är ekonomiskt lönsam eller inte. En hög rörelsemarginal kan signalera att en aktör har marknadsmakt, och ensam influerar priserna på marknaden. Som referenspunkt kan nämnas att den genomsnittliga rörelsemarginalen i näringslivet uppgick till 7,3 procent under 2015.[76]

Soliditeten visar hur stor andel av företagets tillgångar som utgörs av eget kapital. Ju högre soliditet desto större andel av tillgångarna har finansierats med egna medel. Följaktligen är det också vanligt att soliditeten minskar vid stora investeringar som kräver att företagen tar lån. Soliditeten kan ses som ett mått på företagets finansiella stabilitet och långsiktiga betalningsförmåga där företag med allt för låg soliditet riskerar konkurs. En vanligt förekommande tumregel är att soliditeten inte bör understiga 30 procent. Den genomsnittliga soliditeten i näringslivet var 40,2 procent under 2015.[77]

Avkastning på totalt kapital beräknas genom att ställa summan av rörelseresultatet och finansiella intäkter i relation till det totala kapitalet. Måttet anger hur stor avkastning som företagets tillgångar genererar och kan således betraktas som en indikator för hur effektivt tillgångarna används. Ett annat sätt att uttrycka måttet är som produkten av vinstmarginalen och kapitalomsättningshastigheten. Genom att koppla samman resultat- och

[76] Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi 2015.
[77] Statistiska Centralbyrån Företagens ekonomi 2015.

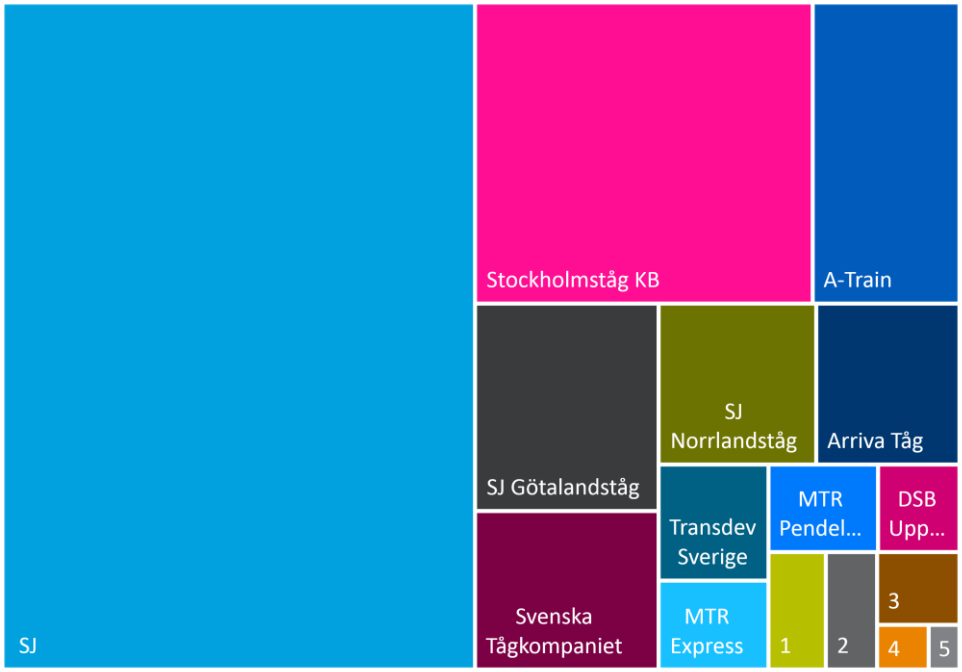
balansräkning är det möjligt att härleda huruvida ökad lönsamhet följer av mer effektiv kapitalbindning eller av bättre produktivitet, exempelvis genom att företaget lyckats minska sina interna kostnader.

Måttet berör företagens kapitalstruktur och eftersom olika branscher tenderar att använda kapital på olika sätt bör det bara användas för att jämföra företag inom en och samma bransch. Exempelvis är järnvägsbranschen kapitalintensiv i den mån att det många gånger krävs stora investeringar, i bland annat fordon, för att kunna bedriva trafik. Jämfört med en mindre kapitalintensiv bransch får det till effekt att den genomsnittliga avkastningen från varje krona som investerats i kapital är relativt låg.

4.1 Persontransporter på järnväg

Under 2016 bedrev 17 aktörer persontrafik på järnväg. Av dessa ingår ett antal i samma koncern. Exempelvis finns SJ AB, SJ Norrlandståg, SJ Götalandståg och Stockholmståg i SJ-koncernen. Under 2016 tvingades Skandinaviska Jernbanor upphöra med sin trafik sedan de fått sitt säkerhetsintyg indraget. Trafiken återupptogs under december 2016, men då med Hector Rail som utförare. Vidare tog MTR Pendeltågen i slutet av 2016 över ansvaret för pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen från Stockholmståg, som i sin tur upplöstes. Även Botniatåg slutade bedriva trafik under året i samband med att det tidigare avtalet med Norrtåg löpt ut. Figuren nedan visar företagens marknadsandelar beräknade utifrån omsättning.

Figur 11: Marknadsandelar per järnvägsföretag 2016, baserat på omsättning.[78]



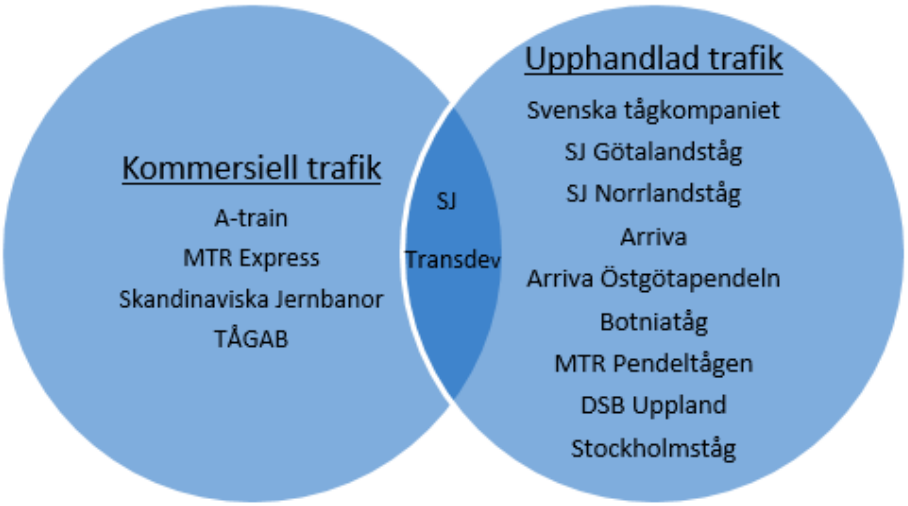
Källa: Respektive företags årsredovisning.

SJ är den dominerande aktören. Moderbolaget har knappt hälften av marknadsandelarna medan koncernen i helhet har 76 procent av marknadsandelarna. Närmast därefter följer A-train och Arriva, som har sju respektive fem procent av marknadsandelarna. I relation till tidigare år uppmärksammas en succesiv förskjutning, där SJ tappar till förmån för andra aktörer på marknaden. Sedan föregående år har SJ-koncernen minskat sin marknadsandel med två procentenheter och sedan fem år tillbaka med fem procentenheter. Samtidigt vinner MTR allt mer mark. Sedan 2015 har de ökat sin marknadsandel med 2,3 procentenheter, från 0,7 till 3 procentenheter. Utvecklingen härrör dels från att de för första gången trafikerade sträckan mellan Stockholm och Göteborg ett helt år, dels från att de tog över ansvaret för pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen.

Många av företagen riktar in sig mot olika segment på marknaden. Figuren nedan gör en uppdelning mellan företagen med avseende på om de bedriver upphandlad trafik, kommersiell trafik eller en kombination av de båda.

[78] Företagen med nummer: 1) Arriva Östgötapendeln, 2) Botniatåg, 3) TÅGAB, 4) Inlandståg, 5) Skandinaviska Jernbanor.

Figur 12: Järnvägsföretag som bedriver kommersiell, upphandlad eller blandad trafik.[79]



Det finns företag som enbart bedriver kommersiell trafik, företag som enbart bedriver upphandlad trafik och företag som är verksamma inom båda segmenten. Konkurrensytan mellan företagen är därför inte alltid helt uppenbar. I denna uppdelning har vi valt att se till enskilda företag och inte koncerner.

Det är enbart på ett fåtal sträckor som det förekommer direkt konkurrens mellan företagen. Exempel på dessa relationer är Stockholm-Göteborg som trafikeras av SJ, MTR och Skandinaviska Jernbanor samt Stockholm-Malmö som trafikeras av Transdev och SJ. Genom att studera marknadsandelar som beräknats utifrån bruttotonkilometer kan vi konstatera att konkurrensen är högre inom den upphandlade än inom den kommersiella trafiken. Inom den kommersiella trafiken utförde SJ 90 procent av det totala antalet bruttotonkilometer, medan motsvarande siffra inom den upphandlade trafiken var 42 procent.

Tabell 3: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för järnvägsföretag, persontrafik 2012-2016. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015	2016
Omsättning (tkr)	191 856	253 163	275 493	284 021	322 366
Rörelsemarginal	1,0 %	0,5 %	5,2 %	3,5 %	4,0 %
Soliditet	10,0 %	12,7 %	19,5 %	15,5 %	24,0 %

Källa: Respektive företags årsredovisning.

[79] Inlandståg bedriver trafik som är subventionerad men inte upphandlad. De har därför uteslutits i denna uppdelning.

De senaste fem åren har omsättningen i branschen i genomsnitt ökat med 3,4 procent per år. Den enskilt största ökningen står MTR Express för, som mellan 2015 och 2016 ökat sin omsättning med 124 procent. Medianomsättningen har ökat årligen sedan 2012. Samtidigt minskar standardavvikelsen i redovisad omsättning och ger indikationer om att spridningen mellan företagen minskat.

Rörelsemarginalerna sträcker sig från -45 till +50 procent. Den enskilt högsta noteringen står A-train för och förklaras av deras monopolställning på Arlandabanan. Bortser man från ytterligheterna är företagen relativt samlade. Hälften av aktörerna har en rörelsemarginal mellan 1 och 10 procent. Standardavvikelsen för nyckeltalet minskar över tid, vilket pekar på att spridningen mellan företagen också minskar.

Merparten av företagen var lönsamma under 2016. Enbart MTR Express, MTR Pendeltågen, SJ Norrlandståg och Skandinaviska Jernbanor bokfördes för ett negativt rörelseresultat. Det senare kan förklaras av de indragna säkerhetsintygen, som ledde till att trafiken upphörde. Medianen uppgår till 4 procent, en siffra som är drygt hälften av det nationella snittet. Lönsamheten i branschen ökar däremot över tid. Framförallt är lönsamheten hög inom segmentet för upphandlad trafik. Den genomsnittliga rörelsemarginalen för företag som enbart bedriver kommersiell trafik är två procent, för företag som både bedriver kommersiell och upphandlad trafik är den nio procent medan den för företag som enbart bedriver upphandlad trafik är åtta procent.

Samtliga företag har en positiv soliditet, även om ett antal balanserar oroväckande nära gränsen till en negativ soliditet. Spridningen mellan företagen är relativt stor. Den högsta soliditeten är 87 procent medan den lägsta är en procent. Trenden är däremot att spridningen mellan företagen blir allt mindre. Hälften av företagen har en soliditet mellan 12 och 26 procent. Medianen är 24 procent, vilket är åtta procentenheter högre än föregående år, men 16 procentenheter lägre än det nationella snittet. Över tid blir alltså mer och mer av tillgångarna finansierade med eget kapital.

I likhet med de siffror som redovisades för lönsamhet har företagen som bedriver upphandlad trafik i genomsnitt högre soliditet än företagen som bedriver kommersiell trafik. Studerar vi soliditet tillsammans med rörelsemarginalen ser vi att det finns tendenser till att företag med hög soliditet även har hög rörelsemarginal.

Genomsnittlig avkastning på totalt kapital uppgick till 7,3 procent. Formulerat med andra ord tjänade alltså järnvägsföretagen ungefär sju öre för varje krona som investerades i kapital. Det förekommer variationer beroende på om de bedriver kommersiell eller upphandlad trafik. Inom den upphandlade trafiken tillhandahåller RKM fordonen till järnvägsföretagen,

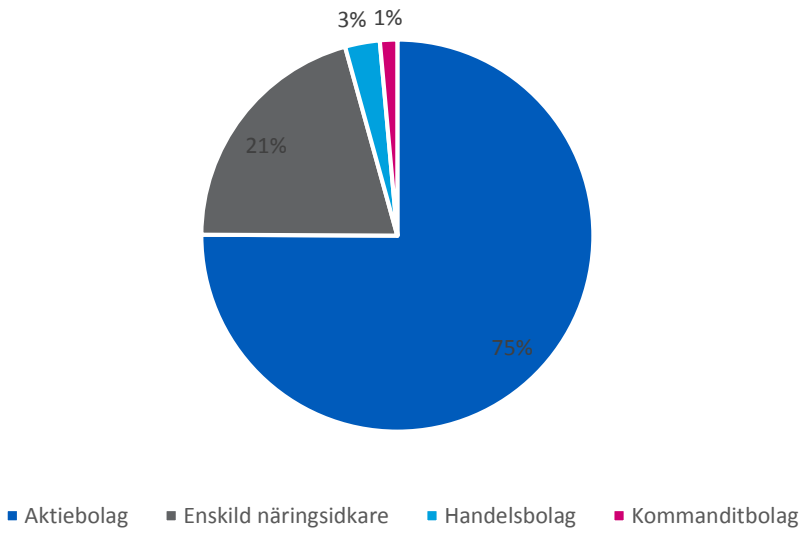
som på så sätt inte behöver binda lika mycket kapital. Sett över de senaste fem åren har avkastningen förbättrats kontinuerligt. Samtidigt kan vi konstatera att den genomsnittliga kapitalomsättningshastigheten minskat. Det innebär att en given mängd kapital genererar lägre omsättning än tidigare och således att det nyttjas mindre effektivt. Snarare framstår det som att utvecklingen inom branschen är ett resultat av att produktiviteten ökat och att den bedrivits mer effektivt, exempelvis genom att de interna kostnaderna reducerats.

Tillsammans ger nyckeltalen indikationer om en bransch i förändring. Det faktum att lönsamhet, stabilitet och effektivitet i branschen ökat, samtidigt som spridningen mellan företagen minskat pekar på att fler företag är delaktiga i kommersen på marknaden och det blir svårare att generera vinst som vida överstiger konkurrenternas.

4.2 Bussbranschen

I enlighet med SNI går bussmarknaden att dela in i linjetrafik samt charter- och fjärrtrafik.[80] 2016 fanns totalt 875 verksamma bussföretag, varav 270 bedrev linjetrafik och 605 bedrev charter- och fjärrtrafik.[81] Över tid minskar antalet bussföretag. Sedan föregående år har det skett en minskning med tio företag och sedan fem år tillbaka har det skett en minskning med 60 företag. Den nedåtgående trenden drivs framförallt av färre linjetrafikföretag.

Figur 13: Fördelning bolagsform bland bussföretag 2016.



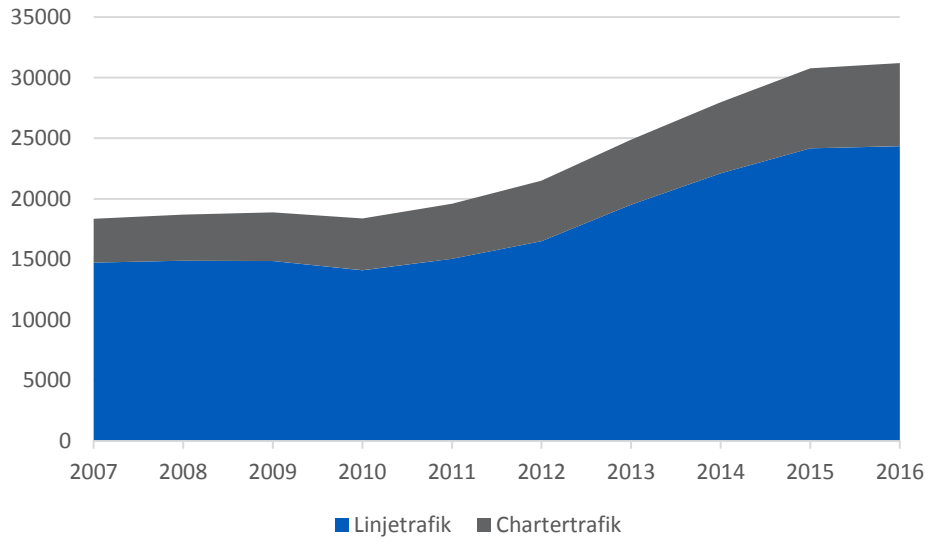
Källa: Bisnode

[80] SNI-koderna 49.311 Linjebussverksamhet och 49.390 Annan landtransport av passagerare.
[81] För enkelhetens skull benämns denna trafik framöver chartertrafik och företagen chartertrafikföretag.

De vanligaste bolagsformerna är aktiebolag och enskilda bolag. 75 procent drivs som aktiebolag och 21 procent drivs som enskilda bolag. Resterande drivs som handels- eller kommanditbolag. Fördelningen mellan bolagsformerna är relativt konstant över tid. Majoriteten av busstrafikföretagen är relativt små i termer av antalet anställda. 40 procent bedrivs som enmansföretag och 20 procent har en till fyra anställda. Fem procent av företagen har mer än 100 anställda.

Marknaden domineras av ett fåtal stora företag. Siffror från 2015 visar att det enskilt största företaget ensamt står för 19 procent av den totala omsättningen, medan de fyra största företagen tillsammans står för 50 procent av den totala omsättningen. Figuren nedan visar utvecklingen av omsättningen i branschen de senaste tio åren.

Figur 14: Utveckling av omsättning bland bussföretag 2007-2016.



Källa: Sveriges Bussföretag

2016 uppgick omsättningen i branschen till ungefär 31,2 miljarder kronor. Sedan 2007 har omsättningen ökat med 70 procent. Av figuren framgår att utvecklingen går att separera i tre distinkta faser: mellan 2007 och 2011 var den relativt konstant, mellan 2012 och 2015 tilltog den drastiskt för att sedan åter avta mellan 2015 och 2016. Under den första fasen var den genomsnittliga tillväxten 1,2 procent, under den andra fasen 12 procent och under den tredje fasen är den genomsnittliga tillväxten 1,4 procent. Tillväxten har varit stark inom båda segment. De senaste fem åren har omsättningen vuxit med 48 procent inom linjetrafiken och 37 procent inom chartertrafiken.

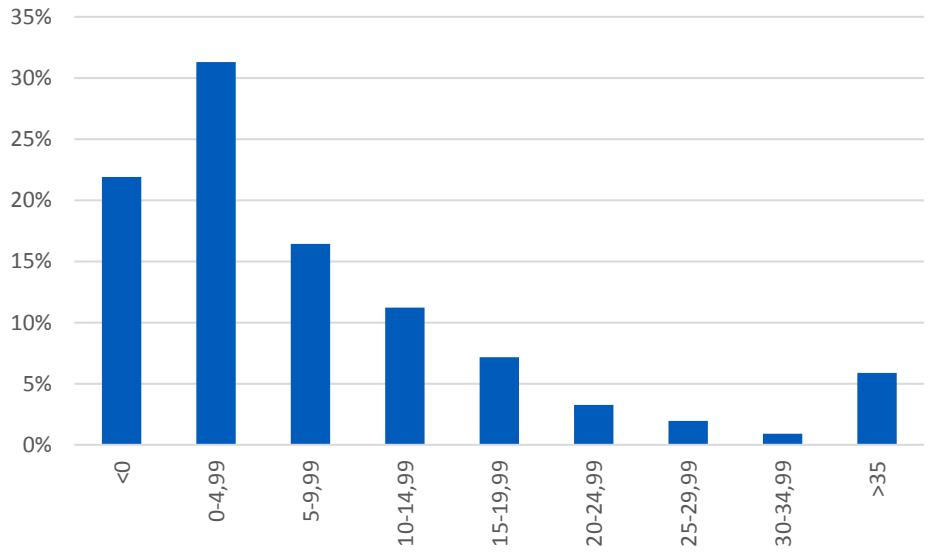
Tabell 4: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för bussföretag, linjetrafik och chartertrafik 2012-2016. Medianvärden.

Nyckeltal	Bransch	2012	2013	2014	2015	2016
Omsättning (tkr)	Linjetrafik	6 655	7 106	7 034	7 217	7 297
	Chartertrafik	4 613	4 874	4 316	4 154	3 665
	Totalt	4 813	5 078	4 771	4 481	3 938
Rörelsemarginal	Linjetrafik	3,0 %	3,8 %	4,0 %	3,8 %	3,4 %
	Chartertrafik	3,2 %	4,0 %	4,4 %	5,0 %	5,2 %
Soliditet	Linjetrafik	30,0 %	33,6 %	32,5 %	33,9 %	34,7 %
	Chartertrafik	32,0 %	32,2 %	33,3 %	37,8 %	38,5 %

Källa: Bisnode.

2016 hade ungefär 30 procent av företagen en omsättning lägre än en miljon kronor och ungefär 65 procent av företagen hade en omsättning lägre än 10 miljoner kronor. Omkring 10 procent av företagen hade en omsättning som översteg 100 miljoner kronor. Trots att den totala omsättningen under tidsperioden ökat med nästan 50 procent minskar medianomsättningen. Tillsammans med det faktum att antalet företag minskar ger det här indikationer om fler och fler företag med lägre omsättning än tidigare. Samtidigt ökar omsättningen hos de största företagen och spär på skillnaderna mellan de största och minsta företagen. Utvecklingen är dock en annan inom linjetrafiken, där både median- och totalomsättningen ökar.

Figur 15: Rörelsemarginal bland bussföretag 2016.



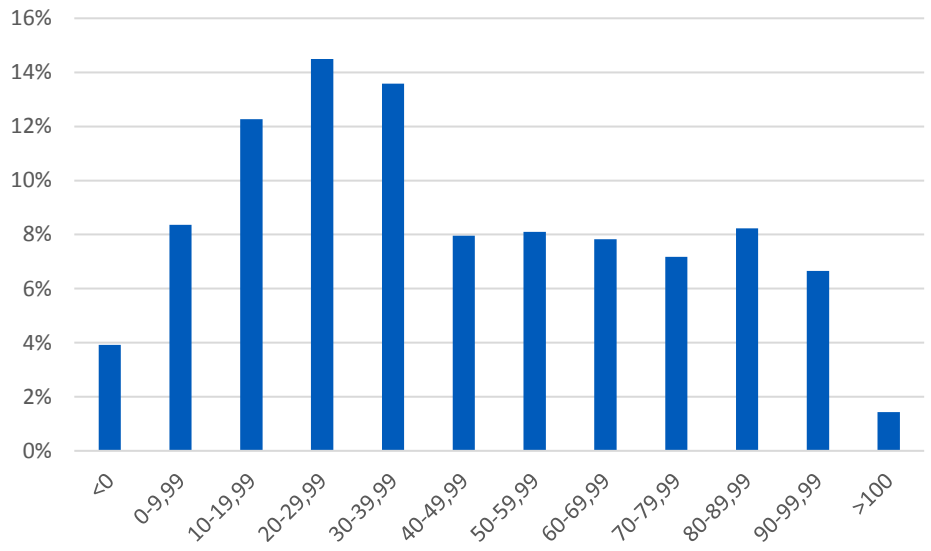
Källa: Bisnode.

Den senaste femårsperioden har medianen för rörelsemarginalen ökat från två till 4,6 procent. Inom linjetrafiken har den ökat med 0,4 procentenheter

och inom chartertrafiken har den ökat med 2,2 procentenheter. Nästan en fjärdedel av bussföretagen har en negativ rörelsemarginal, 30 procent återfinns i intervallet mellan 0 och 5 procent och nästan hälften i intervallet mellan 0 och 10 procent. 4 procent har en rörelsemarginal högre än 35 procent. Jämfört med föregående år har fler företag en högre rörelsemarginal. Bryter vi isär siffrorna och studerar linje- och chartertrafikföretagen var för sig observerar vi en liknande distribution, det vill säga att en majoritet återfinns i intervallet mellan 0 och 10 procent, och därtill finns det en betydande andel med negativ rörelsemarginal. Jämfört med föregående år har spridningen mellan företagen minskat något. Rörelsemarginalen är lägre inom linjetrafiken, vilket pekar på högre konkurrens inom det segmentet. Denna bild stärks av att det framförallt är inom linjetrafiken som antalet företag minskat.

Även soliditeten har varit föremål för förbättringar. Medianen har ökat från 33 till 38,3 procent. För chartertrafikföretagen har den ökat från 32 till 38,5 procent och för linjetrafikföretagen har den ökat från 30 till 34,7 procent. Variationerna mellan företagen är stora, något som illustreras av figuren nedan.

Figur 16: Soliditet bland bussföretag 2016.



Källa: Bisnode.

Hälften av företagen redovisar en soliditet mellan 10 och 40 procent. Fem procent noteras för en negativ soliditet, och är således i akut behov av kapital. Om linje- och chartertrafikföretagen studeras separat uppmärksammas ett liknande mönster som för branschen i sin helhet, även om linjetrafikföretagen är aningen mer centrerade. I likhet med

rörelsemarginalen minskar spridningen och företagen får en mer och mer likartad soliditet.

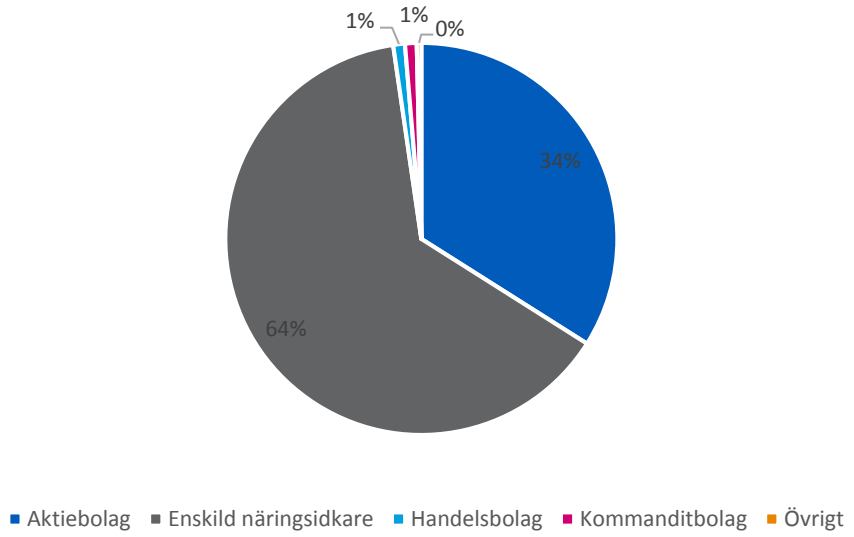
Generellt har alltså det finansiella tillståndet inom bussbranschen stärkts. Det sker en kontinuerlig förbättring av den totala omsättningen såväl som medianen för rörelsemarginalen och soliditeten. Det senaste året hade 65 procent en soliditet högre än det vanliga soliditetsmålet på 30 procent och nästan 50 procent hade en högre rörelsemarginal än fem procent. De redovisade nyckeltalen understiger dock motsvarande för näringslivet i stort. 38 procent av företagen redovisade en rörelsemarginal som översteg medianen i näringslivet, medan motsvarande för soliditet var 47 procent.

Det faktum att medianomsättningen och antalet företag minskar samtidigt som den totala omsättningen ökar ger indikationer på att tillväxten framförallt är koncentrerad till de största företagen. Samtidigt visar siffrorna prov på att skillnader i lönsamhet och stabilitet minskar och att de finansiella resultaten allt mer liknar varandra.

4.3 Taxibranschen

Taxibranschen liknar bussbranschen i den mån att den är stor och splittrad. Den innehåller företag som bedriver samhällsbetald trafik eller kommersiell trafik och i vissa fall en kombination av båda. 2016 fanns cirka 7 000 taxiföretag.[82]

Figur 17: Fördelning bolagsform bland taxiföretag.



Källa: Bisnode

[82] Svenska Taxiförbundet 2017 Branschläget.

Till skillnad från bussbranschen är aktiebolag inte den dominerande bolagsformen. 34 procent bedriver sin verksamhet som aktiebolag, 64 procent som enskild firma. Återstående bedriver huvudsakligen sin verksamhet endera som handels- eller kommanditbolag. Den stora andelen enskilda näringsidkare innebär ett större bortfall än tidigare i analysen av de ekonomiska nyckeltalen.

Tabellen nedan sammanfattar utvecklingen av branschens lönsamhet och finansiella stabilitet.

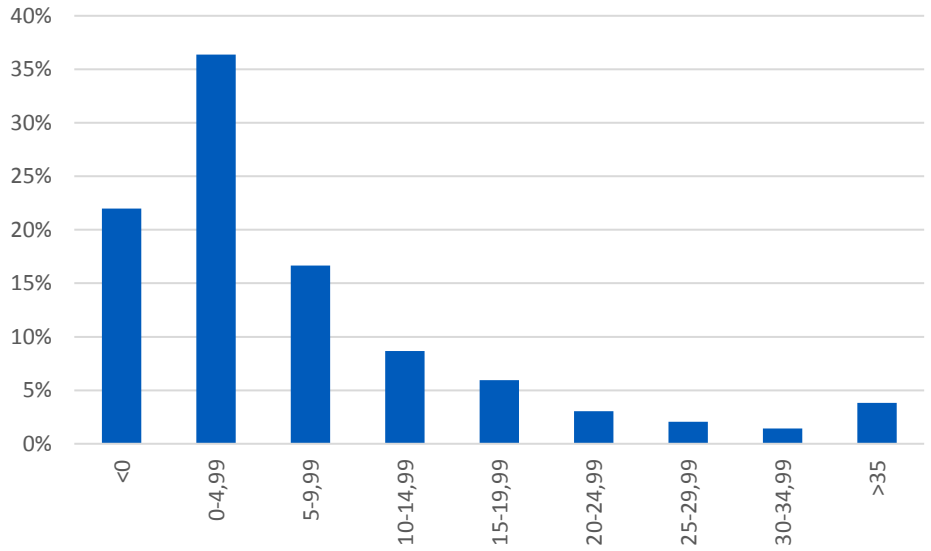
Tabell 5: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för taxiföretag 2012-2016. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015	2016
Omsättning (tkr)	1 930	1 853	1 763	1 676	1 536
Rörelsemarginal	2,4%	2,8%	3,3%	3,5%	3,3%
Soliditet	30,0%	30,9%	32,8%	34,7%	33,9%

Källa: Bisnode.

Utöver vad som framgår av tabellen har den totala omsättningen ökat med cirka 28 procent. Den ökade totalomsättningen till trots minskar medianomsättningen årligen. Tillsammans med det faktum att antalet taxiföretag också minskar ger det sken av en bransch där differenserna mellan de stora och små företagen ökar. Studerar vi fördelningen mellan företagen avseende omsättning noteras att 32 procent har en omsättning som understiger en miljon kronor och att 78 procent har en omsättning som understiger 10 miljoner kronor. 11 procent av företagen har en omsättning på mer än 100 miljoner kronor.

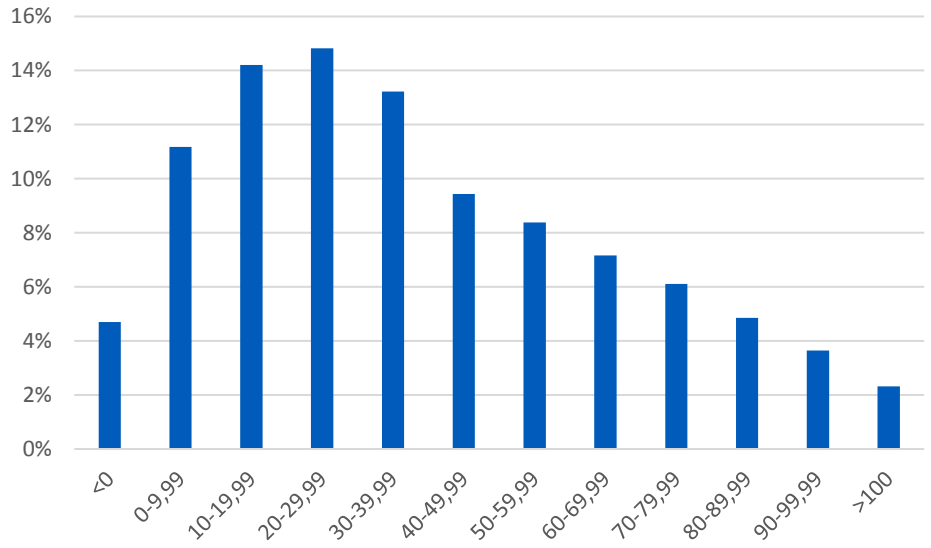
Figur 18: Rörelsemarginal bland taxiföretag 2016.



Källa: Bisnode.

Nästan 25 procent av företagen har en negativ rörelsemarginal. Balanspunkten återfinns mellan 0 och 10 procent, där hälften av företagen figurerar. Det är få företag som redovisar stora rörelseresultat. Knappt 10 procent har en rörelsemarginal högre än 20 procent. Sammantaget är alltså variationen mellan majoriteten av företagen tämligen liten. Även om förändringarna är små förbättras rörelsemarginalen allteftersom. Det indikerar att det tuffa ekonomiska klimatet inom branschen i viss mån lättar och att en större andel genererar positiva rörelseresultat.

Figur 19: Soliditet bland taxiföretag 2016.



Källa: Bisnode.

Det förekommer stor spridning av soliditet mellan företagen. Ställer vi ytterligheterna mot varandra noteras att ungefär fem procent har en negativ soliditet och att ungefär fem procent har en soliditet högre än 90 procent. Den starkaste koncentrationen finns i intervallet mellan 10 och 30 procent, där 30 procent av företagen återfinns. Över tid har soliditeten ökat. Följaktligen har också den finansiella stabiliteten i branschen stärkts.

Rörelsemarginalen såväl som soliditeten är sämre än för näringslivet i stort. Nästan en tredjedel av företagen har högre soliditet än medianen i näringslivet och 28 procent av företagen har högre rörelsemarginal än medianen i näringslivet.

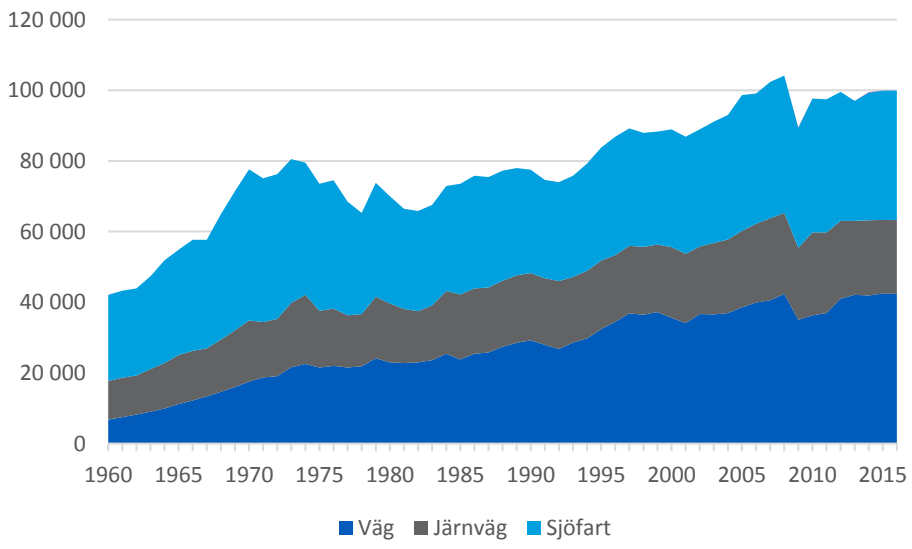
Godstransporter

5 Godstransportarbete

2016 uppgick det sammanlagda godstransportarbetet till 109 miljarder tonkilometer. Sett över tid är det två procent högre än året innan, fyra procent högre än fem år tidigare och tio procent högre än 2000. Vägtrafiken står för nästan hälften av det utförda transportarbetet, sjöfarten för 33 procent och järnväg för 19 procent.[83] En stor del av transportbehovet följer av att produktionen och konsumtionen är koncentrerad till olika delar av landet. Produktion sker framförallt i norra Sverige, västra Götaland och vid Norrlandskusten medan konsumtion framförallt sker i de befolkningsrika områdena i södra Sverige.[84] De geografiska avstånden mellan produktion och konsumtion samt mellan basproduktion och vidareförädling skapar ett behov av godstransporter.

Transportarbetet ökade kraftigt under andra halvan av 1900-talet, bland annat till följd av infrastrukturell, teknisk och ekonomisk utveckling.

Figur 20: Godstransportarbetets utveckling 1960-2016.



Källa: Trafikanalys.

Mellan 1960 och 2016 ökade transportarbetet från 42 063 till 99 406 miljoner tonkilometer. Signifikant för utvecklingen under förra seklet är samvariationen med den ekonomiska utvecklingen, där nedgångar i

[83] Trafikanalys, Transportarbetet 2000-2016. Flygets andel av godstransportarbetet är försumbar. Däremot är det ekonomiska värdet av flyggods i regel högt.
[84] Trafikanalys Rapport 2016:7 Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys.

konjunkturen följts av nedgångar i godstransportarbetet och uppgångar i konjunkturen följts av uppgångar i godstransportarbetet. Sedan en tid tillbaka finns dock tecken på att sambandet blivit svagare och att det över tid skett en ”decoupling”, där ekonomin och godstransportarbetet gjort sig fria från varandra. Medan ekonomin relativt snabbt återhämtade sig till de nivåer som föregick finanskrisen 2008 har transportarbetet ännu inte återhämtat sig, snararare har det stabiliserat sig på en nivå motsvarande tidigt 2000-tal. Även om inte fullständig samstämmighet råder tros det till stor del vara en följd av att ekonomin i högre utsträckning består av tjänster och att trafikflödena blivit mer effektiva.[85]

Tittar vi på den relativa utvecklingen mellan trafikslagen framträder en tydlig trend, nämligen att fler godstransporter sker på väg och färre sker på järnväg. Mellan 1960 och 2016 ökar lastbilstransporterna tolv gånger sin ursprungliga nivå medan tågtransporterna enbart ökar två gånger sin ursprungliga nivå. Utvecklingen går även att observera på kort sikt. De senaste fem åren har lastbilstransporterna ökat från 47 325 miljoner tonkilometer till 53 122 miljoner tonkilometer medan järnvägstransporterna minskat från 20 546 miljoner till 20 243 miljoner tonkilometer. Idag transporteras ungefär 60 procent av allt gods enbart på väg, medan ytterligare 10 procentenheter transporteras på väg i kombination med andra trafikslag.

Faktum är dock att det inte existerar någon trafikslagsövergripande konkurrens vid majoriteten av sändningarna. Figuren nedan är hämtad från VTI och visar inom vilka segment som väg- och järnvägstransporter är konkurrenskraftiga.

Tabell 6: Väg- och järnvägstransporters komparativa fördelar avseende sändningens egenskaper.

Egenskap	Väg	Järnväg
Transportavstånd	0 - 300 km	> 300 km
Värde	Medel till högt	Lågt
Tidskänslighet	Medel och hög	Lågt
Vikt	Låg	Hög
Volym	Liten till medel	Stor

Källa: VTI

Enligt bedömningar av Trafikverket sker cirka fyra procent av godstrafiken på väg under sådana förutsättningar att järnvägen är ett reellt alternativ. Tio procent av det gods som transporteras med lastbil körs på avstånd där järnvägen är konkurrenskraftig. Två procent av dessa utgörs av varor som

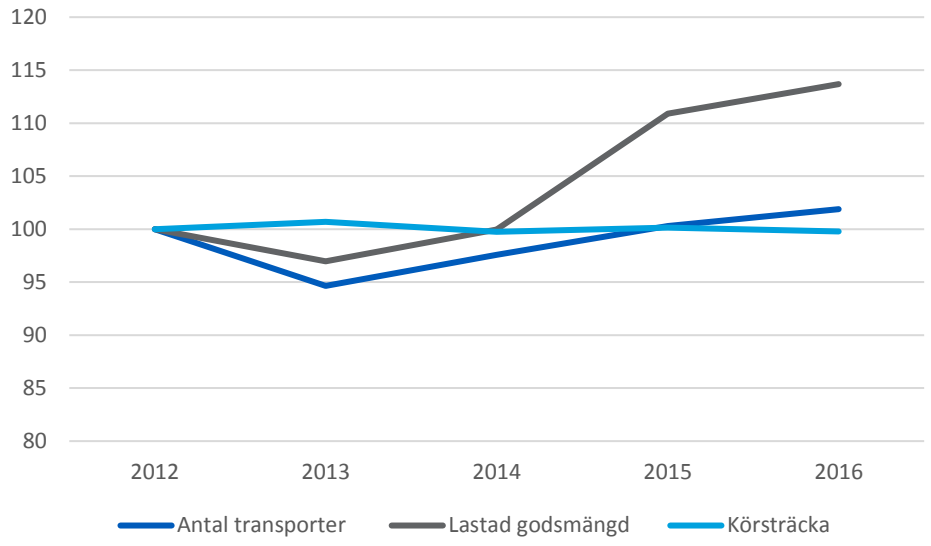
[85] Trafikanalys PM 2016:6 Godstransporter – en omvärldsanalys.

inte är lämpliga att frakta på järnvägen. Slutligen halverar kapacitetsbristen den potentiella överflyttningen från åtta till fyra procent.[86] Följaktligen kompletterar trafikslagen varandra mer än vad de konkurrerar med varandra.

5.1 Väg

Mätt i termer av tonkilometer stod vägtransporterna för ungefär hälften av det totala transportarbetet och 70 procent av det landbaserade transportarbetet. Figuren nedan visar indexerad utveckling av godstransporter på väg avseende antalet transporter, lastad godsmängd och körsträcka.

Figur 21: Index lastbilstransporter 2012-2016.



Källa: Trafikanalys.

Av figuren framgår att den lastade godsmängden ökat samtidigt som antalet transporter och körsträckan i det närmaste varit konstanta. Vi kan följaktligen konstatera att sändningarna, i genomsnitt, dels blir kortare, dels blir tyngre. Mellan 2012 och 2016 har den genomsnittliga körsträckan minskat från 78 till 76 kilometer och den genomsnittliga godsmängden ökat från 9 800 till 10 900 kilo. Det senare kan delvis förklaras av att den maximalt tillåtna bruttovikten på lastbilar ökade från 60 till 64 ton under 2015.[87]

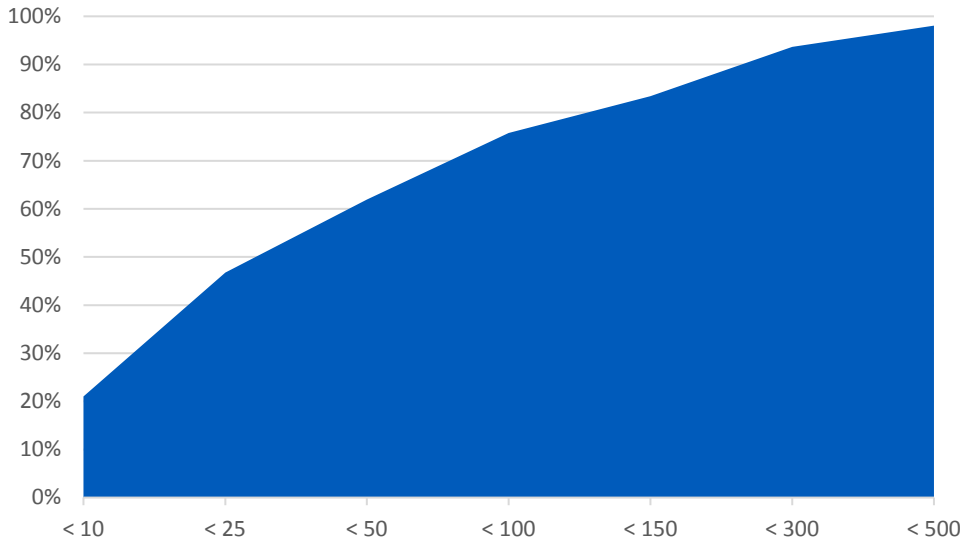
Det är bara en liten del av det totala godstransportarbetet som utförs i andra länder. Som exempel kan nämnas att 1,6 procent av alla godstransporter och 7,3 procent av den sammanlagda körsträckan skedde utomlands. Av dessa transporter sker ungefär tre fjärdedelar i Norge. Det är framförallt

[86] Trafikverket 2013 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.
[87] SFS 2015:217 Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276).

varugrupperna styckegods och samlastat gods, trä och trävaror samt kemikalier och kemiska produkter som transporteras i dessa sändningar.

Som vi tidigare konstaterade är lastbilen framförallt konkurrenskraftig för sändningar där transportavstånd mellan sändare och mottagare är kort, godset är tidskänsligt och volymen är liten. Figuren nedan visar hur sändningar med lastbilstransporter fördelar sig med avseende på transportavstånd.

Figur 22: Avstånd för lastbilstransporter.



Källa: Trafikanalys.

Majoriteten av alla lastbilstransporter sker över relativt korta avstånd. 20 procent av sändningarna är kortare än tio kilometer, hälften av sändningarna är kortare än 25 kilometer och ungefär 25 procent är längre än 100 kilometer.

5.1.1 Varugrupper

Figuren nedan visar fördelningen, i termer av tonkilometer, mellan de varugrupper som transporterades på väg under 2016.

Figur 23: Varugruppsfördelning för lastbilstransporter 2016, transportarbete.

Källa: Trafikanalys.

Den enskilt största varugruppen är styckegods och samlastat gods. 21 procent av utförda tonkilometer bestod av transporter med denna varugrupp. Jämfört med föregående år har omfattningen av varugruppens transporter ökat med en procent. Varugrupperna produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske samt livsmedel, drycker samt tobak följer närmast därefter. 2016 utgjorde de 15 respektive 14 procent av godstransportarbetet. Jämfört med 2015 har omfattningen av dessa transporter ökat med nio respektive 16 procent. Den enskilt största ökningen står varugruppen livsmedel, drycker och tobak för, som mellan 2015 och 2016 ökat med 16 procent.

Eftersom figuren ovan baserar sig på tonkilometer får de varor som vanligtvis transporteras över långa transportavstånd en mer framträdande roll. Genom att istället studera varugruppernas fördelning utifrån lastad godsmängd tas inte någon hänsyn till den aspekten och resultatet blir ett annat. Den enskilt största varugruppen i termer av godsmängd är istället varugruppen malm och andra produkter från utvinning. 2016 stod varugruppen för cirka 29 procent av den totala godsmängden. Sedan 2015 har godsmängden av varugruppen minskat med ungefär 2 procent. Efter malmtransporterna är de största varugrupperna produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske samt styckegods och samlastat gods. Dessa varugrupper utgjorde 15 respektive 9 procent av den totala godsmängden.

Vid en jämförelse med 2015 framgår att flertalet av varugrupperna ökat. Den enskilt största ökningen står varugruppen livsmedel, drycker och tobak för, som ökat med 38 procent. Till följd av växande e-handel ökar

transporterna av varugruppen post och paket. Sedan 2015 har godsmängden ökat med nio procent. Mellan 2014 och 2015 ökade varugruppen dock med hela 80 procent. Den enskilt största minskningen observeras inom varugruppen kol, råolja och naturgas, som sedan 2015 minskat med 70 procent. Under 2016 var det framförallt varugrupperna styckegods och samlastat gods samt andra icke-metalliska mineraliska varor som transporterades till utlandet.

Jämfört med andra trafikslag kan vi konstatera att lastbil framförallt används vid sändningar av varugrupper som karaktäriseras av högt värde, låg volym, högt tidsvärde och skadekänslighet. Exempelvis utförs 65 procent av alla livsmedels- och anläggningstransporter samt 55 procent av alla skogsbrukstransporter med lastbil. Livsmedel har ett högt tidsvärde och ställer därför krav på snabba leveranser. Samtidigt är en stor andel av transporterna koncentrerade till storstadsregioner där transportavstånden i regel är korta. För skogsbrukstransporter är det vanligt med korta avstånd mellan avverkningsområde och industri samtidigt som flexibilitet krävs för att nå hela vägen fram till avverkningsområdet.

5.2 Järnväg

2016 uppgick transportarbetet på järnväg till 21 406 tonkilometer. Det utgör 19 procent av det totala transportarbetet och 30 procent av det landbaserade transportarbetet. Ungefär 60 procent utgörs av inrikestransporter och ungefär 40 procent av utrikestransporter. Marknaden för godstransporter på järnväg avreglerades 1996. Sedan dess har transportarbetet ökat med 14 procent. Även om den tidigare monopolisten fortfarande har en stor roll på marknaden har nya aktörer och transportupplägg etablerats. Godstrafik bedrivs över hela det statliga järnvägsnätet, även om koncentrationen till särskilda stråk är stark.

Figuren nedan visar utvecklingen av transporterad godsmängd såväl som transportarbetet de senaste fem åren.

Tabell 7: Nyckeltal godstransporter på järnväg 2012-2016.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015	2016	2012-2016
Transporterad godsmängd (tusentals ton)	65 789	67 047	68 035	64 999	68 431	4%
Transportarbete (miljontals tonkilometer)	22 043	20 970	21 296	20 583	21 276	-3%

Källa: Trafikanalys.

Mellan 2012 och 2016 ökade den transporterade godsmängden från 66 miljoner till 68 miljoner ton. Transportarbetet minskade däremot under samma tidsperiod från 22 till 21 miljarder tonkilometer. Samtidigt som den

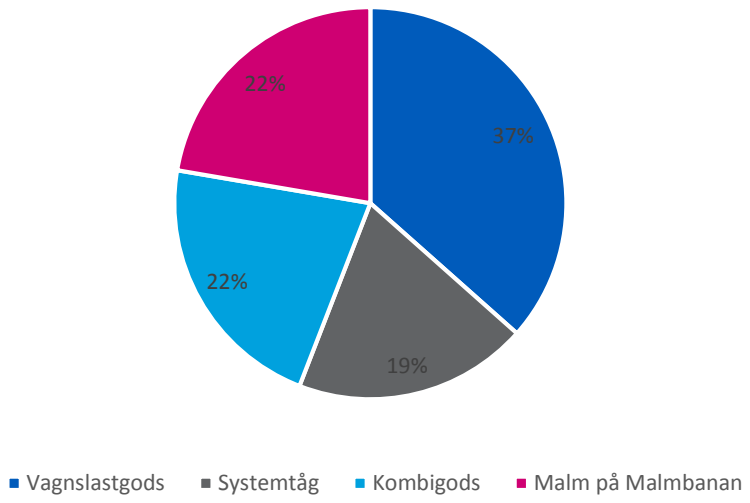
transporterade godsmängden ökade med fyra procent, minskade transportarbetet med tre procent. Ett genomsnittligt godståg är alltså tyngre idag än för fem år sedan. En utveckling som delvis kan förklaras av ökad andel system- och kombitåg.

Godstransporter på järnväg delas in i fyra segment:

- vagnslasttransporter
- kombitransporter
- systemtransporter
- malmtransporter

Systemtåg består av vagnar från en och samma godstransportköpare och går direkt mellan bestämda avsändare och mottagare. Vagnslasttågen består, i kontrast, av vagnar från olika godstransportköpare. För att vagnarna ska kunna fraktas till respektive mottagare krävs ett nätverk av tågbildningspunkter och rangerbangårdar. Eftersom efterfrågan på transporter varierar, mellan företag och över tid, varierar även fyllnadsgraderna. Vagnlasttransporter är därför förenat med ett större risktagande. I kombitransporter fraktas godset på en enhetslastbärare för att enklare kunna flytta det mellan olika trafikslag. Malmtransporter på Malmbanan är en form av systemtåg, med regelbundna malmtransporter mellan Luleå och Narvik. Den redovisas dock separat i statistiken på grund av sin omfattning.

Figur 24: Fördelning av segment för godstransporter på järnväg.



Källa: Trafikanalys

Av det utförda godstransportarbetet utgör systemtågstransporter 24 procent, vagnslasttransporter 31 procent, kombitransporter 22 procent och slutligen malmtransporter på Malmbanan 22 procent. Det förekommer stora skillnader i fördelningen mellan vagnslasttransporter och malm på Malmbanan beroende på om det är in- eller utrikestrafiken som beaktas. Av det inrikes utförda transportarbetet utgjordes 67 procent av vagnslasttransporter och 14 procent av malm på Malmbanan. Av det utrikes utförda transportarbetet utgjordes istället 44 procent av vagnslasttransporter och 38 procent av malm på Malmbanan. En skillnad som förklaras av att en stor del av malmtrafiken går till Narvik.[88]

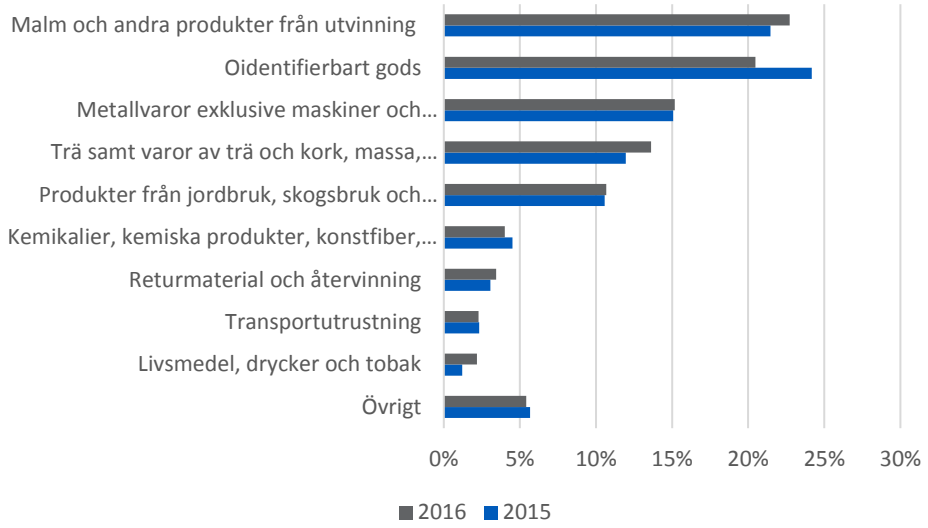
Följer vi utvecklingen över tid uppenbarar sig trenden att samtidigt som vagnslaststransporterna minskar, ökar kombitransporterna. Sedan millennieskiftet har vagnslaststransporterna minskat med 17 procent samtidigt som kombitransporterna nästan har dubblerats. Det finns en ambition om att öka andelen kombitransporter.[89] Dels för att göra järnvägen mer konkurrenskraftig, dels för att göra godstransporterna mer miljövänliga. Förutsättningarna för att bedriva kombitrafik har också blivit bättre över tid, bland annat genom investeringar i fler kombiterminaler.[90]

5.2.1 Varugrupper

Figuren nedan visar fördelningen mellan varugrupperna som transporterades på järnväg under 2016.

[88] Trafikanalys Statistik 2017:21 Bantrafik 2016.
[89] EU:s Vitbok, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem.
[90] Sveriges Kommuner och Landsting 2010 Klart vi ska ha en kombiterminal.

Figur 25: Varugruppsfördelning för järnvägstransporter 2016, transportarbete.



Källa: Trafikanalys.

Den enskilt största varugruppen i termer av tonkilometer är malm och andra produkter från utvinning. 2016 utgjordes 23 procent av transportarbetet av transporter av malm och andra produkter från malm. Jämfört med 2015 har transportarbetet för varugruppen ökat från 4 441 till 4 866 miljoner tonkilometer. Närmast därefter följer varugrupperna oidentifierbart gods och metallvaror, som utgjorde 20 respektive 15 procent av det totala transportarbetet. Jämfört med 2015 har den tidigare varugruppen minskat med 12 procent medan den senare är i det närmaste oförändrad. I likhet med vägtransporter observeras den enskilt största ökningen inom varugruppen livsmedel, drycker och tobak, som sedan 2015 ökat med 87 procent.

Studerar vi motsvarande fördelning med utgångspunkt i transporterad godsmängd får varugruppen malm och andra produkter från utvinning en än större andel av totalen. Det beror bland på en högre densitet än andra godstransporter och att varugruppen generellt transporteras över korta avstånd. Jämfört med förra året har transporterad godsmängd för varugruppen ökat med åtta procent. Den enskilt största ökningen står kol, råolja och naturgas för medan möbler och andra tillverkade varor är den varugrupp som minskat mest.

Jämfört med andra trafikslag används järnvägen framförallt vid sändningar av varugrupper som antingen kännetecknas av att en hög andel exporteras och därför transporteras över långa avstånd eller av omfattande sändningsvolymer och att det därför finns särskilda krav på lastkapaciteten.

6 Marknadsstruktur och regelförändringar

6.1 Väg

6.1.1 Händelser under 2017

I februari redovisade vägslitageskattekommittén resultatet av sin utredning om införandet av en avståndsbaserad vägslitageskatt. Förslaget innebar en skatt för alla lastbilar över 12 ton och att skatten skulle tas ut på alla statliga och kommunala vägar. Skatten föreslogs vara olika hög beroende på fordonets egenskaper, och ligga i intervallet 0,38-1,69 kronor per kilometer. Utredningen gjorde bedömningen att en differentiering av skatten i tid och rum skulle riskera att kostnaderna översteg nyttan med en sådan lösning.[91] Denna bedömning var dock ett bidragande skäl till att regeringen, redan innan utredningen släpptes, meddelade att en avståndsbaserad vägskatt enligt utredningens förslag inte var aktuell att införa.[92] Istället gav regeringen ett uppdrag till Transportstyrelsen, Trafikverket och Skatteverket om att delta i regeringskansliets beredningsarbete kring hur en differentiering av vägslitageskatten skulle kunna utformas.[93] Arbetet leds av Finansdepartementet och målsättningen är att kunna lägga fram en proposition till riksdagen innan mandatperiodens slut. Resultatet från själva arbetet ska presenteras i maj 2018.

6.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Under flera år har det i transportbranschen förts diskussioner om att tillåta tyngre lastbilar i syfte att nyttja transporterna mer effektivt. I februari lade regeringen fram en proposition med ett förslag om att införa en ny bärighetsklass, BK4, på svenska vägar och därigenom möjliggöra en maximal vikt om 74 ton.[94] I det förslag regeringen lade fram skulle vägnätet för denna typ av transporter avgränsas till sådana delar där de inte riskerade att leda till flytt av transporter från järnväg och sjöfart till väg. Den delen godtogs dock inte av riksdagen, där en majoritet istället röstade för att endast vägarnas bärighet, det vill säga vilka vikter de bedöms klara av, ska avgöra bärighetsklassningen.[95] Trafikverket har i uppdrag att klassificera det statliga vägnätet, och avser att under sommaren 2018 börja upplåta vägar för 74-tonstransporter. Antalet vägar där dessa tunga transporter tillåts planeras sedan att utökas efterhand.[96]

[91] SOU 2017:11 Vägskatt.
[92] Svenska Dagbladet 2017-02-26 Regeringen backar om kilometerskatt.
[93] Uppdrag till Skatteverket, Transportstyrelsen och Trafikverket att delta i arbete med att ta fram ett förslag till en differentierad vägslitageskatt, Fi2017/02959/S2.
[94] Prop. 2016/17:112 Godstrafikfrågor.
[95] Trafikutskottets betänkande 2016/17:TU14 Väg- och fordonsfrågor, Riksdagsskrivelse 2016/17:238.
[96] Trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/barighetsklass-bk4/, tillgänglig 2017-12-21.

I juni meddelade regeringen att reglerna kring cabotagetransporter ändras genom ändringar i förordningen om internationella vägtransporter.[97] Syftet med de nya reglerna är att tydliggöra att sanktionsavgifter oftare ska kunna tillämpas i samband med brott mot bestämmelserna om cabotagetrafik.[98] En central förändring är att så kallade kombinerade transporter, som använder olika trafikslag, också kan drabbas av sanktionsavgift. Sanktionsavgifter möjliggör för polisen att utfärda en avgift i samband med att en överträdelse upptäcks, istället för att ärendet ska leda till en domstolsprocess. Några månader efter att dessa ändringar trätt ikraft presenterade vi en uppdaterad vägledning kring hur vi tolkar och tillämpar de nya reglerna.[99]

I oktober presenterade regeringen en promemoria med ett förslag om att införa vinterdäckskrav för tunga fordon.[100] Ett krav finns redan idag, men är avgränsat till fordonets drivaxlar. Det förslag som nu lämnats avser samtliga axlar. Vi utredde frågan om huruvida utökade krav bör införas inom ramen för ett regeringsuppdrag om att följa upp och utreda ett antal frågor inom yrkestrafiken. Uppdraget redovisades i maj. Vår slutsats var att ytterligare krav inte gagnar trafiksäkerheten och förslaget var därför att inte skärpa kraven.[101] Regeringen har gjort en annan bedömning och föreslår därför att krav på vinterdäck på samtliga axlar ska införas från 1 juni 2018, vilket skulle innebära att kraven får effekt i trafiken från december 2018.

Regeringen presenterade i november en promemoria med förslag till vissa ändringar kopplat till sanktioner på yrkestrafikområdet.[102] Förslagen rör i huvudsak två områden. Det ena är förslag om att möjligheten att fysiskt hindra fordon från att fortsätta färdas, så kallad klampning, ska förlängas från dagens 24 timmar till 36 timmar. Det andra förslaget är att utöka vilka som har rätt att besluta om olika åtgärder, vilket betyder att bilinspektörer och tulltjänstemän ges utvidgade befogenheter. I det regeringsuppdrag om yrkestrafik som vi presenterade i maj förslog vi inga ändringar av tidsgränserna för hur länge klampning ska få tillämpas eller vem som ska få besluta om sådana åtgärder. Vår bedömning var att det förekommit för få fall av klampning för att kunna bedöma om tidsgränsen behöver utvidgas men att det finns anledning att följa utvecklingen.[103] Regeringen har gjort en annan bedömning och föreslår därför vissa ändringar. Bestämmelserna om

[97] Förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).
[98] Regeringen 2017-06-04 Pressmeddelande Tydligare regler för cabotageöverträdelser – ytterligare åtgärd för ordning och reda på vägarna.
[99] Transportstyrelsen 2017 Vägledning vid tillämpning av regelverken avseende cabotagetransporter och kombinerade transporter, dnr TSG 2016-2994.
[100] Regeringen 2017-10-12 Promemoria Vinterdäckskrav för tunga fordon.
[101] Transportstyrelsen 2017 Vinterdäckskrav för tunga fordon ur ett trafiksäkerhetsperspektiv, TSV 2015-3533.
[102] Regeringen 2017 Promemoria Förbättrade möjligheter att besluta om och verkställa vissa sanktioner på yrkestrafikområdet, N2017/06846/MRT.
[103] Transportstyrelsen 2017 Uppföljning av sanktionsväxling och lag om åtgärder vid hindrande av fortsatt färd, TSV 2015-3533.

förlängd tid för klampning föreslås träda ikraft den 1 juli 2018 medan de utvidgade befogenheterna för vissa tjänstemän föreslås börja gälla redan 1 april 2018.

I november meddelade regeringen även att man fattat beslut om att höja beloppen för de sanktionsavgifter som kan åläggas företag som bryter mot bestämmelserna om kör- och vilotider.[104] Höjningarna består dels i högre avgifter för enskilda överträdelser, dels ett höjt maxbelopp som ett företag kan dömas till. Samtidigt sänks vissa avgifter för överträdelser som bedöms som mindre allvarliga. Även frågan om sanktionsavgifter ingick i vårt regeringsuppdrag om yrkestrafik.[105] De ändringar regeringen beslutat om stämmer i hög utsträckning överens med de förslag vi lämnade.

6.2 Järnväg

6.2.1 Händelser under 2017

I september beviljades företaget Infraservice Group de tillstånd som behövs för att få bedriva järnvägstrafik, det vill säga licens och säkerhetsintyg del A och B. I samband med detta aviserade företaget, som primärt sysslar med järnvägsentreprenader, bemanning och maskinuthyrning, att de kan komma att börja utföra mer renodlade transport- och logistiktjänster.[106] Tillstånden ger även möjlighet för företaget att själva köra sina maskiner dit de behövs. Skulle företaget komma igång med kommersiell trafik skulle det vara första gången på länge som ett nytt järnvägsföretag börjar bedriva godstrafik i Sverige.

2015 återkallades säkerhetsintygen för järnvägsföretaget TX Logistik efter att vi vid tillsyn upptäckt omfattande brister i företagets säkerhetsstyrningssystem. Beslutet överklagades till förvaltningsrätten som gjorde bedömningen att det var korrekt att dra in företagets säkerhetsintyg.[107] I december 2017 beviljades TX Logistik, efter att på nytt ansökt om säkerhetsintyg, nytt tillstånd att bedriva trafik. TX Logistik är ett tyskt företag där det är det svenska dotterbolaget som nu beviljats säkerhetsintygen. Beviljandet innebär att företaget åter kan bedriva järnvägstrafik i Sverige. Företagets ambition är att även få tillstånd att bedriva trafik i Danmark och genom detta möjliggöra trafik från Skandinavien till Sydeuropa.[108]

[104] Regeringen 2017-11-16 Pressmeddelande Högre böter när transportbranschen bryter mot kör- och vilotider.
[105] Transportstyrelsen 2017 Förändringar av sanktionssystemet för kör- och vilotider, TSV 2015-3533.
[106] Infraservice Group 2017-10-03 Vi har fått tillstånd att bedriva järnvägstrafik.
[107] Förvaltningsrätten 2016-04-07 Mål nr 3896-15.
[108] Intelligent Logistik 2018-01-17 TX Logistik tillbaka med ny licens.

6.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Som nämndes i avsnitt 3.2.2 pågår ett intensivt arbete med att implementera det fjärde järnvägspaketet i svensk reglering. I detta avsnitt beskrivs den tekniska pelaren.

Målsättningen med ändringarna inom den tekniska pelaren är att minska administrativa kostnader för järnvägsoperatörer och att göra det enklare för nya operatörer att etablera sig på järnvägsmarknaden. Ansatsen för att uppnå detta bygger på att kommissionens och framförallt Europeiska unionens järnvägsbyrås (ERA) roll stärks i ett antal viktiga regelgivnings- och tillämpningsprocesser inom områdena driftkompabilitet och säkerhet. En av de viktigaste ändringarna är att ERA får ett antal nya uppgifter som de nationella säkerhetsmyndigheterna tidigare har hanterat. ERA kommer att vara den instans som tar emot ansökningar om fordonsgodkännande och säkerhetsintyg via ett nytt gemensamt ansökningssystem. Inom ramen för systemet fördelas sedan ansökningarna mellan ERA och de nationella myndigheterna. En annan viktig förändring är att ett gemensamt säkerhetsintyg inrättas för järnvägsföretag inom EU.

ERA kommer även att få en mer framträdande roll i att säkerställa en konsekvent utveckling av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). För godkännanden av ERTMS marksystem ska de tekniska specifikationerna för systemet godkännas av ERA innan en infrastrukturförvaltare får inleda en upphandling av systemet. Ansökningar för ERTMS marksystem ska också ske via ett gemensamt ansökningssystem.

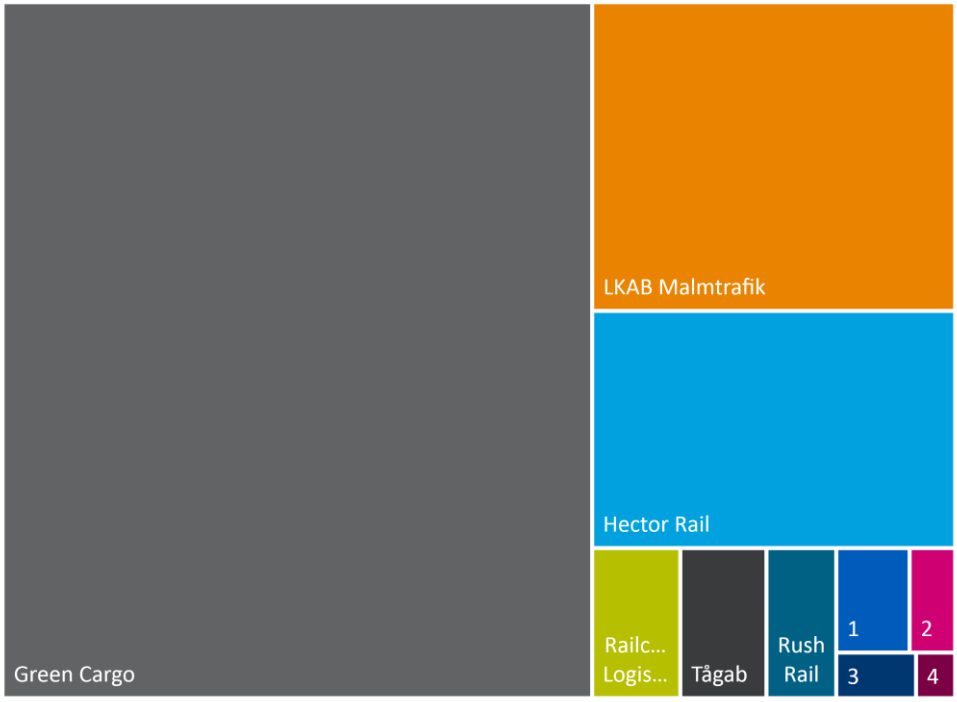
7 Ekonomisk utveckling i företagen

Det här kapitlet beskriver godstrafik på väg och järnväg ur ett ekonomiskt perspektiv. Dispositionen från kapitlet om persontrafikens ekonomiska utveckling är intakt. Alltså följer en kartläggning av branschen utifrån omsättning, rörelsemarginal och soliditet i syfte att måla upp en bild av marknadens lönsamhet, stabilitet och effektivitet. För järnvägsföretag redovisas även avkastning på totalt kapital.

7.1 Godstransporter på järnväg

Under 2016 bedrev tretton företag, varav två med licens i andra länder än Sverige, godstrafik på järnvägsnätet. I denna genomgång ingår endast de företag som har licens i Sverige.

Figur 26: Marknadsandelar per järnvägsföretag 2016, baserat på omsättning.[109]



Källa: Respektive företags årsredovisning. Endast företag med licens i Sverige redovisas.

Green Cargo är den dominerande aktören på marknaden. 2016 stod de för 60 procent av omsättningen på marknaden. Deras ställning på marknaden har däremot försvagats allteftersom. Sedan avregleringen i mitten av 1990-talet har ett antal järnvägsföretag etablerat sig på marknaden och vuxit kontinuerligt på bekostnad av de statliga bolagen. Jämfört med 2012 har Green Cargos andel av den totala omsättningen på marknaden minskat med

[109] Företag med nummer: 1) CFL Cargo, 2) Inlandståget, 3) Tågfrakt, 4) TM Rail

tio procentenheter. Samtidigt har Hector Rail och Railcare Logistik ökat sina respektive marknadsandelar med fyra och två procentenheter. Motsvarande trend går även att observera om vi studerar marknaden avseende utförda bruttotonkilometer. 2016 stod Green Cargo för ungefär 50 procent av utförda bruttotonkilometer.

Likt persontransportmarknaden är godstransportmarknaden differentierad och konkurrensytan mellan företagen är inte alltid helt uppenbar. Företagen skiljer sig från varandra bland annat genom sitt tjänsteutbud. Genom att studera årsredovisningar från respektive företag går det att få en uppfattning om de variationer som finns i de olika företagens tjänsteutbud. Några exempel på företagens inriktning är att:

- Hector Rail riktar in sig på att erbjuda dragkraft mellan industrier och terminaler.
- CFL Cargo Sverige erbjuder regional godstrafik med särskilt fokus mot containertransporter.
- Tågfrakt erbjuder terminalhantering för godstransporter mellan tåg och lastbil.
- Tågåkeriet i Bergslagen utför systemtransporter i Västmanland och Bergslagenregionen.
- Railcare Logistik vid sidan om att bedriva godstrafik också utför verkstads- och underhållstjänster på vagnar och lok.

Idag förekommer ingen konkurrens alls inom vagnslasttrafiken, som enbart utförs av Green Cargo. Vidare utför LKAB Malmtrafik enbart transporter på Malmbanan och har därför begränsad inverkan på konkurrensen. Istället är det framförallt inom upphandlingar av näringslivets godstransporter och kombitrafiken som konkurrensen är utbredd.

Studerar vi siffrorna över tid finns tendenser till en marknadsförskjutning. Dels ökar andelen privata bolag på bekostnad av statliga bolag, dels blir företagen allt mer samlade. Tabellen nedan visar utvecklingen av medianen för omsättningen, rörelsemarginalen och soliditeten.

Tabell 8: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för järnvägsföretag, godstrafik 2012-2016. Medianvärden.

Nyckeltal	2012	2013	2014	2015	2016
Omsättning (tkr)	105 812	130 155	136 355	158 130	177 550
Rörelsemarginal	-0,3 %	2 %	1,9 %	1,5 %	1,2 %
Soliditet	22 %	22 %	23 %	28 %	24 %

Källa: Respektive företags årsredovisning.

Över en femårsperiod ökar medianomsättningen. Den totala omsättningen är samtidigt närmast oförändrad. En bild som stämmer överens med våra tidigare konstateranden om en efterfrågan som stagnerat och en marknadskoncentration som minskat.

De redovisade rörelsemarginalerna sträcker sig från -3 till +11 procent. Fördelningen har sin balanspunkt mellan 0 och 3 procent, där hälften av företagen finns. Tittar vi på utvecklingen över tid är det noterbart att skillnaderna mellan företagen blir mindre tydliga. Standardavvikelsen har minskat från 13 till 5 procent. Medianen uppgick till 1,2 procent. Utvecklingen är dock dalande och har sjunkit varje år sedan 2013. Därtill är den betydligt lägre än det nationella snittet på 7,3 procent. Det är bara två företag som redovisar en rörelsemarginal högre än den siffran.

Samtliga företag redovisar en soliditet inom intervallet mellan 10 och 59 procent. Medianen är 24 procent, en siffra som är i paritet med tidigare år. Soliditeten är koncentrerad till intervallet mellan 20 och 35 procent. Sett till den senaste femårsperioden blir koncentrationen också allt starkare. Något som exemplifieras av att standardavvikelsen minskat från 27 till 14 procent under tidsperioden. Generellt är dock soliditeten i branschen förhållandevis låg, och inte bara understiger det nationella snittet med tretton procentenheter utan även den många gånger rekommenderade nivån på 30 procent. Jämfört med andra branscher i näringslivet är alltså en relativt stor andel av tillgångarna finansierade med främmande kapital.

Den genomsnittliga avkastningen på det totala kapitalet uppgick till 3,9 procent under föregående år, alltså nästan hälften av motsvarande för persontrafiken. Det är inte möjligt att urskilja någon tydlig trend i utvecklingen av nyckeltalet. Även om det skett en förbättring från föregående år, rör det sig om en försämring jämfört med året dessförinnan. Vidare minskar kapitalomsättningshastigheten över tid, vilket innebär att de tillgångar som finns i branschen genererar mindre omsättning och således används mindre effektivt än tidigare.

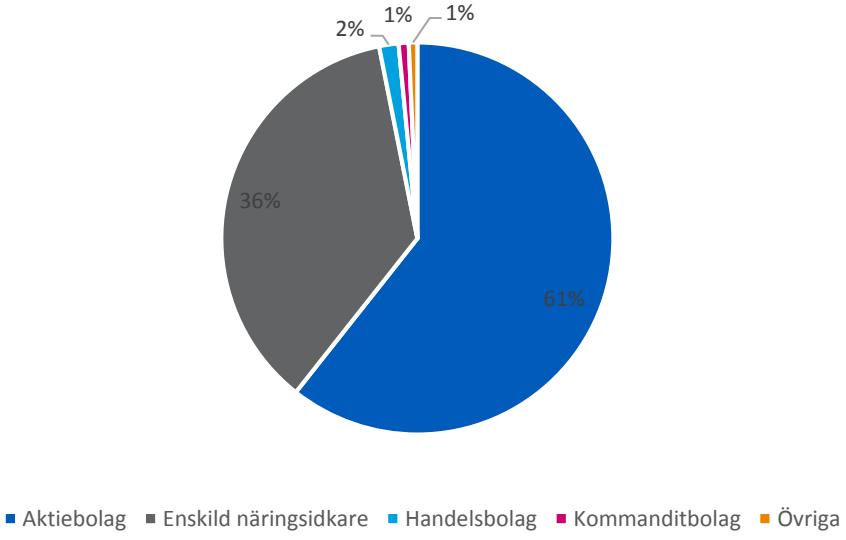
Samtidigt som medianomsättningen ökar är soliditeten och avkastningen på kapital konstant. Lönsamheten har dock försämrats varje år sedan 2013. Spridningen mellan företagen tenderar dock att minska över tid vad gäller

omsättning, rörelsemarginal, soliditet och avkastning på kapital. Tillsammans ger det här indikationer om att marknaden luckras upp, att fler aktörer på allvar konkurrerar om uppdrag på marknaden och att det därför blir allt svårare att generera höga rörelseresultat och således rörelsemarginaler och avkastning på kapital.

7.2 Godstransporter på väg

Marknaden för godstransporter på väg är småskalig och fragmenterad. Många företag är verksamma inom flera delmarknader. Den splittrade marknaden gör det svårt att måla upp en bild av branschens finansiella förutsättningar som speglar verkligheten fullt ut. Exempelvis beror byggtransporter i hög utsträckning på utvecklingen inom byggsektorn medan skogstransporter bland annat beror på utsikterna inom pappersindustrin. 2016 fanns cirka 18 000 företag registrerade under den SNI-kod som används för godstransporter på väg. Figuren nedan visar fördelning mellan bolagsformerna.

Figur 27: Fördelning av bolagsform bland åkeriföretag.



Källa: Bisnode

61 procent av företagen är aktiebolag. Resterande 39 procent utgörs huvudsakligen av enskilda näringsidkare, men även handelsbolag, kommanditbolag och filialer till utländska företag förekommer. Småskaligheten i branschen bekräftas av att nästan hälften av företagen har färre än fem anställda och att tio procent har fler än tio anställda.

Tabell 9: Utveckling av ekonomiska nyckeltal för åkeriföretag 2012-2016. Medianvärden.

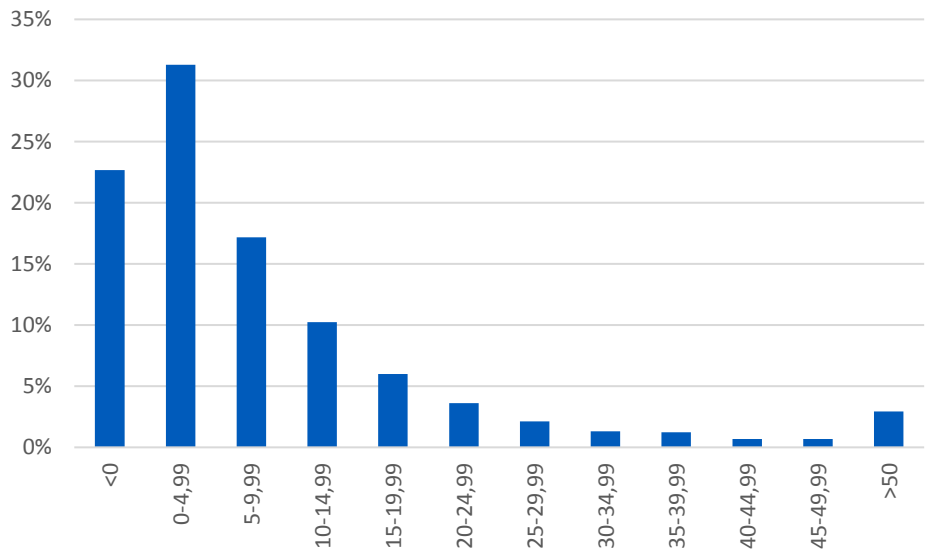
Nyckeltal	2012	2013	2014	2015	2016
Omsättning (tkr)	2 904	2 645	2 560	2 391	2 404
Rörelsemarginal	3,3 %	3,4 %	3,9 %	4,3 %	4 %
Soliditet	34 %	35 %	36 %	37 %	37 %

Källa: Bisnode

Godstransportmarknaden är cyklisk och anpassar sig i hög grad efter konjunkturen. Det här återspeglas också i nyckeltalen, som håller sig på blygsamma nivåer i svallvågorna av finanskrisen, för att sedan återhämta sig i takt med att ekonomin tilltar. Den årliga genomsnittliga tillväxttakten har legat på cirka 2,5 procent. Vi kan också notera att medianomsättningen, efter att ha befunnit sig i en nedåtgående trend mellan 2012 och 2015, ökat något sedan föregående år.

Nästan 20 procent av företagen har en omsättning som understiger 500 000 kronor. Ytterligare 10 procent omsätter mellan 500 000 och 1 000 000 kronor. 20 procent har en omsättning högre än 10 miljoner kronor och 1,8 procent har en omsättning högre än 100 miljoner kronor.

Figur 28: Rörelsemarginal bland åkeriföretag 2016.

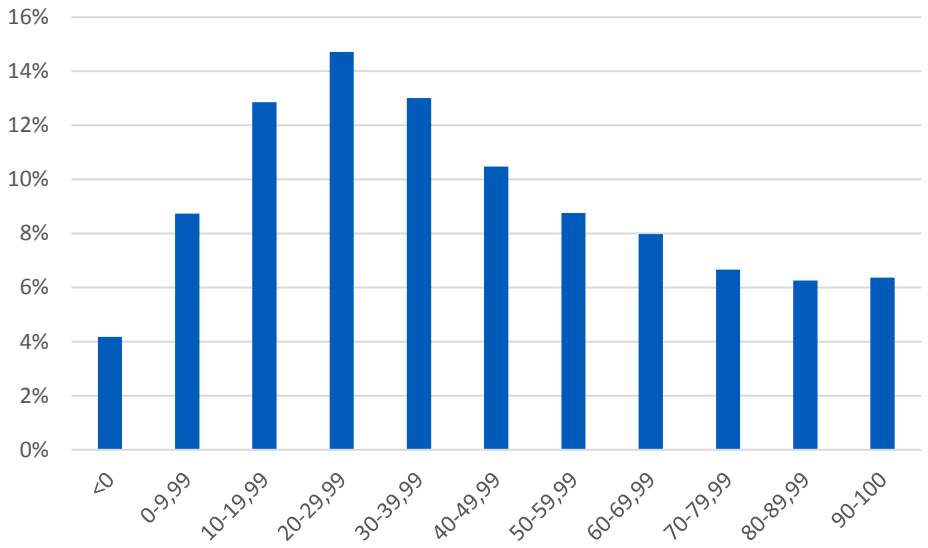


Källa: Bisnode.

Efter att medianen för rörelsemarginalen ökat mellan 2012 och 2015, minskar den mellan 2015 och 2016. Lite mer än en femtedel av företagen redovisade negativt rörelseresultat under 2016. 31 procent av företagen hade en rörelsemarginal inom intervallet 0 och 5 procent. Ytterligare 19 procent

fångas om vi även tar hänsyn till det efterföljande intervallet. Hälften av alla företag har alltså en rörelsemarginal mellan noll och tio procent.

Figur 29: Soliditet bland åkeriföretag 2016.



Källa: Bisnode.

Studerar vi soliditeten noteras en relativt stor spridning mellan företagen. Det krävs ett intervall som sträcker sig mellan 20 och 65 procent för att kapsla in hälften av företagen. Figuren visar att cirka fyra procent har en negativ soliditet, en siffra i paritet med tidigare år. Det går att urskilja viss förtätning i intervallet mellan 20 och 35 procent, där 28 procent av företagen återfinns. Vidare har 60 procent en soliditet som överstiger den rekommenderade soliditetsnivån på 30 procent. Medianen uppgår till 37,4 procent. Det är en förbättring med tre procentenheter sedan 2012, och en procentenhet sedan förra året.

Det faktum att den totala omsättningen, såväl som medianen av rörelsemarginalen och soliditeten förbättrats under den senaste femårsperioden tyder på att branschens finansiella hälsa stärkts. Därtill ger den minskade spridningen indikationer om att de finansiella förhållandena mellan företagen blivit allt mer likartade Den positiva utvecklingen härleds sannolikt dels till att ekonomin befunnit sig i en expansiv fas, dels att drivmedelspriser varit relativt låga. Sedan föregående år observeras dock en försämring av både rörelsemarginalen och soliditeten. Likt transportsektorn i stort är de redovisade siffrorna lägre än för snittet i näringslivet. 36 procent och 47 procent av företagen har en rörelsemarginal respektive soliditet som är högre än genomsnittet i näringslivet.

8 Slutsatser

Den svenska transportmarknaden tycks generellt sett fungera väl och har under de senaste åren växt och stabiliserats. Efterfrågan på transporter ökar och inom de flesta branscher ökar såväl omsättningen som den finansiella stabiliteten. Samtidigt är marginalerna i branschen som helhet lägre än för näringslivet i stort.

En annan trend inom ett flertal branscher är att det tycks pågå en konsolidering bland företagen. Tillväxten sker framförallt bland stora företag, medan de mindre företagen, särskilt enmansföretag, blir färre. Inom branscherna finns säkerligen stordriftsfördelar, vilket kan vara en förklaring till ökningen för större företag. I takt med att det offentliga åtagandet för persontransporter ökar blir det även viktigt att kunna lämna korrekta och konkurrenskraftiga anbud, något som blir lättare i en organisation med vana av att utföra den typen av uppgifter.

Utvecklingen mot färre men större företag kan ha såväl positiva som negativa effekter på konkurrensen. Om medelstora företag kan växa och i högre utsträckning konkurrera med de större företagen finns möjligheter för en mer utvecklad konkurrens med fler viktiga spelare. En risk är dock att det endast är de största företagen som klarar av att växa och att de därigenom slår ut mindre aktörer, något som kan skapa inträdeshinder och göra att mindre och nya företag stängs ute från marknaderna.

I de följande delarna presenteras några mer ingående slutsatser rörande vissa områden som vi anser att det är särskilt relevant att lyfta.

8.1 Transportefterfrågan växer i högkonjunkturen

De senaste åren har den ekonomiska utvecklingen i Sverige varit gynnsam och vi befinner oss i en högkonjunktur. Detta märks även på transportområdet, där efterfrågan på transporter ökat och det för tillfället råder förarbrist på ett flertal områden. Historiskt sett har utvecklingen av transporter följt den ekonomiska utvecklingen på ett tydligt sätt. Tendenser till detta förhållande finns kvar, men sambandets betydelse tycks ha avtagit. Även om transporterna ökar sker det inte lika snabbt som den ekonomiska utvecklingen och de transporterade godsmängderna har fortfarande inte helt återhämtat sig sedan finanskrisen 2008. Det är i det sammanhanget värt att påpeka att den ekonomiska utvecklingen var ikapp redan ett par år efter nedgången.

Utifrån de senaste årens utveckling går det att resonera kring ett flertal saker. Det faktum att transporterna ökar när ekonomin nu går bra tyder på att efterfrågan på transporter generellt kommer att bestå. Samtidigt indikerar den förhållandevis långsamma tillväxten att det ökade behov av transporter

som tidigare förutspåtts inte nödvändigtvis kommer att uppstå som förväntat. Detta gäller särskilt för godstransporter, där tillväxten inte följt de prognoser som tidigare tagits fram.

Persontransporternas betydelse väntas öka i omfattning i takt med att tjänstemarknaden blir allt viktigare för samhällsekonomin. Utvecklingen stärks även av att människor, till följd av bostadsbrist och höga priser på de bostäder som finns, bosätter sig allt längre ifrån sina arbeten. Utvidgandet av regionaltågssystem, inte minst i Mälardalen, bidrar till att göra en sådan utveckling möjlig.

Utvecklingen innebär att efterfrågan på transporter kan förväntas öka även framöver, i alla fall så länge den ekonomiska utvecklingen fortsätter vara gynnsam. Vad som händer vid en ekonomisk nedgång är däremot svårare att förutspå, vilket gäller för såväl gods- som persontransporter.

8.2 Reglerna kring gods på väg ser ut att skärpas

I ett flertal förslag har regeringen visat att man ser tuffare regler som vägen framåt för att få mer ordning och reda på godstransportmarknaden på väg. Som beskrivits i tidigare avsnitt har regeringen under året lagt fram förslag om ändringar av sanktioner kopplat till kör- och vilotider, förlängda tidsfrister för klampning och hårdare krav på vinterdäck. Utredningen om en kilometerskatt motiveras i viss mån också med att den kan bidra till mer rättvisa konkurrensförhållanden och bättre kontroll över de fordon som kör i Sverige. Allt detta sammantaget innebär att flera förslag som varit under utredning en tid nu ser ut att blir verklighet.

Samtidigt som dessa regelskärpningar införs kan det vara värt att fundera kring hur det ska säkerställas att reglerna följs. Polisens resurser för att genomföra olika former av kontroller är begränsade. Nya regler med tydligare bestämmelser kan vara en hjälp i polisens arbete, men samtidigt krävs att det finns personal och resurser till att kontrollera att reglerna följs för att de ska få någon effekt. Åkeribranschen har under en längre tid anfört att de anser att resurserna till vägkontroller behöver stärkas för att säkerställa att konkurrens sker på rättvisa villkor.

Under 2018 kommer vi, för tredje gången, tillsammans med polisen genomföra en tillståndsmätning inom verksamheterna buss, gods och taxi. Denna mätning är en form av regelefterlevnadskontroll där vi får en bild av hur väl förare och företag inom verksamheterna följer bestämmelser kring exempelvis hastigheter, kör- och vilotider och lastsäkring. I denna mätning kommer vi även att infoga en särskild studie om lastbilsförares sociala villkor. Resultaten från undersökningen förväntas ge en bild av hur väl olika regelverk på marknaderna följs och var det kan krävas ytterligare insatser

för att nå en högre regelefterlevnad och därigenom en säkrare och mer rättvis transportmarknad.

8.3 Mindre konkurrens är inte vägen till kostnadseffektivitet

Under senare år har kostnaderna för att bedriva kollektivtrafik ökat kraftigt, något som lett till att allt fler RKM lyft tankar om att bedriva trafik i egen regi istället för att upphandla. Ett argument för detta har varit att RKM vill få mer kontroll och direkt inflytande över trafiken. Vissa RKM har även uttryckt att de haft för få anbudsgivare i sina upphandlingar, eller att det bara är de största företagen som lämnar anbud. Undersökningar har visat att en stor del av kostnadsökningarna kan förklaras av ett växande utbud av kollektivtrafik. Olika särkrav från RKM driver också upp priserna.

Från Transportstyrelsens sida kan vi konstatera att den samlade kunskapen pekar i riktning mot att upphandling är mer kostnadseffektivt än att bedriva trafik i egen regi. Det är viktigt att samhällets resurser som tas i anspråk för att bedriva kollektivtrafik hanteras på ett så effektivt sätt som möjligt. I ett första läge kan det därför vara viktigt att RKM fokuserar på vad de kan göra för att själva bidra till effektiv konkurrens och för att få fler företag att lämna anbud i upphandlingarna.

Då företagen har begränsat med resurser till att räkna på och formulera anbud behöver upphandlingarna i landets olika delar ske vid olika tidpunkter för att arbetsbelastningen inte ska bli för hög. Sker för många upphandlingar samtidigt tvingas operatörerna prioritera att lägga anbud där de bedömer att de har störst chans att tilldelas avtalet och få bäst utväxling. Svensk Kollektivtrafik gör ett förtjänstfullt arbete med att sammanställa vilka upphandlingar RKM planerar att genomföra de närmsta åren, vilket kan vara en bra hjälp för att RKM ska kunna planera sina upphandlingar på ett bra sätt. RKM ska även beskriva de avtal de har i årliga rapporter, något som bör kunna ge trafikföretagen viss vägledning kring vilka avtal som kan förväntas upphandlas i närtid. RKM bör även vara medvetna om att storleken på upphandlingarna kan påverka vilka företag som lämnar anbud. Om all trafik upphandlas inom ramen för ett enda avtal finns det risk för att mindre företag inte anser att de har möjlighet att delta i upphandlingen, samtidigt som allt för små avtal riskerar att skapa administrativt merarbete.

En annan sak RKM kan arbeta med är att minska antalet kostnadsdrivande särkrav vid upphandlingar. Särkraven kan bestå i allt ifrån specificeringar kring att vissa bränslen ska användas till exakt var dörrar i fordonen ska vara placerade och vilken färg sätena ska ha. Särkraven leder till dyrare trafik då operatörerna inte kan nyttja befintliga fordon, tvingas till särlösningar och inte ges möjlighet att komma med innovativa lösningar för att lösa det transportbehov som finns. Även kring detta finns stöd att få,

främst via modellavtal och rekommendationer från Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik.

En risk med att RKM bedriver trafik i egen regi är att det kan få effekter på den lokala transportmarknaden. Ett företag som kör trafik på uppdrag av RKM kan nyttja sina förare även i annan typ av trafik, exempelvis i beställningstrafik. Ett offentligt ägt bussbolag får inte ägna sig åt sådan verksamhet. I vissa delar av landet är efterfrågan på beställningstrafik för liten för att företag endast ska kunna leva på sådan, vilket kan få till resultat att företag lägger ner sin verksamhet om de inte har någon chans att få bedriva upphandlad trafik.

För att åstadkomma en så välfungerande trafik som möjligt är det viktigt att pengar och insatser satsas där de ger största möjliga nytta. RKM bör därför fokusera sina resurser på att skapa så goda förutsättningar som möjligt för ett effektivt upphandlingsförfarande med möjlighet för många företag att delta och lämna konkurrenskraftiga anbud.

8.4 Upphandlad tågtrafik en lönsam affär

Den särskilda uppmärksamhet som i denna version av Transportmarknaden i siffror riktats mot järnvägsföretagens ekonomiska situation visar att det är en bransch med såväl likheter som skillnader mellan företagen och segmenten. Upphandlad persontrafik med tåg tycks generellt vara lönsamt för företagen, då företag som bara kör upphandlad trafik i regel visar upp goda lönsamhetssiffror. Även företag som blandar kommersiell och upphandlad trafik går med vinst. Upphandling av persontrafik på järnväg har pågått relativt länge i Sverige och sannolikt har företagen allteftersom blivit allt bättre på att lämna anbud som både är konkurrenskraftiga och kan generera vinst till företaget. Det faktum att SJ inte längre står för majoriteten av den upphandlade trafiken, mätt i bruttoton, visar även att det varit och är möjligt för andra företag att vinna upphandlingar. De vinster som företagen gör är samtidigt inte några övervinster, vilket indikerar att de offentliga medel som används för att finansiera trafiken nyttjas på ett effektivt sätt och bidrar till en fungerande konkurrens inom det upphandlade segmentet.

Även inom den kommersiella delen av persontransporterna går företagen i regel med vinst, även om den är mindre än för de företag som bara kör upphandlad trafik. I och med att företagen i stort sett är helt beroende av biljettintäkter och dessutom agerar i konkurrens med såväl andra järnvägsföretag som andra trafikslag är det inte märkligt att marginalerna är mer pressade inom detta segment. Att företagen ändå går med vinst tyder på att det finns utrymme för flera aktörer inom den långväga trafiken. Det är även viktigt att komma ihåg att den öppna marknaden för järnvägstransporter är relativt ung och att ledtiderna för att etablera sig på

järnvägsmarknaden kan vara långa. Därför blir det viktigt att följa utvecklingen under ett flertal år framöver.

Godstransporter på järnväg är en tuff bransch och ett flertal företag har problem att få ekonomin att gå runt. Konkurrensen både förekommer och tilltar och det är tydligt att situationen är liknande för alla företag då spannet för rörelseresultatet är väldigt litet. Den låga soliditet som ett flertal företag visar upp tyder även på att företagen är känsliga för kostnadshöjningar eller nedgångar i efterfrågan. De små marginalerna tyder på att företagen behöver se över sin verksamhet och försöka effektivisera den. Samtidigt är det uppenbart att företagen inte heller klarar av kraftigt höjda kostnader.

Sammantaget pekar den ekonomiska utvecklingen på goda resultat och framtidsutsikter för persontrafiken, något som dessutom stärks av en stigande efterfrågan på resor. Inom godstrafiken är situationen tuffare, inte minst sedan transportefterfrågan inte utvecklas i takt med den ekonomiska tillväxten.

TRANSPORT
STYRELSEN
transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503