

Kartläggning av väg- och järnvägsavdelningens marknader

En översikt



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen

Enhet marknad, kvalitet och strategi

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning

ISBN

Författare Nils Enberg, Stina Eklund, Peter Holmlund, Mathias Häggblom, Mikael
Kyller

Månad År April 2014

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Väg- och järnvägsavdelningen har under slutet av 2013 kartlagt de marknader som avdelningen särskilt avser att följa. Enheten för marknad, kvalitet och strategi har ansvarat för uppdraget 4b i avdelningens strategiska plan för 2014-2016 där en prioriterad åtgärd är att kartlägga väg- och järnvägsavdelningens marknader för att möta Transportstyrelsens mål 2.1. Kartläggningen har genomförts av Stina Eklund, Nils Enberg, Peter Holmlund (sektion omvärld) och Mikael Kyller (enhet trafik och infrastruktur, sektion yrkestrafik mitt).

Borlänge, april 2014.

Åsa Berglind
Chef sektion omvärld

Innehåll

1	INLEDNING	7
1.1	Bakgrund.....	7
1.2	Syfte.....	7
1.3	Metod.....	7
1.4	Avgränsning.....	8
2	VÄG- OCH JÄRNVÄGSAVDELNINGENS MARKNADER.....	8
2.1	Bakgrund för identifierade marknader	10
2.1.1	Kollektivtrafik	10
2.1.2	Taxi.....	10
2.1.3	Beställning/charter på väg.....	11
2.1.4	Beställning/charter järnväg.....	11
2.1.5	Fordonsbesiktning	12
2.1.6	Utbildning – behörighet privat bruk.....	12
2.1.7	Utbildning - järnvägspersonal.....	13
2.1.8	Persontrafik järnväg.....	13
2.1.9	Kringtjänster järnväg.....	14
2.1.10	Gods på väg	14
2.1.11	Gods järnväg	15
3	FORTSATT ARBETE OCH BEHOV YTTERLIGARE INSATSER	16
4	BILAGA 1 FLÖDESSHEMA.....	18
5	BILAGA 2	19

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Väg- och järnvägsavdelningens (VJ) verksamhet inom registerhållning, tillstånd, tillsyn och regelgivning får påverkan på medborgare och näringsliv. I Transportstyrelsens instruktion (2008:1300) ges uppdragen att särskilt ansvara för frågor om villkor för marknadstillträde, konkurrensvillkor och villkor för resenärer och transportköpare. Särskilda uppdrag är att Transportstyrelsen även ska övervaka konkurrensen på marknaderna för fordonsbesiktning, järnvägstjänster, järnvägstransporter och järnvägsutbildningar. Mer generellt ska Transportstyrelsens arbete även verka för uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Mot denna bakgrund är det viktigt att avdelningen har kännedom om vilka marknader som berörs av avdelningens verksamhet och vad som karakteriserar dessa. Särskilt viktigt är detta för att VJ ska kunna förstå hur vår verksamhet påverkar dessa och se respektive marknads utveckling generellt. Detta uppdrag omfattar den första delen, att identifiera avdelningens marknader. Således krävs att ett utvecklingsarbete kopplas på detta uppdrag för att successivt ringa in respektive marknads karaktärsdrag och särskilda förutsättningar.

Rapporten har sin bakgrund i uppdraget 4b i avdelningens strategiska plan för 2014-2016 där en prioriterad åtgärd är att kartlägga väg- och järnvägsavdelningens marknader för att möta Transportstyrelsens mål 2.1.

1.2 Syfte

Flera delar av transportmarknaden har omreglerats under senare år. En förutsättning för att de nya marknaderna ska fungera väl är ett tydligt och väl avvägt regelverk samt att utvecklingen följs så att korrigerande åtgärder kan sättas in om så behövs. Viktiga verktyg för att följa utvecklingen på transportmarknaden är en aktiv marknadsövervakning. En kartläggning av marknaderna inom väg- och järnvägsavdelningens verksamhetsområde är nödvändig för att identifiera potentiella områden där marknads funktion är begränsad.

1.3 Metod

Utgångspunkten är de två huvudmarknaderna där det produceras person- och godstransporter för resenärer och transportköpare. Utifrån denna grova indelning görs sedan en genomgång av vilka delområden som utgörs av marknader som avdelningen ska bevaka och särskilt granska enligt instruktion och uppdrag. Avdelningens ansvarsområden för regelgivning,

tillstånd, tillsyn, behörigheter, marknadsövervakning och analys har också fungerat som en grund för att ringa in marknaderna.

Under arbetets gång har arbetsgruppen träffats och diskuterat identifieringen och indelningen av marknaderna.

1.4 Avgränsning

Kartläggningen av avdelningens marknader är gjord på en nivå som innebär att avdelningens ansvarsområden täcks, men där detaljeringsgraden i beskrivningen av respektive marknad beror på vilket uppdrag Transportstyrelsen har och vad befintlig kunskap säger. Detta, tillsammans med de särskilda uppgifter som avdelningen har i instruktionen, innebär exempelvis att persontransport på järnväg är en särskild marknad, att järnvägsutbildning är en särskild marknad men att marknaden för yrkesutbildning (för exempelvis lastbil, buss) inte redovisas enskilt. I analyser av förutsättningarna på marknaden för yrkestrafik, gods på väg ska dock dessa delar ingå.

I kartläggningen nämns sjö och luft där trafikslagen berör avdelningens marknader. Dock går kartläggningen inte djupare in på dessa trafikslags marknader.

2 Väg- och järnvägsavdelningens marknader

Kartläggningen utifrån ovanstående metod och avgränsning leder till en indelning av marknader som återges i tabell 1.

Det bör påpekas att i kommande beskrivning och analys av respektive marknad ingår de förutsättningar som i sin tur utgör marknader som Transportstyrelsen ska övervaka. Det kan till exempel handla om tillgången till utbildad tågpersonal (för gods-, person- och kollektivtrafikmarknaderna på järnväg). En mer grundläggande beskrivning bör göras för de angivna marknaderna. Marknaderna kan även behöva delas in i delmarknader (t.ex. långväga, respektive lokal/regional kollektivtrafik eller olika marknadssegment inom godstransporter på väg och järnväg). Huvudinriktningen är dock att de angivna marknaderna är grunden och i analysen av dessa kan identifiering av andra marknader och missförhållanden ske. Detta innebär i sin tur att den ”totala” listan över marknader kommer att kunna förändras över tid. För vidare diskussion se fortsatt arbete under kapitel 3.

Tabell 1. Identifierade marknader för väg- och järnvägsavdelningen*

MARKNADER	VEM PRODUCERAR?	VEM KONSUMERAR?
PERSONTRANSPORTER		
(exklusive gång och cykel)		
VÄG		
KOLLEKTIVTRAFIK	YRKESTRAFIKFÖRETAG(BUSS,TAXI)/RKT	RESENÄRER
TAXI	YRKESTRAFIKFÖRETAG(TAXI)	RESENÄRER
BESTÄLLNING/CHARTER	YRKESTRAFIKFÖRETAG(BUSS)	RESENÄRER, WEEKEND, FERIE
FORDONSBESIKTNING	CERT BESIKTNINGSFÖRETAG	FORDONSÄGAREN/MEDBORGARE
UTBILDNING behörighet privat bruk		
JÄRNVÄG		
KOLLEKTIVTRAFIK	JÄRNVÄGSFÖRETAG/RKT	RESENÄRER
LÅNGVÄGA PERSONTRAFIK	JÄRNVÄGSFÖRETAG	RESENÄRER
BESTÄLLNING/CHARTER	JÄRNVÄGSFÖRETAG	RESENÄRER, WEEKEND, FERIE
KRINGTJÄNSTER JÄRNVÄG	LEVERANTÖRER AV TJÄNSTER	JÄRNVÄGSFÖRETAG
UTBILDNING JÄRNVÄG		
SJÖ		
KOLLEKTIVTRAFIK	REDERIER/RKT	RESENÄRER
TAXI	REDERIER	RESENÄRER
BESTÄLLNING/CHARTER	REDERIER	RESENÄRER, WEEKEND, FERIE
LUFT		
TAXI	FLYGTRAFIKFÖRETAG	RESENÄRER
LINJE	FLYGTRAFIKFÖRETAG	RESENÄRER
BESTÄLLNING/CHARTER	FLYGTRAFIKFÖRETAG	RESENÄRER, WEEKEND, FERIE
GODSTRANSPORTER		
VÄG		
FORDONSBESIKTNINGSMARKNAD	CERT FORDONSBESIKTNINGSFÖRETAG	FORDONSÄGARE/FÖRETAG
GODS PÅ VÄG	YRKESTRAFIKFÖRETAG	TRANSPORTKÖPARE
JÄRNVÄG		
GODS JÄRNVÄG	JÄRNVÄGSFÖRETAG	TRANSPORTKÖPARE
KRINGTJÄNSTER JÄRNVÄG	TJÄNSTELEVERANTÖRER	JÄRNVÄGSFÖRETAG
SJÖ		
GODS SJÖ	REDERIER	TRANSPORTKÖPARE
LUFT		
GODS LUFT	FLYGTRAFIKFÖRETAG	TRANSPORTKÖPARE

*I bilaga 1 och 2 ges även kompletterande bilder av avdelningens marknader i form av ett flödesdiagram och en matris.

2.1 Bakgrund för identifierade marknader

Följande avsnitt beskriver de identifierade marknaderna utifrån en kort beskrivning av bakgrunden till en eventuell liberalisering av marknaden och kort fakta. Beskrivningen är inte indelad utifrån trafikslag, vilket gör att exempelvis kollektivtrafik beskrivs under ett avsnitt. Vi beskriver inte heller närmare trafikslagen sjö och luft.

2.1.1 Kollektivtrafik

Kollektivtrafik definieras i kollektivtrafiklagen med en hänvisning till EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007. I förordningens artikel 2 a definieras kollektivtrafik som *persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering*.

Utifrån regeringens proposition 2011/12:76 rörande komplettering av kollektivtrafiklagen framgår att följande inte är att räkna som kollektivtrafik:

- beställningstrafik (med buss och fartyg)
- chartertrafik
- rundresor där passagerarna åker tillbaka till samma utgångspunkt
- trafik som anordnas vid särskilda evenemang
- resor där logi eller andra turisttjänster ingår i resan
- resor där det huvudsakliga syftet är något annat än själva persontransporten

2.1.2 Taxi

Taximarknaden liberaliserades den 1 juli 1990 med målen *att öka taxis försättningar till bättre service och tillgänglighet både geografiskt och över dygnet, öka konkurrensen med rimliga priser, effektivisera uppdrags- och beställarverksamheten samt pressa priserna för offentliga upphandlingen av taxiresor*.¹

Taximarknaden är idag en i många avseenden heterogen marknad, där villkor skiftar markant beroende på var i landet verksamheten bedrivs. Marknaden kan i stora drag delas upp i tre huvuddelar; företagsresor, privatresor och upphandlade samhällsbetalda resor (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar och kompletteringstrafik). Totalt svarar de samhällsbetalda resorna för knappt 40 procent av intäkterna, men variationerna mellan orter och

¹ Statskontoret 2012:10, Utvärderingar av om- och avregleringar – en kartläggning, 2012.

regioner är mycket stora. Den relevanta marknaden är sannolikt en kommun eller region.²

2.1.3 Beställning/charter på väg

På de svenska vägarna rullar nästan 14 000 bussar i yrkesmässig trafik. Branschen brukar delas upp i fyra segment: Upphandlad linjetrafik, turist- och beställningstrafik, kommersiell linjetrafik och skolskjutstrafik. I den upphandlade linjetrafiken dominerar branschen av några få mycket stora företag som har närmare 50 procent av Sveriges bussflotta. I övrigt består branschen av ett stort antal mindre företag, ofta familjeägda. De flesta har färre än tio bussar³. När det gäller upphandlad och kommersiell linjetrafik samt skolskjutstrafik ingår den i kollektivtrafikbeskrivningen och redovisas inte närmare här.

Varje år görs ca 1,8 miljoner turistresor med sammanlagt närmare 3 000 bussar som huvudsakligt färdmedel. Till dessa siffror tillkommer transfertrafik till flyg och färjor samt kombinationsresor flyg och buss.⁴

2.1.4 Beställning/charter järnväg

2007 öppnades möjligheten för andra företag än SJ AB att bedriva både natt- och chartertrafik på järnväg. Reformen kan ses som ett steg i lagstiftarens ambition att successivt konkurrensutsätta all trafik på järnväg fram till 2010. Det som avgränsar denna typ av trafik mot annan är att det huvudsakliga syftet med transporten är något annat än själva resan (dvs. upplevelse, evenemang etc.).

Innan den fullständiga öppningen av persontrafik på järnväg var en bevakning av delmarknaden intressant eftersom det var här nya aktörer försökte etablera sig på järnvägsmarknaden och tänja på bland annat gränserna för vad som är att anses som chartertrafik.

Idag har denna typ av trafik låg prioritet i tågplanarbetet, vilket innebär att de får den kapacitet som blir över. Chartertåg som fenomen finns dock kvar, bland annat resor till skidorter (paketresor).

² Konkurrensverket 1996:4, Konkurrens på avreglerade marknader, 1996.

³ Sveriges Bussföretag,
<http://www.transportgruppen.se/ForbundContainer/Bussarbetsgivarna/Branschfragor/Fakta-och-statistik-om-bussbranschen/>, 2013-01-17

⁴ Bussbranschens Riksförbund, Bussturism 2013, 2013-03-20.

2.1.5 Fordonsbesiktning

Marknaden avreglerades 1 juli 2010 och omfattar cirka sex miljoner besiktningar årligen. Efter tre och ett halvt år befinner sig marknaden fortfarande i ett uppbyggnadsskede. Tio företag verkar på marknaden som domineras av statliga AB Svensk Bilprovning och dess två utförsålda delar Besikta Bilprovning i Sverige AB och Opus Bilprovning AB. I stort fungerar besiktningens verksamhet på samma sätt som innan avregleringen, med avseende på besiktningens kvalitet. Det är fortfarande en bit kvar till en väl fungerande marknad i bemärkelsen konkurrens mellan företag och möjligheter för kunder i hela Sverige att välja besiktningens företag.

Fordonsbesiktning är en obligatorisk regelstyrd verksamhet vilket gör att besiktningens företag inte kan påverka det totala antalet besiktningar utan bara konkurrera om andelar av totalvolymen. Besiktningarna kan delas upp i besiktningstyperna kontroll-, registrerings-, lämplighets- och mopedbesiktning samt i kategorierna lätta, tunga och övriga fordon. Kontrollbesiktning av lätta fordon är den antalsmässigt största marknadskomponenten med cirka 95 % av marknaden. De företag som verkar på marknaden måste vara ackrediterade och de tekniker som besiktar fordon måste vara certifierade.

2.1.6 Utbildning – behörighet privat bruk

För att framföra motorfordon krävs vanligen någon typ av körkortsbehörighet. För fordon i yrkesmässig trafik, eller fordon som omfattas av kör- och vilotidsregler krävs utöver körkortsbehörigheten oftast också ett yrkeskompetensbevis. Olika krav kan finnas beroende på vilka behörigheter som avses, men oftast krävs ett godkänt kunskapsprov och godkänt körprov innan aspiranten erhåller sin behörighet. Utbildning är till stora delar frivillig, utom för vissa delar och vissa behörigheter.

I Sveriges finns ca 800 trafikskolor som sysselsätter drygt 2 000 trafiklärare. Varje år utbildas på trafikskolorna ca 110 000 körkortstagare och ca 10 000 yrkesförare.⁵ Den som vill driva trafikskola, ska ansöka om tillstånd hos Transportstyrelsen. Krav för att driva trafikskola är bl.a. av Transportstyrelsen godkänd trafikskolechef och godkänd trafiklärare. I Sverige finns också ett antal gymnasieskolor och andra utbildare på marknaden, t.ex. Försvarmakten. Det är också för vissa behörigheter tillåtet att övningsköra ”privat” med en av Transportstyrelsen godkänd handledare. En uppskattning gjord av Sveriges Trafikskolors Riksförbund säger att ca 80 procent av utbildningen beträffande de vanligaste behörigheterna sker

⁵ Sveriges Trafikskolors Riksförbund, <http://www.str.se/sv/>, 2014-01-15

genom privathandledd övningskörning.⁶

2.1.7 Utbildning - järnvägspersonal

Enligt den nya modellen för behörighetsprövning ska en förare dels ha ett förarbevis som styrker att han eller hon uppfyller vissa minimikrav avseende medicinsk och psykologisk lämplighet, utbildning och allmänna yrkeskvalifikationer och dels ett eller flera kompletterande intyg där det ska anges på vilken järnvägsinfrastruktur innehavaren har rätt att köra och vilken typ av järnvägsfordon denne har rätt att framföra. Ett förarbevis ska gälla inom hela EU, medan det kompletterande intyget endast ska gälla för den infrastrukturen och för de järnvägsfordon som fastställs i intyget. Förarbeviset utfärdas av Transportstyrelsen och intyget utfärdas av det järnvägsföretag eller den infrastrukturförvaltare hos vilken föraren är anställd eller tjänstgör enligt avtal. Förarbeviset och det kompletterande intyget kan återkallas om kraven inte längre uppfylls. Totalt har Transportstyrelsen utfärdat ca 5 000 förarbevis och ungefär 300 nya årligen.

I dagsläget har järnvägsföretagen Green Cargo AB och SJ AB tillstånd som utbildningsanordnare. Till detta kommer Arriva Sverige AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB, Hector Rail AB och Euromaint AB som ansökt om tillstånd som utbildningsanordnare.

Till kategorin rena utbildningsföretag räknas Järnvägsskolan, TCC och ProTrain.

2.1.8 Persontrafik järnväg

Långväga persontrafik på järnväg har stegvis liberaliserats. Processen inleddes 1990 för att slutföras under hösten 2010. I och med detta avskaffades SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnväg. I praktiken öppnades dock marknaden fullt ut först i samband med den tågplan som började gälla i december 2011, eftersom planeringen av tidtabeller sker på årsbasis. Större dynamik på marknaden angavs som skäl och förväntningarna är bland annat ökat och diversifierat utbud, ökad valfrihet för resenärer samt prispress, press mot ökad kvalitet och kundvärde. Ökat tågresa och attraktiva resor.

På marknaden fanns under 2012 och även under första halvåret 2013 fyra järnvägsföretag som utför långväga persontrafik. Dessa är SJ AB, Skandinaviska Jernbanor AB, Tågåkeriet i Bergslagen AB och Veolia Transport Sverige AB.

I tågplan för 2014 har det, för sträckan Stockholm-Göteborg, tillkommit två operatörer, MTR och Citytåget i Sverige AB.

⁶ Muntlig uppgift från Berit Johansson, ordförande STR, 2014-01-09.

2.1.9 Kringtjänster järnväg

Marknaden för kringtjänster är öppen för konkurrens. Efter splittringen av tidigare SJ överfördes ansvar för dessa funktioner på olika aktörer. Starkt begränsad är marknadstillträdet när det gäller fysiska anläggningar och järnvägsmark, som enbart staten, genom Trafikverket och Jernhusen, förfogar över. Viss konkurrens föreligger för de tjänster som utförs vid dessa anläggningar, aktörer upphandlar i konkurrens exempelvis last/lossningstjänster i kombiterminaler. Kringtjänster som krävs för att bedriva trafik tillhandahålls av olika aktörer, med olika uppgifter. För uppställning av fordon i anslutning till tågläge eller för längre perioder tillhandahåller Trafikverket uppställningsbangårdar eller spår i anslutning till stationer eller terminaler och depåer. Privata och kommunala infrastrukturförvaltare tillhandahåller också spår för uppställning. För fordonsunderhåll, tvättning och avisning tillhandahåller Jernhusen anslutande infrastruktur till dessa anläggningar och själva anläggningarna. Själva underhållstjänsten eller tvättningen tillhandahålls av Jernhusens hyresgäst eller kan upphandlas av järnvägsföretaget självt. Utöver Jernhusen tillhandahåller 8 privata aktörer underhållsanläggningar. För godstrafikföretag som har behov av rangering tillhandahåller Trafikverket rangerbangårdar. Terminaler för lastning och lossning (kombi, land, hamn) tillhandahålls av Jernhusen, Trafikverket eller kommunala/privata aktörer och en terminaloperatör utför tjänsterna, kombiterminaler och hamnar är i regel kommunala eller ägda av privata och kommunala bolag i samverkan.

2.1.10 Gods på väg

Godstransportmarknaden på väg i Sverige har förhållandevis låga trösklar för inträde för de företag som vill utföra transporter. Historiskt har marknaden varit betydligt mer reglerad med både prisreglering och etableringskontroll, liberaliseringen har skett stegvis. Exempelvis fastställde tidigare länsstyrelserna maximitaxor för godstransporter på lastbil, dessutom omfattades både buss- och lastbilstrafik av en etableringskontroll genom tillståndsgivning som var förenad med behovsprövning. Med detta förfarande kunde de redan etablerade åkerierna lägga in veto mot alla försök till nyetablering, eftersom de bedömde vilka behov av transporter som fanns på transportmarknaden i det aktuella området. Tidigare gjordes även en skillnad mellan linjegendotrafik och beställningstrafik, där beställningstrafiken var den del som liberaliserades först. Även transportförmedlingen var tidigare reglerad.

Godstrafikmarknaden på väg i dag är, liksom i övriga EU-länder, liberaliserad (med vissa begränsningar för cabotage) och reglerna för etablering är harmoniserade genom direkt tillämpbara EU-förordningar. För etablering på marknaden krävs ett yrkestrafiktillstånd som

Transportstyrelsen beviljar efter en prövning utifrån kraven i EU-förordningarna. Godstrafikmarknaden på väg i Sverige kan delas upp i ett antal delmarknader med vissa särdrag, och etableringsförutsättningarna kan i viss mån se olika ut mellan dessa. Viktiga delmarknader är fjärrtrafik, skogstransporter, miljö/renhållning, distribution, tank, bygg- och anläggning, bud, jordbruk, maskin- och tungtransporter.

Konkurrenssituationen och villkoren kan se relativt olika ut mellan exempelvis fjärrtrafiken och miljö/renhållning. Fjärrtrafiken är i regel den delmarknad där den internationella konkurrensen märks allra tydligast.

Godstransportmarknaden på väg präglas av att merparten av företagen är små i storlek, ca 45 procent av företagen är enmansföretag utan anställda, och ca 37 procent har 1-4 anställda. Antalet fordon anmälda i yrkesmässig trafik var vid utgången av 2012 ca 58 000 (SCB:s företagsregister och Trafikanalys).

2.1.11 Gods järnväg

Den svenska godstransportmarknaden på järnväg liberaliserades år 1996 och år 2007 liberaliserades den internationella marknaden inom EU. Syftet med liberaliseringen inom EU var att underlätta anpassningen av järnvägarna till marknadens behov och att öka deras effektivitet. Regeringens målsättning var att öka järnvägstransporternas andel av det totala transportarbetet och att verka för effektiva och attraktiva järnvägstransporter.

Marknaden domineras av de järnvägsföretag som är direkta efterföljare till Affärsverket Statens Järnvägar med Green Cargo AB som den största aktören.

Godstransporttjänsterna kan delas in i olika delmarknader; kombi-, system-, vagnslast- och malmlasttransporter. *Kombitransporter* innebär att godset lastas på en container, lastbilstrailer eller annan standardiserad lastbärare som möjliggör överflyttning till lastbil, tåg eller fartyg för vidare transport till slutdestination. *Systemtransporter* går mellan bestämda platser där hela tågets transportkapacitet utnyttjas av en och samma transportkörare. Dessa kan innehålla både vagnslastgods och kombigods. *Vagnslasttransporter* innebär att hela vagnar lastas med gods som transporteras till sin destination för avlastning. Vagnslasttransporter brukar refereras till den traditionella formen av godstransport. Dessa kräver, i motsats till kombi- och systemtransporter, ett nätverk av tågbildningspunkter och rangerbangårdar för att kunna möjliggöra transporter till och från ett större antal avsändare och mottagare. Green Cargo AB är i stort sett den enda operatör som kör vagnslasttransporter och de nyttjar skalfördelarna.

3 Fortsatt arbete och behov ytterligare insatser

De kartlagda marknaderna i tabell 1 utgör grunden för avdelningens fortsatta arbete inom marknadsövervakning. Avdelningen har skiftande kunskap om förhållandena beroende på vilken marknad som avses. Generellt har avdelningen mer kunskap om och mer övervakning av marknader som nyligen avreglerats, där Transportstyrelsen har särskilda uppdrag enligt instruktionen och där marknadsmisslyckanden råder. Sannolikt kommer detta vara den överskuggande bilden även framgent.

Kunskap och förståelse för hur förhållandena är på övriga marknader och hur dessa påverkar exempelvis marknadstillträde, konkurrenskraft och transportköpare är viktiga för avdelningens marknadsövervakning. Förutom att kunna besvara frågor från uppdragsgivaren är dessa grundläggande analyser viktiga för fortsatt arbete inom bland annat marknadsövervakning och tillsyn.

Förslagsvis bör därför de marknader som angetts i tabell 1 och som tidigare inte övervakats av avdelningen analyseras vidare. För att kunna ringa in och beskriva dessa marknader och för att kunna avgöra om eller vilka ytterligare analyser som behövs kan följande frågor vara en utgångspunkt:

- Vem producerar, vem konsumerar? (tillräckligt många som producerar/konsumerar för effektiv konkurrens?)
- Vad styr inträdet på marknaderna? Vilka administrativa, tekniska och ekonomiska förutsättningar ska vara uppfyllda? Vilken typ av marknad: öppen marknad, delvis öppen, monopolmarknad? Vilka hinder/flaskhalsar för in- och utträden på marknaderna?
- Vilka är minimikraven (säkerhet, miljö, tillgänglighet) för behörigheter, fordon och infrastruktur?
- Vilka indikatorer kan tas fram (pris, utbud, inträden/utträden, produktivitet, efterfrågan) för att både kunna uttala oss om marknadsutvecklingen och villkor för transportköparna?

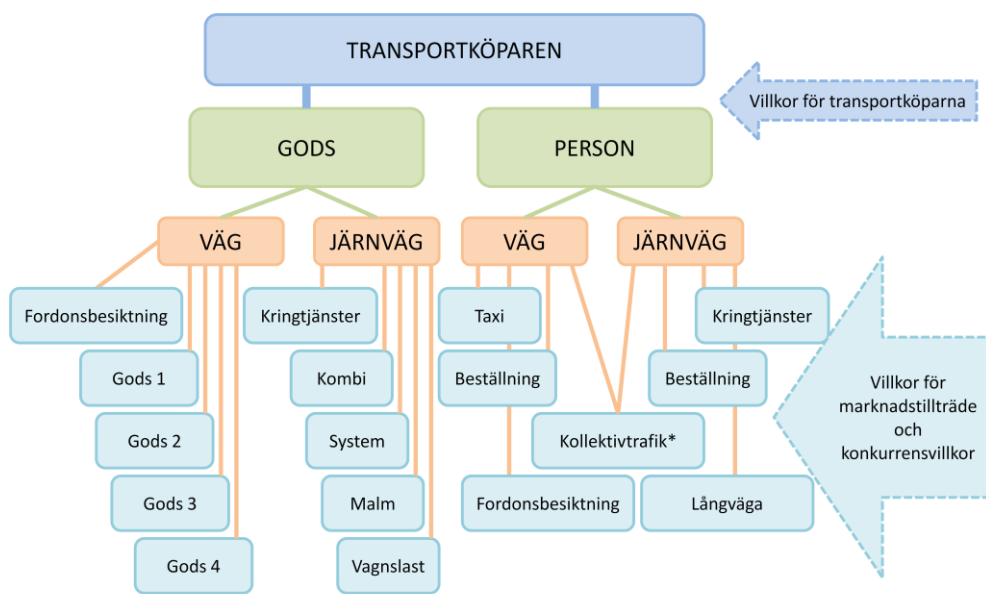
Ytterligare perspektiv; för att kunna uttala oss mer uttömmande om villkor för resenärer och transportköpare behövs, förutom beskrivning av marknaderna enligt ovan, följa relevant lagstiftning och bevaka intresseorganisationerna (resenärsforum och näringslivets transportråd m fl.).

Övriga utgångspunkter och inspirationskällor till de analyser av marknaderna som VJ inom de närmaste åren behöver göra kan vara

avdelningens rapport om etablering av verksamhet på järnvägsmarknaden (2013), Transportstyrelsens marknadsövervakning 2013, rapporter över fordonsbesiktningmarknaden (löpande).

Bilaga 1 Flödesschema

Ett alternativt sätt är att utgå från transportköparen (resenären, medborgaren och näringslivet) och utifrån det perspektivet beskriva respektive marknad. Detta förhållningssätt innebär att i analysen av villkor för transportköparna ingår i respektive marknadsanalys.



* Ev. uppdelning: lokal/regional/långväga

Bilaga 2; Marknadsmatris

GODS		Kombi System		
		Malm Vagnslast		
	Fordonsbesiktning	Kringtjänster		
PERSON	Kollektivtrafik	Kollektivtrafik	Kollektivtrafik	
	Beställning	Beställning	Beställning	Beställning
	Taxi	Långväga	Taxi	Taxi
	Fordonsbesiktning	Kringtjänster		
	VÄG	JÄRNVÄG	SJÖ	LUFT