

Transportmarknaden i siffror

Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och
järnvägstransporter



© Transportstyrelsen

Väg- och järnvägsavdelningen
Enhet verksamhetsutveckling och stöd

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2014-1472

Författare Michael Stridsberg, Johan Brandström
Månad År Februari 2016

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Föreliggande rapport utgör en del av Transportstyrelsens marknadsövervakning på väg- och järnvägsområdet. Rapporten ger en översiktlig kunskapsbild av marknaderna för person- och godstransporter.

Rapporten fokuserar på att beskriva utvecklingen av resande och transporter, marknadernas utformning samt aktörernas ekonomiska situation. Mottagare av rapporten är branschorganisationer, departement, myndigheter och företag på marknaden. Särskilt riktar sig rapporten till de som vill få en överblickbar bild av transportmarknaderna.

Iakttagelser i rapporten återförs till Transportstyrelsens tillsyn, regelgivning och marknadsövervakning. Michael Stridsberg och Johan Brandström har medverkat i framtagandet av denna rapport. Ett stort tack riktas till alla som bidragit med kunskap, inspel och synpunkter på rapporten.

Borlänge, februari 2016

Stina Eklund
Tf. chef sektion omvärld

Innehåll

ORDLISTA	7
1 INLEDNING	8
1.1 Bakgrund.....	8
1.2 Syfte.....	8
1.3 Metod och avgränsningar	9
1.4 Disposition och källhantering	9
PERSONTRANSPORTER.....	11
2 TILLGÄNGLIGHET – UTBUD OCH PRISER	11
2.1 Utbud och resande	11
2.1.1 Regional kollektivtrafik.....	12
2.1.2 Långväga trafik	14
2.1.3 Taxi.....	18
2.2 Priser.....	20
2.3 Kvalitet	23
3 MARKNADSSTRUKTUR OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	26
3.1 Regional kollektivtrafik	26
3.1.1 Marknadströsklar och inträdeshinder	28
3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar	29
3.2 Långväga trafik	31
3.2.1 Marknadströsklar och inträdeshinder	35
3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar	39
3.3 Taxi	40
3.3.1 Marknadströsklar och inträdeshinder	42
3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar	42
4 EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	44
4.1 Persontransporter på järnväg	44
4.2 Bussbranschen	45
4.3 Taxibranschen	46
5 SAMMANFATTANDE IAKTTAGELSER PERSONTRAFIK.....	49
GODSTRANSPORTER	51
6 TRANSPORTERADE GODSMÄNGDER.....	51
6.1 Väg.....	52
6.2 Järnväg	56
7 MARKNADSSTRUKTUR OCH REGELFÖRÄNDRINGAR	59

7.1	Väg.....	59
7.1.1	Marknadströsklar och inträdeshinder	59
7.1.2	Sentida och framtida regelförändringar	61
7.2	Järnväg	62
7.2.1	Marknadströsklar och inträdeshinder	63
7.2.2	Sentida och framtida regelförändringar	64
8	EKONOMISK UTVECKLING I FÖRETAGEN.....	66
8.1	Godstransporter på järnväg	66
8.2	Godstransporter på väg	67
9	SAMMANFATTANDE IAKTTAGELSER GODSTRAFIK	69
10	SLUTSATSER OCH DISKUSSION.....	71
10.1	Minskade godsmängder – en ny tids ekonomi?	72
10.2	Subventionerade trafikökningar	73
10.3	Den smidiga resan – samarbete eller konkurrens?	74
10.4	Konkurrensen på järnväg sätter spår	75
BILAGA 1		77

Ordlista

Statistik

Fordonskilometer – Ett fordons rörelser mätt i antal kilometer.

Personkilometer – Den sammanlagda reslängden för alla resenärer. Räknas ut genom att multiplicera den genomsnittliga reslängden med antal påstigningar/resor, alternativt trafikarbetet i fordonskilometer multiplicerat med beläggningen i antal passagerare per fordon och sträcka.

Sittplatskilometer – Mått på trafikens totala kapacitet. Antalet fordonskilometer i den faktiskt utförda trafiken, multiplicerat med den använda fordonsparkens kapacitet avseende sittplatser.

Tidtabellskilometer – Antalet kilometer ett fordon färdas enligt tidtabellen. Är ett mått på planerat utbud.

Tonkilometer – Den sammanlagda reslängden för allt gods.

Transportarbete – Personkilometer (persontrafik) eller tonkilometer (godstrafik).

Utbudskilometer – Detsamma som fordonskilometer, dock endast avseende kollektivtrafik.

Ekonomi

Nettoomsättning – 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 ett företag som är finansierade av eget kapital. Beskriver ett företags långsiktiga betalningsförmåga.

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

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Det svenska transportsystemet har omvandlats från en situation där det offentliga kontrollerade i stort sett all trafik till att bli en marknad där konkurrens råder på så gott som samtliga områden, om än under lite olika premisser. Förhoppningarna vid en avreglering är generellt att konkurrens mellan flera aktörer ska leda till goda effekter för användarna. På transportområdet har förhoppningarna främst kretsat kring fler aktörer, större utbud, större valfrihet, ökad tillgänglighet och lägre priser. Hur väl detta slagit ut varierar mellan olika segment. Konkurrensen ser också ut på olika sätt inom olika delar av transportbranschen. Inom vissa segment har det visat sig vara betydligt svårare att bedriva trafik på kommersiella villkor än inom andra.

Transportstyrelsen ansvarar, enligt myndighetens instruktion, för frågor om marknadstillträde och konkurrensvillkor på transportmarknaderna.² För att kunna utföra denna uppgift krävs såväl breda som djupa kunskaper inom sakområdet. I myndighetens regleringsbrev poängteras att Transportstyrelsen särskilt ska fokusera på att ”utveckla sina insatser gällande villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor”.³ Genom denna rapport presenteras en bred översikt rörande transportmarknaderna på väg och järnväg. Ambitionen har varit att på ett övergripande sätt ge en bild av marknaderna för person- och godstrafik i Sverige ur såväl producenters som transportköparens och resenärers perspektiv.

Transportstyrelsens verksamhet och beslut påverkar transportmarknaderna, deras funktionssätt och möjligheterna till konkurrens på lika villkor. En viktig del av kartläggningen av marknaderna är därför även att åskådliggöra exempel på vad Transportstyrelsen gör inom respektive område, vilka krav myndigheten ställer på bland annat näringsidkare och förare.

1.2 Syfte

Syftet med denna rapport är att på ett övergripande och tydligt sätt presentera de mest centrala uppgifterna rörande marknaderna för person- och godstrafik på väg och järnväg. Målsättningen har varit att läsaren ska få en klar bild av marknadernas egenskaper, utveckling och förhållande till varandra.

Transportstyrelsen har ansvar för regelgivning, tillstånd och tillsyn på dessa marknader. Det är därför viktigt både för myndigheten, intressenter och utomstående att på ett enkelt sätt kunna ta del av grundläggande information

² Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

³ Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

och kunskap om respektive marknadssegment. Genom detta arbete blir kunskapen översiktlig och lättillgänglig, vilket lägger grunden för att kunna göra goda avvägningar och fördjupade analyser i andra arbeten.

1.3 Metod och avgränsningar

Denna rapport utgår ifrån ett deskriptivt angreppssätt och avser att i första hand ge en beskrivning av transportmarknaderna på väg och järnväg utifrån officiella källor som offentlig statistik samt olika typer av registerdata. I de fall sådana uppgifter inte finns tillgängliga kompletteras de med uppgifter från andra aktörer såsom branschorganisationer. För de områden som inte kan beskrivas med hjälp av kvantitativa data används rapporter, utredningar samt de kunskaper som finns internt inom Transportstyrelsen för att ge en rättvisande bild.

Föreliggande rapport behandlar marknaderna för väg- och järnvägsområdet. För den som är intresserad av marknaderna på sjö- och luftområdet hänvisas främst till Transportstyrelsens publikation Utvecklingen på sjö- och luftfartsmarknaden.⁴

På transportområdet finns ett stort antal aktörer. Det handlar om transportföretag, myndigheter, infrastrukturförvaltare, stationsinnehavare med flera. Just denna rapport behandlar i första hand den rullande verksamheten, alltså företag som utför transporttjänster samt deras kunder. Vissa delar behandlar även olika myndigheters roll, och inte minst Transportstyrelsens egen roll och påverkan på marknaderna.

1.4 Disposition och källhantering

Strukturen i rapporten baseras på en uppdelning mellan person- respektive godstrafik. Denna uppdelning grundar sig i en utgångspunkt om att köparna inom dessa respektive marknader har mer gemensamt med varandra än köpare som nyttjar samma trafikslag. Persontransporter med olika trafikslag har i regel mer gemensamt med varandra än vad exempelvis järnvägstransporter av passagerare respektive gods har. Möjligheterna att se konkurrensytor, analysera marknaderna och dra slutsatser förbättras därför genom denna indelning.

Respektive kapitel är uppdelat i avsnitt som belyser olika perspektiv. Först görs en beskrivning av trafikutveckling genom variabler som utbud och genomförda transporter. Dessa är tänkta att i första hand belysa resenärs- eller köparperspektivet och fokuserar på omständigheter som den som köper en transporttjänst märker av. Uppgifterna är i första hand hämtade från officiell statistik.

⁴ TSG 2013-1655, tillgänglig via www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer/marknadsovervakning.

Den andra delen beskriver hur de olika delmarknaderna fungerar och samvarierar och fokuserar på frågor kring marknadsandelar, konkurrens och regelverk. Utgångspunkten är ett övergripande marknadsperspektiv, som främst är intressant för utomstående granskare. I denna del lyfts även olika regleringar som påverkar respektive marknad. Dessutom görs en framåtblick för att ge en bild av vad som är på gång inom respektive område. Uppgifterna i denna del bygger i högre utsträckning på kvalitativa källor.

Den tredje delen behandlar frågor om ekonomi. Här presenteras ett antal ekonomiska uppgifter och nyckeltal för aktörer verksamma inom branschen. Syftet har varit att på ett övergripande plan beskriva de olika delmarknadernas storlek samt hur marknadsandelar fördelas mellan olika aktörer. Vidare, för att beskriva vilken så kallad. marknadsmakt olika aktörer kan utöva, har företagens lönsamhet mätt som rörelsemarginaler studerats. Till sist för att få en uppfattning om företagens ekonomiska stabilitet har uppgifter om den så kallade soliditeten sammanställts för olika branscher. För att få fram dessa uppgifter har sökningar och uträkningar gjorts med hjälp av ekonomiska databaser. Området är dock behäftat med vissa svårigheter kopplat till att olika datakällor följer delvis olika urval samt att det i vissa fall rör sig om företag med blandad verksamhet. Det vill säga att företaget i fråga kan vara verksamt inom flera delmarknader och segment, vilket innebär att det kan vara svårt att härleda det ekonomiska resultatet till olika intäktskällor. Många företag inom transportsektorn bedrivs också som enskilda firmor, vilket begränsar tillgången till öppen ekonomisk information. De redovisade uppgifterna kan ändå sägas ge en övergripande bild av det ekonomiska läget i branschen även om vissa uppgifter ska tolkas med försiktighet.

Då varje avsnitt innehåller mycket information görs i slutet av respektive avsnitt en sammanfattning av de iakttagelser som gjorts. Detta för att hjälpa läsaren samt för att extra tydligt belysa de viktigaste uppgifterna som framkommit. Slutsatser och en diskussion om resultaten presenteras i slutet av rapporten.

Persontransporter

2 Tillgänglighet – utbud och priser

Detta avsnitt beskriver nuläge och utveckling rörande vilken tillgänglighet aktiviteten på väg- och järnvägssidans transportmarknader ger upphov till.⁵ Detta görs med ett antal mått som främst har bäring på resenärernas upplevelser. De siffror som presenteras baseras i stora delar på officiell statistik och har även tidigare av Transportstyrelsen identifierats som viktiga indikatorer på utvecklingen mot de transportpolitiska målen. Resenärsperspektivet är även viktigt då det i slutändan är resenärerna som ska nyttja trafiken och deras uppfattning kring hur den fungerar är direkt avgörande för dess fortsatta utveckling.

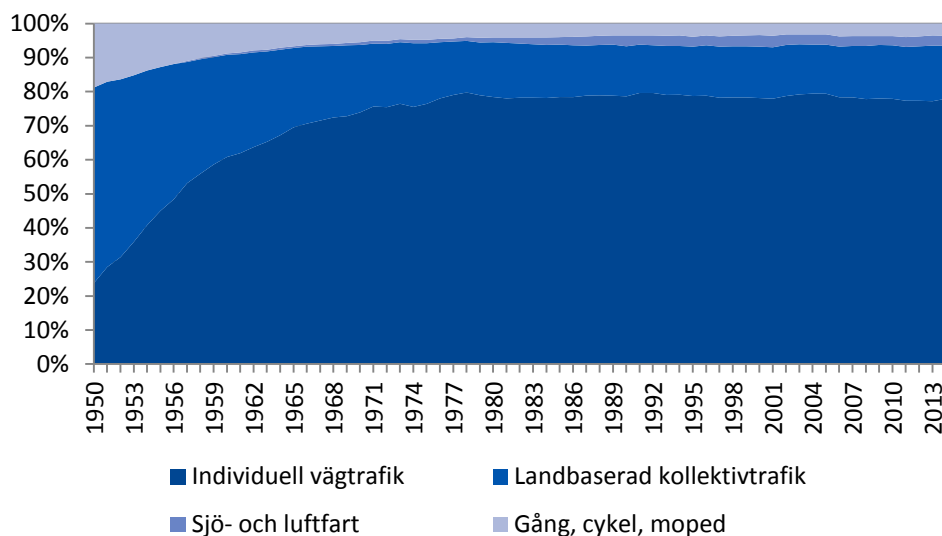
2.1 Utbud och resande

Resandet i Sverige, mätt i personkilometer, steg under en lång rad år. Ökningen av resandet var i stort sett obrutet mellan 1950 och 2007. Efter det har det dock skett något av ett trendbrott, då transportererna i stort sett legat stilla på samma nivå under ett antal år. 2014 steg återigen resandet, men det är ännu för tidigt att säga om det rör sig om början på en ny långsiktig ökning eller om det endast är en tillfällig uppgång.

Vad gäller andelar mellan olika trafikslag så har dessa legat tämligen stilla sedan millennieskiftet. Vägtrafiken som framförs av individer, det vill säga bil och motorcykel, står för den allra största delen av resandet med strax under 80 procent. Den landbaserade kollektivtrafiken, med buss och tåg, står för ungefär 15 procent av resandet. Sjö- och lufttransporter samt gång, cykel och mopedresor delar på resterande andel.

⁵ Begreppet tillgänglighet i detta avseende tar sin grund i det transportpolitiska funktionsmålet. Se prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

Figur 1: Persontransportarbetets utveckling 1950-2014, andel av personkilometer.



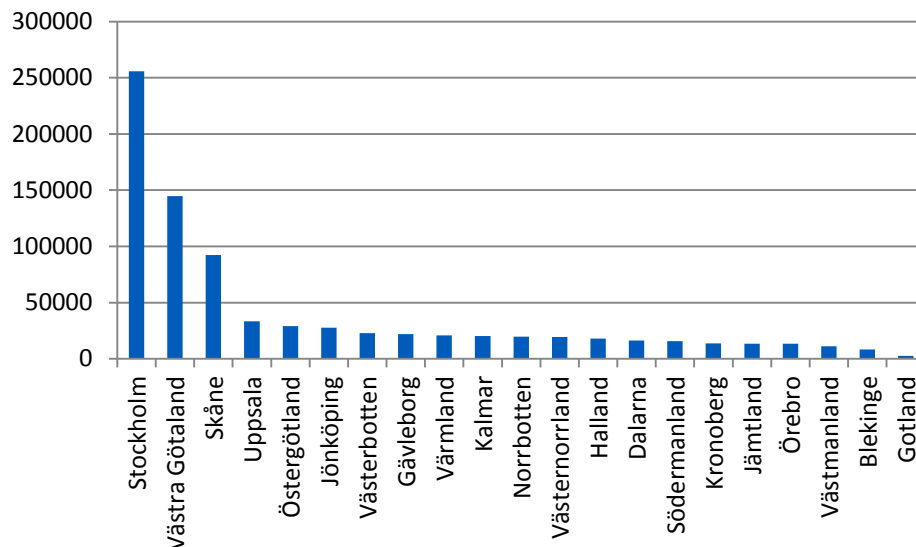
Källa: Trafikanalys.

För att nå uppsatta mål om resande om miljö från såväl politiskt håll som från branschen behöver resandet med kollektivtrafik samt gång och cykel öka. Framförallt är det nödvändigt att andelen bilresor minskar och att de resorna flyttas över till antingen kollektivtrafiken eller gång och cykel för att kunna uppnå hållbarhetsmålen. Än så länge tycks man vara på rätt väg med antalet resor, men vad gäller andelen kollektivtrafikresor har utvecklingen knappt märkts av alls på grund av ett generellt ökat resande.

2.1.1 Regional kollektivtrafik

Den regionala kollektivtrafiken bedrivs främst inom Sveriges olika län. Bussen dominerar vad gäller utbud (drygt 70 procent av utbudet), följt av tåg (knappt 15 procent) och tunnelbana (drygt 10 procent). I stort sett all trafik är upphandlad. Av naturliga skäl ser trafikuppläggen olika ut i de olika länen och kollektivtrafikens betydelse varierar. I större städer är den en förutsättning för effektiva transporter och ett fungerande samhälle, medan den på landsbygden mest används av de som inte har möjlighet att åka bil, såsom skolbarn. Dessa förhållanden visar sig också i statistiken över utbud, som tydligt visar att det är i storstadslänen som det finns bäst möjligheter att nyttja kollektivt resande.

Figur 2: Utbud i regional kollektivtrafik 2014, tusentals utbudskilometer.



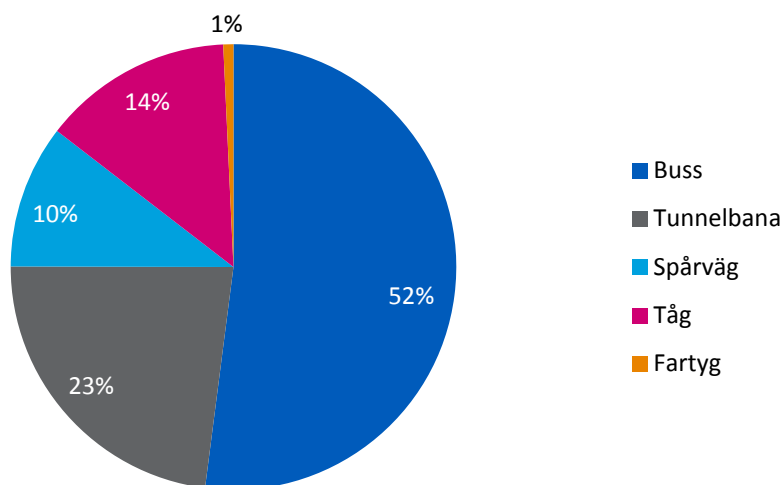
Källa: Trafikanalys.

Under de senaste åren har utbudet av kollektivtrafik ökat rejält. Den årliga ökningen har varierat mellan cirka två och fem procent per år. Mellan 2007 och 2014 ökade trafiken med drygt 20 procent. Utbudet har ökat i nästan alla län, medan den i några få län har minskat under de senaste åren. Under 2014 uppgick det samlade utbudet av regional kollektivtrafik till drygt 820 miljoner utbudskilometer.⁶

Antalet resor har också ökat över tid, men inte i samma omfattning som utbudet. Antalet resor mäts inom den regionala trafiken som antalet påstigningar, vilket innebär att det resenären uppfattar som en resa kan registreras som flera resor om den innefattar byten mellan linjer eller trafikslag. De flesta av resorna i den regionala kollektivtrafiken görs med buss, men inte i sådan omfattning att det motsvarar utbudet. Något som sticker ut är att tunnelbaneresorna står för cirka 23 procent av resorna på nationell nivå, trots att tunnelbanan bara finns i ett län och står för drygt 10 procent av utbudet.

⁶ Trafikanalys Statistik 2015:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2014.

Figur 3: Fordonsslag i regional kollektivtrafik 2014, andel resor.



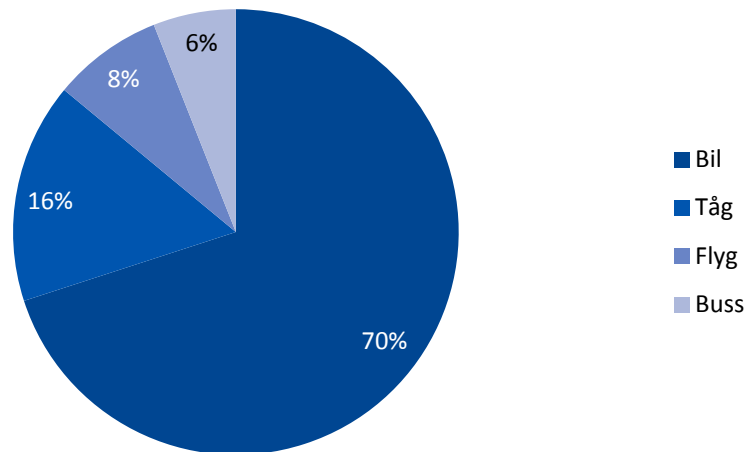
Källa: Trafikanalys.

Sammantaget kan sägas att förutsättningarna att resa med den regionala kollektivtrafiken har förbättrats under ett antal år. Resandet har också ökat. Dock gör det ökande resandet totalt sett att ökningen knappt märks vid en jämförelse av andelar mellan olika trafikslag. Det gör att målet om en fördubblad kollektivtrafikandel, som branschen siktar mot att uppnå på sikt, i nuläget är långt ifrån att uppfyllas.

2.1.2 Långväga trafik

Resor över längre sträckor genomförs i regel mer sällan än resor inom närområdet. De innebär också lite mer och noggrannare planering än kortväga resor. Vid långväga resor gör resenärer ofta val om sina resor i flera steg. Det inledande steget handlar om huruvida resan ska företas med bil eller med ett kollektivt färdmedel. Faller valet på kollektivtrafiken blir nästa steg att välja transportslag, där valet står mellan tåg, flyg eller buss (intermodal konkurrens). Först sedan detta val är gjort blir det aktuellt för resenären att välja utförare av resan (intramodal konkurrens). I denna rapport kommer flyg- och personbilstrafiken inte belysas närmre. Bland den långväga trafiken med buss och järnväg bedrivs nästan all trafik på helt kommersiella villkor.

Figur 4: Resandets struktur i Sverige 2014, interregionala resor.



Källa: Transportstyrelsen/Järnvägsgruppen Kungliga Tekniska Högskolan.

Bland de interregionala resorna⁷ står kollektivtrafiken totalt sett för ungefär 30 procent av transportarbetet. Tåget är det främsta transportslaget bland dessa resor, med 16 procent av det totala resandet. Flyget står för 8 procent och bussen för 6 procent. Resterande 70 procent av resorna görs med bil.

En avgörande faktor gällande val av transportmedel är resornas längd och tidsåtgång. Många resenärer, inte minst de som reser i tjänsten, värderar sin tid högt och är beredda att betala för att komma fram snabbt. På de längsta resorna tar flyget en större andel, för att på kortare interregionala resor tappa marknadsandelar. Detta förklaras i hög utsträckning av den tidsvinst som kan göras på respektive sträcka. Flyget är snabbare än tåget, men är behäftat med omfattande ledtider, även på kortare sträckor. Tåget har kortare sådana tider, vilket kombineras med att det upplevs som lättare att exempelvis arbeta ombord på tåg än på flyg.⁸ Detta kan göra att restiden med tåg inte uppfattas som förlorad tid på samma sätt som flygtid. På längre sträckor och relationer där spårets bristande kvalitet förlänger restiden dominerar dock flyget bland de kollektiva färdmedlen.

Marknaden för långväga buss har varit avreglerad sedan slutet av 1990-talet. Det är en något splittrad marknad som i delar är svår att kartlägga. En del av trafiken går med regelbundenhet enligt fastlagda tidtabeller. En annan, betydligt mer omfattande, del av trafiken är chartrad trafik, som körs på specifika uppdrag eller i samband med speciella händelser, såsom olika

⁷ Här definierade som resor över 10 mil.

⁸ Transportstyrelsen 2015 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2014 (TSJ 2015-4354).

kulturevenemang. Den delen av marknaden som beskrivs här är den regelbundna trafiken som går efter tidtabeller.

Statistiken för busstrafik utanför den regionala trafiken har förändrats sedan den nya kollektivtrafiklagen⁹ infördes. Detta gör att jämförelser längre tillbaka i tiden är svåra att göra. Det förekommer även bortfall i undersökningen som bidrar till viss osäkerhet rörande tillförlitligheten i uppgifterna. Under senare år har det gått att se en viss ökning av antal avgångar i den kommersiella busstrafiken. Den största delen av utbudet, mätt i sittplatskilometer, finns inom den interregionala trafiken. Samtidigt har dock transportarbetet, mätt i antalet personkilometer, minskat något. Belägningsgraden i den kommersiella trafiken över länsgränser uppgick under 2014 till i genomsnitt 55 procent. Motsvarande siffra för trafik inom län var 39 procent.¹⁰ Sannolikt beror den lägre siffran för regionala resor på att denna trafik i hög grad består av flygbussar som kör tät trafik med avgångar under stora delar av dygnet. Det ligger nära till hands att misstänka att belägningsgraden är väldigt låg vissa tider på dygnet och därför sänker den genomsnittliga belägningsgraden.

Sett till vilka sträckor bussföretagen har linjer på framgår det tydligt att de i hög utsträckning konkurrerar direkt med tågtrafiken. De största bussföretagen kör sin trafik där flest resor sker totalt sett, precis som tågtrafiken. Det gör att utbudet av långväga buss är koncentrerat till de södra delarna av Sverige, medan det i norr bara finns trafik längs med kusten. De större företagen har ofta ett flertal linjer, medan mindre aktörer riktat in sig mot specifika sträckor. Framförallt Swebus samarbetar med ett antal mindre aktörer vilket möjliggör mer trafik och enklare kombinationsresor för resenärerna. Dock finns risk att samarbetena leder till minskad konkurrens.

På järnvägssidan har en ökning beträffande resandet skett under ett antal år. Från ett totalt resande vid millenniets början på ungefär 8,2 miljarder personkilometer har trafiken ökat till cirka 12 miljarder personkilometer under 2014.¹¹ Enligt uppgifter från Samtrafiken utgör den kommersiella långväga trafiken (över länsgränser samt mellan Sverige och utland) drygt en tredjedel av det totala järnvägsutbudet för persontrafik mätt i tidtabellskilometer.¹² Väljer man istället att studera personkilometer är fördelningen mellan regionala och långväga resor tämligen jämn, men viss övervikt för det långväga resandet.¹³

För att vara attraktiv och locka resenärer behöver kollektivtrafiken tillhandahålla ett utbud som motsvarar resenärernas önskemål. Om ett

⁹ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik.

¹⁰ Trafikanalys Statistik 2015:27 Kommersiell linjetrafik på väg.

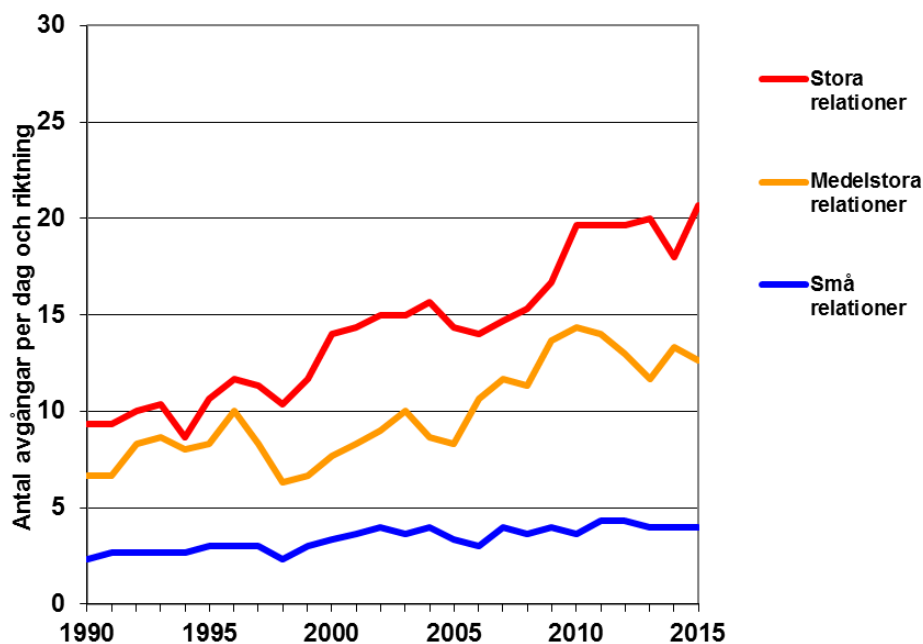
¹¹ Trafikanalys Transportarbete 1950-2014.

¹² Samtrafiken 2015-06-22.

¹³ Transportstyrelsen 2015 Utveckling av utbud och priser på järnvägslinjer i Sverige 1990-2015 (TSJ 2015-4354).

sådant utbud saknas är risken stor att de istället väljer bilen på grund av bekvämligheten att kunna åka när som helst. Därför är turtätheten inom kollektivtrafiken ett viktigt sätt att öka kollektivtrafikens attraktionskraft och därigenom dess marknadsandel. Om resenärer har många avgångsalternativ minskas en av bilens främsta fördelar.

Figur 5: Turtäthet antal avgångar per vardag 1990-2015.



Källa: Transportstyrelsen/Järnvägsgruppen Kungliga Tekniska Högskolan.

I figuren ovan presenteras turtätheten för sammanlagt nio järnvägslinjer, uppdelade i tre kategorier med tre relationer i varje.¹⁴ Utvecklingen sedan 1990 pekar på att turtätheten, och därmed resmöjligheterna, förbättrats både på de stora och medelstora relationerna. För de stora relationerna innebär turtätheten avgångar mer än en gång i timmen under ordinarie trafikdygn (16 timmar). De medelstora relationerna ligger något lägre med knappt en avgång per timme. Även de små relationernas utbud har ökat något. Här handlar det dock fortfarande om någon eller några få turer per dag, vilket ställer större krav på resenärernas möjligheter att anpassa sig till avgångarna. Även reshastigheten har generellt förbättrats. Den största delen av den utvecklingen ligger dock ett antal år tillbaka i tiden och kan tillskrivas introduktionen av snabbtåg som inleddes i början av 1990-talet.

¹⁴ Stora relationer: Göteborg-Stockholm, Malmö-Stockholm och Sundsvall-Stockholm. Medelstora relationer: Karlstad-Stockholm, Borlänge-Stockholm och Malmö-Göteborg. Små relationer: Östersund-Stockholm, Stockholm-Oslo och Göteborg-Oslo.

2.1.3 Taxi

Taxibranschen är mån om att betraktas som en del av kollektivtrafiken. När det gäller just utbudet av taxi är det ändå nödvändigt att presentera uppgifter kring detta på ett annat sätt än för övrig kollektivtrafik, då taxi inte lyder under tidtabeller. Ett sätt att mäta taxiutbudet är att undersöka hur många taxibilar som finns på olika platser i landet. Detta sätts i relation till befolkningsmängden och ger ett mått på taxitätheten. I detta fall redovisas siffrorna på länsnivå och anger antalet taxibilar per tusen invånare.

Tabell 1: Taxitäthet 2014, länsuppdelat.

Län	Taxifordon per 1000 invånare
Stockholm	2,9
Jämtland	1,8
Norrbottn	1,7
Uppsala	1,6
Västerbotten	1,5
Västernorrland	1,5
Västra Götaland	1,5
Gotland	1,4
Skåne	1,4
Västmanland	1,3
Södermanland	1,2
Örebro	1,2
Dalarna	1,2
Östergötland	1,2
Värmland	1,1
Gävleborg	1,1
Halland	1,0
Kalmar	1,0
Kronoberg	0,9
Blekinge	0,9
Jönköping	0,8

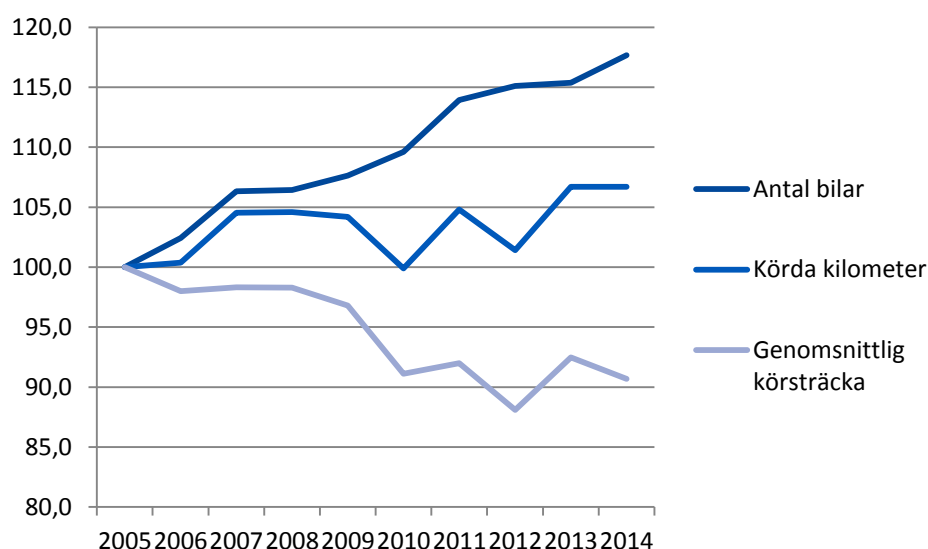
Källa: Statistiska Centralbyrån.

Föga förvånande är taxitätheten högst i Stockholms län där den uppgår till nästan tre bilar per tusen invånare. Utöver den stora mängden boende och att antalet personer som äger egen bil är lägre än i övriga landet är Stockholm en stor turist- och näringslivsstad vilket kan locka till fler taxiresor. Att två av Sveriges största flygplatser (Arlanda och Bromma) finns inom länet lär också bidra till att det finns en omfattande marknad för taxi.

Något mer överraskande är måhända att några av norrlandslänen har en relativt hög taxitäthet. Delar av detta kan förklaras av att det i dessa län finns några orter som i hög grad livnär sig på turism och vintersport, vilket kan skapa en ökad efterfrågan på taxitransporter. Utbudet av kollektivtrafik i dessa län är begränsat, vilket också kan göra att taxi får en mer användbar roll för vissa typer av resor.

Ett sätt att mäta resandet med taxi är att undersöka hur många mil taxifordonen i genomsnitt färdas varje år. Detta kan även ses som ett mått på marknadens utveckling.

Figur 6: Index taxifordon, körsträckor och genomsnittlig körsträcka 2005-2014.



Källa: Statistiska Centralbyrån.

Av figuren framgår att den genomsnittliga körsträckan för taxifordon minskat under den senaste tioårsperioden. Under samma period har antalet bilar stadigt ökat, medan de totala körsträckorna pendlat från år till år. Under perioden har det totalt sett skett en ökning av körd sträcka. Då antalet bilar ökat betydligt snabbare än antalet körda kilometer leder detta till att de genomsnittliga körsträckorna sjunkit med cirka 10 procent mellan 2005 och 2014. Detta samtidigt som antalet bilar ökat med ungefär 18 procent och körsträckorna med knappt 7 procent. Den negativa utvecklingen går att se i nästan samtliga län, undantaget Gävleborg och Blekinge, i något varierad utsträckning. De största nedgångarna har kunnat observeras i Örebro och Dalarnas län, där antalet taxibilar ökat samtidigt som de totala körsträckorna sjunkit.

Den observerade utvecklingen kan beskrivas som ett mått på minskad produktivitet. Detta då kapaciteten inom marknaden växt mer än efterfrågan.

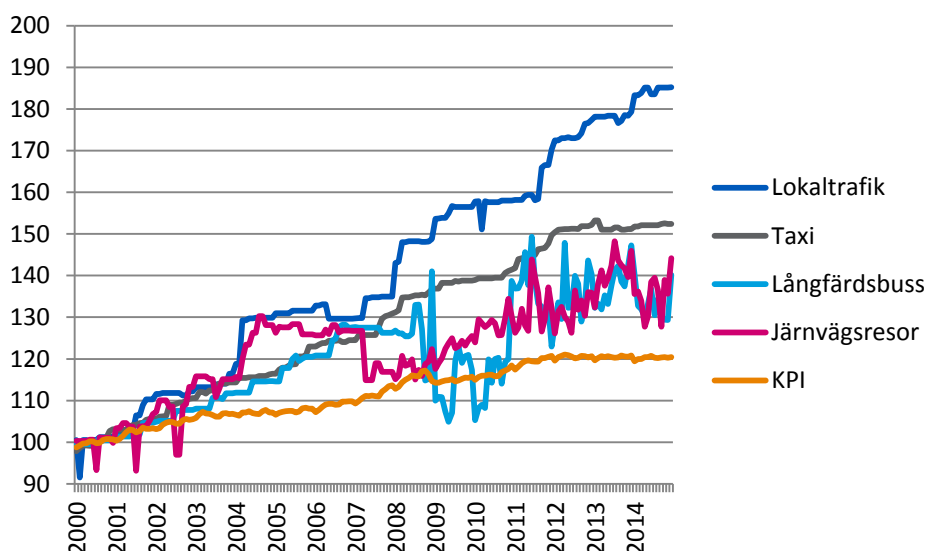
En större mängd utförare verkar på marknaden där efterfrågan förvisso tycks växa, men inte i samma takt som utbudet. Det ska poängteras att det inte finns information om hur stor del av dessa körsträckor som görs med passagerare i bilen, men det finns inget självändamål i att köra bilarna utan passagerare mer än nödvändigt. Detta då det inte genererar några intäkter samtidigt som det leder till ökat slitage på fordonen, vilket i sig leder till kostnader för service och reparationer och på sikt att bilarna behöver bytas ut. Det är därför rimligt att anta att andelen tomkörningar är relativt konstant under perioden.

En intressant iakttagelse är att om man tolkar antalet taxifordon som ett mått på utbud och körsträckorna som ett mått på resande så uppvisas samma utveckling som inom den regionala kollektivtrafiken. Resandet ökar visserligen, men inte i samma omfattning som utbudet. På sikt kommer en sådan utveckling att leda till att företag slås ut från marknaden på grund av överetablering och en tillgång som inte avspeglar efterfrågan.

2.2 Priser

Vid sidan om utbudet är priset något som resenärer märker av i hög grad och som kan påverka valet av färdmedel. Under senare år har priserna stigit bland samtliga transportslag och har även ökat i högre takt än den allmänna prisutvecklingen i samhället (mätt som konsumentprisindex, KPI).

Figur 7: Prisindex olika trafikslag samt KPI 2000-2014.



Källa: Statistiska Centralbyrån.

Taxiresor och lokaltrafikresor har haft en tämligen stabil, ökande utveckling utan några större skiftningar. Taxibranschen har säkerligen upplevt ökade kostnader i takt med faktorer som stigande bränslepriser under större delen

av den redovisade perioden. Taxibranschen rör sig också med små marginaler och vissa prishöjningar är sannolikt nödvändiga för att hålla marginalerna på rätt sida.¹⁵ En undersökningsserie gjord i storstadsområdena på uppdrag av Transportstyrelsen¹⁶ visar att det förekommit stora prisvariationer mellan olika taxiföretag, särskilt i Stockholm. Det som undersökts är vilka högsta jämförpriser som företagen presenterar på sina prisdekaler. Efter införandet av krav på att lämna en bindande prisuppgift om jämförpriset¹⁷ överstiger 500 kronor, som trädde i kraft 1 januari 2015, har dock skillnaderna minskat. Det lägsta jämförpriset fanns i Malmö, med 212 kronor. Motsvarande resa med högsta pris låg på 499 kronor, ett pris som återfanns bland ett flertal företag i både Stockholm och Göteborg. Detta är markanta nedgångar jämfört med tidigare undersökningar, då de högsta priserna var mellan 1500 och 2000 kronor. Hos en stor del av bolagen ligger priset i intervallet 250-350 kronor.

Priserna för lokaltrafikresor, det vill säga regional kollektivtrafik, är de som ökat mest under den redovisade perioden. Främst har priserna ökat för enkelbiljetter, men även priserna för månadskort har stigit relativt kraftigt.¹⁸ Att kostnaderna för att bedriva kollektivtrafiken stigit kraftigt är känt och det har resulterat i att resurser behövt tillskjutas verksamheterna, både genom subventioner och genom ökade inkomster från biljetter.¹⁹ Detta har uppenbarligen påverkat det pris resenärer fått betala för att resa med kollektivtrafiken. Ökningen är mycket kraftig och en fortsatt utveckling i den riktningen riskerar att minska kollektivtrafikens attraktionskraft.

Priserna för långfärdsbuss är de som pendlat mest och för dessa är det snudd på omöjligt att utläsa någon slags trend. Efter att ha nått en toppnivå i slutet av 2008 dök priserna i början av 2009 och började åter stiga först två år senare. Även efter detta har priserna varierat rejält för att den senaste tiden vara höga i ett historiskt perspektiv. I reella tal är dock bussen ett billigt transportmedel, något som gjort den populär bland priskänsliga grupper som studenter.

Kostnaden för järnvägsresor har pendlat en hel del under den studerade perioden, men den sammanlagda ökningen är inte särskilt kraftig. Särskilt under de senaste åren har priserna sjunkit. Faktum är att priserna bara ökat marginellt om de jämförs med prisbilden för cirka tio år sedan. En stor del av denna utveckling kan tillskrivas den ökade prisdifferentiering som skett för olika typer av tågresor.

¹⁵ Svenska Taxiförbundet 2015 Branschläget.

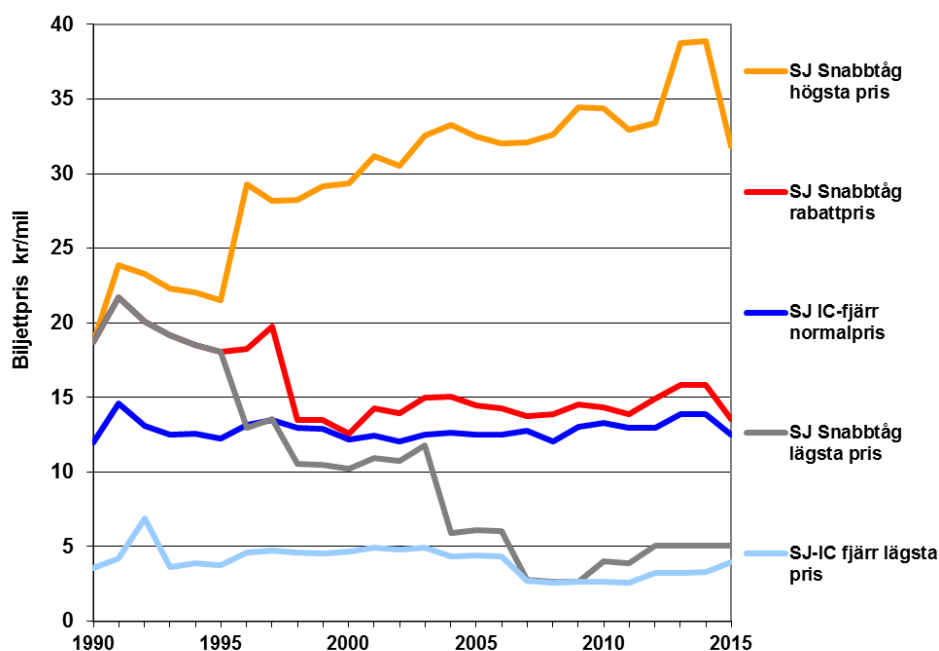
¹⁶ Prissättning och prisinformation vid taxiresor 2015.

¹⁷ Jämförpriset avser en resa på 10 kilometer som varar i 15 minuter. Denna definition gäller även för den prisinformation som ska lämnas på bilarnas prisdekaler.

¹⁸ Trafikanalys Rapport 2014:15 Priser i regional kollektivtrafik i Sverige och EU 2014.

¹⁹ Trafikanalys Statistik 2015:20 Lokal och regional kollektivtrafik 2014.

Figur 8: Prisdifferentiering SJ fjärtrafik 1990-2015.



Källa: Transportstyrelsen/Järnvägsgruppen Kungliga Tekniska Högskolan.

Sedan 1990 har prisdifferentieringen för snabbtåg ökat drastiskt. Detta är ett resultat av nya former av prissättningssystem som utgår från efterfrågan på biljetter istället för i förväg bestämda priser. Detta har resulterat i att det idag är möjligt att resa med tåg till en lägre kostnad än i början av 1990-talet, förutsatt att man är beredd att boka i god tid eller välja en avgång utanför högtrafik. En stor anledning till att tågbranschen²⁰ infört denna typ av prissättningssystem är för att konkurrera med flyget, som tillämpar en liknande modell. Principen har även kunnat skönjas bland busstransportörer, men har där inte slagit igenom på samma sätt ännu och framförallt förekommer inte lika stora prisvariationer som bland tåg och flyg.

Den kraftigaste prisutvecklingen under den undersökta perioden har skett för månadskort i den regionala kollektivtrafiken. Detta stämmer överens med den bild som ges av såväl SCB som andra källor. Mätt i kronor per mil har ett månadskort i den regionala kollektivtrafiken blivit dyrare än det lägsta priset för snabbtåg.²¹ En del i den kraftiga utvecklingen beror på att priserna för att resa med den regionala kollektivtrafiken i början av 1990-talet var mycket låga. Sedan dess har utbudet ökat kraftigt, vilket kan förklara en stor del av kollektivtrafikens kostnadsökningar²², vilka i sig

²⁰ I diagrammet presenteras endast SJ:s priser, men övriga aktörer tillämpar i regel samma typ av system.

²¹ Beräknat utifrån 40 resor/månad med den regionala kollektivtrafiken.

²² Sveriges kommuner och landsting 2014 Vad förklarar kollektivtrafikens kostnadsökning?

avspeglar sig i priserna för resenärerna. Resandet har också ökat, men inte lika mycket som utbudet.

2.3 Kvalitet

Kvalitet i transporter är något som spelar roll för resenärernas nöjdhet och resfrekvens. Vad begreppet kvalitet innebär är dock mer individuellt. Vissa resenärer upplever punktligheten som den viktigaste aspekten, medan andra är mer måna om att resan ska vara prisvärd eller att det finns möjlighet att arbeta under resan. Vad kvalitet innebär beror även på vilket transportmedel och vilken typ av resa det gäller. Någon som reser över dagen i tjänsten är sannolikt mer känslig för störningar och förseningar än någon som reser under sin fritid. Även anslutande resor kan ha stor påverkan. En mindre försening som innebär missad anslutning kan sabotera hela syftet med resan, medan en försening som innebär minskad väntetid på exempelvis en flygplats inför en semesterresa knappt behöver innebära något problem alls.

Inom den regionala kollektivtrafiken har undersökningar visat att faktorer som traditionellt kopplas samman med kvalitet inte har särskilt stor påverkan på resfrekvensen, särskilt inte bland de som ofta reser med kollektivtrafiken.²³ Istället är det viktigaste att trafiken är relevant, det vill säga att den motsvarar resenärernas behov, och att resenärerna har kunskap om hur de ska resa. Kvaliteten i trafiken har dock betydelse för förmågan att locka nya resenärer till kollektivtrafiken, då dessa jämför sin reseupplevelse i kollektivtrafiken med tidigare upplevelser, som ofta gjorts i bil.

Resenärers inställning till vad som upplevs fungera respektive inte fungera i kollektivtrafiken är intressant kunskap för att kunna vidta åtgärder som leder till ökad nöjdhet och på sikt ett ökat resande. Tabellen nedan redovisar vad resenärerna uppfattar som väl fungerande och mindre väl fungerande delar. Procentangivelserna representerar hur många av de tillfrågade som upplever respektive faktor som positiv.

²³ Svensk Kollektivtrafik 2015 Kollektivtrafikbarometern Årsrapport 2014.

Tabell 2: Nöjdhetsfaktorer i regional kollektivtrafik 2010-2014, andel positiva svar.

	2010	2011	2012	2013	2014
Information om avgångstider	76	76	76	74	76
Trygghet	71	70	69	70	72
Personalens uppträdande	67	66	66	67	69
Rent i fordon	60	60	61	63	65
Bekvämlighet att sitta	62	61	62	62	64
Enkelhet	63	61	61	58	61
Undviker stress	58	55	55	54	54
Restidsanvändning	52	51	51	51	53
Sammanfattande nöjdhet	53	49	51	50	51
Enkelt att köpa biljetter	58	58	55	46	51
Snabbhet	51	49	48	49	49
Avgångstider	44	45	45	44	46
Linjesträckning	44	43	43	43	42
Planerad information	40	37	38	38	38
Oplanerad information	23	23	24	25	27
Lyhördhet	27	24	23	23	23

Källa: Svensk Kollektivtrafik.

Svaren i tabellen baseras på svar från alla typer av människor, både de som ofta reser med kollektivtrafiken och de som sällan eller aldrig använder sig av kollektivtrafiken. Högst betyg får faktorerna information om avgångstider och trygghet. Även personalens uppträdande och fordonens bekvämlighet och renhållning upplevs som positiva av en majoritet av respondenterna. I den andra änden syns missnöjdhet med utförarnas lyhördhet, samt såväl planerad som oplanerad information. Inte heller utbudsfaktorerna linjesträckning, avgångstider och snabbhet upplevs som positiva av majoriteten av de svarande. De som ofta reser med kollektivtrafiken är generellt sätt mer nöjda än de som reser sällan eller aldrig, men det är ändå samma faktorer som man är nöjd respektive missnöjd med.

Ett område som under senare tid varit mycket omdebatterat och som tilldragit sig uppmärksamhet från många håll är punktligheten inom järnvägssektorn. Några snörika vintrar med kraftiga förseningar tog hårt på förtroendet för järnvägen. Förseningarna uppdagade ett antal brister som ledde till omfattande kritik mot bristen på samordning bland järnvägens aktörer. Sedan 2013 samarbetar ett stort antal av järnvägens intressenter i samarbetet Tillsammans för tåg i tid (TTT) för att förbättra järnvägens

punktlighet både på person- och godstågssidan (mer om godstågens förseningar i avsnitt 7.2). Resultaten från detta arbete är ännu små och punktlighetens utveckling går inte i alla delar åt rätt håll.

Tabell 3: Punktlighet persontrafik på järnväg 2013-2015.

Tågtyp	2013	2014	2015 jan-jul
Kortdistans	94,5	93,9	94,1
Medeldistans	87,9	88,4	89
Långdistans	78,9	77,7	78,8

Källa: Trafikverket.

Sammantaget tycks inte mycket ske vad gäller punktlighetens utveckling. Målbilden för TTT är att nå 95 procents punktlighet (tåg i tid till slutstation +/- 5 minuter), ett mål som i dagsläget framstår som mycket svårt att nå för stora delar av trafiken. Tabellen visar att ju längre tågen färdas desto färre tåg kommer fram i tid. Transportstyrelsen deltar, tillsammans med Trafikanalys, i samarbetet som oberoende granskare. Detta år riktades skarp kritik mot samarbetets brist på resultat.²⁴

Den mediala bilden, och i hög utsträckning den allmänna uppfattningen, har under senare tid varit att punktligheten inom järnvägssektorn är sämre än någonsin. Den bilden är i ett historiskt perspektiv inte rättvisande. Vid en jämförelse med siffror från 1970-talet och framåt, som dock ska tolkas ytterst försiktigt på grund av bristande tillförlitlighet, så är dagens punktlighetsnivåer relativt höga.²⁵ Det som skapat bilden av en järnväg i kris är sannolikt främst två saker. Dels är de senaste årens punktlighet sämre än motsvarande under 2000-talet. De snörika vintrarna 2010 och 2011 ledde till mycket omfattande problem och kraftigt försämrad punktlighet. Dels har antalet resenärer ökat och framförallt de korta resorna, som görs oftare, har ökat. Det gör att fler råkar ut för förseningar oftare, vilket förstärker bilden av att tågen sällan kommer i tid. I och med att även trafiken ökat så innebär en fast andel försenade tåg i realiteten fler tåg som inte kommer fram i tid, vilket är detsamma som fler försenade resenärer.

²⁴ Trafikverket 2015 Tillsammans för tåg i tid Resultatrapport 2015.

²⁵ WSP Analys & strategi "Är järnvägen på rätt spår?" 2013-08-22.

3 Marknadsstruktur och regelförändringar

I denna del av rapporten ligger fokus på marknaden för respektive delområde och hur denna fungerar. Marknadsperspektivet är viktigt för att kunna påvisa en helhetsbild och identifiera svårigheter kopplade till sådant som lagstiftare och myndigheter har möjligheter att påverka. En bild ges av marknadsstruktur, vilka möjligheter som finns för konkurrens och hur olika regler och bestämmelser påverkar marknadens funktionssätt.

3.1 Regional kollektivtrafik

Den regionala kollektivtrafiken domineras av offentligt organiserad trafik som i regel upphandlas. På bussidan utförs denna av ett knappt hundratal operatörer inom ramen för cirka 350 avtal.²⁶ Utöver dessa tillkommer ytterligare avtal för operatörer som utför spår- och färjetrafik.

Tabell 4: Största utförarna upphandlad regional kollektivtrafik 2013.

Operatör	Antal avtal	Utbudskilometer %
Nobina	43	27,2
Keolis	22	15,8
Transdev (f.d.Veolia)	25	9,7
Arriva	9	9,1
Bivab (f.d. Buss i Väst AB)	20	6,2
Nettbuss	20	5,2

Källa: Trafikanalys.

Hur omfattande olika avtal är varierar mycket mellan olika län. I vissa län bedrivs all trafik inom ramen för enstaka avtal, medan det i andra län förekommer att nästan varje linje har ett eget avtal. Hur stora avtal som är lämpliga är svårt att säga definitivt och kan i viss mån bero på lokala förutsättningar. Om avtalen är väldigt omfattande riskerar det att stänga ute mindre företag som inte har förmågan att bedriva storskalig trafik eller lämna anbud i den typ av omfattande upphandlingar som blir en konsekvens av stora upplägg. Är avtalen däremot väldigt små riskerar det att leda till onödiga omkostnader för den upphandlande myndigheten då varje avtal innebär extra arbete. Genom större enskilda avtal går det att minska den administrativa bördan. En viktig aspekt är att det är relevant för respektive regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) att ha ett jämnt flöde av upphandlingar för att säkerställa att behovet av upphandlingskompetens är stabilt. Det kan bidra till ett kontinuerligt lärande inom organisationen och gör det möjligt att utveckla och behålla rätt kompetens.

²⁶ Trafikanalys Rapport 2015:13 Avtalen för den upphandlade kollektivtrafiken 2013.

Ett sätt för mindre företag att kunna vara med och konkurrera vid större upphandlingar är att samarbeta med varandra. Ett antal samarbeten har kommit till, såsom Bivab²⁷ och Sambus. Det finns såväl för- som nackdelar med denna typ av samarbeten. Det kan innebära att de större företagen får konkurrens även vid större upphandlingar, något som kan ge lägre priser och högre kvalitet i utförandet. Samtidigt kan det göra att företagen som ingår i samverkan inte lämnar anbud vid mindre upphandlingar, något som då leder till sämre konkurrens och potentiellt högre priser inom dessa avtal. På sikt kan detta leda till att all trafik handlas upp i större avtal, vilket skulle göra det omöjligt för mindre företag som inte ingår i samverkan att konkurrera på någon del av marknaden.

Den regionala kollektivtrafiken förändrades i ett flertal avseenden i samband med införandet av den nya kollektivtrafiklagen²⁸ som trädde i kraft den 1 januari 2012. Störst blev förändringarna vad gäller organiserandet av trafiken, där den nya lagen stadgar att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för ett antal områden. Dessa innefattar framtagandet av ett trafikförsörjningsprogram, beslut om allmän trafikplikt, upphandling av trafik och offentliggörandet av en rapport kring den upphandlade trafiken.

Viss frihet lämnades till länen beträffande hur de ville organisera sina RKM. Det ledde till att man i några län lade myndigheten direkt under landstinget eller regionen, medan man i andra län valde att inrätta förbund mellan kommuner. Bland de län som valde landsting eller regioner såg man fördelar med att ha en ansvarig församling, medan de län som valde förbundslösningen var måna om att behålla ett kommunalt inflytande. Lagen ger också RKM viss frihet att delegera vissa uppgifter till ett aktiebolag. Vissa RKM har även valt att behålla tidigare länstrafikbolag då deras namn är kända och utgör en form av varumärke för trafiken (se **Fel! Hittar inte referensskälla.** i Bilaga 1).

Den nya kollektivtrafiklagen innebar även att det blev tillåtet att etablera kommersiell kollektivtrafik på regional nivå. Antalet företag som startat upp den typen av verksamhet är dock väldigt få och bland de som försökt har många tvingats ge upp efter tämligen korta trafikeringsperioder. Av de få kommersiella linjer som finns är de flesta flygbussar. Den främsta anledningen till att det startats upp så få kommersiella linjer är att det i stort sett varit omöjligt för dessa att konkurrera med den offentliga trafiken. Kommersiella aktörer är helt beroende av intäkter från biljettförsäljning, medan den upphandlade trafiken i regel är subventionerad med cirka 50 procent. Biljettpriserna bland de kommersiella aktörerna blir därför för höga

²⁷ Tidigare Buss i Väst.

²⁸ Lag 2010:1065 om kollektivtrafik.

för att locka resenärer. Den offentliga trafiken kan dessutom ha nytta av stora nät för resenärer som behöver byta linje under sin resa.

Ett problem för den regionala kollektivtrafiken är att kostnaderna för att bedriva trafiken har ökat mycket kraftigt under lång tid. Det ökade resandet har genererat ökade intäkter, men dessa har inte räckt till för att täcka upp de ökade kostnaderna. Kostnadsökningarna har märkts av genom ökade utgifter för det offentliga i form av höjda subventioner såväl som genom höjda biljettpriser för resenärerna. Uppgifter från Sveriges Kommuner och Landsting visar att landstingens kostnader inom verksamhetsområdet Trafik och infrastruktur ökat med 14 procent mellan 2012 och 2014.²⁹ I längden är detta en ohållbar utveckling och en av de största utmaningarna för kollektivtrafikbranschen är hur man ska åstadkomma ett ökat resande utan att kostnaderna fortsätter att öka.

3.1.1 Marknadströsklar och inträdeshinder

De rent formella trösklarna för att som kommersiell aktör ta sig in på den regionala marknaden för kollektivtrafik är relativt låga, särskilt på bussidan. För att börja driva linjetrafik krävs endast att man meddelar länets RKM tre veckor innan trafikstart. Samma tidsgräns gäller vid ett eventuellt utträde från marknaden.³⁰

För att få bedriva yrkesmässig trafik på väg krävs ett yrkestrafiktillstånd. Ansökan om sådant lämnas till Transportstyrelsen som avgör om den som söker anses lämplig eller inte. Det ställs krav på bland annat yrkeskunnande, gott anseende och ekonomiska resurser.

För den som ska köra buss, alltså föraren, finns också krav. För att utan begränsningar³¹ få framföra en buss krävs ett D-körkort. För att få ett sådant krävs, förutom att föraren klarar av proven (teori- och körprov), att denne sedan tidigare innehar B-körkort samt har fyllt 24 år. Vissa undantag finns från 24-årskravet om man får denna behörighet inom ramen för en utbildning (gymnasium eller komvux). Utöver behörighetskraven måste dessutom alla bussförare som fick sin behörighet innan 10 september 2008 ha gått en fortbildning. Denna utbildning skulle ha gjorts senast den 10 september 2015.

Även om de formella trösklarna för att bedriva busstrafik är låga har det visat sig vara väldigt svårt för kommersiella aktörer att konkurrera med offentligt upphandlad trafik. De enda linjerna som klarat detta relativt väl är några flygbusslinjer, där passagerarna i hög utsträckning är sällanresenärer

²⁹ Sveriges Kommuner och Landsting 2015 Sektorn i siffror, tabellverk.

³⁰ TSFS 2012:2 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om anmälningsskyldighet och trafikantinformation 4 §.

³¹ Ytterligare behörighet (DE) krävs för att få köra buss med tungt släp.

som inte är lika priskänsliga som vardagsresenärer. Till just flygplatser kan passagerare även uppskatta andra egenskaper i transporttjänsten, såsom goda möjligheter att ta med sig bagage ombord på ett smidigt sätt.

Inom den upphandlade delen av den regionala järnvägsmarknaden hanteras fordonsförsörjningen, som är ett marknadshinder inom långväga trafik (se avsnitt 3.2.1), till stor del inom ramen för Transitio AB:s erbjudande. Transitio samögs av ett 20-tal landsting, regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Erbjudandet omfattar anskaffning, uthyrning och förvaltning av tåg till ägarna. Det kan noteras att inom det upphandlade segmentet har Transitios verksamhet inneburit vissa lättnader vad gäller fordonstillgången.

3.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Under hösten 2014 presenterades en utredning från Näringsdepartementet som fokuserade på hur det skulle vara möjligt att förenkla köp av biljett, och därigenom resande, med flera operatörer inom ramen för en och samma resa.³² Utredningens förslag var att göra vissa ändringar i lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, där kollektivtrafikföretagens skyldigheter att lämna information om trafiken skulle utvidgas. Förändringarna föreslogs träda i kraft den 1 juli 2016. Infrastrukturminister Anna Johansson uttalade sig positivt om förslagen och uttryckte en förhoppning om att de skulle underlätta för resenärerna att välja kollektivtrafiken framför bilen.³³ Förslagen fick ett blandat mottagande bland remissinstanserna och har ännu inte lett till någon proposition.

I december 2014 presenterade Trafikanalys sin slutrapport rörande marknadsöppningen av regional kollektivtrafik.³⁴ Avregleringen på området betraktades som ofullbordad och det konstaterades att effekterna av avregleringen i praktiken uteblivit helt. I rapporten presenterades fyra alternativ för framtida utveckling på området:

- Återreglering
- Samma organisation som idag
- Regelverken för och uppföljningen av RKM skärps
- Reell konkurrens i regional och interregional kollektivtrafik

Vilken väg som blir aktuell i framtiden beror i hög utsträckning på vilken funktion som den regionala kollektivtrafiken anses ska uppfylla. Ingen av riktningarna förordas före de andra och det konstateras att det kan finnas såväl fördelar som nackdelar med samtliga. Än har regeringen inte angivit

³² Ds 2015:11 Res lätt med biljett.

³³ <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2015/02/forslag-for-att-forenkla-kollektivtrafikresandet/>.

³⁴ Trafikanalys Rapport 2014:13 En förbättrad kollektivtrafik? – utvärdering av två reformer.

hur man avser att gå vidare med resultaten från utvärderingen. Det kan konstateras att en återreglering, där fristående regional kollektivtrafik inte tillåts, sannolikt inte löser problemen som finns i gränssnittet mellan regional och interregional trafik (se vidare avsnitt 3.2).³⁵ Regeringen har dock i budgetpropositionen för år 2016 föreslagit en tidsbegränsad satsning på kollektivtrafik i landsbygd för att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor på Sveriges landsbygd.³⁶

I den nyligen färdigställda utredningen om järnvägens organisation³⁷ presenteras ett antal förslag och lagändringar som skulle kunna påverka den regionala kollektivtrafiken och då framförallt RKM. Främst föreslås lagändringar som ligger i linje med intentionerna vid den ursprungliga lagens införande men som inte fördes in direkt i lagtexten. Bland dessa kan nämnas förslag om att trafikförsörjningsprogram ska upprättas minst vart fjärde år samt att trafikårsbokslut på linjenivå ska upprättas årligen. I stort ligger dessa förslag även i linje med den kritik som riktats mot RKM från flera håll, bland annat Transportstyrelsen. Utredningen överlämnades till regeringen i december och det är ännu inte känt hur förslagen tagits emot och om de kommer att leda till några ändringar av kollektivtrafiklagen.

I april 2016 kommer en ny lag gällande passagerares rättigheter att träda i kraft.³⁸ De främsta förändringarna kommer vara att passagerare i regional kollektivtrafik får förbättrade möjligheter att ersättas vid förseningar och inställda resor. I dagsläget är detta främst reglerat genom utförarnas egna garantier och policyer. Mer konkret innebär lagen bland annat att resenärer får rätt till ersättning för att välja ett alternativt färdmedel vid förseningar, rätt till avdrag på priset för periodkort samt rätt att frånträda ett längre periodkort vid förändringar i utbudet.³⁹ Lagen har kritiserats av ett flertal aktörer som ansett att den inte tar hänsyn till var ett fel uppstått och att gränserna för vad som definieras som regional kollektivtrafik är alltför fyrkantiga.⁴⁰

I Skåne och Västra Götaland har försök gjorts med extra långa bussar i trafiken. Detta för att med ett och samma fordon kunna transportera fler resenärer och minska trängseln och behovet av dubbelturer. För att få köra med dessa bussar har det tidigare krävts särskilda föreskrifter. Det pågår i dagsläget ett arbete inom Transportstyrelsen vars syfte är att tillåta längre bussar än tidigare och därigenom göra det lättare för trafikhuvudmännen att anpassa sin fordonsflotta till de behov som finns.

³⁵ De bedömningar som gjorts pekar på att det skulle vara mycket svårt att återreglera den interregionala trafiken, se SOU 2013:83 En enkel till framtiden.

³⁶ Prop. 2015/16:1.

³⁷ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

³⁸ Civilrättskottets betänkande 2015/16:CU9 Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer.

³⁹ Prop. 2015/16:13 Stärkta rättigheter för kollektivtrafikresenärer.

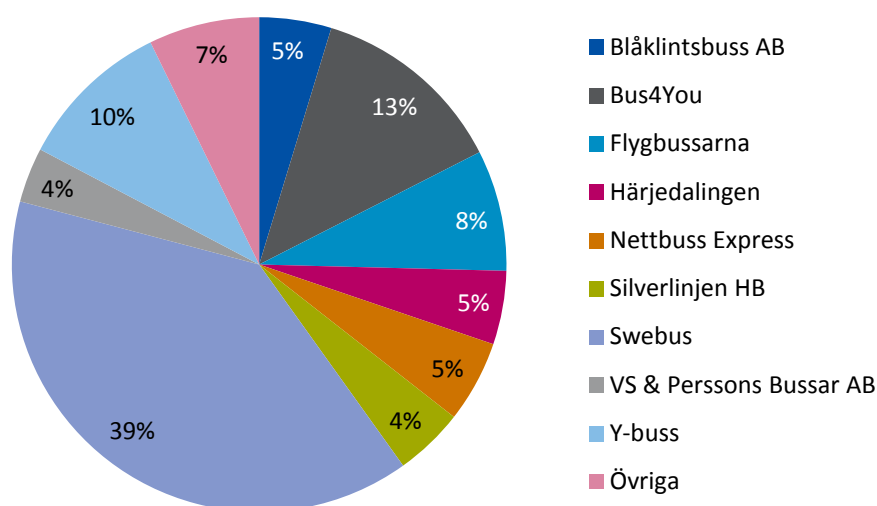
⁴⁰ <http://www.svd.se/ny-lag-forvirrar-tagresenarerna/om/debatt> 2015-11-19.

3.2 Långväga trafik

Som tidigare nämnts drivs en övervägande del av den långväga trafiken på kommersiella grunder. På järnvägssidan är det några få aktörer som står för all trafik. På bussidan finns en något större variation, även om några aktörer är betydligt större än andra. Busstrafiken är dessutom mer flexibel än tågtrafiken och kan komplettera linjetrafik med beställningstrafik på ett helt annat sätt än vad som är möjligt på järnvägssidan.

Den långväga busstrafiken har varit en konkurrensutsatt marknad under relativt många år. Detta har gjort att det funnits tid för fler aktörer att på allvar hinna etablera verksamhet. Dock är fortfarande Swebus, som härstammar från det som en gång var SJ Buss, den klart största aktören vad gäller inrikes transporter på bussmarknaden.

Figur 9: Fördelning mellan operatörer långväga busstrafik 2015, tidtabellskilometer.



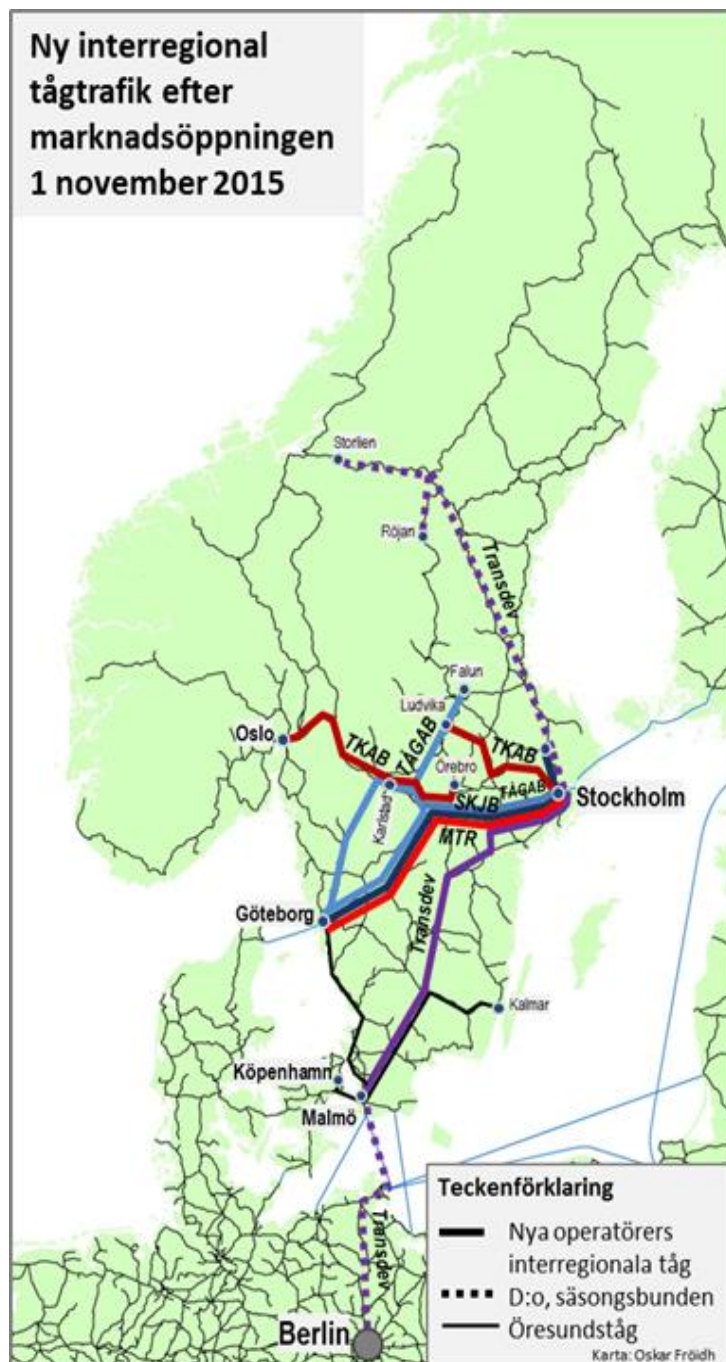
Källa: Samtrafiken.

Vad gäller busstransporter mellan Sverige och utlandet har Swebus en fortsatt hög marknadsandel, men här är antalet aktörer färre och framförallt Bus4You har också en hög marknadsandel.

På tågsidan är marknaden för långväga persontransporter fortfarande ung. Den har öppnats upp i flera steg där bland annat nattågs- och

veckoslutstrafiken öppnats upp för trafik innan marknaden öppnades upp helt och hållet. Formellt öppnades marknaden fullständigt 2011, men i och med järnvägens planeringsprocess och andra administrativa hinder var det först 2012 som det var möjligt för andra aktörer än SJ att bedriva trafik. Även efter detta har konkurrensen varit ytterst sparsam. De nya aktörer som etablerat sig på den interregionala marknaden har i huvudsak främst fungerat som komplement till SJ:s trafik. Den enda reella konkurrensen med likvärdiga produkter finns på sträckan Stockholm-Göteborg där SJ konkurrerar med MTR Express, som inledde sin trafik under våren 2015. Sträckan trafikeras även av Blå Tåget, som dock har en helt annan affärsidé än såväl SJ som MTR.

Figur 10: Ny interregional tågtrafik efter marknadsöppningen, 2015.



Källa: Transportstyrelsen/Järnvägsgruppen Kungliga Tekniska Högskolan.

Det finns även andra sträckor med flera operatörer, men där trafiken inte kan sägas konkurrera i någon högre utsträckning. Snarare rör det sig om

kompletterande trafik. Exempelvis trafikerar Snälltåget (Transdev) sträckan Stockholm-Malmö.

Under senare år har den regionala trafiken och pendeltågtrafiken brett ut sig mer och mer. Mellan flera län finns det samarbeten som möjliggör tämligen långa resor med trafiken som främst är avsedd att tillfredsställa behovet av arbetspendling. På vissa sträckor förekommer konkurrens mellan regionala trafiksystem och fjärrtrafik.

Figur 11: Regionala trafiksystem delvis i konkurrens med kommersiell fjärrtrafik 2015.



Källa: Transportstyrelsen/Järnvägsgruppen Kungliga Tekniska Högskolan.

Denna utbredning av de regionala trafiksystemen har lett till ett antal konflikter mellan olika aktörer. En period slutade SJ trafikera sträckan Göteborg-Malmö, då man ansåg det olönsamt att köra sträckan samtidigt som subventionerad trafik fanns där. Senare valde dock SJ att återinträda på sträckan med snabbtåg som innebär en väsentlig tidsvinst jämfört med den regionala trafiken.

Konflikt uppstod även då Storstockholms Lokaltrafik började köra pendeltågstrafik till Uppsala via Arlanda. Där var det främst bussföretagen som på kommersiella grunder trafikerar Arlanda som ansåg att pendeltågstrafik med skattesubventioner innebar ett otillbörligt offentligt ingrepp på en fungerande marknad. En annan viktig del av kritiken handlade om att SL i samband med att trafiken startade valde att annonsera sin trafik på baggagevagnarna och andra ytor på Arlanda. Annonseringen skedde dessutom delvis på engelska med uttrycket "Do as the locals".⁴¹ Detta tolkades som ett aktivt försök att locka flygresenärer, medan ett argument från SL:s sida till att köra trafiken varit att Arlanda är en stor arbetsplats i behov av pendlingsmöjligheter.

En pågående konflikt på järnvägssidan står mellan SJ och Mälardalstrafik AB (Mälab). Mälab ägs av landstingen i Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro och Östergötland samt Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet. Planer finns på att starta upp ett mer omfattande och tätare linjenät än vad som finns idag för att tillfredsställa ett ökat behov av mer långtgående arbetspendling. Detta ska göras med hjälp av skattesubventioner som också är tänkta att göra resorna billigare för pendlarna. Idag trafikerar SJ de tänkta sträckorna och från deras sida menar man att Mälab:s planer innebär ett undanträngande av kommersiell trafik.⁴² Konflikten har blivit föremål för domstolsprövning med ett antal överklaganden.

3.2.1 Marknadströsklar och inträdeshinder

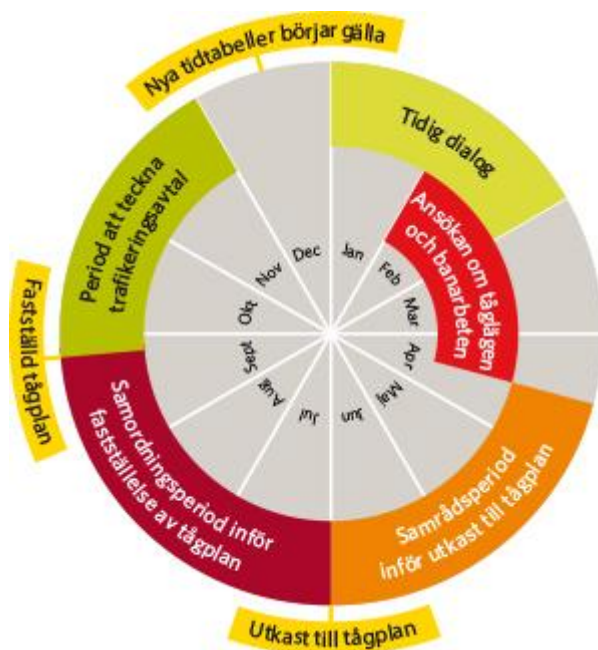
Järnvägen är ett slutet system där all trafik måste samsas och kapaciteten är begränsad. Detta utgör i sig ett typ av marknadshinder, då det finns en gräns för hur mycket trafik som kan bedrivas inom systemet.⁴³ Trafiken på de svenska järnvägarna bestäms i den så kallade tågplaneprocessen. Denna innebär att tågtrafikföretag som önskar att få trafikera olika sträckor måste ansöka om tåglägen. Alla önskningar samlas in av Trafikverket som utifrån dessa sammanställer tågplanen.

⁴¹ <http://www.bussmagasinet.se/2013/07/ledare-var dagsresande-fran-singapore-till-hagsatra/> 2013-07-23.

⁴² All trafik körs inte på helt kommersiella villkor, vissa mindre subventioner förekommer.

⁴³ Det finns kapacitetsbegränsningar även på vägnätet, men dessa märks inte av på ett lika tydligt sätt som på järnvägen.

Figur 12: Tågplaneprocessåret.

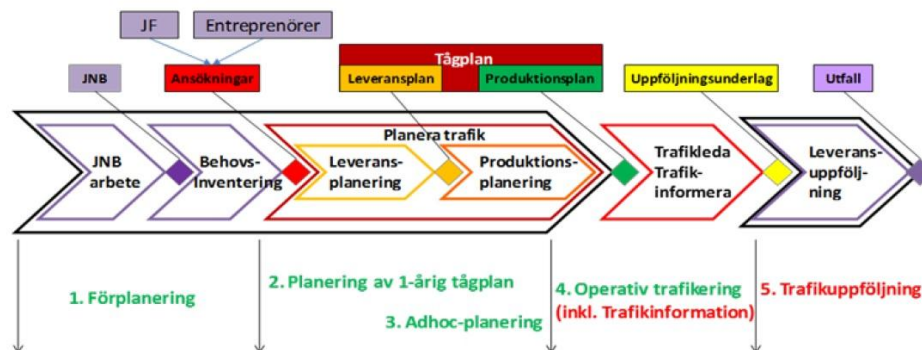


Källa: Trafikverket.

I början av varje år inleds en dialog mellan Trafikverket och olika järnvägsaktörer, både sådana som vill trafikera spåren och de som vill utföra underhållsarbeten på desamma. Under våren får de olika aktörerna lämna ansökningar om tåglägen. Fram till sommaren pågår en samrådsperiod då grova linjer för kommande års tågplan tas fram. Dessa samråd leder till ett utkast till tågplan. Efter detta inleds en samordningsperiod där det handlar om att få till en fungerande tågplan och lösa eventuella situationer där flera aktörer ansökt om samma lägen. I slutet av september ska det finnas en färdig tågplan som fastställs och som börjar gälla från mitten av december.

Figuren ovan och den tillhörande beskrivningen är förenklad sett till det arbete som görs kring trafikplaneringen. En alternativ bild som ger en mer korrekt bild av den komplexa verkligheten presenteras nedan.

Figur 13: Trafikplaneringsprocessen inkl. trafikledning och ad hoc.



Källa: Trafikverket.

Som framgår så är det många aktörer och delar som är inblandade i arbetet med att få trafiken på järnvägen att fungera effektivt.

Utöver möjligheten att söka tåglägen innan tågplanen fastställs finns även möjligheter att söka tåglägen inom det som kallas ad hoc-processen. Luckor uppstår i tidtabellen då ett antal tåg, främst godståg, som tilldelats tåglägen i regel ställs in. Detta ger möjligheter för andra transportörer att nyttja den kapacitet som då uppstår. De flesta tågoperatörer kör dock bara en mindre del av sin trafik på ad hoc-lägen.⁴⁴

Denna process gör att det av naturliga skäl är i stort sett omöjligt för en ny järnvägsaktör att snabbt ta sig in på järnvägsmarknaden. Knappt ett år innan trafiken ska starta måste ansökningen om tåglägen lämnas in, vilket ställer stora krav på förutseende hos trafikföretaget.

Figur 14: Marknadstillträdet på järnväg i tid.



Källa: Transportstyrelsen.

⁴⁴ VTI 2015 Rapport 880 Tidtabellläggning – Principer, tumregler och utfall.

Figuren ovan beskriver en uppskattning av den tid det tar för en ny järnvägsaktör att ta sig in på marknaden. Siffrorna bygger i viss mån på uppskattningar, men ger ändå en god fingervisning om hur lång tid processen kan ta. Transportstyrelsen har som målbild att kunna korta handläggningstiderna för järnvägsföretag till 4 månader.

Inträde på järnvägsmarknaden är även behäftat med stora ekonomiska insatser och risker. Tillgången till fordon är begränsad och att införskaffa egna är dyrt, oavsett om tågen som köps är begagnade eller nya. När MTR Express beslutade att gå in på den svenska marknaden med egna, nybyggda tåg valde man en sort som redan fanns i tillverkningsprocess, vilket snabbade på leveransen av tågen avsevärt.

SJ:s dominerande ställning på järnvägen och den historia som företaget bär på innebär att järnvägen för många är synonym med SJ. En effekt av det är att det naturliga för många som ska företa en tågresor är att söka trafikinformation via SJ:s säljkanaler, och då inte minst via hemsidan sj.se. I takt med att fler aktörer började trafikera järnvägen blev det intressant för fler att sälja biljetter och ett praktiskt sätt att göra detta var att nyttja SJ:s etablerade säljkanal. SJ har gällande detta varit olika tillmötesgående i olika fall. Mycket av den nystartade trafiken har av SJ setts som kompletterande snarare än konkurrerande trafik, vilket lett till att den släppts in i SJ:s reseplanerare. När MTR planerade att starta trafik och ansökte om att få sälja sin biljetter blev det dock nej. Detta gjorde att MTR tvingades bygga upp egna säljkanaler, vilket försenade trafikstarten. MTR anmälde även SJ till Konkurrentverket då de ansåg att SJ missbrukade sin dominerande ställning. Anmälningen fick dock inget gehör och Konkurrentverket valde att lägga ned ärendet utan åtgärd.⁴⁵

I januari 2015 lanserade Samtrafiken en uppdaterad version av reseplaneraren Resrobot, som nu innefattar en köpfunktion. Detta gör det möjligt för resenärer att söka resor och betala biljetter via en och samma funktion, även vid byte av såväl färdstätt som organisatör. Reseplaneraren går att nå via såväl internet som applikation till mobiltelefoner. Man har dock valt att ännu så länge inte marknadsföra Resrobot, vilket av naturliga skäl begränsar resenärernas kunskap om tjänsten och därigenom den nytta de kan ha av den.

Dessa faktorer sammantaget gör att marknadströsklarna på persontransportsidan för järnvägstransporter är förhållandevis höga. På bussidan är marknadströsklarna betydligt lägre. I stort gäller liknande förutsättningar som för bussföretag som vill starta trafik på regional basis (se avsnitt 3.1.1), främst rörande tillstånd och behörigheter. Bussföretagen

⁴⁵ Konkurrentverket Beslut 2014-05-14 Dnr 178/2014 Påstått missbruk av dominerande ställning – leveransvägran av tillträde till s.k. onlineförsäljning av fjärrtågbiljetter.

behöver inte planera sin trafik på samma sätt som tågtrafiken och kan lätt anpassa sitt utbud till kundernas efterfrågan, oavsett om den ökar eller minskar.

3.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Marknadsöppningen på järnvägssidan har lett till ett något ökat utbud och fler möjligheter för resenärerna, men har fört med sig vissa problem. Bland annat har brister i Trafikverkets förmåga att lösa konflikter i samband med tågplaneprocessen blottats och utbredningen av samhällsfinansierade regionaltågssystem gör situationen för de kommersiella aktörerna osäker. Den mycket omfattande utredningen om järnvägens organisation⁴⁶ som presenterade sitt slutbetänkande i december 2015 lämnade få konkreta förslag på förändringar. De förslag som fanns med gällde främst fortsatt utredning av ett antal områden. Det främsta av dessa var ett förslag att utreda en alternativ tillträdesmodell för järnvägen, där den förslagna inriktningen inspirerats av den brittiska modellen. Den innebär i princip att all trafik upphandlas i konkurrens och på olönsamma sträckor subventioneras trafiken, medan operatörerna på lönsamma linjer får betala staten för att få trafikera linjen. En sådan modell skulle innebära stora förändringar för den svenska järnvägens organisation och sannolikt omöjliggöra konkurrens i det avseende som finns i dagsläget. Utredaren pekar dock på möjligheten att även i en förändrad modell tillåta så kallad ”open-access” trafik, men då under andra premisser än i dagsläget.

Inom EU pågår ett arbete med vad som kallas Fjärde järnvägspaketet. De två första europeiska järnvägspaketen tog sikte på att avreglera marknaden för godstrafik i unionens medlemsländer och det tredje var inriktat på persontransporter. Även det fjärde paketet är inriktat på persontransporter, men har även som målsättning att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägssystem som underlättar för internationell trafik. Paketet antas i nuläget inte få några större konsekvenser i Sverige, då många ändringar som ligger i linje med unionens ambitioner på området redan genomförts. Snarare ses Sverige som ett föregångsland vad gäller exempelvis separationen mellan infrastrukturhållare och trafikutförare samt det fria marknadstillträdet.

En pågående utredning har i uppdrag att undersöka huruvida Sverige bör ansluta sig till Kapstadskonventionens järnvägsprotokoll.⁴⁷ Protokollet innebär att en ordning införs för internationella säkerhetsrätter som kan öka förutsägbarheten vid överlåtelse och upplåtelse. En anslutning skulle kunna göra det billigare och säkrare för företag att investera i järnvägsfordon. En motsvarande utredning på luftfartsområdet föreslog att

⁴⁶ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

⁴⁷ Kommittédirektiv Dir. 2015:66 Tillträde till järnvägsprotokollet.

Sverige bör ansluta sig till Kapstadskonventionen. Utredningen ska presentera sina resultat i juni 2016.

I december 2015 fattade riksdagen beslut om en ny lag som innebär att regeringen ges rätt att meddela föreskrifter om identitetskontroller på tåg, buss och färjor som passerar gränsen till Sverige.⁴⁸ Regeringen har också meddelat en förordning i enlighet med denna lag.⁴⁹ Efter att antalet flyktingar som söker asyl i Sverige ökat mycket kraftigt är syftet med dessa bestämmelser enligt regeringen att skapa ordning i asylmottagandet och att begränsa antalet människor som söker asyl i Sverige.⁵⁰ Lagförslaget kommer att påverka transportörer som kör över Sveriges gränser då det är de som åläggs att utföra kontrollerna. Detta kommer att leda till såväl ökade kostnader för företagen samt förseningar och inställda avgångar i trafiken, främst över Öresundsbron. Det har ännu inte presenterats några förslag om ekonomisk kompensation till de företag och myndigheter som drabbas av ökade kostnader till följd av de nya bestämmelserna. SJ lät dagarna innan jul meddela att man ställer in all sin trafik till Danmark, då de inte anser att det finns tid och logistik för att genomföra ID-kontroller på det sätt som föreskrivits.⁵¹

3.3 Taxi

Under många år var taxi en offentlig angelägenhet. Denna organisationsform ledde till att det ofta var svårt att få tag på en taxi när man behövde på grund av att antalet bilar inte motsvarade efterfrågan när behovet var stort. Bristen på konkurrens ledde även till att marknaden utvecklades långsamt och det saknades incitament för innovationer.

I början av 90-talet avreglerades taximarknaden och det blev möjligt för privata aktörer att börja organisera taxitrafik. Denna modell har lett till att antalet taxibilar ökat markant, särskilt i storstadsområdena. Detta har på många platser lett till en förbättrad tillgänglighet.

Under senare år har antalet aktiva taxitrafiktillstånd stadigt minskat. Vid årsskiftet 2014/2015 fanns knappt 6 800 aktiva tillstånd i Sverige. Detta kan jämföras med läget för fem år sedan, då det fanns cirka 7 350 aktiva tillstånd. Antalet taxibilar i trafik har dock ökat under samma period. Trenden tycks alltså vara att det blir fler och fler bilar per tillstånd.

⁴⁸ Lag 2015:1073 om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

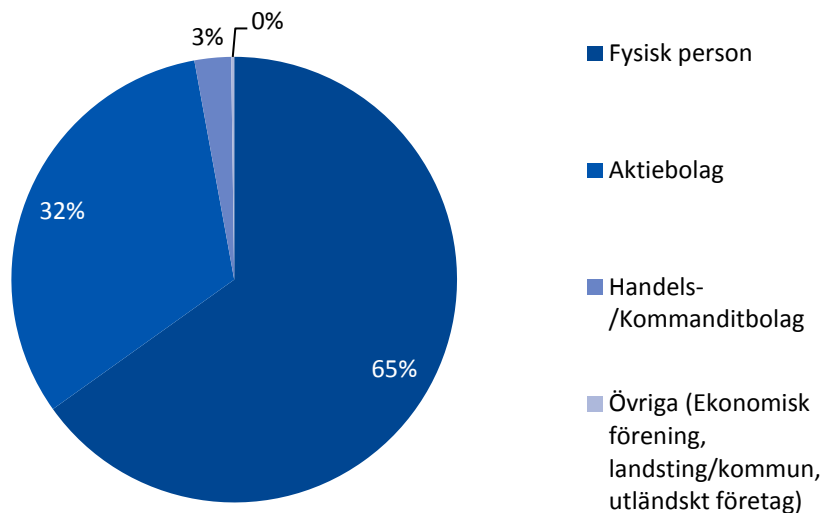
⁴⁹ Förordning 2015:1074 om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

⁵⁰ Prop. 2015/16:67 Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

⁵¹ SJ pressmeddelande 2015-12-21 SJ väljer att inte trafikera Sverige-Danmark

Störst antal tillstånd finns, i Stockholms län. Över 40 procent av landets tillstånd finns i huvudstadslänet. Dock ska man tolka just dessa siffror försiktigt, då hur många tillstånd som finns även beror på vilka företagskonstellationer som är vanligast.

Figur 15: Företagsform taxiföretag 2014.



Källa: Svenska Taxiförbundet.

Varje företag som bedriver taxiverksamhet måste ha ett tillstånd. Detta innebär att företag med flera bilar bara behöver ett tillstånd. Det betyder i sin tur att en hög andel enmansföretag gör att behovet av enskilda tillstånd blir högre. I Stockholms län är antalet företag som drivs i form av enmansföretag ovanligt högt (cirka 73 procent) i jämförelse med resten av landet. I riket som helhet drivs cirka 65 procent av alla företag som enmansföretag. Ett län som märker ut sig i andra änden av skalan är Västerbotten, där endast 25 procent av företagen är enmansföretag.

En fråga som engagerat taxibranschen, myndigheter och domstolar på senare tid är transporttjänster som erbjuds konsumenterna med hjälp av ny teknik. I framkant vad gäller detta fenomen är företaget Uber som erbjuder ett antal olika varianter av förmedlingstjänster. Det är främst tjänsten Uber Pop som har varit föremål för diskussion. Med hjälp av en mobilapplikation är det möjligt att finna privatpersoner som är villiga att erbjuda transporter mot viss ersättning. Detta leder till problematik och frågeställningar vad gäller likartade konkurrensförutsättningar och tillståndsfrågor. De människor som agerar som förare inom Uber Pop använder sig inte av taxameter och innehar inte taxiförarlegitimation (mer om kraven för detta nedan), utan systemet bygger på att privatpersoner kör sina egna bilar. Det har i flera fall även visat sig att förarna inte deklarerat och skattat för de

inkomster de inbringat genom körningarna. Ubers inställning har varit att de endast tillhandahåller tjänsten som kopplar ihop resenärer med förare och att tjänsten i sig är en samåkningstjänst. Transportstyrelsen och flera andra aktörer ställer sig dock tveksamma till detta. Under hösten 2015 kom ett första domstolsbeslut mot en förare som plockat upp en passagerare med hjälp av Uber Pop-applikationen och fastnat i en poliskontroll. Föraren dömdes för olaga taxitrafik.⁵²

3.3.1 Marknadströsklar och inträdeshinder

Det finns ett antal krav och villkor som behöver uppfyllas för att få bedriva taxiverksamhet i Sverige. Som nämnts ovan behövs ett taxitrafiktillstånd för att få bedriva verksamheten. För att få ett sådant krävs att man anses vara lämplig att bedriva verksamheten med hänsyn till yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende.⁵³ Bland annat krävs det att man har tillräckliga ekonomiska resurser. Lagstadgade krav på kapital och reserver är satta till 100 000 kronor för ett fordon och 50 000 kronor för varje ytterligare fordon.⁵⁴

Det finns ytterligare villkor kopplade till utförandet av verksamheten, alltså själva körandet. Den som kör taxi behöver ha en taxiförarlegitimation. För att få en sådan krävs att personen har B- eller D-körkort. Den som har B-körkort måste ha haft detta i två år samt ha fyllt 21 år för att kunna få taxiförarlegitimation. Det krävs också att man uppfyller vissa medicinska krav, att man avlagt godkända prov och anses vara lämplig.⁵⁵

Sammantaget kan det konstateras att trösklarna för inträde på taxitrafikmarknaden är förhållandevis låga. Förutom generella krav och avgifter för att starta upp verksamhet i företagsform är det kraven på tillstånd och legitimation som utgör de största hindren.

3.3.2 Sentida och framtida regelförändringar

På senare år har vissa problem med prissättningen inom taxi uppmärksamrats, särskilt i storstadsregionerna. I samband med avregleringen infördes fri prissättning för taxiresor och det blev fritt fram för företagen att själva sätta sina priser. Efterhand har fler krav dykt upp i syfte att skydda resenärerna från att bli lurade eller utsatta för ockerpriser. Detta har bland annat inneburit krav på prisinformation synlig både inuti och utanpå fordonen. I slutet av 2014 infördes nya bestämmelser som innebär att den som har taxitrafiktillstånd är skyldig att lämna en bindande prisuppgift innan färden påbörjas om jämförpriset överstiger 500 kronor.

⁵² <http://digital.di.se/artikel/forsta-uberpopdomen-i-sverige-olaga-taxitrafik> 2015-09-11.

⁵³ Taxitrafiklag (2012:211) 2 kap. § 5.

⁵⁴ 2 kap. 9 §.

⁵⁵ 3 kap. 3 §.

Denna åtgärd har fått effekten att prisvariationen har sjunkit betydligt (se avsnitt 2.2).

Sedan den 1 januari 2015 ingår ett nytt delmoment i provet för att få taxiförarlegitimation. Detta moment handlar om att föraren ska kunna uppvisa att denne har förmåga att hitta och välja bästa vägen till passagerarens målpunkt med hjälp av karta eller teknisk utrustning, såsom GPS. Anledningen till att detta nya moment införs är att säkerställa att föraren hittar och kan hantera utrustningen samt att denne väljer den kortaste vägen. Detta är tänkt att gagna såväl resenärer som miljön.

I juli 2015 tillsattes en utredning som ska utreda ett förnyat regelverk för taxi och samåkning.⁵⁶ Uppdraget omfattar att:

- Utreda en obligatorisk användning av taxameterutrustning i taxifordon
- Utreda behovet av en ny kategori av yrkesmässig personbefordran med personbil eller lätt lastbil, samt
- Se över de regler som finns för samåkning mellan privatpersoner

Syftet med utredningen är att säkerställa att Skatteverket har möjlighet att kontrollera taxiföretag. Utöver det så är en ambition att kunna anpassa dagens regelverk till nya transportlösningar och innovativa IT-lösningar. Utredningens resultat ska presenteras i juli 2016.

Framöver kommer en ny lag om taxiredovisningscentraler att träda i kraft.⁵⁷ Den innebär bland annat att taxibilars taxametrar kommer att behöva vara anslutna till redovisningscentraler. Bakgrunden till den nya lagstiftningen är att Skatteverket inte ansett att de haft tillräckliga möjligheter att kontrollera taxameteruppgifter, och därigenom om redovisningen sköts korrekt. Införandet av redovisningscentraler förmodas avhjälpa detta problem och även minska möjligheterna att fuska eller manipulera uppgifter. Lagen var tänkt att träda i kraft 1 januari 2016.⁵⁸ Den ursprungliga tidplanen skulle dock ha inneburit att det inte varit möjligt för redovisningscentralerna att få tillstånd för sin verksamhet innan taxiföretagen skulle börja rapportera in uppgifter till dessa. Därför valde man att skjuta på och dela upp införandet av de nya kraven. Reglerna som rör redovisningscentralerna kommer istället att börja gälla från den 1 januari 2017, medan reglerna för taxiföretagen börjar gälla 1 maj 2017.⁵⁹

⁵⁶ Kommittédirektiv Dir. 2015:81 Anpassning till nya förutsättningar för taxi och samåkning.

⁵⁷ Lag 2014:1020 om redovisningscentraler för taxitrafik.

⁵⁸ Prop. 2013/14:223 Redovisningscentraler för taxi.

⁵⁹ Prop. 2015/16:16 Senarelägt införande av redovisningscentraler för taxi.

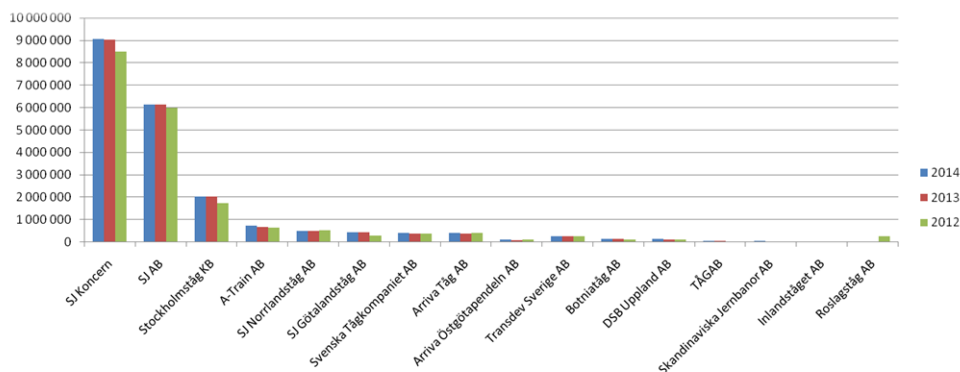
4 Ekonomisk utveckling i företagen

Detta avsnitt syftar till att undersöka den övergripande ekonomiska aktiviteten för företag verksamma inom transporter av personer på järnväg respektive väg. Detta görs genom att omsättningen på olika delmarknader beskrivs, hur denna fördelar sig mellan olika aktörer. Två vanliga nyckeltal för lönsamhet och ekonomisk stabilitet redovisas också (rörelsemarginaler och soliditet). Möjligheterna att åstadkomma denna redovisning skiljer sig dock något åt mellan olika branscher, varför detaljeringsgraden i redovisningen och upplägg för respektive trafikslag ser något olika ut.

4.1 Persontransporter på järnväg

Persontransporter på järnväg utfördes under 2014 av 14 företag.⁶⁰ Vissa av företagen hör dock till samma koncern och i något fall rör det sig om ett samägt bolag. Företagen kan ha delvis olika inriktning och rikta sig mot olika segment på marknaden. Några företag kör i princip uteslutande upphandlad trafik, medan andra är verksamma både på den upphandlade och den kommersiella marknaden. Nedan redovisas ett antal mått på den ekonomiska utvecklingen för dessa företag för perioden 2012-2014.

Figur 16: Nettoomsättning persontrafik 2012-2014 (löpande priser, tkr).⁶¹



Källa: Årsredovisningar samt ekonomisk särredovisning.⁶²

Av Figur 16 framgår att det har skett en svag ökning av nettoomsättningen de under den undersökta perioden. Notera att i figuren finns både SJ Koncern och dess respektive delar (SJ AB, Stockholmståg KB, SJ Norrlandståg samt SJ Götalandståg)⁶³ med.

⁶⁰ Se också Bilaga 1 för en förteckning över aktörer inom järnvägsområdet. Företaget MTR Express AB var aktivt under 2014, men kom inte igång med trafik förrän under 2015.

⁶¹ För företag som bedriver både person- och godstrafik (Tågakeriet i Bergslagen och Inlandståget) har uppgifter hämtats från den ekonomiska särredovisningen. Av denna framgår hur stor omsättning som härrör från persontrafik.

⁶² Notera att uppgiften för Transdev Sverige AB är framskriven utifrån 2011 års omsättning. Uppgiften rörande omsättning från enbart järnvägsverksamhet i detta företag har inte varit möjlig att beräkna för 2012-2014.

⁶³ SJ äger även 40 procent av Botniatåg AB. Resterande 60 procent ägs av Arriva Östgötapendeln AB.

Baserat på omsättning hade SJ AB cirka 54 procent av marknaden 2014 (se Bilaga 1). Koncernen SJ svarade 2014 för sammanlagt runt 80 procent av omsättningen.⁶⁴ Sett över perioden 2012 till 2014 har den sammanlagda marknadsandelen för koncernen SJ legat på ungefär samma nivå.

Lönsamheten för företagen verksamma inom persontransporter på järnväg mätt som rörelsemarginaler uppvisar ganska stora variationer (se Bilaga 1). År 2014 uppvisade en majoritet av företagen positiva rörelsemarginaler, men med ett spann på från knappt en procent till upp mot 40 procent. Medianvärdet för företag med positiva rörelsemarginaler låg på runt 6 procent år 2014. Jämfört med åren 2012 och 2013 är detta en liten förbättring.

Företagens stabilitet mätt som soliditet uppvisar även den en betydande variation mellan företag (se Bilaga 1). År 2014 uppvisade samtliga undersökta företag en positiv soliditet. Samtidigt varierar utfallet i detta nyckeltal mellan mycket låga värden till en soliditet på runt 60 procent. Medianvärdet 2013-2014 har legat mellan 20-24 procent, medan det var lägre år 2012. År 2013 uppvisade två företag en negativ soliditet, vilket innebär att det var nödvändigt för ägarna till dessa respektive företag att vidta åtgärder för att återställa det egna kapitalet och därmed säkra fortsatt verksamhet. I stort har dock den större majoriteten av företag stärkt sin soliditet under perioden, om än i varierande grad.

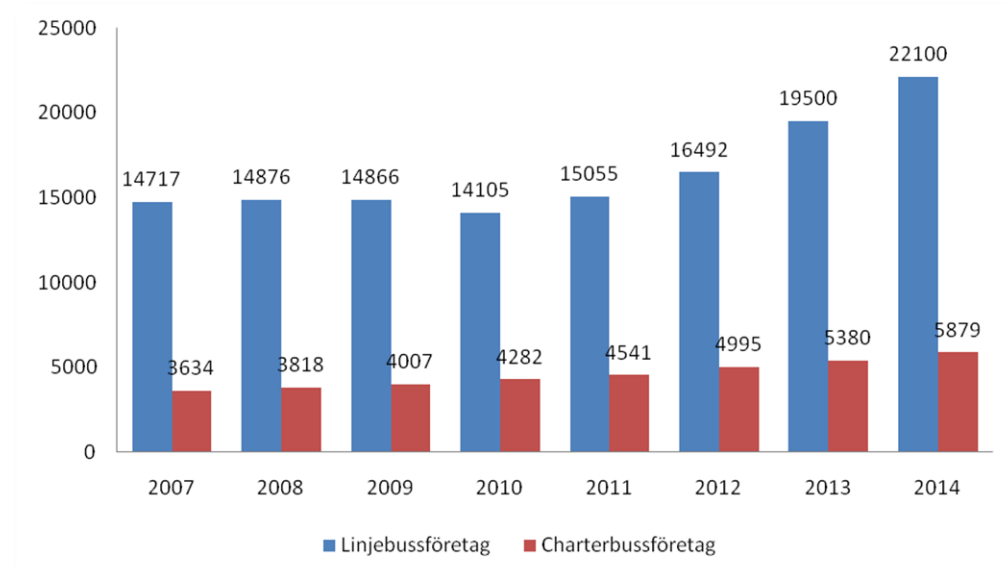
4.2 Bussbranschen

Bussföretag i Sverige kan vara verksamma på olika marknader och erbjuda olika typer av tjänster. Totalt sett fanns det 2014 runt 900 bussföretag i Sverige.⁶⁵ Indelning av företagen kan i princip göras i linjebussföretag och charterbussföretag inklusive bussföretag för fjärrtrafik. 2014 fanns 297 linjebussföretag samt 613 charterbussföretag och bussföretag för fjärrtrafik. Under den senaste 10 årsperioden har antalet linjebussföretag blivit färre medan antalet charter- och fjärrtrafikbolag blivit fler. År 2003 fanns 401 linjebussföretag och 480 charterbussföretag. Nedan redovisas nettoomsättningen i dels linjebussföretag, dels charterbussföretag under perioden 2007 till 2014.

⁶⁴ Under 2015 har dock Stockholmståg KB förlorat upphandling att bedriva pendeltågstrafik i Stockholmsregionen. Denna trafik utgjorde 2014 cirka 18 procent av omsättningen i koncernen SJ AB. Upphandlingen har dock överklagats av SJ AB.

⁶⁵ 2015, Sveriges bussföretag. Statistik om bussbranschen 2015, 2015-08-03. Antalet företag i SNI kod 49311 (linjebussföretag) samt 49390 (charterbussföretag, bussföretag för fjärrtrafik).

Figur 17: Nettoomsättning bussföretag 2007-2014 (löpande priser, mnkr).



Källa: Sveriges bussföretag.

Som framgår av Figur 17 har nettoomsättningen ökat under perioden både vad gäller linjebussföretag samt charterbussföretag.

För att ge en översiktlig bild av marknadsförhållandena i stort inom bussbranschen presenteras i Bilaga 1 de 20 största bussföretagen i Sverige baserat på nettoomsättning 2014. Dessa 20 företag omsätter totalt runt 22 miljarder tillsammans. Sett till den totala omsättningen i branschen står dessa 20 företag för en betydande andel.⁶⁶

Runt 80 procent av företag klassificerade som charterbussföretag respektive linjebussföretag hade enligt det senaste bokslutet positiva rörelsemarginaler (se Bilaga 1). Cirka 25 procent av företagen låg över 10 procent i rörelsemarginal, medan runt hälften befann sig i intervallet upp till 10 procent. Runt 95 procent av företagen hade en positiv soliditet och strax över hälften av företagen hade en soliditet på 30 procent och över.

4.3 Taxibranschen⁶⁷

Taxibranschen karaktäriseras, som nämnts tidigare, av en mängd mindre företag som ofta bedrivs som enskilda firmor. Det är endast de företag som bedrivs i aktiebolagsform som lämnar en årsredovisning som utgör grund

⁶⁶ Uppgiften rörande omsättning kommer från Sveriges bussföretag –statistik om bussbranschen, augusti 2015. Uppgiften ska dock tolkas med viss försiktighet då det föreligger vissa gränsdragningsproblem mellan olika verksamheter m.m. D.v.s. många av de större företagen erhåller intäkter från t.ex. både buss, tåg och taxi verksamhet.

⁶⁷ Uppgifterna i detta avsnitt bygger på information från Skatteverket – Analys av effekterna av införande av redovisningscentraler för taxitrafik, Förstudie, 2015-05-29.

för att beräkna ekonomiska nyckeltal. Transportstyrelsen har dock i detta fall haft tillgång till uppgifter för att också, åtminstone översiktligt, belysa den ekonomiska situationen bland de företag som drivs som enskilda firmor.

Av Tabell 5 framgår en uppskattning av de aktiva taxiföretagens omsättning.⁶⁸ Populationen utgörs här av runt 6800 företag (företag med taxitillstånd).

Tabell 5: Årlig omsättning taxiföretag (mnkr).

Medelvärde	Summa	Median
3,14	20567	0,87

Källa: Skatteverket.

Omsättningen i dessa företag uppgick totalt till cirka 21 miljarder kronor. Tabell 6 visar omsättningen uppdelat på företagsform.

Tabell 6: Årlig omsättning taxiföretag, olika företagsformer (mnkr).

Typ av företag	Medelvärde	Median
Fysiker	1,03	0,72
Juridiker	7,18	1,74

Källa: Skatteverket.

Omsättningen i så kallade juridiker (aktiebolag m.m.) ligger i snitt högre än för de så kallade fysikerna (enskilda firmor m.m.). Detta är inte så uppteendeväckande då fysikerna domineras av mindre företag.

En nackdel med ovanstående ekonomiska uppgifter är att populationen innehåller företag som har en blandad verksamhet. Det vill säga att vissa företag utöver taxiverksamhet också bedriver bussverksamhet eller annan åkeriverksamhet. Genom att sortera ut omsättningen för taxiföretag som endast har taxitillstånd och taxameterförsedda bilar kan en tydligare uppskattning erhållas. Denna avgränsade population utgörs av cirka 5900 företag.

Tabell 7: Årlig omsättning taxiföretag, avgränsad population (mnkr).

Medelvärde	Summa	Median
1,69	9796	0,83

Källa: Skatteverket.

Den sammanlagda omsättningen i dessa företag upp till cirka 9,8 miljarder kronor. Jämfört med uppgifterna i Tabell 5 utgör således omsättningen i den avgränsade populationen runt 50 procent av den totala omsättningen. Annorlunda uttryckt utgör den avgränsade populationen cirka 90 procent av

⁶⁸ Endast omsättning på inkomster med 6 procents moms har inkluderats. Tabellen innehåller summerad omsättning de senaste tolv månaderna.

alla taxiföretag men står för runt 50 procent av den sammanlagda omsättningen. Uppdelat på företagsform är det inga större skillnader mellan fysikerna i den avgränsade populationen och totalpopulationen. Däremot är den genomsnittliga omsättningen för juridikerna halverad.

Tabell 8: Årlig omsättning taxiföretag, olika företagsformer i avgränsad population (mnkr).

Typ av företag	Medelvärde	Median
Fysiker	1,01	0,72
Aktiebolag	3,30	1,42

Källa: Skatteverket

I Bilaga 1 redovisas omsättningen i den avgränsade populationen uppdelat per län. Av denna uppdelning framgår att omsättningen i snitt tenderar att vara högre i så kallade skogslän.

I bilaga 1 redovisas även en översikt av taxiföretagens lönsamhet och stabilitet baserat på senaste bokslut mätt som rörelsemarginal och soliditet.⁶⁹ Över 75 procent av företagen har en positiv rörelsemarginal. Cirka en tredjedel av företagen befinner sig i intervallet 0-4,99 procents rörelsemarginal, medan cirka 20 procent uppvisar en rörelsemarginal på mellan 5 och 10 procent. Runt 23 procent av företagen har en rörelsemarginal på 10 procent och uppåt. Vad gäller soliditeten uppvisar 95 procent av företagen en positiv soliditet. Runt hälften av företagen har en soliditet på minst 30 procent, vilket brukar vara ett vanligt soliditetsmål.

⁶⁹ Notera att här är populationen något annorlunda. Populationen utgörs av aktiebolag inom SNI-kod för taxiverksamhet, ca 2700 företag totalt.

5 Sammanfattande iakttagelser persontrafik

Även om resandetrenden under de senaste åren varit tämligen stabil så har personresandet i ett längre perspektiv ökat. Återhämtningen som just nu märks av i ekonomin kan också innebära ett ökat resande framöver. Resandet ökar med de flesta trafikslag, vilket inneburit att de relativa marknadsandelarna inte förändrats nämnvärt. För att uppnå såväl klimatmål som transportpolitiska mål är det dock nödvändigt att de kollektiva färdmedlen vinner andelar på bekostnad av personbilstrafiken.

Under senare år har mycket fokus hamnat på de avregleringar som skett på de olika transportmarknaderna. Idag förekommer konkurrensinslag i praktiskt taget all trafik, antingen direkt mot resenärerna eller genom upphandling i konkurrens. Det är dock viktigt att beakta hur konkurrensen kommer resenärerna till nytta på olika områden. Resenärernas val av transport sker i regel i flera steg. Det inledande är att fatta beslut om resan ska genomföras med bil eller kollektivt. Faller valet på kollektivtrafik landar frågan i regel i vilket transportslag som passar bäst för ändamålet. Först därefter hamnar resenären i en situation där utföraren av trafiken ska väljas. I båda de två senare stegen kan dock flera aspekter spela in. Det kan röra sig om avgångstider, hur lång tid resan tar, kostnaden för respektive trafikslag och utförare, miljö- eller bekvämlighetsaspekter med mera. Under de två stegen finns också risken att resenären finner att de kollektiva färdssätten inte kan uppfylla behoven, varför resenären ändå väljer bilen. Således är den intermodala konkurrensen ofta mer framträdande än den intramodala konkurrensen.

Vad gäller marknadernas utformning och konkurrens mellan företagen går det att se en tydlig skillnad mellan den vägbaserade trafiken kontra trafiken på järnväg. Vägtrafikmarknaden präglas på såväl buss- som taxisidan av ett stort antal företag som inte sällan är ganska små. Marknadströsklarna är låga och det är relativt enkelt att starta upp ett företag och få tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik. Ofta kan företagen kombinera offentliga subventionerade uppdrag med beställningstrafik och privata uppdrag. Järnvägssidan är en trögrörligare marknad där företagen är färre. Än så länge har nya aktörer inom den kommersiella delen inriktat sig på mer kompletterande trafik i förhållande till SJ. Dock kan bilden förändras framöver i och med MTR:s inträde på sträckan Stockholm-Göteborg. Gemensamt för alla marknader är att det visat sig möjligt att kombinera kommersiella upplägg med upphandlad trafik.

Vad gäller de företag som är verksamma inom olika delar av marknaden för persontransporter kan vi notera att det inom flera trafikslag finns ett antal stora aktörer som svarar för en stor del av omsättningen på marknaden. Inom järnvägen har SJ AB haft en stark ställning inom den kommersiella

trafiken. De senaste åren förefaller även det upphandlade segmentet fått en större betydelse i koncernen SJ:s inriktning. Ett flertal större aktörer finns även inom bussbranschen som tillsammans har en stor del av marknaden. Inom taxibranschen är antalet företag betydligt fler, men även här förefaller det finnas större aktörer som står för en betydande del av omsättningen inom taxibranschen.

Företagens rörelsemarginaler inom respektive delbransch uppvisar förvisso till övervägande delen positiva siffror, men är relativt sett till det svenska näringslivet i övrigt inte särskilt höga.⁷⁰ Vid en jämförelse av olika branscher inom svenskt näringsliv har företagen inom transportområdet den lägsta lönsamheten mätt som rörelsemarginal. Företagens soliditet uppvisar en hel del variationer, men den överväldigande delen uppvisar en positiv soliditet. I förhållande till svenskt näringsliv i stort är soliditeten inom transportbranschen vare sig högst eller lägst utan befinner sig runt mitten jämförelsevis.

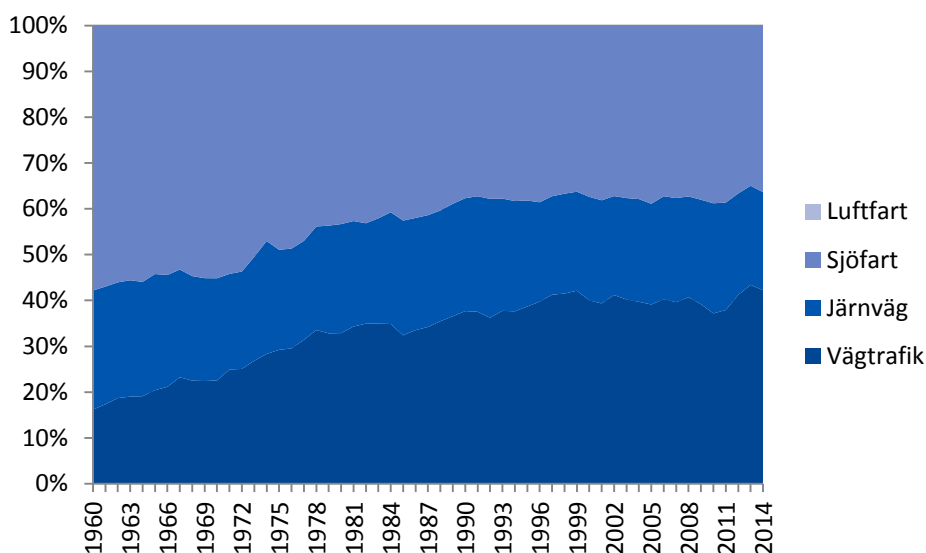
⁷⁰ Företagens ekonomi, Statistiska Centralbyrån.

Godstransporter

6 Transporterade godsmängder

De landbaserade godstransporterna (väg och järnväg) utgör mellan 60 och 65 procent av det totala antalet tonkilometer som transporteras varje år. Av dessa 60 procent står lastbilstrafiken för ungefär 40 procent och tågtrafiken för cirka 20 procent. Resterande andel utgörs nästan uteslutande av sjöfart. Luftfartens godstransporter i termer av transportarbete är ytterst marginella.⁷¹ Det ekonomiska värdet av det gods som transporteras med flyg är dock betydande.⁷²

Figur 18: Godstrafikarbetets utveckling 1960-2014, andel av tonkilometer.⁷³



Källa: Trafikanalys.

På godssidan märks det än tydligare än på persontransportsidan att olika trafikslag kompletterar varandra i högre utsträckning än de konkurrerar med varandra. Ibland förs tankar om att mycket av det gods som idag transporteras med lastbil istället skulle kunna fraktas på järnvägen fram. Framförallt rör detta längre lastbilstransporter. Dock visar siffror från Sveriges Åkeriföretag att andelen inrikes transporter som överstiger 300 kilometer är begränsade till mindre än 10 procent av de fraktade godsvolymererna bland samtliga trafikslag. Över 60 procent av de transporterade godsmängderna körs kortare sträcka än 100 kilometer med

⁷¹ Trafikanalys Transportarbete 1950-2014.

⁷² Trafikverket 2012:119 Godstransporter.

⁷³ Metoden för att beräkna tonkilometer för lastbil har förändrats, vilket föranleder ett tidsseriebrott 2012. För mer information om omräkningen, se Trafikanalys PM 2015:10 Omräkning av lastbilsstatistiken på grund av stilleståndsproblematik. För utveckling enligt den gamla metoden, se Figur 19.

lastbil.⁷⁴ Bland de kortare transporterna är omlastningsmöjligheterna marginella, varför förhoppningar om att kunna åstadkomma alltför omfattande förflyttningar bland inrikes transporter inte tycks vara helt realistiska. Trafikverket bedömer att cirka fyra procent av godset som fraktas på väg har förutsättningar att flyttas över till järnvägen.⁷⁵ Däremot kan det finnas en större potential bland de internationella transporterna.

Transportstyrelsen genomförde under 2015 en djupgående kartläggning av främst åkeriernas marknad och förutsättningar.⁷⁶ Mycket av det som presenteras rörande vägsidan i avsnitten om väg är hämtat därifrån. Rapporten rekommenderas för den som vill veta mer om åkeriföretagens villkor och marknadsutveckling.

6.1 Väg

Godstransporterna med lastbil står för ungefär två tredjedelar av de landbaserade transporterna. Vägtrafikens främsta fördel kontra andra trafikslag är dess flexibilitet. Så länge det finns en väg kan lastbilar oftast ta sig fram. Detta gör att lastbilstrafiken når avlägsna områden, samt att de kan transportera varor hela vägen fram till mottagaren. I och med att det råder fritt tillträde till vägnätet upplevs det inte heller som att kapacitetsbrist föreligger på samma sätt som på järnvägssidan. Detta kan leda till intrycket att det alltid går att sätta in mer trafik vid behov. Vägnätet är inte lika ansträngt som järnvägsnätet. Dock finns det kapacitetsbrister på vissa håll och en alltför hårt belastad väginfrastruktur riskerar att leda till försenade transporter. Vägtrafikens nackdel är att mängden gods som kan transporteras av en och samma lastbil är begränsat. Detta gör att det kan krävas ett antal fordon för att klara av transporter, något som driver upp såväl personalkostnader som miljöskadliga utsläpp.

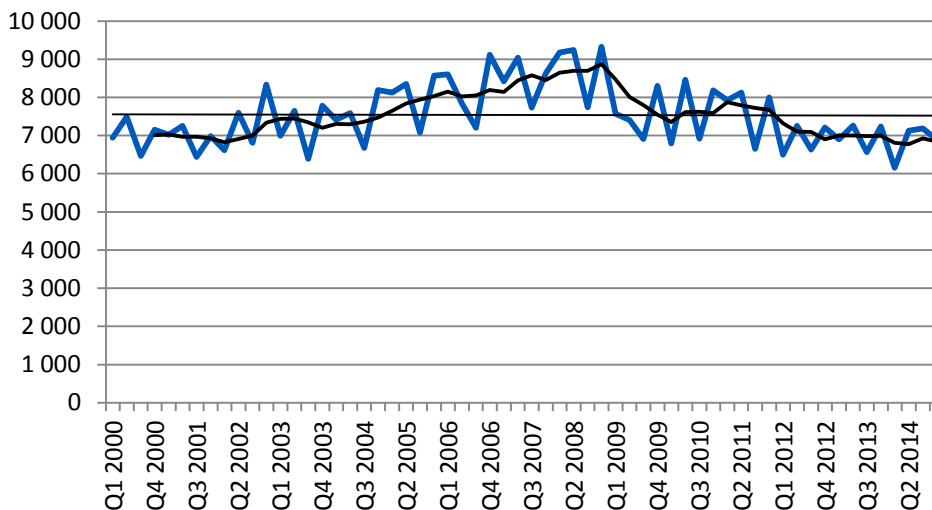
Efter millennieskiftet ökade antalet tonkilometer utfört av svenska lastbilar, för att efter finanskrisen minska. Det är vanligt att transportmängderna följer den allmänna konjunkturen. Dock tycks återhämtningen efter finanskrisen ha varit svag och under 2014 låg antalet tonkilometer på ungefär samma nivå som kring millennieskiftet, med en fallande trend under de senaste åren.

⁷⁴ Sveriges Åkeriföretag 2013 Fakta om åkerinäringen. Siffrorna avser 2011.

⁷⁵ Trafikverket 2015 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.

⁷⁶ Transportstyrelsen 2015 Godstrafikmarknaden på väg – producenter (TSV-2015-2106). Rapporten finns tillgänglig via www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer/marknadsovervakning.

Figur 19: Transportarbete lastbilstrafik 2000-2014, miljoner tonkilometer. Den svarta linjen markerar glidande årsmedelvärden.

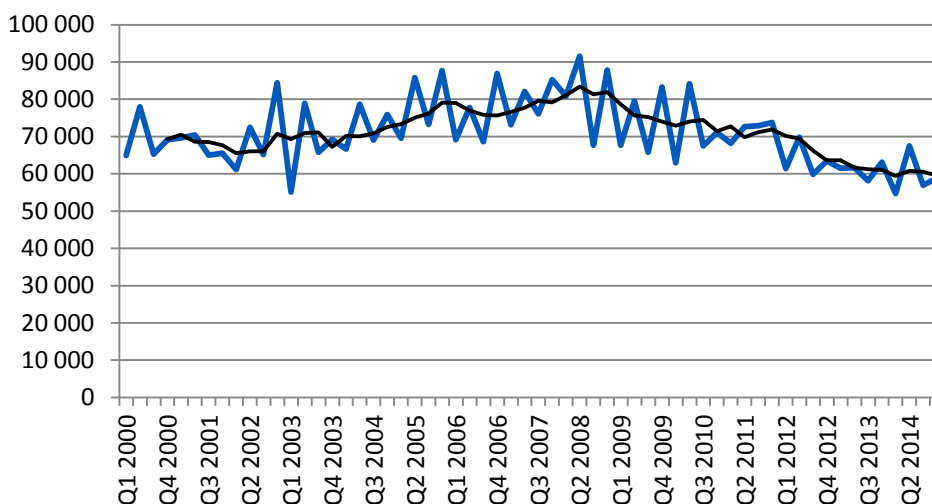


Källa: Trafikanalys.

Dessa siffror avser transporter som utförs av svenskregistrerade fordon både i Sverige och i utlandet. Den absoluta huvuddelen, över 90 procent, av de transporterade godsmängderna utförs inom Sveriges gränser.

Vad gäller transporterat gods i rena ton gäller en liknande bild. Även där går det att skönja en viss minskning av de transporterade godsmängderna.

Figur 20: Inrikestransporterat gods 2000-2014, 1000-tals ton. Den svarta linjen markerar glidande årsmedelvärden.



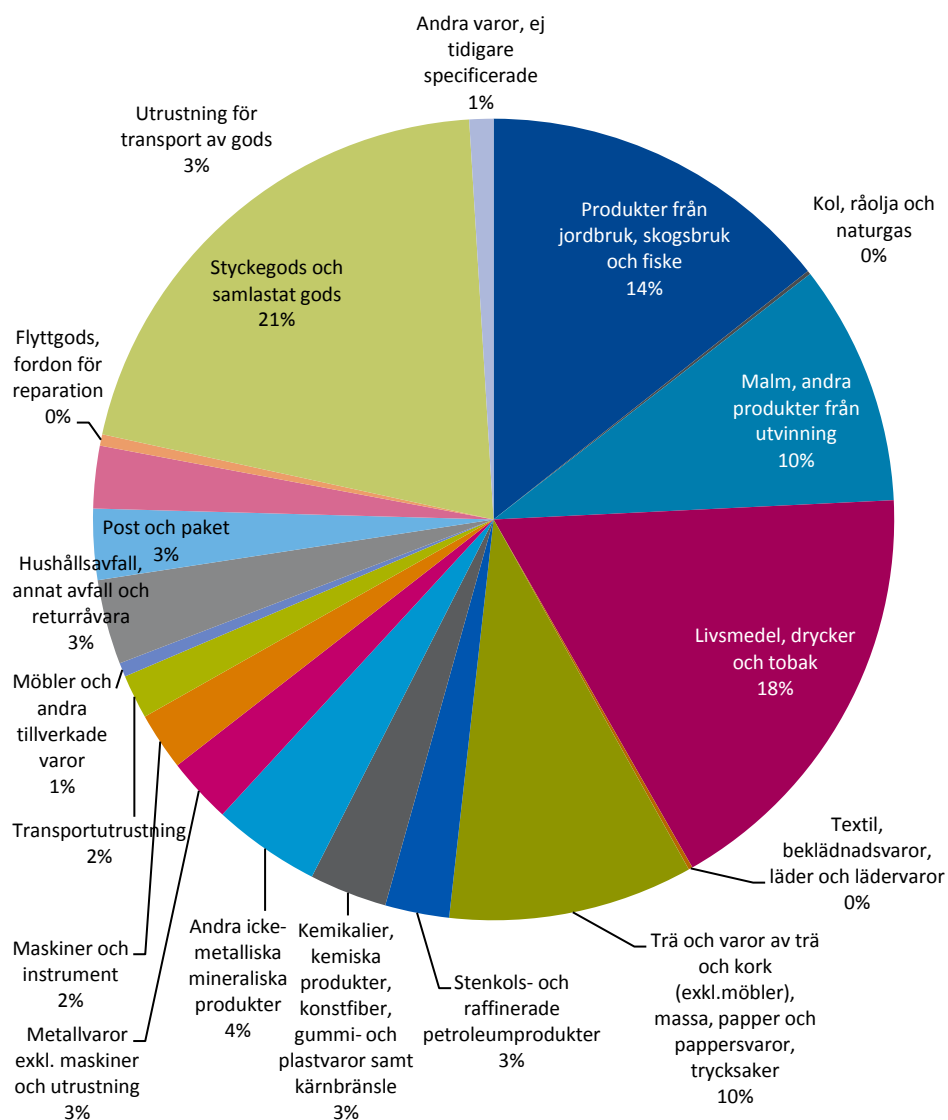
Källa: Trafikanalys.

Statistik rörande de tunga lastbilarnas körsträckor tyder på att dessa under de senaste åren minskat,⁷⁷ varför det ligger nära till hands att misstänka att de minskade mängderna transporterat gods beror på färre eller kortare transporter. Detta kan bero på flera saker. Dels kan det ha skett en överflyttning till andra transportslag, dels kan efterfrågan på transporter ha minskat till följd av en överflyttning från varuproduktion till tjänsteproduktion i ekonomin. Även en hårdare konkurrens från utländska företag kan spela in.

Det är även intressant att studera vilken typ av varor som transporteras med lastbil. Detta görs genom att studera ett antal fastställda varugrupper och deras andel av det totala antalet tonkilometer (se Figur 21).

⁷⁷ Trafikanalys 2015 Statistik Körsträckor för svenskregistrerade vägfordon.

Figur 21: Varuslagsfördelning inrikes lastbilstransporter 2014.



Källa: Trafikanalys.

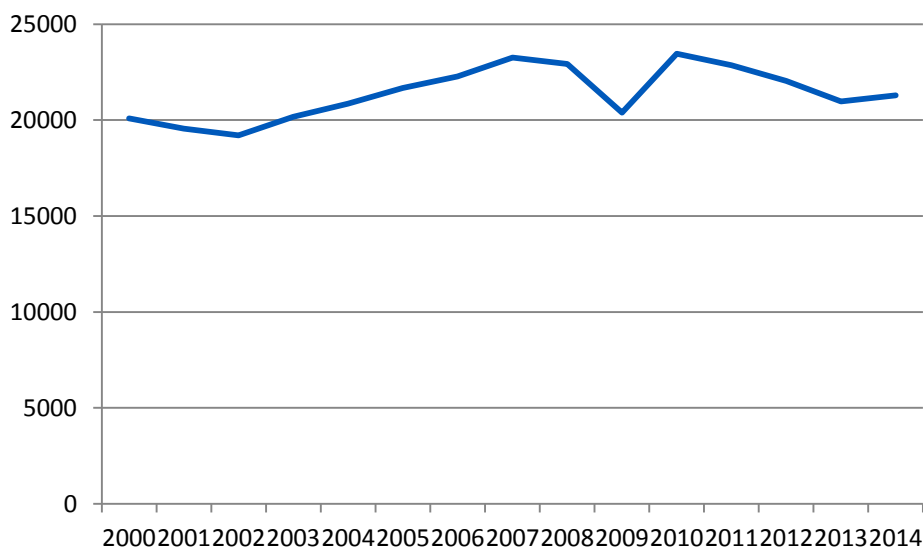
Kategorin Styckegods och samlstatat gods är den största varugruppen för inrikes godstransporter. Den står för drygt en femtedel av de samlade transporter. Den utgörs av olika slags gods som fraktas tillsammans och därför inte kan tillskrivas en enskild varugrupp. Denna följs av varugrupperna Livsmedel, drycker och tobak samt Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske. I den sistnämnda kategorin ingår rundvirke som en mycket viktig del.

6.2 Järnväg

Järnvägstransporterna står för ungefär en tredjedel av de landbaserade godstransporterna. Järnvägens främsta fördelar är dess kapacitetsmängd vad gäller förmåga att transportera mycket gods med ett och samma tåg. Detta gör att järnvägen lämpar sig väl för tunga transporter med stora mängder varor. Järnvägstransporterna är även mycket energieffektiva och på de delar av järnvägsnätet som är elektrifierat (ca 75 procent) är utsläppen minimala. Däremot kan det vara svårt att nå start- och slutdestination för många varor med endast järnväg, varför omlastning till andra trafikslag ofta är nödvändigt. Ytterligare en nackdel är att kapaciteten på många järnvägssträckor är ansträngd, varför det inte är möjligt att transportera varor hur som helst. Det krävs god framförhållning och trafiken ska dessutom samsas med såväl persontrafiken som banarbeten.

Sedan millennieskiftet har järnvägstransporterna, mätt i tonkilometer, ökat något. Utvecklingen har dock inte varit stadigt uppåtgående under hela perioden. De senaste åren har tvärt om en minskning märkts av.

Figur 22: Transportarbete järnväg 2000-2014, miljoner tonkilometer.

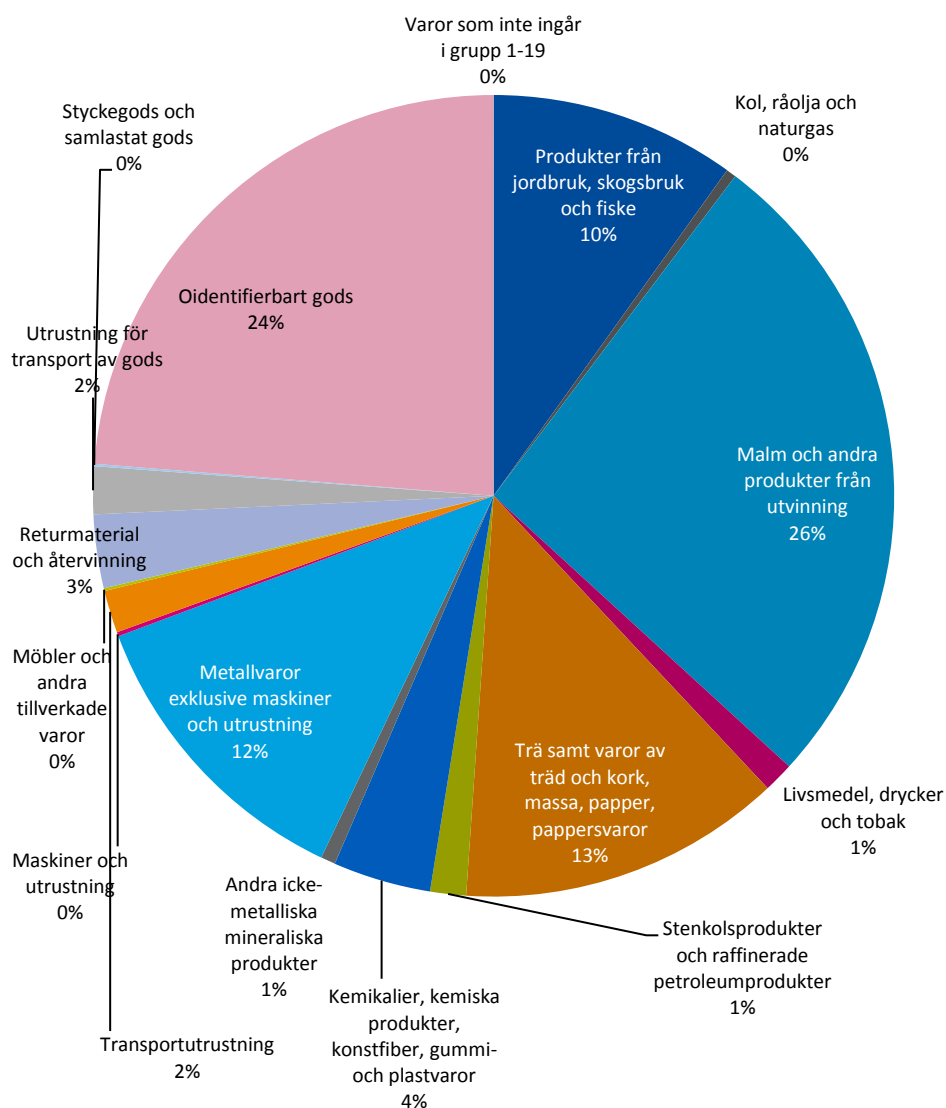


Källa: Trafikanalys.

Precis som på vägsidan gör variabelns utformning att flera olika utvecklingsscenarier kan ligga bakom denna utveckling. På järnvägssidan kan den observerade förändringen dessutom bero på att godstrafiken fått stå tillbaka på bekostnad av persontrafiken. Som beskrivits tidigare (avsnitt 2.1) har persontrafiken brett ut sig alltmer under senare år, vilket kan ha gjort att kapaciteten för godstågen minskat.

Även på järnvägssidan är det intressant att studera vilka varugrupper som främst transporteras. Järnvägens annorlunda beskaffenhet kontra väg utgör en grund för att fördelningen av varuslag ser annorlunda ut. De här redovisade uppgifterna avser, precis som på vägsidan, tonkilometer.

Figur 23: Varuslagsfördelning järnvägstransporter 2014.



Källa: Trafikanalys.

Den enskilt största varugruppen för järnvägens transporter är Malm och andra produkter från utvinning. Av dessa är en stor del de järnmalmtransporter som utförs i norra delarna av Sverige. Värt att notera är

den skillnad som finns mellan antalet tonkilometer och transporterad mängd gods inom denna kategori. Mätt i tonkilometer är skillnaden mellan de två största kategorierna inte så stor, men mätt i transporterade godsmängder framgår att Malm och andra produkter från utvinning utgör en betydligt större andel av de transporterade godsmängderna. Dessa är så omfattande att de ibland särredovisas inom viss statistikredovisning då de annars riskerar att ge en skev bild av marknaden för godstransporter.

Järnmalmstransporterna sker dock inte på så långa avstånd. I regel transporteras malmen till antingen Luleå eller Narvik, för att där byta trafikslag. Vid transport till Narvik räknas heller inte hela sträckan, då det endast är transporter inom Sveriges gränser som ingår i statistiken.

Den näst största varugruppen utgörs av Oidentifierbart gods. Inom denna kategori är varorna i transporten inte kända. Det kan exempelvis bero på att de fraktas i en container. Kategorin används inte för att kategorisera varor som inte passar in någon annanstans, utan används just när varan eller varorna inte är möjliga att identifiera. Därefter följer Produkter från jordbruk, skogsbruk och fiske, där rundvirke utgör en stor del, precis som på vägsidan. Fjärde största kategori är Trä samt varor av trä och kork, massa, papper, pappersvaror.

De största grupperna på järnvägssidan stämmer väl överens med de förväntningar man kunnat ha baserat på järnvägens egenskaper. Som nämnts tidigare passar godstransporter med tåg väl för tunga varor och stora mängder då tågen klarar av betydligt mer last per rörelse än vad lastbilar gör. De lastade varorna är också sådana som i regel transporteras vidare för någon form av förädling.

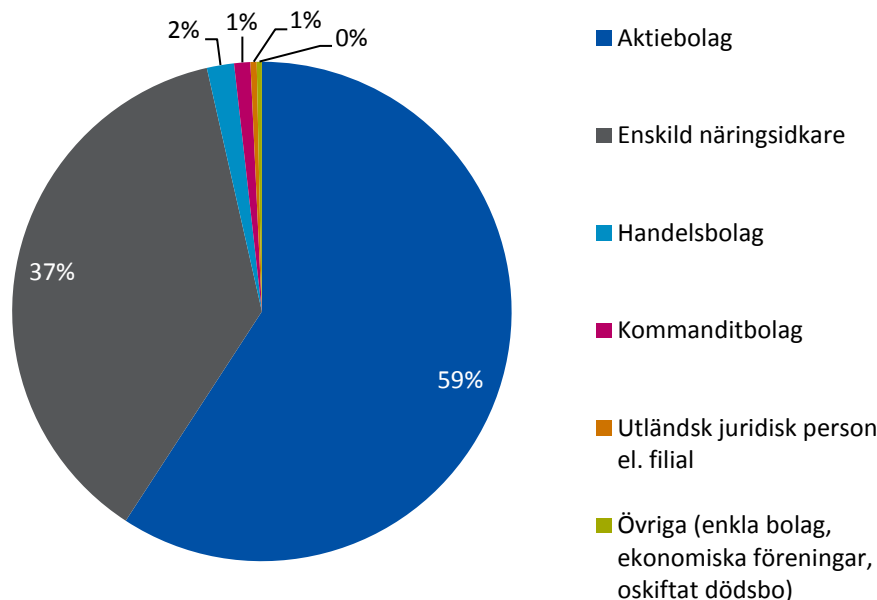
7 Marknadsstruktur och regelförändringar

Skillnaderna mellan marknaderna för godstransporter på väg respektive järnväg är ganska stora. Vägtrafiksidan består av en stor mängd främst små företag, inte sällan enskilda näringsidkare. På järnvägssidan är antalet företag betydligt färre och inträdeshindren är större när det gäller att bedriva godstrafik på järnvägen. Här ges en översiktlig beskrivning av de båda marknaderna.

7.1 Väg

Åkeribranschen består till mycket stor del av små företag helt utan eller med bara några få anställda. Mer än en tredjedel av företagen är enskilda näringsidkare. Knappt sex av tio företag drivs i aktiebolagsform.

Figur 24: Företagsform åkeriföretag 2014.



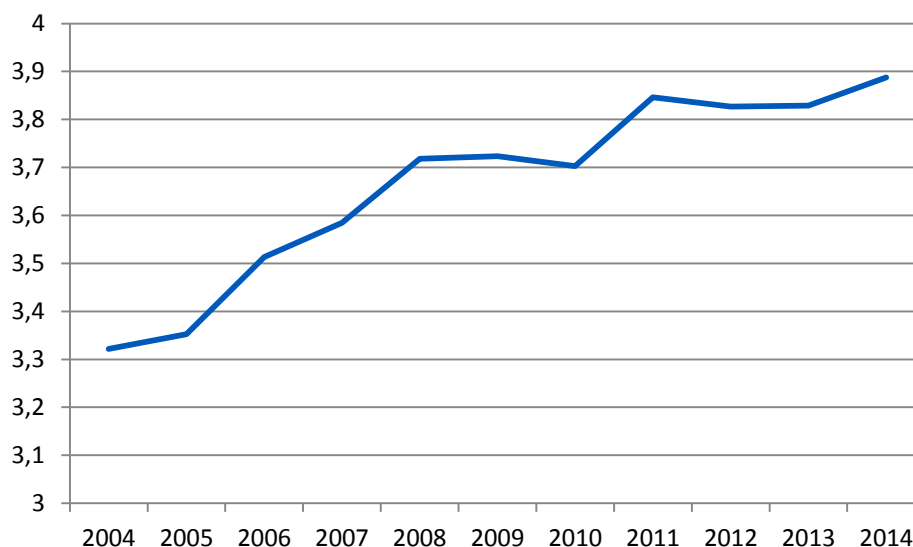
Källa: Transportstyrelsen.

Företagsformen enskild näringsidkare behöver inte betyda att företaget saknar anställda. Dock är företagsformen enskild näringsidkare vanligast bland företag som inte har några anställda. Bland företagen som har anställda, om det så bara är en eller ett par stycken, är det absolut vanligaste att driva företaget i aktiebolagsform.

7.1.1 Marknadströsklar och inträdeshinder

För att få bedriva yrkesmässig trafik på väg krävs ett yrkestrafiktillstånd. Antalet tillståndshavare har minskat något över tid. Denna utveckling har skett samtidigt som antalet fordon i yrkesmässig trafik ökat.

Figur 25: Fordon per yrkestrafiktillstånd 2004-2014.



Källa: Transportstyrelsen.

Under det senaste decenniet har antalet fordon per tillstånd ökat något. Det kan finnas ett par anledningar till detta. Dels sjönk antalet tillstånd hastigt mellan 2011 och 2012, då det infördes en tillsynsavgift på 1200 kronor för varje utfärdat tillstånd. Detta ledde till att många inaktiva tillståndsinnehavare begärde återkallelse av sina tillstånd. En annan del av förklaringen till utvecklingen kan vara en trend som pekar mot fler större företag och något färre småföretag. Dock ska försiktighet iakttas vid tolkning av resultaten, då förändringen är marginell.

Att starta upp åkeriverksamhet är relativt enkelt och inträdeströsklarna är totalt sett låga. Som nämnts så behövs det ett yrkestrafiktillstånd för att få bedriva yrkestrafik på väg. För att få ett sådant gäller samma förutsättningar som för den som önskar bedriva annan yrkesmässig trafik (buss, taxi, se kapitel 3), det vill säga att det ställs krav på lämplighet, yrkeskunnande och gott anseende.

En hel del varutransporter sker med vanliga personbilar (till exempel budbilar). Då räcker det att föraren innehar ett vanligt B-körkort. Är tanken att köra tung lastbilstrafik (över 3,5 ton) krävs istället ett körkort med C-behörighet. Åldersgränsen för att få ett sådant är 21 år, men det finns undantag för personer som utbildar sig genom gymnasiet eller särskild utbildare.

För alla vägtransporter finns bestämmelser kring kör- och vilotider. För lätta fordon tillämpas nationella regler, medan transporter med fordon över 3,5 ton styrs av EU-reglering. Syftet med reglerna är att skapa goda

arbetsvillkor för yrkesförarna, bidra till ett säkert transportsystem och skapa en marknad med jämlika villkor. Ansvar för att reglerna följs vilar på alla som är inblandade i transportkedjan, från förare till researrangörer och speditörer. Reglerna i sig uppfattas av många inom branschen som krångliga och stelbenta. Även sanktionerna kopplade till brott mot kör- och vilotiderna har kritiserats, då de ansetts vara orimligt höga i förhållande till avvikelsen.

7.1.2 Sentida och framtida regelförändringar

Åkeribranschen har under senare år i allt högre utsträckning pekat på upplevda problem med otillbörlig konkurrens, alltså konkurrens från aktörer som inte följer gällande regelverk. Det kan handla om förare som inte följer kör- och vilotiderna, för tungt lastade fordon, utländska åkare som inte följer regelverket kring cabotagetransporter med mera. För att stävja denna typ av osund konkurrens har flera nya regler på området införts och börjat gälla under 2015. En ny del handlar om att polis och tull har fått möjlighet att under 24 timmar hindra fortsatt färd med ett fordon om det bryter mot gällande regelverk eller innebär en fara för trafiksäkerheten. Detta kan ske genom omhändertagande av nycklar, registreringsskyltar eller fastlåsning genom så kallad klampning. Ytterligare en ny bestämmelse rör att ekipage som bryter mot cabotagebestämmelserna ska beläggas med sanktionsavgift istället för böter. Denna sanktionsväxling anses passa bättre för att uppnå syftet med avgiften.

Transportstyrelsen har nyligen tilldelats ett omfattande regeringsuppdrag som behandlar yrkestrafik på väg och som innefattar ett antal frågeställningar.⁷⁸ Det är ett resultat av ett antal tillkännagivanden från trafikutskottet med frågeställningar som nu ska utredas. Bland annat ska frågor om tillåtande av mindre avvikelser från kör- och vilotider, möjlighet till hindrande av fortsatt färd i mer än 24 timmar och om dagens reglering av beställaransvar fyller sin funktion, utredas. Uppdraget ska delredovisas våren 2016 och slutredovisas i maj 2017.

Ett ämne som varit aktuellt under senare tid är önskemål om att få köra tyngre fordon på det svenska vägnätet. Det förslag som främst diskuterats är att tillåta fordon på upp till 74 ton. De främsta argumenten för detta är att det skulle effektivisera transporter och minska behovet av lastbilar på vägarna. Det skulle i sin tur kunna innebära minskade transportkostnader samt minskad miljöbelastning. Vissa farhågor kring vägarnas bärighet och eventuell överflyttning av gods från järnväg till väg har lyfts som argument emot förändringarna. Såväl Transportstyrelsen som Trafikverket har utrett vad som skulle behövas för att tillåta 74-tonstransporter.⁷⁹ Dessa

⁷⁸ N2015/06815/MRT Uppdrag att följa upp genomförda reformer och utreda vissa aktuella frågor inom yrkestrafiken.

⁷⁹ Transportstyrelsen 2014 Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet. Trafikverket 2014 Rapport Tyngre fordon på det allmänna vägnätet.

utredningar pekar på att det skulle behövas ett antal lag- och förordningsändringar för att tillåta tyngre ekipage. Vad gäller infrastrukturen så pekar Trafikverket på ett antal stråk där det är särskilt intressant att tillåta tyngre transporter på grund av höga andelar godstransporter. Förstärkningar på dessa sträckor skulle vara nödvändiga, inte minst gäller detta ett knappt hundratal broar. Samtidigt gjordes bedömningen att det vore möjligt att höja den maximala viktgränsen från 60 till 64 ton utan att några stora åtgärder behövde vidtas. Denna höjning gäller från och med 1 juni 2015.

Trafikverket fick under våren 2015 ett nytt uppdrag på området som innebär att myndigheten skulle göra vissa fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet.⁸⁰ Detta uppdrag redovisades i slutet av november och förslagen ligger i linje med tidigare förslag. En ny bärighetsklass föreslås och det anförts att investeringar i det befintliga vägnätet på omkring 12 miljarder är nödvändiga för att kunna tillåta 74-tonsekipage. De samhällsekonomiska beräkningarna pekar på att det är lönsamt att införa en ny bärighetsklass. Systemanalysen pekar på att det finns vissa risker för överflyttning av gods från järnväg till väg, men att denna utveckling är beroende av att förutsättningarna är desamma som idag.⁸¹ Infrastrukturminister Anna Johansson meddelade i samband med Transportforum att regeringen avser att återkomma med en proposition där 74-tonsekipage tillåts på delar av vägnätet.

Våren 2015 tillsattes en utredning som innebär att en kommitté ska ta fram ett förslag på hur en avståndsbaserad vägslitageskatt för lastbilstrafik kan utformas.⁸² Motiven till detta är att en vägslitageskatt antas kunna bidra till mål om minskad klimatpåverkan från transportsektorn, att överflyttning av transporter från väg till andra trafikslag kan ske och att den tunga trafiken i högre grad ska bära sina samhällsekonomiska kostnader. Uppdraget ska redovisas i december 2016.

7.2 Järnväg

Godstrafiken på järnväg har varit avreglerad sedan sommaren 1996.⁸³ Den främsta skillnaden mellan gods- och persontrafik på järnväg är möjligheten att bedriva kommersiell trafik. Godstrafiken på järnväg är helt kommersiell och drivs av ett flertal operatörer med varierande andelar av marknaden. I ett europeiskt perspektiv har Sverige en hög andel gods som transporteras på

⁸⁰ N2015/4204/MRT Uppdrag om fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet.

⁸¹ Trafikverket 2015 Fördjupade analyser av att tillåta tyngre fordon på det allmänna vägnätet.

⁸² Dir. 2015:47 Avståndsbaserad vägslitageskatt för tunga lastbilar.

⁸³ Vissa skyddsfunktioner för befintlig trafik fanns kvar ett antal år efter avregleringen.

järnväg.⁸⁴ Detta innebär en större marknad och möjlighet för fler att vara verksamma på densamma.

Störst vad gäller gods på järnväg är Green Cargo, som är gamla affärsverket SJ:s godsdivision. I samband med bolagiseringen av SJ i början av 2000-talet bröts godsdivisionen ut och Green Cargo bildades. Än idag ägs företaget av svenska staten. Utöver Green Cargo finns ett flertal relativt stora aktörer, varav flera är utländskt ägda företag som etablerat trafik i Sverige.

Inom branschsamarbetet Tillsammans för tåg i tid, som beskrivits tidigare (se avsnitt 2.3), ingår såväl person- som godståg. En stor del av arbetet har dock fokuserat på persontrafiken. Såväl kunskap som resultat på godssidan släpar efter betänkligt. Utvecklingen gällande förseningar är negativ.

Tabell 9: Punktlighet godstransporter på järnväg 2013-2015.

Tågtyp	2013	2014	2015 jan-jul
Godståg	80,0	78,1	77,1

Källa: Trafikverket.

För godstrafiken är det primära att varorna når slutkunden i rätt tid. Punktligheten i olika delar av transportkedjan är därför av mindre intresse för inblandade aktörer, förutsatt att förseningarna inte påverkar den totala leveranstiden. Förseningarna bland godstågen kan dock få negativa konsekvenser för övrig trafik och därigenom påverka mer tidskänsliga uppdrag och resenärer. I och med att järnvägen är ett slutet system kan störningar i en del av kedjan påverka trafiken långt utanför det direkta närområdet. Det finns också en risk för att transportörer anser det vara nödvändigt att ta höjd för att transporterna på järnväg blir försenade, vilket kan göra att extra tid läggs in i planeringen. Detta är något som kan leda till såväl dyrare transporter som onödigt långa leveranstider. Regelbundna förseningar kan också göra att tidskänsliga leveranser riskerar att läggas på andra trafikslag.

En stor del av godstågen avgår före utsatt tid. Under 2014 avgick mer än en fjärdedel av alla godståg mer än 30 minuter före tidtabell. Det är oklart huruvida dessa avvikelser från tidtabell får positiva eller negativa effekter för punktligheten. Alla avvikelser kan påverka systemet som helhet och det är möjligt att tågen som avviker från tidtabell bidrar till sämre punktlighet.

7.2.1 Marknadströsklar och inträdeshinder

Att bedriva godstransportverksamhet på järnväg är behäftat med ett antal trösklar och hinder. Dessa sammanfaller i hög utsträckning med de hinder

⁸⁴ Trafikverket 2012:119 Godstransporter.

som tidigare beskrivits för persontransporter (se avsnitt 3.2.1). Järnvägens slutna system och tågplaneprocessen skapar osäkerhet och långa ledtider för företag som vill in på marknaden. Trängseln på spåren gör att godstransporterna dessutom kan tvingas stå tillbaka till förmån för persontrafiken. Detta gäller inte minst i rusningstid, då persontrafiken tar upp i stort sett all tillgänglig kapacitet. Andra tider på dygnet när persontrafiken är lägre kan godstrafiken dessutom behöva konkurrera om plats med de aktörer som utför reparations- och underhållsarbeten. Samtidigt eftersom godstågen inte går enligt en tidtabell, finns det ändå dock fog för att tänka sig att ad hoc-processen har större betydelse för godstrafiken.

Det faktum att godstrafiken varit avreglerad under en längre tid har gjort att fler företag lyckats etablera sig på marknaden och bidrar till konkurrens om transporterna. Det har även visat sig att tillgången till fordon är ett mindre problem på godssidan än på personsidan. Av lok anpassade för godsmarknaden ägdes i december 2014 ungefär 60 procent av dessa av ett statligt bolag.⁸⁵ Resterande ägdes av privata aktörer samt av företag som hyr ut fordon. I augusti samma år fanns det knappt 11 000 godsvagnar på den svenska marknaden, varav 60 procent ägdes av någon annan aktör än någon myndighet eller statligt bolag.⁸⁶ Detta är en hög andel jämfört med övriga fordonstyper. Det visar också på att trots att Green Cargo fortfarande har en stor del av marknaden så dominerade de inte på samma sätt som SJ gör inom persontrafiken.

7.2.2 Sentida och framtida regelförändringar

Precis som på vägsidan ser transportköpare och -utförare fördelar med att kunna trafikera nuvarande nät med längre och tyngre fordon. Idag tillåts, med vissa undantag för såväl kortare som längre, 630 meter långa tåg. På sikt behöver vissa stråk kunna trafikeras av 740 meter långa tåg för att leva upp till EU-krav. Sveriges nuvarande gränser är varken de högsta eller de lägsta i ett europeiskt perspektiv. I till exempel Norge är maximalt tillåtna längd 500 meter, medan Danmark tillåter 835 meter långa tågset. Diskussionen om längre tåg är inte ny och sedan 1990-talet har delar av banan, i samband med om- och nybyggnation, anpassats för att kunna hantera 750 meter långa tåg genom främst längre mötessträckor. Trafikverket har studerat vad som skulle krävas för att kunna tillåta längre tåg på järnvägsnätet och vilka nyttor sådana skulle kunna generera. Sammantaget kan konstateras att förändringar för att kunna köra längre tåg

⁸⁵ Kungliga Tekniska Högskolan 2015 Fordon vid Sveriges järnvägar 2014 – Analys av Transportstyrelsens fordonsregister (underlagsrapport till SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten).

⁸⁶ Transportstyrelsen 2014 Tillgång och rörlighet av järnvägsfordon - etablering på järnvägsmarknaden (TSJ 2013-2417).

är behäftat med kostnader för olika typer av ombyggnationer, men att dessa investeringar sannolikt är lönsamma.⁸⁷

Inom ramen för det nyligen utgivna slutbetänkandet från utredningen om järnvägens organisation saknas i stort sett förslag på förändringar för godstrafiken.⁸⁸ Detta får tolkas som att godstrafiken på järnväg anses fungera väl. Ett resonemang förs om att staten på sikt borde överväga att sälja Green Cargo, i syfte att säkerställa konkurrensneutrala villkor.

⁸⁷ Trafikverket 2015 Möjligheter att köra längre och/eller tyngre godståg.

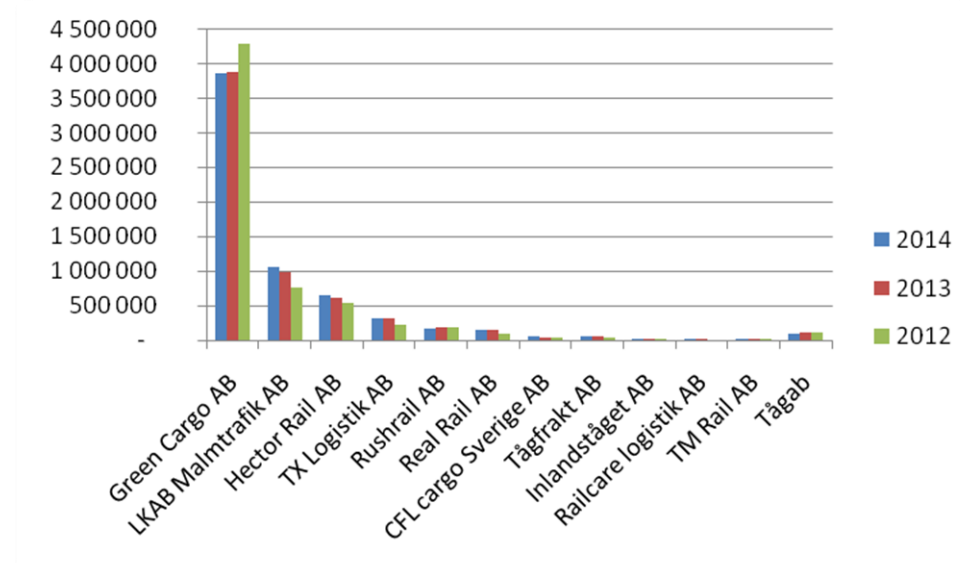
⁸⁸ SOU 2015:110 En annan tågordning – bortom järnvägsknuten.

8 Ekonomisk utveckling i företagen

8.1 Godstransporter på järnväg

Godstransporter på järnväg utfördes under 2014 av 14 företag.⁸⁹ Det kan finnas vissa skillnader i det tjänsteutbud respektive företag erbjuder. Vissa företag erbjuder ett bredare utbud av tjänster, medan andra kan fokusera på att erbjuda till exempel dragkraft. Figur 26 visar nettoomsättningen i svenska järnvägsföretag som bedrivit godstransporter på järnväg under 2012-2014.

Figur 26: Nettoomsättning järnvägsföretag gods 2012-2014 (löpande priser, tkr).



Källa: Årsredovisningar samt ekonomisk särredovisning.

Av figuren framgår att Green Cargo AB står för en betydande del av omsättningen på marknaden. Green Cargos andel av den totala omsättningen har dock minskat, särskilt sett till en längre tidsperiod. År 2014 svarade Green Cargo för cirka 60 procent av omsättningen (Bilaga 1). Som jämförelse i det längre perspektivet kan nämnas att Green Cargo år 1997 hade marknadsandel på cirka 92 procent.⁹⁰

Rörelsemarginalerna för åren 2012 till 2014 har varit förhållandevis låga, med något undantag. Medianen för detta nyckeltal låg under 2014 på cirka 2 procent. Majoriteten av företagen har dock positiva rörelsemarginaler. Den övervägande andelen av de verksamma företagen uppvisade en soliditet på

⁸⁹ Definitionen är företag som under 2014 bedrivit trafik på järnvägsnätet enligt uppgift från Trafikverket. Av dessa företag var 12 svenska och 2 utländska.

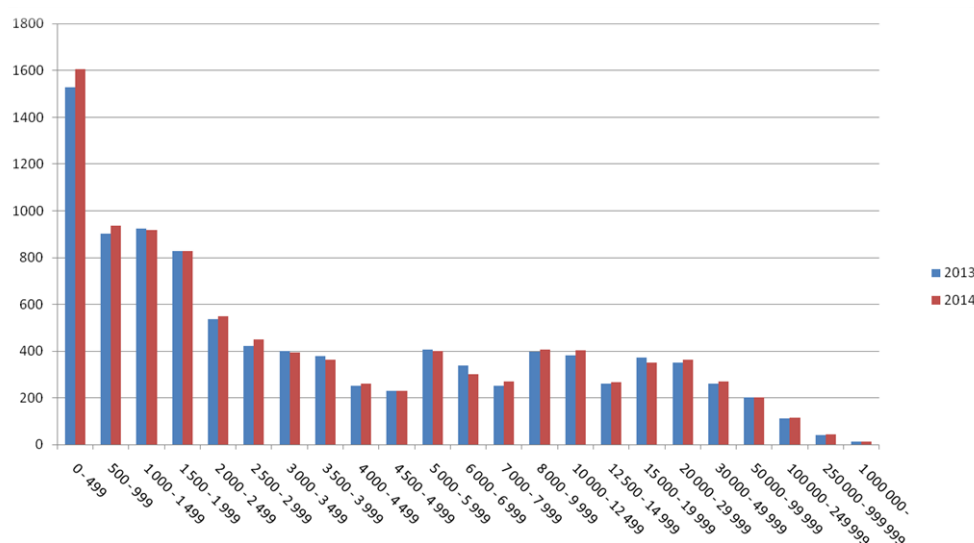
⁹⁰ VTI 2015 Rapport 874 Godstransportmarknaden på järnväg – Underlag till utredningen om järnvägens organisation.

mellan 20 och 30 procent under 2014 (se Bilaga 1). Medianvärdet för soliditeten har legat på ungefär samma nivå de senaste tre åren, omkring 23 procent⁹¹.

8.2 Godstransporter på väg

Antalet företag verksamma inom godstransporter på väg är betydligt fler än de företag som är verksamma inom järnvägssektorn. Nettoomsättningen har därför delats in i antal företag per storleksklass nettoomsättning. Av Figur 27 framgår denna fördelning för åren 2013 till 2014.⁹²

Figur 27: Antal företag (aktiebolag) i storleksklass 2013-2014, nettoomsättning (tkr).



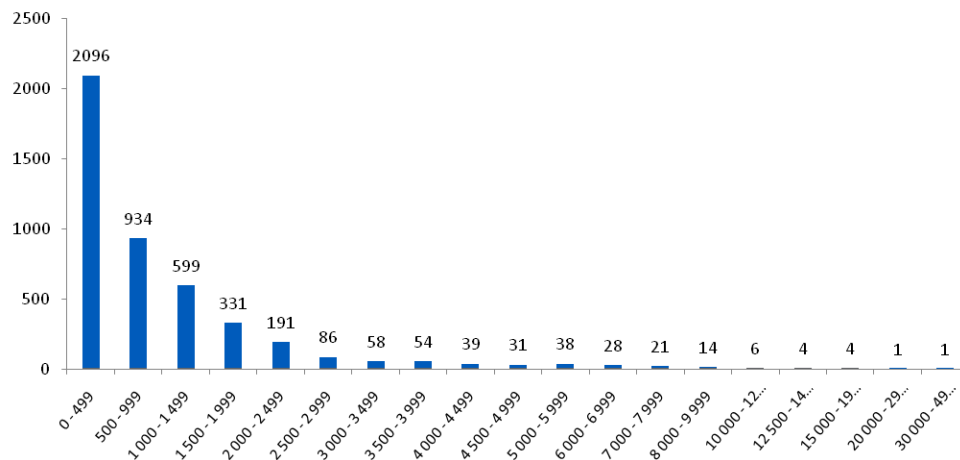
Källa: Infotorg

Som nämnts tidigare utgörs en stor del av företagen verksamma inom godstransporter på väg av enskilda näringsidkare. Dessa företag lämnar inte bokslut på samma sätt som aktiebolagen redovisade ovan. Utifrån deklarationsuppgifter går det dock att uppskatta totalomsättningen också för dessa företag. Nedan framgår hur denna fördelning såg ut för olika storleksklasser år 2013.

⁹¹ I två fall har det under den undersökta perioden varit nödvändigt för företag att vidta särskilda åtgärder med anledning av förbrukat eget kapital för att säkra fortsatt drift.

⁹² Fler nyckeltal och en djupare genomgång av godstransporter på väg finns även i Godstrafikmarknaden på väg-producenter, Transportstyrelsen, TSV-2015-2106.

Figur 28: Antal företag (enskilda näringsidkare) i storleksklass, total omsättning (tkr).



Vad gäller lönsamhet mätt som rörelsemarginaler för aktiebolag inom området uppvisar dessa positiva värden för cirka 75 procent av företagen. Ungefär 30 procent av företagen ligger i intervallet från 0 upp till 5 procent, medan runt 18 procent ligger i intervallet mellan 5 och 10 procent. Runt 95 procent av företagen uppvisar en positiv soliditet och cirka 60 procent av företagen hade en soliditet på 30 procent och över 2014 (se Bilaga 1).

9 Sammanfattande iakttagelser godstrafik

Något oväntat så har de transporterade godsmängderna minskat bland såväl väg- som järnvägstransporter. Trots att ekonomin under de senaste åren återhämtat sig så syns inte en liknande återhämtning bland transporter av gods. Än är det något tidigt att uttala sig om det endast rör sig om en något långsammare återhämtning än vanligt eller om det finns andra faktorer som kan förklara denna utveckling.

Det är tydligt att det från såväl godstransportörer som godstransportköpare finns ett starkt intresse av att kunna transportera mer varor med en och samma transport. En stor anledning till detta ligger säkerligen i en vilja att minska transportkostnaderna. Sveriges löneläge är högt och det gör att transporter som minskar behovet av personal blir attraktiva. Att kunna transportera mer gods med en och samma transport kan även leda till positiva effekter i form av minskade utsläpp och en säkrare trafikmiljö genom att färre fordon befinner sig på vägarna. Samtidigt finns det risker, exempelvis i form av överflyttning av transporter från tåg till lastbil. Tillgänglig statistik pekar dock på att endast en liten andel av transporterna som sker med lastbil görs på avstånd över 300 kilometer. Andra undersökningar har visat på att överflyttningspotentialen från väg till järnväg är begränsad till några få procent. Järnvägstrafiken bedöms dessutom vara nära att nå sin maximala kapacitet, vilket gör att utvidgning av trafiken är omöjlig utan utbyggnad och andra kapacitetshöjande åtgärder.

Marknaden för godstransporter på väg präglas av låga inträdeströsklar. Det är relativt enkelt för den som vill att starta en verksamhet och investeringskostnaderna är överkomliga. De förbättrade möjligheterna att leasa fordon begränsar även investeringskostnaden ytterligare. På järnvägssidan är trösklarna högre och det krävs mer av den som vill bedriva trafik. Premisserna att driva en kommersiell verksamhet är dock annorlunda har än på persontransportsidan (dvs inget inslag av upphandlad subventionerad trafik), vilket ger delvis andra grundförutsättningar för att långsiktig konkurrens ska kunna etableras. Att den nyligen presenterade utredningen om järnvägens organisation inte föreslår några egentliga förändringar av godsmarknadens struktur är ett tecken på att marknaden fungerar på ett tillfredsställande sätt.

Fördelningen av den ekonomiska omsättningen på marknaden för järnvägstransporter av gods uppvisar över tiden en omfördelning mellan Green Cargo och nyttillkommande aktörer på marknaden. Green Cargo svarar visserligen fortfarande för en stor del av omsättningen men denna andel har minskat under en rad år. Sett till omsättningsintervallen vad gäller företag verksamma inom vägtransporter av gods framgår tydligt marknadsstrukturen med många små företag, dvs en stor andel företag

befinner sig i de lägre omsättningsintervallen. Företagens lönsamhet uppvisar förvisso ofta positiva siffror, men är ofta inte särskilt hög. I tidigare avsnitt har nämnts att transportbranschens lönsamhet överlag är lägre än svenskt näringsliv i snitt (se kapitel 5). Detta gäller även på detta område. Företagens soliditet uppvisar positiva siffror även om nyckeltalet på järnvägssidan i snitt förefaller något lägre än på vägsidan.

10 Slutsatser och diskussion

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De hittills begränsade effekterna av marknadsöppningen på järnväg, återkommande rapporter om brister i infrastrukturen, larm om fusk inom yrkestrafiken med mera skulle kunna leda till en slutsats om att transportbranschen befinner sig i ett totalt kaos och är långt ifrån att uppfylla detta mål. Det som kunnat utläsas av den sammanställning som gjorts i denna rapport uppvisar dock en betydligt mer nyanserad bild. Helt klart finns det problem inom transportsektorn, både bland gods- och persontrafiken. Samtidigt visar kartläggningen att många företag är relativt stabila samtidigt som konkurrensen i många fall är hård. De förhållandevis låga lönsamhetsnivåer som iakttagits på flera delmarknader kan vara en indikation på att företagens marknadsmakt är begränsad. Resenärerna har över tid på olika sätt fått tillgång till ett ökat utbud vilket är av stor betydelse för tillgängligheten. Den bild som presenteras tyder inte på en transportbransch i kris, utan snarare på en marknad som inom vissa områden behöver hitta sina former, och inom andra anpassa sig till utvecklingen. Av genomgången kan det också konstateras att det på många områden har tagits initiativ av både myndigheter och regering för att komma tillrätta med konstaterade problem. Dock gäller det att komma ihåg att i många fall rör det sig om åtgärder med långsiktiga effekter, till exempel satsningar inom infrastruktur.

Vid granskning av transportmarknaderna är det viktigt att inte fastna i en uppdelning mellan trafikslag. Resenärernas val handlar inte i första hand om en avvägning mellan olika utförare utan om en avvägning kring vilket trafikslag som är lämpligast för den tänkta resan. Med den insikten blir det även lättare att förstå att många aktörers främsta konkurrenter inte nödvändigtvis finns inom samma trafikslag, utan kanske är sådana som utför trafik på samma sträckor men med ett annat trafikslag. Detta är en viktig slutsats för Transportstyrelsens fortsatta marknadsövervakning, då det är viktigt att hålla koll på konkurrensförutsättningarna såväl mellan marknaderna som inom dem.

I ett framåtblickande perspektiv finns stora utmaningar för flera delar av transportsektorn. På persontrafiksidan rör dessa främst hur den regionala kollektivtrafiken ska kunna utvecklas utan att kostnaderna för att bedriva trafiken fortsätter öka. Även gränsdragningen mellan samhällsstödd och kommersiell trafik är en framtida utmaning som kommer att kräva en lösning innan systemen och kostnaderna tvingar fram lösningar som inte gagnar varken resenärer eller samhället på sikt.

På godssidan fungerar den inhemska konkurrensen tämligen väl på såväl väg- som järnvägssidan. På vägsidan finns dock farhågor om hur konkurrensen från andra länder kommer att påverka åkeribranschen. Här gäller det för åkerierna att anpassa sig till att konkurrens från andra länder blir allt vanligare, samtidigt som det är centralt att rättsväsendet klarar av att minimera konkurrens från aktörer som inte följer uppsatta regler. Vad gäller godstransporter på järnväg har det framförts synpunkter kring hur dessa prioriteras i kapacitetstilldelningen.

Sammanfattningsvis är Transportstyrelsens bild av transportmarknaderna på väg- och järnvägssidan i stora delar positiv, men med utmaningar på vägen framåt. Nedan följer ett antal punkter som mer detaljerat belyser vissa aspekter av gjorda iakttagelser.

10.1 Minskade godsmängder – en ny tids ekonomi?

Det är något uppseendeväckande att de transporterade godsmängderna minskat bland såväl väg- som järnvägstransporter. Detta går emot flera teser om godstransporter. Dels har godstransporter tidigare i hög grad följt den generella ekonomiska utvecklingen. Under senare år har den svenska ekonomin stärkts, medan transportererna inte ökat. Dels förutspår Trafikverkets prognoser en kraftigt ökande godstrafik framöver, vilket den nuvarande utvecklingen inte alls ligger i fas med. Det finns givetvis tid för återhämtning och den nuvarande trenden behöver inte nödvändigtvis hålla i sig för evigt, men det är en oväntad utveckling. Skulle den hålla i sig och förväntade trafikökningar uteblir kan det få konsekvenser för planerade åtgärder och nybyggnationer i infrastrukturen. Samtidigt kan infrastrukturåtgärder i sig leda till ett ökat resande och transportutnyttjande, även om sådana i regel främst påverkar persontrafiken.

Flera delar i samhällets generella utveckling kan ha påverkan för godstransportsektorns utveckling. Industrins betydelse för den svenska ekonomin har minskat och det talas idag om en övergång där tjänstesektorn istället blir allt viktigare. En sådan utveckling behöver inte nödvändigtvis leda till ett minskat behov av transporter, men sannolikt kan det ske en förflyttning från gods- till persontransporter. Tjänstesektorn är bred och innefattar många olika former av verksamheter, där det inom vissa är nödvändigt att människor kan ta sig mellan olika platser.

För att kunna tolka denna utveckling på ett korrekt sätt är det nödvändigt att ta hansyn till omvärldsfaktorer och samhällets generella utveckling. Transporter har inget egenvärde utan finns till som en nödvändig länk för att kunna uppnå andra värden. Minskar företags behov av att transportera varor kommer således transportererna att minska och marknaden krympa. Samtidigt kan det som nämnts leda till att behovet av andra typer av transporter ökar

och en utmaning för hela transportbranschen är i så fall hur en sådan utveckling kan mötas

10.2 Subventionerade trafikökningar

De resandeökningar som kunnat observeras inom persontrafiken på järnväg kan i mycket hög utsträckning tillskrivas de regionala resorna, alltså kortväga resor som inte sällan sker i pendlings syfte. I många län har det funnits en önskan om att kunna förstora arbetsmarknadsregionerna och få ett större upptagningsområde. Det har setts som positivt att människor kan bo på en plats och jobba ett antal mil därifrån utan att behöva lägga alltför mycket tid på att pendla till jobbet. Tack vare utbyggda regional tågssystem har detta blivit möjligt för allt fler och ambitionerna att bygga ut denna trafik ytterligare har knappast mattats av.

Ett bekymmer med den regionala tågtrafikens utbredning är att trafiken i regel är subventionerad med skattemedel. Detta har ansetts nödvändigt då linjerna inte bedöms kunna drivas på kommersiella villkor. Genom subventioner kan även priserna för resenärerna hållas nere och genom att upphandla trafiken får de regionala kollektivtrafikhuvudmännen större kontroll över utbudet och mer långsiktighet i trafiken än om den bedrivits på kommersiell basis. För resenärerna som nyttjar trafiken kan detta vara något positivt. De får resor till ett lägre pris än vad som skulle vara fallet utan subventionerna och de kan känna sig tämligen trygga med att trafiken kommer att kunna drivas långsiktigt.

Det finns dock problematiska sidor i denna utveckling. I takt med att de regionala trafiksystemen breder ut sig blir de ett reellt resealternativ även för människor som inte reser dagligen. Det gör att de riskerar att tränga undan kommersiell trafik på medeldistanssträckor som för många skulle klassas som för långa för att pendla dagligen. Trängs den kommersiella trafiken undan kan det bli rent nödvändigt för det offentliga att upphandla denna trafik vilket i sin tur leder till ökade kostnader.

De upphandlade trafiksystemen innebär att det offentliga drar på sig kostnader som behöver täckas upp med skattemedel. Mer trafik innebär ökade kostnader för i första hand landstingen, där andra verksamhetsområden som sjukvård och kultur konkurrerar om resurserna. En alltför omfattande trafik kan på sikt leda till att kostnaderna för trafiken ökar mer än vad huvudmännen anser sig ha råd med. Det skulle i så fall kunna leda till minskad trafik och ett sämre utbud av kollektivtrafik. Alternativt skulle resurser behöva omfördelas från andra områden, vilket kan vara svårt med hänsyn till resursbehovet inom andra samhällssektorer.

För att undvika en situation där storregionala system tränger undan kommersiella aktörer behöver det förtydligas vilka befogenheter de

regionala kollektivtrafikmyndigheterna ska ha och i vilken utsträckning de ska tillåtas samarbeta med system av detta slag. Den nya kollektivtrafiklagens intention var inte att subventionerade system skulle kunna tränga undan kommersiell trafik och eventuellt behövs förtydliganden i lagen som ligger i linje med detta.

10.3 Den smidiga resan – samarbete eller konkurrens?

Samtliga transportmarknader är idag öppna för konkurrens. På persontransportsidan har tanken med marknadsöppningarna varit att generera nytta för resenärer genom fler alternativ, ett utökat utbud och prispress. Resultatet har varit olika på de olika delmarknaderna, men konkurrens förekommer i någon mån i de flesta system. Inom transportsektorn är det i många fall möjligt att dra nytta av att tillhandahålla större trafiksystem med många resmöjligheter. Inom den regionala kollektivtrafiken är det ett av de främsta argumenten för att det offentliga ska spela en stor roll i organiserandet av trafiken. Även inom mer långväga trafik kan det vara en fördel att tillhandahålla trafik på flera sträckor.

Det finns i grunden två sätt att åstadkomma större linjenät. Det ena är att själv satsa på att bygga ut sin verksamhet på fler sträckor genom införskaffande av fler fordon och utökad trafik. Detta kan då behöva ske i direkt konkurrens med andra företag. Ett annat sätt är att dra nytta av andra aktörer som redan trafikerar vissa sträckor. Genom trafiksamarbeten kan större och mindre företag dra nytta av varandras arbete då exempelvis ett större företag kan erbjuda sina kunder fler resmöjligheter, samtidigt som ett mindre företag kan dra nytta av en etablerad kundbas. Denna typ av samarbeten kan förekomma både mellan samma trafikslag och trafikslagsövergripande.

Inom detta område finns en målkonflikt. Det är önskvärt att människor på ett enkelt och smidigt sätt kan resa dit de vill. Detta är något som kan underlättas om trafikföretag samarbetar med varandra. Samtidigt riskerar denna typ av samarbeten att leda till minskad konkurrens, då företag som skulle kunna vara konkurrenter istället blir partners. Det kan på sikt leda till att det inte går att dra nytta av de fördelar som konkurrens kan föra med sig, såsom lägre priser och fler valmöjligheter. Därför är det nödvändigt att även framöver följa upp hur marknaden utvecklar sig för att tidigt kunna identifiera tecken på att företag med en dominerande ställning utnyttjar sin position för att begränsa konkurrensen. Det gäller att i ett sådant arbete kunna se resenärsnyttan i ett större perspektiv där något som inledningsvis kan framstå som en förbättring inte nödvändigtvis fortsätter att vara det på sikt.

Samarbeten förekommer även mellan företag som lämnar anbud i samband med upphandlingar av kollektivtrafik. Några av de största aktörerna inom

detta segment är samarbetsbolag som består av ett flertal mindre operatörer som samverkar för att kunna konkurrera med de största företagen. På kort sikt är detta något som kan leda till förbättrad konkurrens då det innebär fler konkurrenskraftiga aktörer som skapar press på de mest etablerade utförarna. Dock riskerar dessa typer av samarbeten att leda till minskad konkurrens i ett längre perspektiv, då det är osannolikt att företag som ingår i någon typ av samverkan skulle konkurrera med varandra även om det skulle vara möjligt. Dessutom riskerar samarbetena att slå ut mindre företag som inte ingår i dem. Ett stort ansvar för att undvika en alltför centrerad marknad vilar på de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Genom utformningen av sina upphandlingar har de möjligheter att bidra till att konkurrensen upprätthålls och att företag i olika storleksklasser har möjlighet att delta i upphandlingarna. Det är något som på sikt gynnar marknaden och även kostnaderna för att bedriva trafiken.

10.4 Konkurrensen på järnväg sätter spår

När en marknad avregleras är det inte ovanligt att den tidigare monopolisten under en period har goda möjligheter att kvarstå som en dominerande aktör. En etablerad kundbas, ett starkt varumärke och förtroende bland kunderna är faktorer som kan bidra till detta. På tröga marknader med långa ledtider för inträde tar det också tid innan reella alternativ för kunderna kan uppstå. Detta har varit fallet på järnvägssidan, där SJ som koncern betraktat några år efter marknadsöppningen fortfarande står för ungefär 80 procent av marknadens omsättning. Även Green Cargo, vars marknad varit föremål för konkurrens under längre tid, har fortfarande en marknadsandel på ungefär 60 procent.

På godssidan har Green Cargo kontinuerligt tappat marknadsandelar till konkurrenter. Trenden har varit tydlig under ett antal år, något som pekar på att marknaden håller på att bli mer konkurrenskraftig. Visserligen snedvrids bilden något av LKAB:s trafik som i realiteten utförs utanför den övriga marknaden, men det finns ändå konkurrens och den tycks växa sig starkare.

Vad gäller persontransporterna så innehar SJ fortfarande en mycket stor marknadsandel, särskilt om man ser till koncernen som helhet. Inom fjärrtrafiken är man totalt dominerande och en stor del av den regionala trafiken körs också av koncernens bolag. Här finns dock signaler om att en förändring kan stå för dörren. Under hösten 2015 meddelades att upphandlingen av pendeltågstrafiken i Stockholms län, som i dagsläget körs av SJ via dotterbolaget Stockholmståg, resulterat i att MTR ska överta denna trafik. SJ har valt att överklaga upphandlingen, men skulle beslutet stå sig skulle det innebära att koncernen SJ förlorar ungefär två miljarder i omsättning.

Detta sammantaget pekar på att de avregleringar som skett på järnvägsmarknaden håller på att få effekter. De minskade marknadsandelarna betyder på sikt sannolikt även minskad omsättning, något som de tidigare monopolisterna behöver anpassa sig till. Redan nu har det visat sig svårt för Green Cargo att generera vinst och de har därför initierat ett besparingsprogram. SJ:s ökade aktivitet vad gäller upphandlad trafik pekar på att man även där velat lägga mer vikt på detta framväxande segment. Det kommer framöver vara intressant att följa upp hur konkurrensen på sträckan Stockholm-Göteborg påverkar marknadsandelarna vad gäller persontransporter på järnväg och om järnvägen också kan locka till sig nya resenärer från andra trafikslag och inte minst från bilresande.

Bilaga 1

Tabell 10: Marknadsandelar baserat på nettoomsättning persontransporter järnväg 2012-2014, procent.

Bolag	2014	2013	2012
SJ Koncern	79,9	81,0	78,9
SJ AB	54,1	55,0	55,6
Stockholmståg KB	17,9	18,1	16,1
A-Train AB	6,4	6,1	5,9
SJ Norrlandståg AB	4,3	4,4	4,7
SJ Götalandståg AB	3,9	4,0	2,5
Svenska Tågkompaniet AB	3,6	3,3	3,4
Arriva Tåg AB	3,6	3,3	3,6
Arriva Östgötapendeln AB	0,9	0,7	0,9
Transdev Sverige AB*	2,1	2,2	2,2
Botnietåg AB	1,3	1,1	1,0
DSB Uppland AB	1,1	1,1	1,0
TÅGAB	0,4	0,3	0,2
Skandinaviska Jernbanor AB	0,3	0,3	0,1
Inlandståget AB	0,1	0,1	0,1
Roslagståg AB	0,0	0,1	2,4

*Notera att uppgiften för Transdev Sverige AB är framskrivna utifrån tidigare särredovisningar.

Källa: Årsredovisningar samt ekonomisk särredovisning. I SJ koncern ingår SJ AB, Stockholmståg KB, SJ Norrlandståg samt SJ Götalandståg. Arriva Tåg AB och Arriva Östgötapendeln AB ingår båda i koncernen Schenker International AB som i slutändan ägs av Deutsche Bahn AG. Till samma företagsgruppering hör också Botnietåg AB(dotterbolag till Arriva Östgötapendeln AB). Botnietåg ägs dock till 40 procent av SJ AB.

Tabell 11: Rörelsemarginal persontransporter järnväg 2012-2014, procent.

Bolag	2014	2013	2012
Arriva Tåg AB	-3,58	-4,53	-6,19
Arriva Östgötapendeln AB	19,4	-77	-72,3
A-Train AB	43,47	39,52	38,51
Botnietåg AB	36,62	-255,78	-11,08
DSB Uppland AB	12,62	8,7	1,9
Inlandståget AB**	0,29	0,45	2,66
SJ AB	7,01	5,43	7,61
SJ Götalandståg AB	3,28	3	3,59
SJ Koncern	6,2	3,3	5,4
SJ Norrlandståg AB	-16,63	-13,75	-13,04
Skandinaviska Jernbanor AB	7,37	4,31	-53,42
Svenska Tågkompaniet AB	-0,45	0,43	3,06
Transdev Sverige AB*	2,64	-1,47	-2,27
Tåg i Bergslagen AB	-0,02	-0,48	-0,35
Tågakeriet i Bergslagen AB**	3,26	3,55	1,92

*avser rörelsemarginal för hela företaget, d.v.s. inte endast tågverksamheten. **baserat på både gods- och personverksamhet

Källa: Årsredovisningar samt Infotorg.

Tabell 12: Soliditet persontransporter järnväg 2012-2014, procent.

Bolag	2014	2013	2012
Arriva Tåg AB	4,11	-18,97***	0,9
Arriva Östgötapendeln AB	10,3	1,9	20,2
A-Train AB	12,88	13,22	5,18
Botnietåg AB	0,13	-301,39****	0,23
DSB Uppland AB	37,51	38,99	32,29
Inlandståget AB**	25,92	24,05	20,55
SJ AB	57,73	52,29	50,23
SJ Götalandståg AB	0,92	0,79	1,56
SJ Koncern	60,14	53,27	51,08
SJ Norrlandståg AB	1,99	3,16	2,55
Skandinaviska Jernbanor AB	13,43	12,47	9,99
Stockholmståg KB	52,61	31,87	26,83
Svenska Tågkompaniet AB	67,29	45,18	29,66
Transdev Sverige AB*	19,51	8,73	8,12
Tågakeriet i Bergslagen AB**	23,36	24,29	19,39

*avser soliditet för hela företaget, dvs inte endast tågverksamheten. **baserat på både gods- och personverksamhet. *** Eget kapital förbrukat. Kontrollbalansräkning upprättad. Koncernbidrag återställde det egna kapitalet. **** Eget kapital förbrukat. Kontrollbalansräkning upprättad, aktiekapital ska återupprättas genom ägartillskott. Källa: Årsredovisningar samt Infotorg

Övriga aktörer på järnvägsområdet

Utöver järnvägsbolag i tabell 10 och 16 finns även en rad övriga aktörer på området som är av betydelse för järnvägsområdet. Dessa aktörer agerar i olika roller. En lång rad regionala kollektivtrafikmyndigheter planerar, beställer och tillser att bland annat tågtrafik upphandlas. Respektive län har en regional kollektivtrafikmyndighet.⁹³ De olika länen har valt delvis olika organisationsformer för detta, vilket framgår av figuren nedan.

Tabell 13: Övriga aktörer på järnvägsområdet - Regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Regional kollektivtrafikmyndighet	Förvaltning/bolag*
Landstinget i Kalmar län	Kalmar länstrafik (förvaltning)
Region Västerbotten	Länstrafiken i Västerbotten AB
Kommunalförbundet i Västernorrlands län	
Kommunalförbundet Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet	
Region Gävleborg	X-trafik (förvaltning)
Region Jönköpings län	Jönköpings Länstrafik (förvaltning)
Landstinget i Uppsala län	Kollektivtrafikförvaltningen (UL)
Region Östergötland	AB Östgötatrafiken
Landstinget Västmanland	Kollektivtrafikförvaltningen (VL)
Region Blekinge	Blekingetrafiken (förvaltning)
Region Dalarna	Dalatrafik AB
Region Halland	Hallandstrafiken AB
Region Skåne	Skånetrafiken (förvaltning)
Region Värmland	Värmlandstrafik AB
Kommunalförbundet regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten	
Region Jämtland Härjedalen	Länstrafiken Jämtland AB
Region Kronoberg	Länstrafiken Kronoberg (Förvaltning)
Stockholms läns landsting	Trafikförvaltningen (SL)
Västra Götalandsregionen	Västrafik AB
Region Örebro	Länstrafiken Örebro (förvaltning)

*Med förvaltning avses att verksamheten bedrivs inom ramen för landstinget/region/kommunalförbund. Bolag ägs till 100 procent av respektive landsting eller region

Ett antal län samarbetar också runt tågtrafikens utveckling. Detta kan ske under olika former. Några län har bildat olika samarbetsbolag för ändamålet. Dessa samarbetsbolag syftar vanligtvis till att beställa och upphandla tågtrafik. Den övergripande utformningen av trafiken bestäms

⁹³ Gotland har utelämnats då de inte har någon tågtrafik.

normalt tillsammans med ägarna (RKM). Samarbetsbolagen tillhandahåller även fordon, vilket vanligtvis sker via Transitio.

Tabell 14: Övriga aktörer på järnvägsområdet - Samägda bolag.

Norrtåg AB	Samägt bolag som ägs med 25 procent vardera av Länstrafiken i Västerbotten AB, Länstrafiken i Jämtland AB, Kommunalförbundet Norrbottens läns kollektivtrafikmyndighet samt Kommunalförbundet kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län. Verksamheten finansieras av landstingen i de fyra nordligaste länen samt staten.
Tåg i Bergslagen AB	Samägt bolag som ägs till lika delar av Region Örebro, Västmanlands Läns Landsting, Region Gävleborg samt Region Dalarna.
MÄLAB	Ägs gemensamt av Stockholms läns landsting (35 %), Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (13 %), Landstinget i Uppsala län (13 %), Landstinget Västmanland (13 %) Region Örebro län (13 %) och Region Östergötland (13 %).
Öresundståg AB	Öresundståg AB ägs av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg, Landstinget Kalmar län, Region Halland och Västtrafik AB.

Tabell 15: Övriga aktörer på järnvägsområdet - Infrastrukturförvaltare och myndigheter.

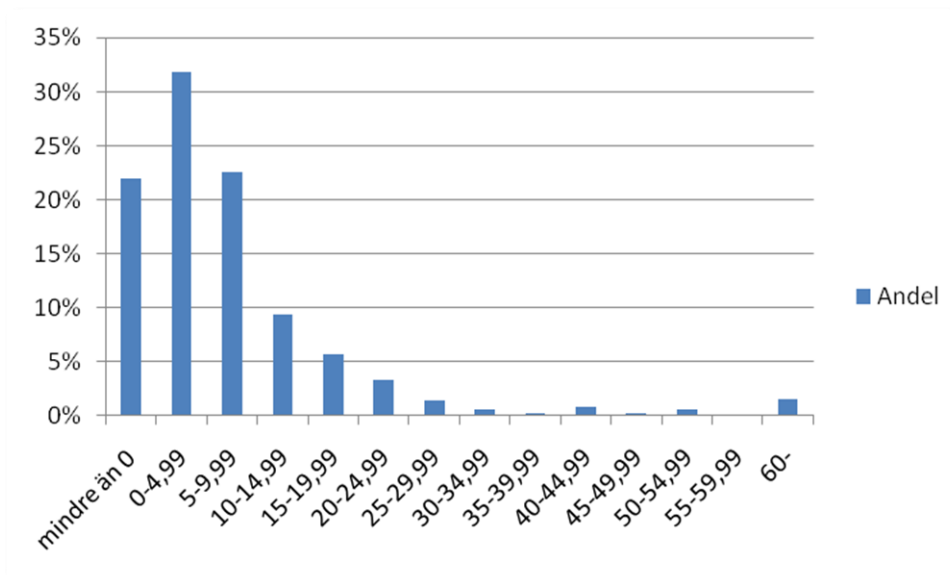
Inlandsbanan AB	Infrastrukturförvaltare
Trafikverket	Infrastrukturförvaltare
A-Train AB	Infrastrukturförvaltare
Transportstyrelsen	Myndighet ansvarig för tillstånd, tillsyn och regler

Tabell 16: 20 största aktörerna inom bussbranschen baserat på omsättning 2014, tkr.

Bolag	Nettoomsättning
Nobina Sverige AB	4 724 099
Keolis Sverige AB	4 053 787
Transdev Sverige AB	2 656 870
Arriva Sverige Aktiebolag	2 428 834
Bergkvarabuss Aktiebolag	1 018 129
Buss i Väst Aktiebolag	1 009 772
Björks & Byberg AB	949 575
Nettbuss Aktiebolag	863 734
SAMBUS Aktiebolag	527 883
A Björks AB	496 019
Gamla Uppsala Buss Aktiebolag	406 565
AB Västerås Lokaltrafik	392 812
Merresor AB	382 777
Nettbuss Stadsbussarna AB	368 038
Swebuss Express AB	312 810
Norrbottnens Expressbuss Aktiebolag	299 441
Söne Buss AB	295 200
Klövsjö-Rätan Trafik Aktiebolag	262 514
Karlssonbuss i Vaggeryd Aktiebolag	260 380
Centrala Buss i Norrbotten Aktiebolag	257 890

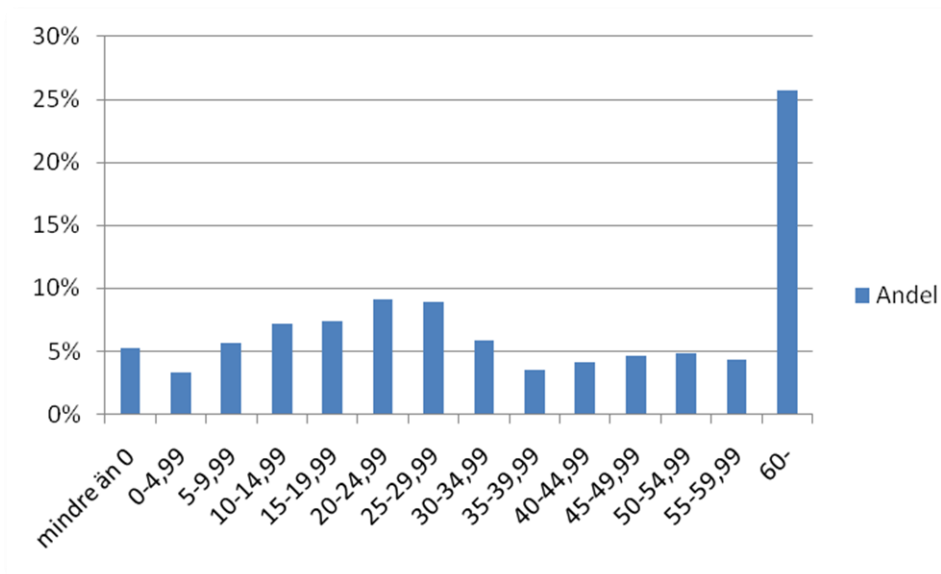
Källa: Statistik om bussbranschen 2015.

Figur 29: Rörelsemarginal aktiebolag - Charterbussföretag 2014.



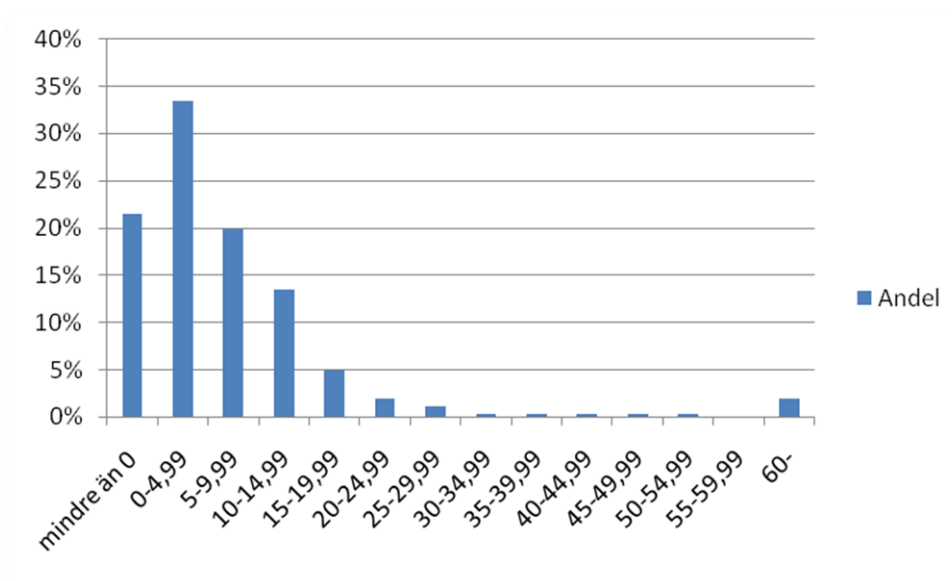
Källa: Infotorg – SNI-kod 49.390 (Figuren visar andel företag inom ett visst intervall för rörelsemarginal).

Figur 30: Soliditet aktiebolag - Charterbussföretag 2014.



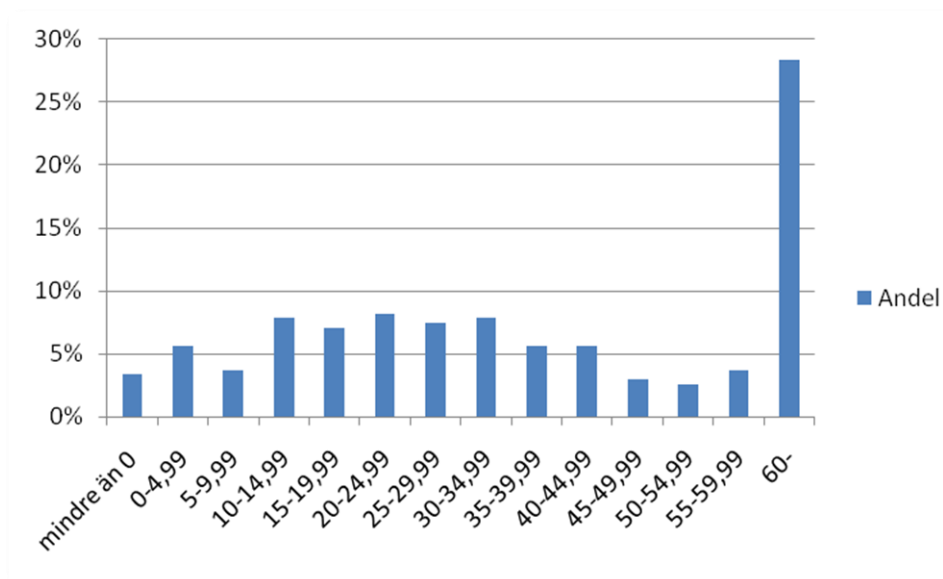
Källa: Infotorg – SNI-kod 49.390. (Figuren visar andel företag inom ett visst intervall för soliditet).

Figur 31: Rörelsemarginal aktiebolag - Linjebussföretag 2014.



Källa: Infotorg – SNI-kod 49.311. (Figuren visar andel företag inom ett visst intervall för rörelsemarginal).

Figur 32: Soliditet företag - Linjebussföretag 2014.



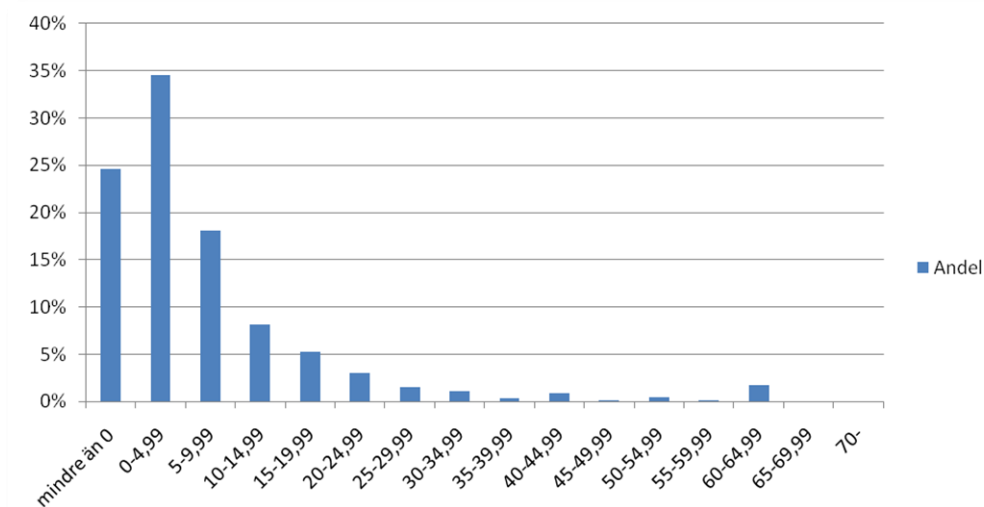
Källa: Infotorg – SNI-kod 49.311. (Figuren visar andel företag inom ett visst intervall för soliditet).

Tabell 17: Taxiföretag omsättning per län 2013, avgränsad population (mnkr).

Län	Medelvärde	Summa	Median
Blekinge län	1.43	52.84	0.67
Dalarnas län	2.60	109.23	1.41
Gotlands län	1.66	49.93	1.05
Gävleborgs län	1.57	214.87	0.96
Hallands län	1.17	123.11	0.76
Jämtlands län	2.06	78.37	1.32
Jönköpings län	1.05	123.97	0.89
Kalmar län	1.33	75.77	0.79
Kronobergs län	1.22	61.16	0.81
Norrbottnens län	2.94	411.08	1.02
Skåne län	1.11	757.92	0.62
Stockholms län	1.72	4450.88	0.82
Södermanlands län	1.35	134.63	0.71
Uppsala län	1.93	465.02	0.86
Värmlands län	1.24	92.71	0.80
Västerbottens län	3.02	196.46	1.36
Västernorrlands län	1.80	234.65	1.06
Västmanlands län	1.98	237.65	0.94
Västra Götalands län	1.99	1594.80	0.84
Örebro län	1.46	136.85	0.79
Östergötlands län	1.30	193.60	0.82

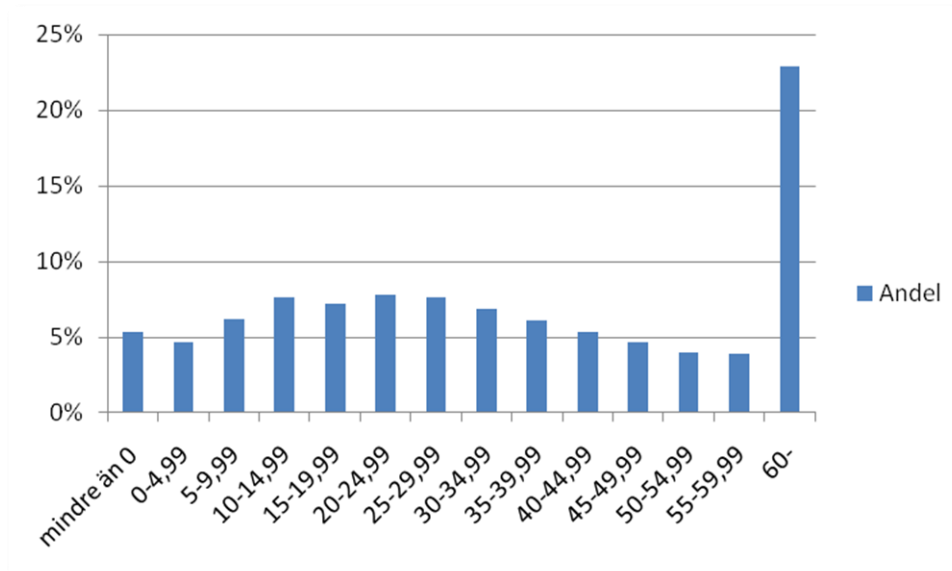
Källa: Skatteverket.

Figur 33: Rörelsemarginal aktiebolag - Taxitrafik 2014.



Källa: Infotorg - SNI-kod 49.320. (Figuren visar andel företag inom ett visst intervall för rörelsemarginal).

Figur 34: Soliditet aktiebolag - Taxitrafik 2014.



Källa: Infotorg - SNI-kod 49.320 (figuren visar andel företag inom ett visst intervall för soliditet).

Tabell 18: Marknadsandelar baserat på nettoomsättning godstransporter järnväg 2012-2014, procent.

Bolag	2014	2013	2012
Green Cargo AB	59,4	60,4	67,8
LKAB Malmtrafik AB	16,3	15,4	12,0
Hector Rail AB	10,0	9,7	8,6
TX Logistik AB	4,9	4,9	3,5
Rushrail AB	2,6	3,0	2,8
Real Rail AB	2,4	2,3	1,6
TÅGAB	1,5	1,8	1,8
CFL Cargo Sverige AB	0,8	0,7	0,6
Tågfrakt AB	0,8	0,8	0,7
Inlandståget AB	0,5	0,3	0,4
Railcare logistik AB	0,5	0,1	0,0
TM Rail AB	0,3	0,4	0,1
DB Schenker Rail Scandinavia A/S	Ej tillgänglig	Ej tillgänglig	Ej tillgänglig
Cargo Net AS	Ej tillgänglig	Ej tillgänglig	Ej tillgänglig

Källa: Årsredovisningar samt särredovisning.

Tabell 19: Rörelsemarginal aktiebolag godstransporter på järnväg 2012-2014.

Bolag	2014	2013	2012
CFL cargo Sverige AB	1,5	0,5	-1,6
Green Cargo AB	-2,90	-8,90	-1,60
Hector Rail AB	6,11	7,94	6,63
Inlandståget AB*	0,29	0,45	2,66
LKAB Malmtrafik AB	2,21	2,38	2,31
Railcare logistik AB	13,4	19,1	
Real Rail AB	2,57	2,39	1,79
Rushrail AB	12,3	-15,7	-7
TM Rail AB	-8,36	3,95	-44,70
TX Logistik AB	-8,85	-1,30	0,19
Tågfrakt Försäljning AB	0,92	1,62	0,49
Tågåkeriet i Bergslagen AB*	3,26	3,55	1,92

*baserat på både gods- och personverksamhet. Källa: Årsredovisningar samt Infotorg.

Tabell 20: Soliditet aktiebolag godstransporter järnväg 2012-2014.

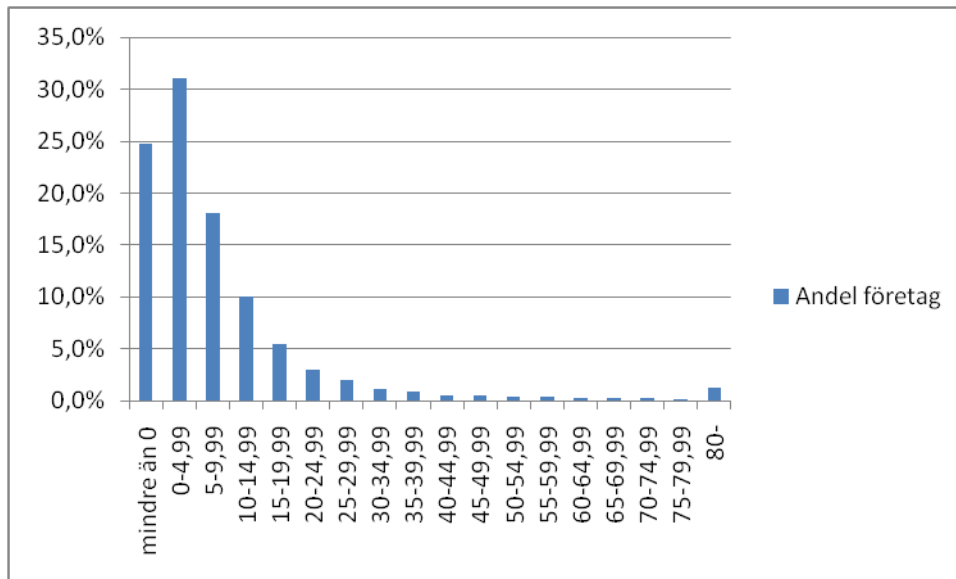
Bolag	2014	2013	2012
LKAB Malmtrafik AB	52,09	45,65	54,53
Real Rail AB	32,82	30,82	13,67
Green Cargo AB	22,97	28,1	33,56
Hector Rail AB	28,69	27,62	25,64
Inlandståget AB*	23,36	24,29	19,39
Tågåkeriet i Bergslagen AB*	25,92	24,05	20,55
Tågfrakt Försäljning AB	23,43	19,84	24,91
TM Rail AB	2,17	19,45	-372,14**
TX Logistik AB	12,74	13,95	23,57
Railcare logistik AB	23,51	8,68	
CFL cargo Sverige AB	8,03	3,23	2,72
Rushrail AB	5	-61,56***	25,76

*baserat på både gods- och personverksamhet. **Eget kapital förbrukat, kontrollbalansräkning upprättades.

***Företaget ansökte och beviljades om företagsrekonstruktion under december 2013.

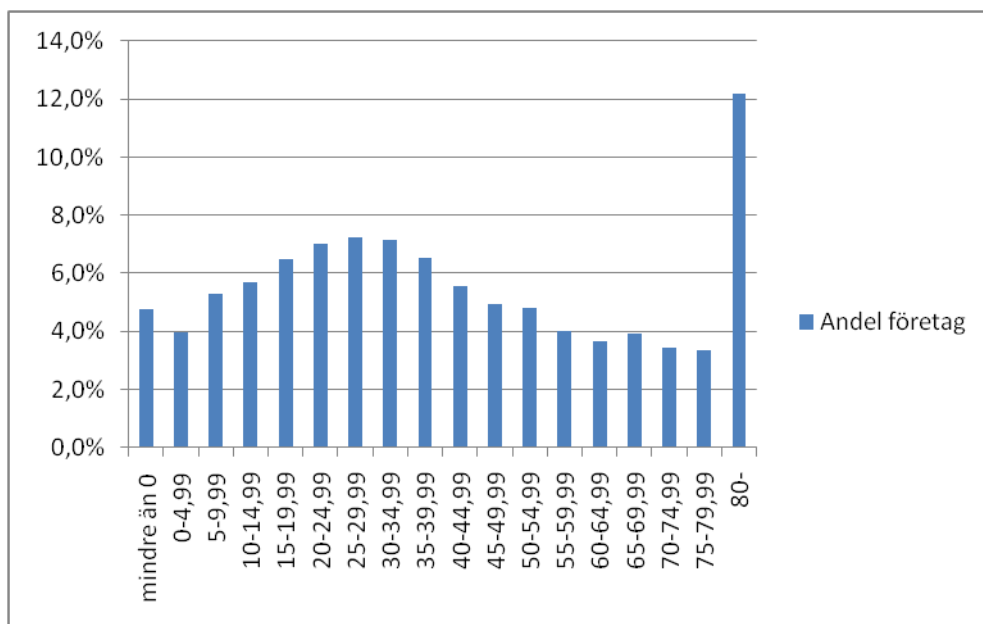
Källa: Årsredovisningar samt Infotorg.

Figur 35: Rörelsemarginal vägtransporter gods 2014.



Källa: Infotorg

Figur 36: Soliditet vägtransporter gods 2014.



Källa: Infotorg