

*Avregleringen av den svenska tågmarknaden*  
*- en studie av prissättningsprocessen*

**Handledare:**

Rolf Larsson  
7495  
Olof Arwidi  
0982  
4032

**Grupp:**

Carl Johan Arestad 860103-  
Hilde C. Hillestad 850323-  
Johan Pålsson 850515-  
Daniel Varaona 860514-  
1657

# Sammanfattning

**Examensarbetets titel:** *Avregleringen av den svenska tågmarknaden - en studie av prissättningsprocessen*

**Seminariedatum:** 01-06-2009

**Ämne/kurs:** FEKK01, Examensarbete kandidatnivå, 15 poäng

**Författare:** Carl Johan Arestad, Hilde C. Hillestad, Johan Pålsson, Daniel Varaona

**Handledare:** Rolf Larsson, Olof Arwidi

**Nyckelord:** Avreglering, prissättning, monopol, inträdesbarriärer, Banverket.

**Syfte:** Syftet med uppsatsen är att analysera prissättningssystemen Banverket kommer till att använda sig av efter avregleringen av den svenska tågmarknaden och om dessa leder till att uppfylla avregleringens motiv och mål.

**Metod:** Vi kommer att utgå från regeringens offentliga handlingar för att leta svar på frågor kring avregleringen. Teori om avreglering och prissättning används som jämförelsespunkt, och närmare likhetsgranskning av avhandlingar som har skrivits om avregleringen av tågmonopolet i England och jämföra med monopol situationen i Norge. Vidare använder vi oss av intervjuer med Banverket, SJ, norska Jernbaneverket och norska NSB och för att få fördjupade svar kring vår problematisering.

**Teoretiska perspektiv:** Vid analysförfarande av den empiri vi har tagit del av använder vi oss av ett antal olika teorier. Dessa teorier är av Grants modell för contemporary strategy analysis, Porters sju inträdesbarriärer, Porters femkraftsmodell, och vinnarens förbannelse. Med hjälp av teorierna får läsaren bättre förståelse för de resonemang som förs i analysen och hjälper oss nå ett konsekvent resultat.

**Empiri:** Empiridelen består av insamlad information om avregleringen av den svenska tågmarknaden samt historia, bakgrund och kringliggande omständigheter som används i vår analys. Vidare innehåller denna del också fakta om de olika underliggande institutionerna och aktörer.

**Resultat:** I resultatet presenteras den diskussion vi har haft med representanter från Banverket, SJ, NSB, Jernbaneverket och med utomstående forskare. Här diskuteras olika kopplingar mellan empiri och teori om avregleringens effekt på prissättningen.

# Abstract

**Title:** *The deregulation of the Swedish train market – a study of the pricing process*

**Seminar date:** 01-06-2009

**Course:** FEKK01, Degree Project Undergraduate level, Business Administration, Undergraduate level, 15, University Credit Points (UPC) or ECTS-cr.

**Authors:** Carl Johan Arestad, Hilde C. Hillestad, Johan Pålsson, Daniel Varaona

**Advisors:** Rolf Larsson, Olof Arwidi

**Key words:** Deregulation, pricing, monopoly, barriers, Banverket.

**Purpose:** Our purpose is to analyze the pricing process where Banverket decides to use a new system for railway pricing, probable outcomes and if these outcomes lead to the fulfillment of the deregulations motives and goals.

**Methodology:** We are going to initiate with the government's public acts to find answers regarding the deregulation. Theories concerning the deregulation and pricing are used as contrast and further use of comparisons of dissertations that have been written about the deregulation of the train monopoly in England compared to the monopoly situation in Norway. Furthermore we will make use of interviews with Banverket, SJ, Norwegian Jernbaneverket and Norwegian NSB to get thorough answers with regard to our problem.

**Theoretical perspectives:** We have used a series of different theories for the analysis of empirical data. These theories are Grant's model for contemporary strategy analysis, Porter's seven barriers to entry, Porter's five forces, and the winners curse. With the help of these theories the reader gets a better understanding of the reasoning conducted in the analysis and help us reach a consistent result.

**Empirical foundation:** The empirical foundation consists of collected information concerning the deregulation of the Swedish train market and also history, background and surrounding circumstances which are used in the analysis. Furthermore this part also contains facts about the underlying institutions and involved parties.

**Conclusion:** In the conclusion we present the discussion we have had with representatives from Banverket, SJ, NSB, Jernbaneverket and other outside scholars. Here comparisons are discussed between empirical data and theories regarding the deregulations effect on pricing.

# Innehållsförteckning

Innehållsförteckning .....	4
1. Inledning .....	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Problematisering .....	8
1.3 Syfte .....	8
1.4 Mål och avgränsningar.....	8
2. Metod .....	10
2.1 Intervjuform .....	11
2.2 Val av material.....	11
2.3 Källkritik.....	12
3. Teori.....	13
3.1 Konkurrens och lönsamhet – Grants modell för contemporary strategy analysis ..	13
3.2 Porters femkraftsmodell.....	13
3.3 Porters sju inträdesbarriärer .....	14
3.4 Auktionsförfarande och vinnarens förbannelse .....	16
4. Empiri .....	17
4.1 Utvecklingen av den Svenska järnvägen .....	17
4.1.1 Det Svenska järnvägsnätet .....	17
4.1.2 Reformen inom järnvägssektorn i Sverige .....	17
4.2 Tågmarknadens institutioner.....	19
4.2.1 Banverket .....	19
4.2.2 Rikstrafiken.....	20
4.3 Avregleringen av den Svenska tågmarknaden.....	21
4.3.1 Regeringens ståndpunkt .....	21
4.3.2 SJ AB:s ståndpunkt .....	21
4.3.3 Avregleringsprocessen .....	22
4.3.4 Kapacitetstilldelningsprocessen.....	23
4.4 Järnvägslagens reglering av prissättningsmekanismer .....	24
4.5 Avreglering och anbud I den svenska järnvägssektorn.....	25
4.6 Krav på Marknadens Aktörer.....	26
4.7 Vinstdisponering .....	26
5 Jämförelsespunkter .....	27
5.1 Tågmarknaden i England .....	27
5.1.1 Avgiftsprinciper i England.....	28
5.2 Tågmarknaden i Norge .....	29
6. Framtidsscenarior.....	32
6.1 Miljökonsument - stark miljöfokus med små politiska viljor.....	33
6.2 Stillestånd – litet miljöfokus och små politiska viljor .....	34
6.3 Växtvärk – Stort miljöfokus och stora politiska viljor.....	34
6.4 Konkurrens 2021 – Litet miljöfokus och starka politiska viljor.....	35
7. Avregleringens effekt på prissättningen – olika perspektiv.....	36
7.1 Gunnar Alexandersson Svarar .....	36
7.2 SJ Svarar .....	38
7.3 NSB Svarar .....	41

7.4 Banverket svarar .....	42
8. Analys och diskussion.....	48
8.1 De fem krafternas effekter på prissättningen .....	48
8.1.1 Kunden och leverantörs förhandlingsstyrka .....	48
8.1.2 Substitut & marknadsinträde.....	49
8.1.3 Konkurrens på den befintliga marknaden .....	50
8.1.4 Inträdesbarriärer .....	50
8.2 Inträdesbarriärernas effekt på prissättningen .....	51
8.2.1 Produktdifferentiering .....	51
8.2.2 Kapitalbehovet .....	52
8.2.3 Politiska lagar, regler och byteskostnader .....	53
8.2.4 Stordriftsfördelar .....	53
8.2.5 Alternativkostnaden .....	54
8.3 Framtidsscenarioer och prissättning .....	55
8.3.1 Miljökonsumēt .....	55
8.3.2 Stillestånd.....	56
8.3.3 Växtvärk.....	56
8.3.4 Konkurrens & flexibel prissättningsgrad .....	56
8.4 Faran för onormalt låga bud.....	57
8.5 Den Svenska avregleringen jämfört med tågmarknaden i Norge och England .....	58
8.5.1 Norge.....	59
8.5.2 England .....	60
9. Resultat diskussion.....	62
10. Källförteckning .....	69

# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

*”Regeringens förslag: SJ AB:s ensamrätt till kommersiell persontrafik på järnvägsnät som förvaltas av staten avskaffas. Alla järnvägsföretag med säte i en stat inom EES eller i Schweiz samt alla auktoriserade organisatörer av järnvägstrafik med hemvist eller säte i en stat inom EES eller i Schweiz ges från och med den 1 oktober 2009 rätt att utföra respektive organisera internationell persontrafik på svenska järnvägsnät. Den 1 oktober 2010 utvidgas trafikeringensrätten till att gälla all inrikes persontrafik. Trafikhuvudmän får dock utföra eller organisera persontrafik på det järnvägsnät som förvaltas av staten endast i den utsträckning som regeringen bestämmer.”<sup>1</sup>*

SJ AB är ett aktiebolag som ägs av staten.<sup>2</sup> Järnvägsspåren ägs av Banverket och fram tills nu har SJ haft tillnärmat monopol på att bedriva kommersiellt lönsam trafik på statens spårläggningar. Tågtrafik var länge ett naturligt statligt monopol, utifrån sin funktion: Bara staten hade kapital till att bygga järnvägar och trafikera dem, i alla fall i ett litet land som Sverige. SJ var ett statligt bolag som länge skötte allt gällande tåg innan SJ luckrades upp. I 1988 separerades järnvägarna till Banverket medan SJ delades upp i bolag, för gods- och persontåg. Sedan nio år har för övrigt persontrafiken till övre Norrland upphandlats av statliga Rikstrafiken. Två privata bolag har i perioder drivit den, men i fjol tog SJ AB tillbaka driften. På merparten av tågnätet har SJ AB haft monopol, särskilt på de lönsamma linjerna mellan storstäderna. Nu är dock en ny epok på intåg.

Avregleringen kommer förmodligen att leda till ett förändrat prissättningsystem vid utformning av banavgifterna som Banverket belastar tågoperatörer med för användning av tågspåren. Det är Banverket som avgör vilka tåg som ska få köra på olika sträckor. Istället för att som nu ta betalt för tågen i förhållande till vad de kostar samhället

---

<sup>1</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 14

<sup>2</sup> <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=290&l=sv> 2009-04-08, kl 11.36

i form av slitage, olycksrisk utsläpp etc. kan det bli ett system baserat på konkurrens och efterfrågan. Desto mer attraktiv en sträcka är desto högre kan avgiften till Banverket bli. Högre avgifter skulle innebära ökade inkomster till Banverket för underhåll av järnvägsnätet. Idag är det bara en mycket begränsad del av underhållet som finansieras av banavgifter.

Avregleringen i Sverige har utvecklats under en längre period och förberedelser hade redan gjorts år 1994. Under socialdemokraternas styrning har denna avreglering varit en passiv fråga i Sverige. År 2007 genomförde EU nya direktiv för att öppna den europeiska järnvägsmarknaden internationellt för andra aktörer efter den 1 januari 2010. Med de nya EU bestämmelserna och med den nuvarande moderata regeringen kommer avregleringen att till slut genomföras.

Avregleringen har inte i första hand syftat till att privatisera järnvägen utan målen kan istället sägas ha varit att öka den samhällsekonomiska effektiviteten genom att: 1) konkurrensutsätta delar av järnvägen, 2) involvera lokala och regionala aktörer och privata företag, 3) stärka investeringar i nya banor och rullande materiel och 4) öka järnvägens attraktivitet i konkurrens med andra transportslag. Givet att vi har att göra med en pågående process som ännu inte är avslutad återstår flera utmaningar och möjliga utvecklingsvägar för en fortsatt avreglering av den svenska järnvägen.<sup>3</sup>

En eventuell fortsatt avreglering av järnvägen kommer inte innebära att den kommer att bli fri från politisk styrning och kontroll. Det allmänna och politiker kommer att fortsätta ha inflytande över järnvägen på flera olika sätt, till exempel: 1) Banverket, som sköter infrastrukturen, tidtabellläggning, med mera, kommer fortsätta att vara en statlig myndighet. 2) Nationella politiker kommer via Rikstrafiken kunna påverka utbudet av regionalpolitiskt och samhällsekonomiskt attraktiv men företagsekonomiskt olönsam trafik. 3) Staten äger fortfarande flera företag på marknaden: Jernhusen, SJ AB, Green Cargo AB med flera.<sup>4</sup>

Den 28 maj 2009 håller Banverket ett seminarium om tjänster, avgifter och kapacitetstilldelning där de kommer att presentera sina tankar kring framtida utveckling

---

<sup>3</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Marknadsanalys av förutsättningarna för en fortsatt avreglering av järnvägens persontrafik* sid 3

<sup>4</sup> Ibid sid 4

av tjänster för tågläge och spåkapacitet, avgifter och tilldelning av kapacitet.<sup>5</sup> Det är med andra ord inte klarlagt hur den nya strukturen för avgiftssystemet kommer att se ut när uppsatsen skrivs.

## **1.2 Problematisering**

- Till hur stor grad kommer prissystemet att ändras som en följd av avregleringen?
- Vilken prissättningsmodell använder Banverket sig utav i dag och vilka ändringar förväntar vi oss i denna modell efter avregleringen?
- Kommer kostnaderna för att driva järnvägen nu att flyttas från staten till de privata aktörerna som trafikerar spåren genom prissättningen?
- Vilka inträdesbarriärer kommer nya aktörer att möta och vilka konsekvenser får dessa för prissättningen?

## **1.3 Syfte**

Vårt syfte är att analysera prissättningsprocessen där Banverket bestämmer ett nytt system för prissättning av järnvägsspåren, vad utfallen kan bli och om dessa leder till att uppfylla avregleringens motiv och mål.

## **1.4 Mål och avgränsningar**

Vi har valt att fokusera på persontrafik då godstrafiken i Sverige är ett skilt segment som har varit öppen för alla järnvägsföretag sedan 1996.<sup>6</sup> Persontrafiken trafikerar 80 procent av Sveriges järnvägar, medan de sista 20 procenten användas primärt för godstrafik. Att området för godstrafik redan är avreglerat betyder att vi möjligtvis kan komma åt

---

<sup>5</sup> <http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=2044&epslanguage=SV> 2009-05-15 kl 11.45

<sup>6</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 14



värdefull information om Banverkets modeller för konkurrens på spåren, det är den ända punkten där vi kommer använda oss av godstrafiken.

SJ har i stort sätt monopol på kommersiell lönsam trafik på statens järnvägar, och det är detta monopol som upphör vid den kommande avregleringen. Avhandlingen kommer att fokusera på banavgifter för företag som bedriver person- och kommersiell tågtrafik. Den svenska järnvägslagen reglerar grunderna för banavgifter. Dessa kommer till att definieras och de tas för givna, avsikten är inte att diskutera lagens brister.

Denna avhandling har inte som mål att svara på ideologiska eller politiska frågor. Med andra ord kommer resultaten inte att tolkas som positiva eller negativa för samhället, företagen eller konsumenterna, utan fokusera på att utreda vad som är bestämd angående avregleringen och vilka kända konsekvenser den kan tänkas få, samt belysa tänkbara utfall och effekter.

## 2. Metod

De data som ligger till grund för denna utredning har hämtats från ett antal skriftliga källor samt att ett flertal intervjuer genomförts. De skrivna källor som använts är regeringens proposition 2008/09:176 om avregleringen av det svenska tågmonopolet, avhandlingar om marknadsavregleringar och järnvägsbranschen, de involverade aktörers årsredovisning samt material vi har fått tillskickad av dessa. Intervjuobjekten är representanter från Banverket, SJ AB, norska Jernbaneverket och norska NSB samt Sveriges främsta experter inom tågbranschen. De norska aktörer som valts har gjorts så på grund av att den norska tågmarknaden fortfarande är ett statligt monopol och på så sätt kan den användas som en jämförelsespunkt. NSB kan även ge oss information som kan bidra till att svara på vårt syfte då de är en av aktörerna som önskar att komma in på den svenska tågmarknaden. Vi har haft kontakt med Kjartan Kverseveen som är sektionschef inom marknad och kommunikation i NSB. Syftet med att kontakta John Emil Myhre i norska Jernbaneverket har varit att göra en jämförelse av systemet för banavgifter i det norska statliga monopolet och de svenska banavgifterna. Vårt mest centrala intervjuobjekt har varit Anders Svensson som är uppdragsansvarig för utformningen av de nya banavgifterna. Genom honom har vi getts möjlighet att få konkreta svar på frågor där svaren inte finns publicerade. Direkt kontakt med SJ ger även värdefull information om den aktör som till störst grad kommer att beröras av avregleringen. Med denna anledning har vi kontaktat Sune Wahlén som är ansvarig för omvärldsanalys, infrastruktur och affärsutveckling inom SJ. En av de personer som har forskat mest på tågmarknaden och avregleringsprocessen i Sverige är Gunnar Alexandersson, och en intervju med honom bidrar till att ge avhandlingen oberoende spekulationer och funderingar.

Utredningen är ur ett forskningssynsätt induktiv då vi utgår från den insamlade empirin för att sedan skapa egna teorier och hypoteser. Till grund för tolkning och analys av materialet används en kvalitativ metod då siffror och tal i sammanhanget inte har lika stor betydelse som konstruktivistiska uttalanden av sakkunniga på området.

## **2.1 Intervjuform**

Den form av intervjuer vi har valt att göra är utformade efter de allmänna kriterier som definierar semistrukturerade intervjuer. En intervjuguide med de övergripande teman har gjorts, men den svarande har getts stort utrymme att utforma sina svar på.<sup>7</sup> Den genomgående formen har varit öppna diskussioner och där intervjuobjektet sedan blivit bemött med följdfrågor om dessa har känts relevanta. Målet med intervjuerna är att komplettera den information vi tycker saknas i det skrivna material vi studerat. Eftersom avregleringen ännu inte är genomförd så håller inte det skrivna materialet all den information vi behöver och intervjuerna har därför utgjort en viktig källa för kompletterande material. Samtliga intervjuer är gjorda över telefon på grund av avstånd mellan intervjuare och svarande varit betydande samt av ekonomiska skäl. Vi har dock ingen anledning att tro att detta skulle ha påverkat tolkningen av det som sagts då de frågeställningar som diskuterats inte utgår från något hemligt material som det finns anledning att undanhålla. Intervjuerna har spelats in för att på så sätt undvika fel vid informationsbearbetning. Samtliga gruppmedlemmar har deltagit vid intervjuerna för att i största mån undvika problematik med svarstolkning. Den form av intervjuer vi gjort och avsaknaden av siffergranskning ger utredningen en kvalitativ ansats.

## **2.2 Val av material**

Uppsatsen studerar statliga organisationer och verksamheter vilket enligt svensk lag innebär offentlig åtkomst av material för allmänheten. Regeringens proposition om avregleringen finns att tillgå på begäran och detta gäller även de skriftliga utredningar gjorda av Banverket, SJ, NSB och Jernbaneverket. Dessa går att finna på respektive organisations hemsidor samt vid förfrågning.

---

<sup>7</sup> Bryman, Alan & Bell, Emma, *Företagsekonomiska forskningsmetoder*, (2005) sid 263

## **2.3 Källkritik**

Bredvid oberoende avhandlingar har en stor del av vårt material kommit direkt från aktörerna som påverkas av avregleringen. Både genom utredningar och årsredovisningar som har varit tillgängliga för allmänheten, samt material vi har fått tillskickat direkt från till exempel SJ och Banverket. Den senaste typen av material är värdefulla källor som ger oss en bild av de olikas synpunkter. Dock har det varit viktigt att komma ihåg att information från olika intressenter presenterar en bild av deras perspektiv, men inte kan användas som en direkt fakta källa. De olika synpunkterna måste hela tiden analyseras för att de ska kunna sättas i ett större perspektiv. Regeringens proposition är ett förslag som har lagts fram av regeringen till riksdagen inför en röstning. Propositionen drar därmed fram de positiva effekterna av en avreglering. Det är upp till oss att ställa frågor om det som är presenterad i propositionen stämmer med verkligheten. Propositionen är en bra källa till information om vad som har blivit föreslagit och hur utredningsprocessen har gått till. Propositionen inkluderar även information om remissinstansernas åsikter, positiva och negativa.

En stor del av vår empiri baseras även på avhandlingar som är skrivna om tågmarknaden i Sverige, samt England. Många av artiklarna om den svenska tågmarknaden, dennes reformer och avregleringsprocessen är skrivna av Staffan Hultén och Gunnar Alexandersson. Staffan Hultén och Gunnar Alexandersson är forskare anställda vid Stockholms Handelshögskola och är även Sveriges främsta experter på den svenska tågtrafiken. Genom att jämföra deras avhandling med andra som har forskat på området och vid granskning av regeringens propositioner, bestämmelser och Banverkets publikationer skapas en oberoende bild av avregleringen. Dock kan graden av bakgrundsinformation från Hultén och Alexandersson i denna avhandling leda till att deras röst kan komma genom i texten. Ansträngningar har gjorts för att i största mån undvika detta.

Vid intervjuerna gäller det samma som vid insamling av material från en enskild intressent; vid analys av intervjuer är det viktigt att komma ihåg att det som kommer fram är en reflektion av den enskildes synpunkt om ämnet och det är upp till avhandlingens författare att sätta dessa resultat i ett större perspektiv.

## **3. Teori**

Vid analys av avhandlingens empiri används ett antal olika teorier. Detta kapitel redogör för de teorier som används vid analys av empiri. Teorierna ämnar hjälpa ge en klarare bild och till största möjlig mån nå ett konsekvent resultat. Kapitlet ska dessutom ge läsaren en förståelse för ämnet samt för de resonemang som förs i analysen.

### ***3.1 Konkurrens och lönsamhet – Grants modell för contemporary strategy analysis***

Genom att använda sig av modellen contemporary strategy analysis, kan man se hur strukturen i olika branscher kommer ta form efter en avreglering. En marknad där en aktör verkar och som skyddas av olika typer av inträdeshinder kallas för monopol. Företag som ensamt har monopol inom sin bransch kan utnyttja detta genom att ta ut ett högre pris än vad som hade varit möjligt vid en konkurrensutsatt marknad. Motpolen till monopol är perfekt konkurrens. Det innebär att flera aktörer verkar på en marknad utan inträdesbarriärer. Priserna kommer därmed pressas vilket styrs av utbud och efterfrågan. I en perfekt konkurrens kommer kostnaderna precis täckas av vinsterna. Ett mellanting mellan monopol och perfekt konkurrens är oligopol. Det är en branschstruktur där ett fåtal aktörer verkar.<sup>8</sup>

### ***3.2 Porters femkraftsmodell***

Porters femkraftsmodell består av fem krafter som ämnar beskriva hur attraktiv en bransch är att verka i. Visar det sig att de fem krafterna är högt forcerade kommer det även bli svårare att uppnå en tillfredställd lönsamhet. Den första kraften tar upp kundens förhandlingskraft. En ökad förhandlingsstyrka för kunden ger större valfrihet och

---

<sup>8</sup> Grant, M Robert, *Contemporary Strategy Analysis*, (2005), sid 70-73

möjlighet för denne att påverka. Den andra är leverantörens förhandlingsstyrka. Frågor att ställa sig är delvis om det finns få eller många leverantörer av en viktig komponent, om det lätt att byta leverantör och vilken typ av branschstruktur som råder på dennes sida. Den tredje kraften som tas upp i Porters femkraftsmodell handlar om substitut till ens egen vara. Det är viktigt att vara klar över vilka substitut som finns till produkten man levererar. Den fjärde kraften är den nuvarande situationen och karaktären på den befintliga marknaden. Här kan det vara viktigt att ta hänsyn till allt från ekonomiska och teknologiska faktorer, möjliga företag med stordriftsfördelar, konkurrensen mellan de redan befintliga aktörerna, marknadens storlek och tillväxt samt graden av konkurrens. Den femte kraften är kostnader för inträde samt utträde från en marknad en ny aktör kan komma att möta.<sup>9</sup>

### **3.3 Porters sju inträdesbarriärer**

Den femte kraften i det tidigare kapitlet om Porters femkraftsmodell behandlar de inträdesbarriärer och dess kostnader en ny aktör möter. Robert M Grant har utvecklat denna och definierat sju typer av inträdesbarriärer; skalfördelar, produktdifferentiering, behov av kapital, byteskostnader, tillgång till distributionskanaler, kostnadsnackdelar oberoende av skalfördelar samt politik och lagar.

Skalfördelarna innebär; ju fler enheter som produceras desto mindre blir styckkostnaden per enhet. Ett företag som ska etablera sig på en ny marknad måste investera ett stort kapital om de ska konkurrera med befintliga aktörer som redan har skalfördelar. Ett alternativ till detta är att etablera sig på marknaden i en mindre skala men på så vis erhålla kostnadsnackdelar.<sup>10</sup>

Redan befintliga aktörer på marknader har ofta under en längre period byggt upp ett varumärke till en stabil kundkrets på marknaden, genom reklam och kundtjänst. Deras redan befintliga produkt kännetecknas alltså av en differentiering i förhållande till andra

---

<sup>9</sup> Porter, E. Michael *The competitive advantage of nations – with a new introduction by the author*, (1990), sid 35

<sup>10</sup> Grant, M Robert, *Contemporary Strategy Analysis*, (2005), sid 76

företag och produkter. Redan etablerade företag har därmed en fördel genom detta försprång. Aktörer som ska genomföra en nyetablering möts av dessa nya investeringar.<sup>11</sup>

Behovet av kapital kan ofta vara stort vid en etablering. Detta beror dock på vilken typ av marknad som ett företag har för avsikt att investera i. Är kapitalbehovet stort kan detta utgöra ett hinder i sig. Detta beror delvis på hur osäker och riskfylld investeringen är. Skulle en investering vara rikfylld kan ett företag välja att inte etablera sig just på grund av risken och osäkerheten.<sup>12</sup>

Byteskostnaden är kostnaden för ett företag att gå från en leverantör till en annan. Detta kan delvis handla om att strukturera om företaget och personalen för att anpassa sig till den nya marknaden. Skulle en sådan inträdesbarriär innebära för stora kostnader i form av tid eller kapital kan resultatet bli att företaget ej etablerar sig.<sup>13</sup>

Tillgång till distributionskanaler är viktigt för en ny aktör för att kunder på marknaden ska kunna informeras om den nya produkten eller tjänsten. Finns det ingen tillgång till en distributör kan detta innebära för stort inträdesbarriär och därmed ett hinder för en etablering.<sup>14</sup>

Kostnadsnackdelar oberoende av skalfördelar handlar om redan befintliga erfarenheter om produkter, kunder, marknad etc. Företag som vill etablera sig behöver ej nödvändigtvis ha en fördel i sin stordrift. Fördelar kan även uppnås bland annat genom statliga subventioner och fördelaktig lokalisering.<sup>15</sup>

Genom statliga myndigheter, politiker och lagar kan nya aktörer möta hinder i form av licenser och restriktioner. Men det kan även handla om kriterier för att bli godkänd på marknaden. Uppfyller man inte dessa kriterier så kan det innebära ett inträdeshinder för nya aktörer.<sup>16</sup>

---

<sup>11</sup> Grant, M Robert, *Contemporary Strategy Analysis*, (2005), sid 77

<sup>12</sup> Ibid sid 76

<sup>13</sup> Ibid sid 78

<sup>14</sup> Ibid sid 77

<sup>15</sup> Ibid

<sup>16</sup> Ibid

### **3.4 Auktionsförfarande och vinnarens förbannelse**

Vinnarens förbannelse betyder kortfattat att om du har vunnit en budrunda har du även betalat ett pris som är högre än vad någon annan var villig att betala.<sup>17</sup> Vinnarens förbannelse är som starkast vid en prisdiskriminerande auktion. Vid en engelsk prisdiskriminerande auktion, eller öppen-utrops-auktion börjar auktionsförfattaren med ett känt eller hemligt reservationspris, som är det lägsta acceptabla priset och tar sedan emot högre bud tills ingen vill öka sitt bud och varan säljs. Denna variant av auktion kan leda till aggressiv budgivning.<sup>18</sup> Prisdiskriminerande auktion kan även utföras som en stängd process där budgivarna inte får veta vilka bud konkurrenterna ger. Detta minskar risken för koalitionsbildning mellan budgivarna. Om man bortser ifrån vinnarens förbannelse kan man tro att en prisdiskriminerande auktion leder till de högsta priserna. Problemet är dock att när den som vinner budrundan vet att denne har betalat mer än någon annan är villig att betala vill man inte lägga in för höga bud för att minska risken för att betala överpris. Det finns andra former för auktioner som kan minska effekten av vinnarens förbannelse, till exempel holländsk auktion. Vid en holländsk auktion får alla vinnare köpa auktionsvaran till det lägsta priset som gör att auktionen blir slutsåld och det blir därmed billigare att lägga in höga bud då den som bjuder högst inte riskerar att betala det bud hon faktiskt la in.

---

<sup>17</sup> Berk, Jonathan & DeMarzo, Peter, *Corporate Finance*, (2007), sid 766

<sup>18</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study*,(2006), sid 77



## **4. Empiri**

Empiridelen innehåller insamlad fakta om avregleringen av den svenska tågmarknaden samt historia, bakgrund och kringliggande omständigheter.

### **4.1 Utvecklingen av den Svenska järnvägen**

#### **4.1.1 Det Svenska järnvägsnätet**

Då statens järnvägar bildades i 1856 fanns även privata spår, primärt ägda av företag för godstransport, men i 1939 fattade riksdagen beslut om att alla järnvägar skulle övertas av staten och frivilliga överenskommelser blev gjorda med de enskilda bolagen. Fram till 1988 var Statens Järnvägar det organ som kontrollerade järnvägarna och körde tåg på dem. I 1988 delades Statens Järnvägar upp i Banverket som skulle kontrollera spåren och SJ som skulle köra tågen. I 1995 tog Riksdagen ett beslut som öppnade möjligheterna för fri konkurrens, men bara ett par procent av trafiken gick till andra operatörer.<sup>19</sup>

Det svenska järnvägsnätet omfattar cirka 11 800 kilometer trafikerad bana, eller drygt 17 000 kilometer spår, inklusive det kapillära nätet med dess mindre men samtidigt betydelsefulla industri- och hamnspår. Det statliga nät som banverket förvaltar utgör cirka 80 % av det totala järnvägsnätet i Sverige. De övriga delarna sköts av företag, kommuner eller föreningar.

#### **4.1.2 Reformen inom järnvägssektorn i Sverige**

De flesta reformer inom järnvägssektorn i Sverige har förekommit på grund av SJ:s finansiella problem. Denna vertikala och horisontella sektor genomgick sin största förändring år 1988 då den svenska infrastrukturen decentraliserades genom Transport Policy Reformen (Transport Policy Act). Denna reform skapade Banverket som kom att

---

<sup>19</sup> <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=538&a=2192&l=sv> 2009-04-09 kl 11.58

ta betalt för användning av tågräls och SJ som blev ett tågoperatörsföretag. Reformen gjorde också att det togs ett steg mot ändringarna av den regionala sektorn då Kommunmyndigheten av Allmäntransport (County Public Transport Authorities) fick mer ansvar genom att samordna den regionala järnvägstransporten för att de inte var tillräckligt lönsamma. Denna maktändring av den regionala järnvägssektorn gjorde det naturligt för dem att låta nya aktörer in på tågspåren då de redan hade konkurrens inom busstransport sektorn. BK Tåg var de första att ge sig in på denna marknad år 1990.<sup>20</sup>

Transportdepartementet ansåg år 1991 att konkurrens inom järnvägstransport skulle gynna och effektivisera detta område. Rädslan att SJ:s makt över järnvägstransportsektorn skulle förstärkas gjorde att politiker tog ett steg mot att öppna den interregionala marknaden för konkurrens. De utsatte järnvägarna för mer trafik för vidare utveckling. Vissa utav dessa sträckor inom den interregionala sektorn var olönsamma vilket gjorde att staten fick betala SJ subventioner för att täcka förlusterna. Erfarenheten från den konkurrensstarka regionala marknaden gjorde det därefter möjligt för staten att förhandla sig till att släppa in flera aktörer på de interregionala sträckorna.

I början av 90 talet pågick en eldfängd debatt inom Parlamentet om en avreglering av hela järnvägstransportsektorn. År 1994 gick propositionen igenom även om socialdemokraterna, vänsterpartiet och järnvägsföreningen var emot det. I enlighet med detta vann socialdemokraterna det svenska valet samma år och sköt upp propositionens verkställande. I stället föreslog de en annan reform som genomfördes år 1996 genom att förflytta kontroll över järnvägstrafiken av de lönsamma inter-regionala sträckorna från SJ till Banverket. Detta ökade rättigheterna för Kommunmyndigheten av Allmäntransport då de kompletterade SJ:s tillgångar med deras regionala tjänster för att tillfredställa efterfrågan på dessa sträckor.<sup>21</sup>

En ny Transport Policy proposition genomfördes år 1998 som ställde jämställda villkor för konkurrenter inom transportsektorn. Detta ledde till att Rikstrafiken skapades och tog över den statliga auktoritetsrollen som var ansvariga för att skapa konkurrens inom den olönsamma inter-regionala sektorn genom samverkan med

---

<sup>20</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan *The Swedish Deregulation Path- Review of Network Economics*, Vol. 7, Issue 1, (Mars 2008), sid 23

<sup>21</sup> Ibid sid 24

Kommunmyndigheten av Allmäntransport. Under år 2000 efter intrång av nya aktörer genomfördes en annan proposition för att underlätta för SJ för att skapa konkurrensfördelar mot andra aktörer. Detta ledde till att SJ separerades år 2001 in i olika divisioner, SJ Ltd för persontransport, Green Cargo för frakt, Jernhuset för fastigheter, EuroMaint för underhåll, TraffiCare för städningstjänster och Unigridd för datainformationssystem som strax inpå blev privatiserade.<sup>22</sup>

De nya marknadsöppningsdirektiv tagna av EU i oktober 2007 gör att all järnvägsverksamhet öppnas på en internationell skala efter den 1 januari 2010. Detta betyder att flera olika aktörer kan ge sig in i den svenska marknaden vilket ses som positivt av den nuvarande svenska regeringen. Däremot är denna marknad avgränsad för företag inom EES och Schweiz. De beslut tagna av EU som ger de olika aktörerna frihet och utrymme ska skapa dynamik inom järnvägssystemen. Sverige anser att de har varit en av de första inom EU med olika former av utveckling av trafikområden med till exempel öppningen av Banverket. Inom Sverige har samverkan inom län mellan olika trafikbolag fungerat väldigt bra vilket enligt regeringen tyder på att en samverkan på en national skala kommer att följa samma mönster.<sup>23</sup>

## **4.2 Tågmarknadens institutioner**

### **4.2.1 Banverket**

Banverket bildades 1988 när SJ delades och tågtrafiken avreglerades. Banverket är en statlig myndighet.<sup>24</sup> Riksdag och regering som är Banverkets ägare, har gett Banverket förtroendet att förvalta och utveckla järnvägen i Sverige.<sup>25</sup> I detta förvaltningsansvar ingår att leverera tåglägen genom att producera och sälja kapacitet på spåren till järnvägsföretag och trafikorganisatörer som är Banverkets direkta kunder. De

---

<sup>22</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan *The Swedish Deregulation Path- Review of Network Economics*, Vol. 7, Issue 1, (Mars 2008), sid 25

<sup>23</sup> Regeringens proposition 2008/09:176 sid. 11-13

<sup>24</sup> <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Om-Banverket/Verksamheten/Lattlast-om-Banverket.aspx> 2009-04-08 kl 10.56

<sup>25</sup> Banverkets Verksplan sid 6

trafikpolitiska målen i nuläget är: ett tillgängligt trafiksystem, hög transportkvalitet, säker trafik, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportssystem.<sup>26</sup> Banverket är också pålagd att ständigt utveckla statens järnvägsnät genom att planera och bygga ut järnvägsnätet så att regeringens transportpolitiska mål uppnås. I Banverkets infrastruktur ingår även ett cirka 12 000 kilometer långt optisk fibernät som förser järnvägen med säkra tele-, data- och signaltjänster. Ledig kapacitet hyrs ut till företag och myndigheter.<sup>27</sup>

#### **4.2.2 Rikstrafiken**

Rikstrafiken bildades 1999 och är en myndighet under regeringen. Den samarbetar med Sveriges olika trafikverk; Banverket, Vägverket, Luftfartsverket, Sjöfartsverket, för att förverkliga den transportpolitik som regering och Riksdag lagt fram. Deras uppgift är att lösa tillgänglighetsbrister över hela landet samt utveckling och samordning av kollektiv persontrafik. Målet är att skapa ett nationellt transportsystem som finns tillgängligt överallt och med hög kvalitet med avseende på säkerhet och miljö. Vid tillgänglighetsbrist undersöker man om detta kan avhjälpas genom kompletterande kollektivtrafik. Dock gäller detta endast trafik som inte bedrivs av länstrafikbolagen eller skulle kunna bedrivas på kommersiella villkor. Vid en bestämmelse att avhjälpa den föreliggande bristen så görs en anbudsinbjudan som resulterar i en process där en eller ett flertal aktörer åläggs att utföra trafik i området. I de fall då Rikstrafikens interregionala trafik enbart utgör en liten del av den regionala trafiken så sluts avtal med trafikhuvudmannen som sedan ansvarar för att organisera trafiken och avhjälpa bristen i kollektivtrafiken.

Vidare så subventionerar Rikstrafiken inrikes nationell kollektivtrafik. Detta för att kunna uppnå målet för att förse landet med en för alla tillgänglig kollektivtrafik. Om inte dessa subventioner gjorts hade det inte funnits trafik på vissa olönsamma linjer men som ändå anses måste finnas för att vissa delar av landet ska vara tillgängliga.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Banverkets Verksplan sid 6

<sup>27</sup> Banverkets Årsredovisning, (2008), sid 4

<sup>28</sup> <http://www.rikstrafiken.se/Content.aspx?c=57&rc=10> 2009-04-23

## **4.3 Avregleringen av den Svenska tågmarknaden**

### **4.3.1 Regeringens ståndpunkt**

*”I praktiken har regeringen aldrig eller i varje fall inte på länge utnyttjad de möjligheter som finns att inskränka SJ AB:s rätt att bedriva kommersiell trafik. Regeringen ser heller ingen anledning att utnyttja de möjligheter som direktiv 2007/58/EG ger att ge skydd för av samhället organiserad och finansierad trafik i förhållande till ny tillkommande internationell trafik genom att inskränka dess rätt till cabotage. Istället ser regeringen varje tillskott i form av utökat kommersiellt utbud av trafik som ett medel för att göra järnvägstrafiken mer attraktiv och effektiv.”<sup>29</sup>*

Detta citat från regeringens proposition för ökad konkurrens i järnvägstrafiken uttrycker klart den sittande regerings ståndpunkt när det kommer till tillträde på de svenska spåren. Enligt utredningens förslag ska SJ:s monopol på lönsam trafik på statens spåranläggningar upphöra 1 januari 2010. Den olönsamma trafiken ska även i fortsättningen upphandlas av Rikstrafiken och trafik huvudmännen, men utredningen föreslår att det ska finnas möjligheter att få utvidgat trafikeringsrätt över länsgränserna om man kan erbjuda en bättre trafiklösning än marknaden kan åstadkomma.<sup>30</sup>

### **4.3.2 SJ AB:s ståndpunkt**

SJ AB:s ståndpunkt är att regeringens beslut om avregleringen är förhastad och att de nödvändiga förutsättningarna som måste ligga till grund för en lyckad avreglering inte finns i dag. I SJ AB:s remissvar på propositionen om ökad konkurrens på marknaden för persontrafik på järnväg står det:

---

<sup>29</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 17

<sup>30</sup> Banverkets Verksplan 2009-2021 sid 11

*”SJ AB anser att en omreglering till fri konkurrens inte bör genomföras innan*

- Järnvägsnätet har fått en tillräcklig framkomlighet och tillförlitlighet*
- Kommersiell trafik getts ett kraftfullt skydd för konkurrens från samhällsköpt trafik*
- Underleverantörsmonopolen undanröjts*

*Det är även SJ AB:s uppfattning att*

- Ingen ska diskrimineras vid en avreglering. Inte heller SJ AB, till exempel genom tvångsförsäljningar av fordon eller ägodelar*
- Omorganisation av Samtrafiken i Sverige AB till en ekonomisk förening löser inget existerande problem eller förutsebart problem, tillför ingen kundnytta och bör inte genomföras*
- Utredaren borde ha låtit oberoende expertis analysera konsekvenserna av sitt förslag, bland annat mot bristerna hos järnvägsnätet”<sup>31</sup>*

I remissvaret kan vi läsa att SJ AB inte tror att de centrala delarna av järnvägsnätet kommer att få några kapacitetstillskott i den närmaste framtid som möjliggör fler tåg i attraktiva tidslägen. SJ AB menar att denna konkurrens utan möjlighet till ökad utbud leda till ransonering, det vill säga i grunden planekonomi. Enligt SJ AB, kapacitetsbristen tagit i beaktande är det svårt att inte dra slutsatsen att utredningen är en snabb avreglering där man sen hoppas på det bästa.<sup>32</sup>

### **4.3.3 Avregleringsprocessen**

Den 1 juli 2009 öppnar regeringen för konkurrens på marknaden för helgtrafiken på det av staten förvaltade järnvägsnätet. Med helgtrafiken menas chartertåg, nattåg eller helg- och veckoslutståg. När det gäller inrikes persontrafik i övrigt bör marknaden enligt regeringens proposition öppnas från och med oktober 2010 för alla järnvägsföretag och auktoriserade organisatörer som får möjlighet att delta i den ordinarie

---

<sup>31</sup> Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg (SOU 2008:92) – remissvar från SJ AB, sid 1

<sup>32</sup> Ibid, sid 2

kapacitetstilldelningsprocessen. Fram till dess finns möjlighet att utföra och organisera trafik på restkapacitet.<sup>33</sup> Regeringen föreslår att den samhällsekonomiska effektiviteten ska ligga till grund för kapacitetstilldelningen. Redan i december 2007 gav dock regeringen klartecken för en försöksverksamhet med utökad trafikeringsrätt för Skånetrafiken, Hallandstrafiken, Västtrafik och Länstrafiken Kronoberg för Öresundstågen på sträckorna Malmö–Göteborg och Malmö–Alvesta. Trafiken startades i januari 2009. I december 2007 gav regeringen också klartecken till försöksverksamhet för persontrafik på järnväg i delar av Norrland.<sup>34</sup> Till exempel har Tågkompaniet trafikerat i Norrland och kör i dag sträckan Oslo–Göteborg och har precis vunnit ett anbud i regi av Värmlandstrafiken som ger Tågkompaniet rättighet att trafikera tåglinjerna inom Värmland nästkommande 10 år från och med december 2009.<sup>35</sup> Enligt Anders Svensson i Banverket kan detta dock inte ses som en avreglering på samma sätt som den process som nu inleds. Dessa försök har enbart varit regionala och länens trafikhuvudmän har inte möjlighet till att expandera denna trafik till en nationell nivå, även om de skulle vilja.

#### 4.3.4 Kapacitetstilldelningsprocessen

Kapacitetstilldelningsprocessen är av stor betydelse för att de svenska spåren ska kunna utnyttjas så effektivt som möjligt. För aktörerna som ska konkurrera om tillträde på spåren är det viktigt att processen är öppen och utförs med tydliga kriterier. Regeringen anser att ekonomiska styrmedel kan vara en del av de objektiva kriterier som används för att prioritera bland ansökningarna och att Banverket därför i det fortsatta arbetet särskilt bör uppmärksamma möjligheterna att använda avgifter som ett av flera instrument i en effektiv och öppen kapacitetstilldelningsprocess.<sup>36</sup> I dag tillämpas en marginalkostnadsmodell.<sup>37</sup> Den som trafikerar spåren betalar en marginalkostnadsavgift. När det blir konkurrens bland aktörer som trafikerar spåren öppnas möjligheterna för att även använda betalningsviljan som kriterium för kapacitetstilldelningsprocessen. Med andra ord kan det bli en fråga om att ge den bland de aktörer som uppfyller alla

---

<sup>33</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 15

<sup>34</sup> Banverkets Verksplan 2009-2021 sid 12

<sup>35</sup> <http://www.tagkompaniet.se/www/tagkomp/index.htm> 2009-05-05 kl 17.47

<sup>36</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 28

<sup>37</sup> Banverkets Network Statement 2010 sid 67

Rikstrafikens krav och är villig att betala mest tillträde till spåren. Att någon modell för kapacitetstilldelningsprocessen vid en avreglerad marknad inte finns att tillgå i dag har kritiserats av vissa av remissinstanserna som påverkas av avregleringen och påpekats som en brist i utredningen eftersom utformningen av denna modell har mycket stor betydelse för effekterna av en avreglering.<sup>38</sup>

#### **4.4 Järnvägslagens reglering av prissättningsmekanismer**

Det är i dag två typer av avgifter för användning av den svenska järnvägsstrukturen som regleras i järnvägslagen. Huvudprincipen är att avgifterna ska baseras på järnvägstrafikens marginalkostnader. De faktorer som påverkar marginalkostanden är ytterligare kostnader som uppstår på grund av mer slitage av spåren, utsläppens inverkan på miljön, buller orsakade av tågen samt ytterligare kostnader för övervakning och säkerhet. Det andra alternativet kallas speciella avgifter. Det finns två alternativa metoder för att beräkna special avgifterna:

- a) Basera avgifterna på att de ska hjälpa till att täcka de fasta kostnaderna för infrastrukturen. Dessa ska vara kompatibla med en socialekonomisk effektiv användning av infrastrukturen. Detta innebär avgifterna inte får vara så höga att de aktörer som har möjlighet att minst betala de marginalkostnadsbaserade avgifterna hindras från att utnyttja infrastrukturen.
- b) Om beslut av specialprojekt är taget kan en extra avgift tas ut för att täcka alla kostnader. Till skillnad från alternativ a kan dessa sättas högre än den social ekonomiska marginalkostnaden.

Enligt Banverkets Network Statement 2010 är avgiftsprinciperna som är lagda essentiella för järnvägens utveckling och konkurrenskraft i förhållande till andra transportalternativ. Meningen med avgiftssystemen är att bidra till att passagerare kan fraktas på det mest socialekonomiskt effektiva sättet.<sup>39</sup> De avgifter som Banverket kommer ta ut av de

---

<sup>38</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 27

<sup>39</sup> Banverkets Network Statement (2010) sid 67



aktörer som vill verka på det svenska järnvägsnätet baseras på de socialekonomiska marginalkostnader som uppstår av att ytterligare ett tåg kör på spåret.<sup>40</sup>

#### **4.5 Avreglering och anbud i den svenska järnvägssektorn**

I den stegvisa processen där den svenska järnvägen har blivit mer decentraliserad och flera aktörer har fått plats har det anbud redan lagts på många tåglinjer av regionala myndigheter eller den statliga myndigheten Rikstrafiken. Totalt har sex nya aktörer kommit in på den svenska marknaden, varav fyra har stannat kvar bredvid SJ. Enligt Staffan Hultén i artikeln *”Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study”* är den nuvarande modellen för offentliga upphandlingar i den svenska järnvägssektorn en

*”hybrid mellan en skönhetstävling och en bakvänd stängd auktion där det lägsta budet vinner”<sup>41</sup>*

Motivet för denna utsaga är enligt Hultén att medan budet är viktigt måste budgivaren även möta en rad andra kriterier som visar att denne även besitter en viss standard av kvalitet och kompetens. För lokala och regionala tjänster är det vanligt att använda sig utav bruttokostnadskontrakt. Det innebär att den som vinner budrundan får kompensation för sina operationskostnader medan inkomster från biljetter går till myndigheterna. För långdistanstjänster är det vanligt att använda sig utav ett nettokostnadskontrakt som innebär att den som vinner budrundan får subsidier enligt storleken på det vinnande budet, samt inkomster från biljetter. I dessa kontrakt får operatören även påverka biljettpiserna till en viss grad.<sup>42</sup> En upphandling av ett nettokostnadskontrakt betyder att budgivaren måste kalkylera framtidiga intäkter och kostnader och en högre grad av risk än innehavaren av ett bruttokostnadskontrakt.

---

<sup>40</sup> Intervju med Anders Svensson i Banverket 2009-05-06

<sup>41</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study*, (2006), sid 81

<sup>42</sup> Ibid

I nettokostnads anbud för de interregionala tjänsterna evaluerar Rikstrafiken alltså budgivaren med hänsyn till en rad parametrar i tillägg till budpriset. Exempel är kriterium relaterade till kompetens, utbudet och kvaliteten av tjänsterna som ska utföras och även de föreslagna biljettpriserna.<sup>43</sup>

#### **4.6 Krav på Marknadens Aktörer**

Regeringen föreslår att den som utför eller organiserar persontrafik på järnväg ska lämna information om sitt trafikutbud till ett gemensamt system för trafikinformation. Regeringen eller den myndighet som regeringen utser får meddela föreskrifter om skyldigheten att informera.<sup>44</sup> Detta stämmer överens med krav från remissinstanserna som påverkas av avregleringen, men huruvida det ska finnas ett gemensamt bokningssystem eller skyldighet att delta i det nationella trafikinformationssystemet är ej slutgiltigt bestämd, dock pekar allt på att det kommer att finnas någon sorts nationell samverkan där staten utövar en viss kontroll.

#### **4.7 Vinstdisponering**

Banverket mottar varje år cirka 10 miljarder kronor för att sköta järnvägen.<sup>45</sup> Utöver detta finansieras Banverket med lån, avgifter och bidrag, samt överskott från extern verksamhet. Banverket är således inte ett vinstdrivande företag. Intäkterna kommer främst från banavgifter från järnvägsföretagen.<sup>46</sup> Hur de eventuellt ökade vinsterna Banverket kan generera i samband med avregleringen ska disponeras bestäms av staten.

---

<sup>43</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study*, (2006), sid 81

<sup>44</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176 sid 21

<sup>45</sup> <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Om-Banverket/Verksamheten/Lattlast-om-Banverket.aspx> 2009-04-08 kl 14.19

<sup>46</sup> Banverkets Verksplan 2009-2021 sid 20

## 5 Jämförelsespunkter

### 5.1 Tågmarknaden i England

Den avreglering som nu ska genomföras i Sverige gjordes redan 1994 av det motsvarande monopolet i England. Det var det första landet i Europa att genomföra en privatisering av järnvägarna. Den brittiska avregleringen är en vägvisning för hur en liknande plan kan utformas i Sverige. Dock har avregleringen i England inte riktigt gett de effekter man hoppades på. Tanken var precis som i Sverige att en ökad konkurrens skulle leda till billigare resor, större utbud av resor och en effektivare infrastruktur. Dock har i realiteten inga av dessa tänkta effekter synts utan istället har det i flera fall blivit sämre. Den Engelska tågtrafiken präglas av dålig infrastruktur där det görs lite investeringar och ett missnöje bland konsumenterna över de höga biljetpriserna samt att trafiken på många av de mindre populära linjerna är nedlagda. En form av benchmarking mot England kan göras i syfte att undvika samma effekter i Sverige. Dock ser den svenska riksdagens plan för avregleringen ganska lik ut den som gjordes i England. En viktig skillnad som måste finnas i åtanke att den Engelska marknaden är avsevärt större än den svenska. Den svenska staten räknar med runt en handfull aktörer om ett par år medan England licensierade 25 bolag att driva verksamhet. Det som även markant skiljer tillvägagångssättet mellan avregleringen i England och Sverige är under det tidsomfång den skedde.

I England genomfördes avregleringen relativt snabbt, under enbart tre år och innebar en total övergång från det tidigare helstatliga monopolet. Övergången genomfördes på så sätt att tre typer av privata bolag fick kontrollen över marknaden. Den brittiska motsvarigheten till Banverket fick kontrollen och uppgiften att förse landet med infrastruktur och underhåll av dessa. Genom budgivning tilldelades 25 olika bolag rätten att bedriva verksamhet på spåren. Bland de viktigaste kriterierna för att få ett tillstånd var det krav företagen hade på subventioner från staten samt högstbjudande aktör. Tåg och

vagnar leasades ut av den tredje gruppen företag. Det skapades även nya myndigheter i syfte att övervaka marknadsaktörerna.

Övergången från statligt ägda organisationer till privat ägande kan anta tre olika förlopp. 1) Privatisering av statliga bolag till privata på en konkurrerande marknad. 2) Privatisering av monopol med stark marknadsposition. Dessa kan antingen vara naturliga monopol eller artificiella monopol där konkurrens kan förekomma men ej gör det. Det tredje sättet kan vara att kontraktera ut statligt finansierade verksamheter som tidigare drivits av statliga organisationer. Som tidigare beskrivits så skedde avregleringen i England genom en utkontraktering av statens verksamhet.

### **5.1.1 Avgiftsprinciper i England**

Banverkets motsvarighet i England heter Network Rail. I deras Network Statement för 2010 hittar vi utfyllande information om avgiftssystemet i England. I grova drag har detta system många likheter med det system som tillämpas i Sverige i dag. Tillträdesavgifterna till spåren regleras av The Office of Rail Regulation. Enligt denna instans ska avgifterna tillsammans med inkomster från kommersiella aktiviteter och eventuella offentliga fonder åtminstone täcka kostnaderna för infrastrukturen. Vidare står det att baskostnaderna för att driva järnvägsnätet efter avräkning för andra inkomstkällor ska täckas av fasta avgifter från tågoperatörerna. Varierande avgifter som påläggs operatörerna är generellt en reflektion av marginalkostnader. Avgifterna tågoperatörer betalar till Network Rail inkluderar följande:

- Variable Usage Charge
- Electrification Asset Usage Charge
- Traction Electricity Charge
- Capacity Charge
- Fixed Track Access Charge
- Access Charge Supplements

- Any charges arising under the arrangements for Network Rail possessions of restrictions of use and the performance regime.<sup>47</sup>

*Variable Usage Charge* kan översättas direkt till marginalkostnader och innebär en avgift som täcker den samhällsmässiga kostnaden för att köra ett extra tåg på spåren i form av slitage, användning av signalsystem och andra faciliteter. *Electrification Asset Usage Charge* inkluderar som namnet antyder en avgift för användning och slitage på järnvägsnätets elektriska utrustning, medan *Traction Electricity Charge* refererar till den elektricitet som tågen använder för att ta sig fram på spåren. Network Rail köper in denna elektricitet till alla tågoperatörer och avgiften ska reflektera denna kostnad. *Capacity Charge*, alltså kapacitetsavgiften, är designad för att betala tillbaka kostnaderna som tillkommer Network Rail som ett resultat av nivån av trafik på järnvägen. Kostnaderna uppstår på grund av att ökad trafik minskar möjligheter att återhämta tidtabellen efter en försening och ökar därmed antalet tåg som påverkas av en försening och därmed Network Rail sina kostnader för att upprätthålla sin prestationsnivå. *Fixed Track Access Charge* är en avgift som endast tillkommer persontrafik och som är designad till att täcka gapet mellan the Office of Rail Regulations vinstkrav och de vinster Network Rail genererar i allmänhet. *Access Charge Supplements* ska täcka de av Office of Rail Regulations beräknade effektiva kostnaderna för Network Rail att betala kompensation för ägodelar och passagerares klagomål. Även denna avgift tillämpas huvudsakligen på persontrafik. Den sista komponenten i avgiftssystemet *Any charges arising under the arrangements for Network Rail possessions of restrictions of use and the performance regime* kan vara allt från kostnader för att planera en bättre tidtabell till avgifter pålagda av myndigheter eller Network Rail själva.<sup>48</sup>

## **5.2 Tågmarknaden i Norge**

Till skillnad från England har vårt grannland Norge inte avreglerat sitt tågmonopol. Som motsätts till Sverige som har gått genom en gradvis decentraliserings process där

---

<sup>47</sup> Network Rail:s Network Statement, (2010), sid 39

<sup>48</sup> Ibid sid 40

järnvägsdriften stegvis har blivit mer horisontell och fragmenterad, är de norska järnvägarna fortfarande centralstyrda och staten kontrollerar båda Jernbaneverket och NSB. Jernbaneverket, NSB, Samferdselsdepartementet är Banverket, SJ och Rikstrafikens motsvarigheter i Norge. Norge har heller inte varit med om en avreglering där staten ger kontroll över tågtrafiken till regionerna. Det enda exemplet på detta är Brattsbergsbanen där upphandlingen av persontrafik är gjord i regi av Telemark län och det enda exemplet på konkurrens på spåren i Norge är sträckan mellan Oslo och huvudflygplatsen Gardemoen där den statliga institutionen Flytoget AS konkurrerar med NSB. Båda företag trafikerar sträckan och konsumenterna kan välja operatör. Det är det samma systemet som vid Arlandabanan mellan Stockholm och Arlanda.

När det kommer till järnvägsinstitutionerna är systemet i Norge ganska likt systemet i Sverige. Jernbaneverket är ansvarig för spåren, NSB kör tågen och Samferdselstrafiken utför liknande uppgifter som Rikstrafiken i Sverige. En stor skillnad är graden av avreglering och prissättningssystemet. NSB betalar ingen avgift till Jernbanverket för att trafikera tågspåren. Både NSB och Jernbanverket är direkt underlagda staten och Jernbanverket får medel för att upprätthålla och utveckla infrastrukturen medans NSB får pengar av staten till att köra tåg. Intäkterna går till staten eftersom att NSB är ett statligt bolag.

Dock kommer den svenska avregleringen även få konsekvenser för den norska marknaden. NSB:s svenska dotterbolag Tågkompaniet är redo att ta sig in på den svenska marknaden med NSB:s tåg.<sup>49</sup> Tågkompaniet opererar redan i dag två avtal i Mellansverige och har som nämnts innan precis vunnit ett nytt avtal i Värmland.

Med hänsyn till den trafik som kommer till att bli gränsöverskridande, det vill säga tåg som ska betjäna stationer i Norge och Sverige, till exempel sträckan Oslo-Lilleström-Kongsvinger-Stockholm är Jernbaneverkets ståndpunkt att graden av avreglering/liberalisering borde vara den samma på båda sidor av gränsen.<sup>50</sup> Norge är inte medlem av EU, men EES avtalen gör att även Norge kommer att bli pålagd att följa de EG direktiven om avreglering av den Europeiska tågtrafiken i den takt EU bestämmer. Dock är en avreglering inte satt i process i Norge i dag. Med hänsyn till EES avtalen har

---

<sup>49</sup> <http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article3000357.ece> 2009-04-28 kl 11.29

<sup>50</sup> Intervju med Kjartan Kjærnsveen i Jernbaneverket 2009-04-27

Norge två år på sig efter att direktiven publicerats, men har möjlighet att gå snabbare fram. I dag är det inga starka politiska viljor som trycker på för detta och vi förväntar oss ingen ändring i det norska systemet under den närmsta framtid<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> Intervju med Kjartan Kjersveen i Jernbaneverket 2009-04-27

## 6. Framtidsscenarior

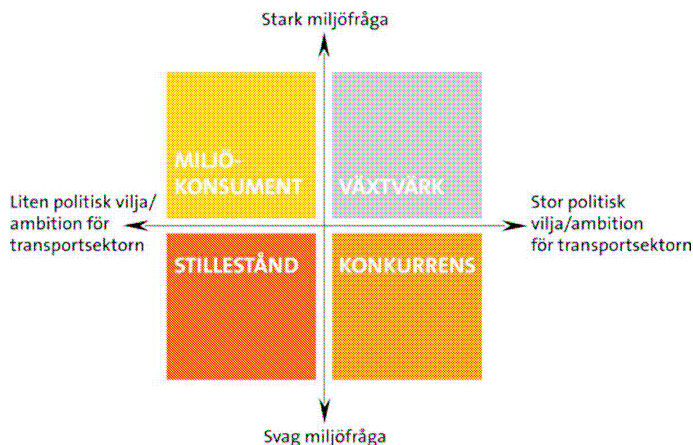
I den verksplan Banverket är utarbetat för 2009 till 2021 presenteras fyra olika framtidsscenarior för år 2021. Vilket utfall, eller kombinationer av utfall, som kan komma att påverka prissättningens effekter på lång sikt kommer att diskuteras senare i avhandlingen.

Likt samhället och vår omvärld förändras ständigt människors preferenser och därmed trenden. Banverket listar upp olika framtidsscenarier som inte är helt otänkbara för deras verksamhet som samhället kan komma att ställa.

- Ökade krav på flexibilitet, snabbhet och tillgänglighet.
- Ökade krav på säkerhet och trygghet.
- Ökad rörlighet.
- Mer fokus på upplevelsesamhälle.
- Förändring i demografin.
- Ökade miljökrav.
- Ökad samarbete mellan EU och myndigheter.
- Utveckling av tågen.
- Nya transportmöjligheter för gods.
- Etik allt mer betydelsefullt.

Dessa tio mindre scenarior har sedan utarbetats till en mer övergripande matris där två ledande variabler, miljöfokus och politiska ambitioner, begränsar och smalar av utfallen till fyra större. Banverket kan utifrån de fyra framarbetade utfallen uppskatta och till viss mån veta ungefär hur de ska agera och möta deras marknad kommande marknad.





52

## 6.1 Miljökonsument - stark miljöfokus med små politiska viljor

Denna trend beskriver en tillbakagång i charterturism inom både flyg- och tågbranschen. Detta är ett resultat av att konsumenter inte längre bara har en åsikt om miljön utan nu även är villiga att påverka den genom sitt resande. Då efterfrågan på miljö och kravmärkta produkter nu också ökar så stiger efterfrågan på lokalproducerade varor och tjänster. Å ena sidan ökar gemene mans miljömedvetenhet men samtidigt minskar politikerna sitt inflytande över branschen. Sektorer som omsorg och skola blir allt viktigare frågor varpå resursfördelningen till transportbranschen minskar. De investeringar som finns tillgängliga kommer därför inte räcka till en utbyggnad utan kommer gå till underhåll av nätet.

Under detta scenario styr marknaden över priserna. Till 2021 kommer då lågprisalternativ ha etablerat sig på marknaden med fokus på de mer lönsamma sträckorna av nätet. Genom de då vikande siffrorna i flygbranschen, till följd av det ökade miljötankandet, antas aktörer inom flygbranschen söka samarbetspartners inom tågbranschen.

Det kommer dock fortfarande finns en stor efterfrågan på transportmedel. Lokaltrafiken kommer få en ny och mer ansvarande roll i trafiken. Detta kommer delvis

<sup>52</sup> Verksplanen 2009-2021, sid 25

leda till ett större kapacitetsutnyttjande. Det kan därmed antas att mer operativa problem uppenbarar sig.<sup>53</sup>

## **6.2 Stillestånd – litet miljöfokus och små politiska viljor**

Scenariot stillestånd beskriver en trend med ett vikande miljöfokus hos befolkningen och politiker med en stagnerande vilja att förbättra tågtrafiken. Allt fler människor ansåg det materialistiska livet vara allt mer önskvärt. Människor ansåg därmed att de inte behövde ändra sin livsstil på grund av miljöhänseenden.

Banverket menar också på att den moderna tekniken har gjort sitt anspråk på marknaden. Detta scenario beskriver alltså politikerna som oengagerade att utveckla tågnätet.

Genom det likgiltiga tänkandet kring miljö fortsätter resandet inom flygbranschen öka. Samtidigt ökar miljöbilar och andra miljövänliga komplement sina marknadsandelar. De dyra alternativen skopas ut varpå tågtrafiken får allt svårare att klara sig på marknaden. Genom att den genomsnittliga personkilometern inte stiger på järnvägen ökar heller inte trycket på järnvägsnätet. Underhållet av järnvägsbanorna kommer ligga kvar på en stabil nivå. Således behöver inte de gamla banorna bytas ut eller utvecklas i en modernare riktning.

Genom att fokus kommer ligga på de mest lönsamma sträckorna kommer det bli allt vanligare med nedskärning eller i värsta fall nedläggning av ressträckor. För de aktörer som utnyttjar näten kommer en allt större konkurrens växa sig fram.<sup>54</sup>

## **6.3 Växtvärk – Stort miljöfokus och stora politiska viljor**

I detta scenario är engagemanget inom miljöfrågor stort både hos befolkningen och politikerna. Det är detta scenario som är mest gynnsamt för Banverket och de aktörer som utnyttjar nätet. Stora satsningar sker inom tågtrafiken. Istället för att fråga sig var

---

<sup>53</sup> Verksplanen 2009-2021, sid 25

<sup>54</sup> Ibid, sid 26

nedläggning ska ske frågar sig istället makthavarna var satsningarna ska ske. Satsningar mellan Stockholm-Göteborg samt Köpenhamn-Stockholm-Oslo bidrar till att flygbranschen nästan helt konkurrerats ut mellan dessa destinationer. Aktörer mellan dessa sträckor ser investeringen som högst lönsam. Problem med detta scenario är dock att det kommer finnas mindre tid till underhåll av dessa högst trafikerade sträckor.<sup>55</sup>

#### **6.4 Konkurrens 2021 – Litet miljöfokus och starka politiska viljor**

Samtidigt som befolkningens fokus på miljön minskar, ökar politikernas vilja att förbättra transporten på tågnätet. Följden av detta blir att trafiken på vägarna mellan exempelvis Göteborg-Malmö ökar markant. Vägtransporten på de större sträckorna upplever ett uppsving vilket kommer missgynna tågtransporterna. De resurser som kommer läggas på tågtrafiken minskar till följd av vägarnas utbredning och befolkningens något likgiltiga syn på miljö. De projekt som ämnar göra tågtrafiken lönsam leder till att politikerna investerar med säker och snabb avkastning som trumf. Det positiva i detta framtidsscenario är att kapaciteten på tågnäten effektivare utnyttjas. De lösningar som lätt kan anpassas till olika behov kommer klarar sig bäst.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Verksplanen 2009-2021, sid 26

<sup>56</sup> Ibid

## **7. Avregleringens effekt på prissättningen – olika perspektiv**

I detta avsnitt presenteras diskussioner med representanter från Banverket, SJ, NSB, Jernbaneverket och med utomstående forskare angående vilka effekter de tror att avregleringen får på prissättningen av järnvägsspåren. Målet med detta avsnitt är att belysa de olika perspektiv som kan finnas gällande prissättningens utformning. Synpunkterna vi har fått fram genom intervjuer ger värdefull information som kan användas vid konklusioner och slutsatser.

### **7.1 Gunnar Alexandersson Svarar**

Gunnar Alexandersson är tillsammans med Staffan Hultén Sveriges, och sannolikt världens främsta experter på den svenska tågmarknaden. I dag är båda anställda som doktorander vid Handelshögskolan i Stockholm och har följt avregleringsprocessen i Sverige noggrant de senaste 20 åren. Syftet med öppnandet av den svenska marknaden är att som tidigare nämnts att skapa en effektivare tågmarknad för konsumenterna. Enligt Gunnar Alexandersson kommer den samhällsekonomiska effekten bero på hur dagens och de eventuellt framtida aktörerna reagerar på avregleringen:

*”Rent teoretiskt, när marknaden öppnas för konkurrens, skulle man få mer trafik där folk där folk verkligen vill resa. Kanske ser vi också en uppdelning i flera segment som tillgodoser olika behov på marknaden. Effekterna blir sällan de man från början ville ha utan det är en lång process som kräver modifiering efterhand, för att till sist uppnå ett stabilt läge.”*

Alexandersson menar även att vi under de närmsta åren kommer få se försök från ett antal aktörer att konkurrera på spåren. Han tror olika företag kommer att inrikta sig på olika segment på ett liknande sett som inom flygindustrin. Antagligen kommer några att

fokusera på lågprisalternativ medan någon annan har affärsresande som målgrupp. Dock är problemet den så begränsade möjligheten, infrastrukturmässigt sett, att släppa in ett större antal operatörer. SJ har ett starkt varumärke och många ser SJ som den enda aktören på marknaden fast det inte varit så på flera år, vilket Alexandersson menar talar för SJ och att de kanske till och med skulle klara sig bättre med konkurrens.

I den fortsatta intervjun med Alexandersson diskuterades de möjliga tillvägagångssätt som kan tänkas avgöra vilka som ska få delta i konkurrensen. Många kritiker menar att hela processen är framhastad och att den plan som finns inte är speciellt väl genomtänkt. Alexandersson resonerar genom att påpeka att avregleringsprocessen inleddes redan i början av 90- talet och har drivits fram med stor försiktighet. Det som kunde gjorts bättre och som Alexandersson hade velat se, är att man tagit ett principiellt beslut först och utrett saker i ramverket till exempel hur kapacitetstilldelningen ska gå till, hur marknaden ska fungera praktiskt och hur distributionen av järnvägsfordon sköts. Det snabba genomförande som nu görs är till stor del en reaktion på de nya EU- direktiven.

Vidare ger Alexandersson förslag på två tänkbara alternativ om hur avregleringsprocessen skulle kunna utformas. Det första är att följa Englands exempel och upphandla all trafik, även lönsam sådan. Då finns möjlighet för staten att styra hur systemet ska se ut vilket leder till mindre problem med kapaciteten då man vet vad som efterfrågas. Problemet med detta är att resenärerna inte sätts i centrum vilket gör det svårt för denne att påverka. Därför menar Alexandersson att det är principiellt bättre att införa konkurrens på spåren istället för om spåren.

Det största och mest återkommande problemet med avregleringen är just den plan för kapacitetstilldelning som i många avseenden inte är helt utvecklad. Den modell som vi tänkte oss och som även Alexandersson tog upp som en möjlig sådan är den enkla lösningen att den som betalar mest också får välja först var de vill köra. De problem som i ett sådant fall kan uppstå är en suboptimering i systemet med många onödiga byten som följd. Risken finns även att många operatörer tänker för rationellt, betalar mycket för en viss sträcka, inser sedan att det inte var lönsamt och lägger ner sträckan. För konsumenter som värdesätter regelbundenhet i trafiken och räknar med att linjen ska finnas är detta ingen vidare bra lösning.

En tilldelning av kapaciteten leder också till frågan om hur tillstånden ska prissättas. Som vi tidigare nämnt så har Banverket en marginalkostnadsprissättning av banlicenserna men enligt Alexandersson arbetar regeringen med att ta fram ett mer modifierat system:

*”Regeringen har sagt att man vill ha ett system som motsvarar betalningsviljan och har redan föreslagit att höja banavgifterna. Man vill att operatörerna skal delta mer i att finansiera järnvägssystemet, få in mer finansieringsinriktade komponenter. På opopulära sträckor kommer trafiken bli upphandlad av samhället, regionala trafikmän eller staten. Man vill bevara sträckan men ingen vill betala för att köra där. I dag är det bara fem linjer som inte handlas upp av samhället. Målet är att nu minska andelen som är upphandlad, men jag är övertygat om att det kommer till att vara mycket upphandling även framöver.”*

## **7.2 SJ Svarar**

Vid kontakt med Sune Wahlén som är ansvarig för omvärldsanalys, affärsutveckling och infrastruktur i SJ har vi fått möjlighet att få en större insikt i hur SJ ser på avreglering och vilka bedömningar de har gjort i förhållande till den framtidiga prissättningen. Vi inleder med att fråga hur han tror att SJ:s position på den svenska marknaden kommer att ändras när marknaden öppnas för helgtrafik den 1 juli 2009, respektive när marknaden öppnas helt den 1:a oktober 2010. Sune svarar att han endast ser för sig en marginell ändring vid öppningen i juli 2009, men för att kunna säga något om hur det kommer till att se ut efter oktober 2010 efterlyser han ett slutligt regelverk att förhållas sig till. Han tror även att SJ just nu har ett försprång när det gäller upparbetad marknad, distributionslösningar och spelklar organisation. Dock tror han att om det blir en allvarlig konkurrens späds fördelarna ut över tiden.

Som ett statligt ägt bolag i avregleringsprocessen ser SJ enligt Sune Wahlén två stora hot. Det första är att beroende på hur marknadsöppningen fungerar är SJ rädd för att

styckas upp eller säljas, helt eller i delar. Ett annat hot sett från SJ:s sida är att SJ görs till ett politiskt verktyg för allmänhetens mål, t ex regionalpolitik, fördelningspolitik etc. Att SJ fruktar dessa scenarior kan delvis bero på att det för tillfället inte finns klart något svar på hur trafikpolitiska problem som till exempel vem som ska trafikera de mindre lönsamma spåren. Dock står det i regeringens proposition att där staten kan erbjuda lösningar som överträffar marknaden kommer alternativa strategier att tillämpas.<sup>57</sup> Vad som menas med detta är för tillfället oklart och det kan tänkas att det är en av faktorerna som leder till bekymmer hos SJ. Rädslan för försäljning är logisk med tanke på att målet med avregleringen är att skapa en mer öppen marknadsstyrd marknad.

Vidare inriktas intervjun på frågan om banavgifterna. Sune Wahlén svarar att banavgifterna i dag är låga och att Banverket inte har aviserat några drastiska prishöjningar. När vi utvecklar frågan till, i vilken grad banavgifterna SJ måste betala till Banverket, när marknaden har avreglerats för fullt efter oktober 2010, hänvisar han till marginalkostnadsmodellen och möjligheten till att ta ut en extra avgift för att utnyttja överbelastad infrastruktur som finns i järnvägslagen i dag. Dock påpekar Sune att ändringar kan förväntas:

*”Nya politiska beslut kan dock snabbt förändra spelplanen”*

Frågan som följer fokuserar på vilket system SJ hade föredragit att Banverket ska tillämpa för att beräkna banavgifterna efter avregleringen. Här ger Sune ett mycket klarare svar. SJ har med andra ord en klar bild av vad de önskar, men kan för tillfället inte svara säkert på frågorna om hur det kommer att bli i framtiden.

SJ önskar enligt Sune Wahlén att banavgifter i idealfallet ska utformas så att de stimulerar till att öka kvalitet på järnvägen och dess faciliteter, internalisering av externa effekter (konkurrensneutralt mot väg, flyg och sjöfrakt), ökade marknadsandelar för trafik som effektivt utnyttjar bannätet samt uppfyllande av de trafikpolitiska målen. Detta är delvis i enlighet med regeringens proposition. SJ menar starkt att banavgifter inte ska utformas så att de skapar hinder för trafikvolym eller minskar graden av lönsamhet, alltså

---

<sup>57</sup> Regeringens Proposition 2008/09:176

betalas som en skatt på inkomsten. SJ önskar även ett stabilt system för banavgifter som inte ändras ofta.

Vidare pratar Sune om det andra alternativet i Järnvägslagen för att ta ut banavgifter utöver marginalkostnadsmodellen, det vill säga möjligheten att ta ut en extra avgift för att utnyttja så kallad överbelastat infrastruktur. Sune är orolig för att trängselavgifter i järnvägens flaskhalsar inte kommer skapa högre utnyttjande av befintlig kapacitet.

*”Att införa trängselavgifter i järnvägstrafik kan förefalla som en bekväm lösning på ett sammansatt problem.”<sup>58</sup>*

Med tanke på detta tar han upp skillnaden mellan flyg-, väg- och järnvägstrafik.

*”Järnvägstrafiken har alltid en snäv infrastrukturell begränsning och kan därför bara köras enligt en plan och inte genom individualiserad slump. En tidsmässigt oförutsägbar tågtrafik skulle inte få någon marknad. En förhöjd och odifferentierad banavgift under vissa tider på vissa banavsnitt torde i sammanhanget vara meningslös eller kontraproduktiv. Om ett tågläge kan konstrueras fram genom en trångsektor är det inte logiskt att belägga det med en avgift.”<sup>59</sup>*

Som alternativ lösning föreslår SJ via Sune Wahlén att man ska förklara vissa hårt belastade bandelar och tidsavsnitt för trångsektorer och belägga dessa avsnitt med tillträdesavgifter i proportion till hur lång tid ett tåg belägger den aktuella sträckan. Rätt avvägd skulle enligt SJ en sådan banavgift teoretiskt kunna stimulera ökad samordning och effektiviserad trafik. Uppenbara svårigheter kan vara risken för att kapacitetsproblem flyttas runt i nätverket beroende på anslutningar och omlopp. Det är dock SJ:s ståndpunkt att trängseln på vissa bandelar i första hand bör bemästras genom utbyggnad av reglerna för tidtabellskonstruktion och genom en kvalitetssäkrad tilldelningsprocess för tåglägen.

---

<sup>58</sup> Skriftligt svar på intervjufråga från Sune Wahlén, ansvarig för omvärldsanalys, affärsutveckling och infrastruktur i SJ 2009-05-04

<sup>59</sup> Ibid



*”Staten bör inte ta betalt för att underinvestera.”<sup>60</sup>*

Sune ser problem med köp av kvalitet i form av på förhand reglerade prioritetsavgifter då:

*”Prioritering kan endast ske på bekostnad av något det vill säga andra tåg eller banarbeten. Bara mycket få tåg kan ges hög prioritet i samma stråk och i samma tidslägen. Det kan också vara hårt nära omöjligt för järnvägsföretag och Banverket att klara ut om och när köparen fått/inte fått valuta för sin avgift. Ett enkelt sätt att i viss mån skapa en effekt som är degressiv mot trafikutvecklingen är att helt övergå till körda tågakilometer som avgiftsunderlag. Ett generellt problem är att förena det alltid återkommande kravet på ”enkelhet” med att skapa ett avgiftsunderlag som har styrande effekt i önskvärd riktning. Vill man komma åt båda egenskaperna och samtidigt skapa en degressivitet är det antagligen nödvändigt att dela upp banavgiften i en basavgift per tågakilometer och i en avgift med tekniska egenskaper som underlag.”*

### **7.3 NSB Svarar**

Intervjun med NSB har gjorts för att få en bild av hur de tror prissättningen i Sverige kommer att se ut efter avregleringen. Som redan framgått i avhandlingen är Tågkompaniet, som redan opererar i Sverige, ett 100 procentigt ägd dotterbolag till NSB. NSB ser fram emot att expandera ytterligare på den svenska marknaden efter att avregleringen är genomförd. I de sammanhanget tror vi att NSB kan ge oss ytterligare synpunkter på hur prissättningen kan tänkas utformas. Vid den direkta frågan om hur NSB förväntar sig att avgifterna för att köra tåg på de svenska spåren kommer att utformas och hur stor del av priserna som kommer att vara fasta respektive rörliga, säger

---

<sup>60</sup> Skriftligt svar på intervjufråga från Sune Wahlén, ansvarig för omvärldsanalys, affärsutveckling och infrastruktur i SJ 2009-05-04

NSB inget konkret om detta. De uttalar sig generellt om faran för överpris vid auktioner och vikten av konkurrenskraft. I likhet med SJ påpekar NSB på vikten av ett stabilt och förutsägbart avgiftssystem, men verkar inte dela SJ:s oro för att detta system ännu inte är klart.

*”NSB menar att frågan om avgifter på banan och storleken på dessa är ett politiskt beslut som NSB nödvändigtvis måste anpassa sig efter. Det är viktigt att sådana avgifter inte är konkurrensvidna. Samtidigt är det viktigt med ett avgiftssystem som är förutsägbart. I andra marknader där det förekommit auktioner om tillgång på infrastruktur, till exempel bland flygbolag, har myndigheterna varit bekymrade för att stora bolag kan överprissätta auktionerna och därigenom hindra konkurrens som gynnar konsumenterna. Man bör även vara uppmärksam på detta vid kapacitetstilldelning i järnvägsektorn.”<sup>61</sup>*

Vi vill även ha svar från NSB på om de ser några omedelbara konkurrenter till SJ på den svenska tågmarknaden. I likhet med Gunnar Alexandersson drar John Emil Myhre fram Veolia, DSB och självklart Tågkompaniet. Utöver dessa nämner han även brittiska Arriva samt att Hong Kong baserade MTR, DB Regio och Keolis, bolag som har deltagit med anbud på tunnelbanan och pendeltågen i Stockholm, även kan vara intresserade av att expandera i Sverige efter avregleringen.

## **7.4 Banverket svarar**

Anders Svensson är uppdragsansvarig för Banverkets prissättning av järnvägsspåren. Han är huvudansvarig för att utveckla det nya prissystem som Banverket nu ska tillämpa. Hans uppgifter är annars att sköta urval av aktörer samt tilldelning av tåglägen som söks hos Banverket. Vid frågan om en tilltänkt modell för prissättning av spåren så betonar Svensson direkt svårigheterna med detta. Hur dessa avgifter får och ska vara utformade är

---

<sup>61</sup> Intervju med John Emil Myhre i NSB Strategi og forretningsutvikling 2009-04-28

mycket hårt reglerat i järnvägslagen. Denna lag är en realitet som inte går att bortse ifrån. En stark anledning till de hårda regleringarna är de EG- direktiv som fastslogs 2001.

*”EU vill öppna upp tågmarknaden i Europa då den just nu kan liknas vid en hjärtinfarkt. Järnvägen måste kunna användas bättre och det enda sättet är att flera aktörer kommer in på marknaden. EG- direktiven har kommit för att styra upp och se till så att alla får samma förutsättningar.”<sup>62</sup>*

Svensson påpekar att det i framtiden kommer finnas stora möjligheter att utveckla prissättningssystemen men att det för tillfället finns alltför mycket regler att förhålla sig till. Arbetet med att utveckla mer effektiva system är dock under bearbetning. Det Svensson kunde säga var att den marginalkostnadsmodell som används nu även kommer att vara kvar i framtiden. Det kan också tänkas att man prissätter kapacitetstillgång och framkomlighet med avseende på betalningsvilja.

*”Prissättningsmodellen (marginalkostnadsmodellen) kommer att utvecklas både vad det gäller avgiftsnivåer och andra komponenter som spårslitage, olycksrisk och utsläpp av koldioxid. Buller som orsakas av tågen är inte prissatt men man kan påvisa att det finns stora hälsomässiga kostnader på grund av buller. Vi kommer att titta vidare på detta samt andra områden och justerar avgifterna.”<sup>63</sup>*

Ingen skillnad finns i prissättningen av de tåglägen som tidigare avreglerats det vill säga Öresundstågen och de tidigare sträckorna i Norrland. Svensson är dessutom tveksam till att kalla dessa sträckor avreglerade. Tågoperatören betalar en spårålägesavgift per kilometer oberoende av hur stort tåget är. De marginalkostnadsbaserade avgifterna beräknas på tågets vikt multiplicerat med antal körda kilometer. Därtill kommer en emissionsavgift baserad på antal liter diesel som förbrukats. På alla persontåg läggs även en särskild avgift baserad på bruttotågkilometer. Återkommande är att prissättningen

---

<sup>62</sup> Intervju med Anders Svensson 12-05-2009.

<sup>63</sup> Ibid

måste ske i förhållande till marknadens betalningsvilja. Den förändring som sker vill Svensson hellre kalla en omreglering än en avreglering. Han jämför med godstrafiken och pekar på skillnaden när det gäller persontrafik. Vid tilldelning av godstrafik kan det finnas flera aktörer som ansöker om en sträcka men endast en får köra.

*”Den förändring av persontrafiken som sker nu innebär att flera aktörer kommer få köra samma sträcka. Det blir kanske inte fler avgångar, bara flera bolag som konkurrerar om de redan befintliga avgångarna. Då det redan är trångt idag och en öppning av marknaden inte kommer leda till en minskning av ansökningar så måste betalningsviljan som prissättningsmetod utvecklas. Banverket hoppas ha en plan för hur detta ska ske någon gång under sommaren 2009.”<sup>64</sup>*

Vid tilldelning av den befintliga kapaciteten kommer det även ligga andra kriterier till grund för det urval Banverket gör. Ett första krav på Banverket är att alla aktörer ska få lika behandling. Marknaden är uppdelad på ett antal prioriteringsklasser. En sådan klass är höghastighetståg där X2000 (höghastighetståg) ingår i en av dem. På sträckan Göteborg-Stockholm är denna typ av tåg prioritet ett då det är en av de sträckorna med flest passagerare. Vid ett stort antal ansökningar avgörs det på vem som ligger närmast klassificeringen av klassen. Dessa kriterier är dock väldigt grova och måste bearbetas. Banverket har en nära dialog med de olika aktörerna och när avgångar kolliderar så försöks dessa att anpassas genom att flytta dem några minuter fram eller tillbaka. I de fall tågoperatören motsätter sig detta måste prioriteringsreglerna tillämpas.

Det är redan ett antal andra aktörer bredvid SJ som opererar på de svenska järnvägarna, vilket kan göra bilden av vad som ska ändras vid en avreglering något förvirrande. Anders Svensson klargör denna bild något vid svaret av frågan om vilken metod som har används för att ta betalt av företag som har trafikerat i Norrland, Skåne och Värmland då dessa element i den svenska tågtrafiken redan är avreglerade. Svenssons svar visar att uppfattningen om att tillträdet i dessa regioner är en form av avreglering inte är helt korrekt.

---

<sup>64</sup> Intervju med Anders Svensson 12-05-2009.

*”Jag är tveksam att kalla dessa trafikupplägg för avreglerade. Redan tidigare har trafikhuvudmännen fått rätt att bedriva trafik och samverka över länsgränsen. De järnvägsföretag som kommer att bedriva denna trafik får endast göra det inom ramen för den trafikeringsrätt som trafikhuvudmännen har. Det vill säga att de inte kan utöka trafiken om de så skulle vilja till andra delar av landet. Det är ingen skillnad i dag för prissättningen av denna typ av trafik och till exempel SJ:s trafik.”<sup>65</sup>*

Vilka ekonomiska styrmedel som blir aktuella när Banverket ska utveckla marginalkostnadsmodellen till att inkludera marknadens betalningsvilja är ännu inte utrett till fullo. Först önskas en klar definition på vad Banverket menar när de refererar till marknadens betalningsvilja och olika marknadssegments betalningsvilja.

*”Marknadens betalningsvilja är ett nytt sätt att tänka hos oss. Innan har vi tänkt på marginalkostnader. Avreglering är fel ord att använda, snarare är omreglering ett bättre ord som inte är lika missvisande. SJ vill förmodligen fortsätta köra sina sträckor. Om en ny aktör kommer in blir det kanske flera aktörer, men samma antal resande. Det betyder för Banverket ökad trängsel om kapaciteten. Den här marknadsöppningen för persontrafiken sätter helt andra krav på oss och metoden vi prissätter på.”<sup>66</sup>*

Anders Svensson säger vidare att med ett möte med marknadens betalningsvilja menas att möjligtvis differentiera priserna på olika sträckor istället för att enbart använda sig av de beräkningsmodeller som tillämpas i dag. Han framhäver dock att detta är ett nytänkande för Banverket och att de i dagsläget inte helt vet hur det ska gå till.

*”Tankemässigt har vi en modell, men vi har inte räknat på den. Vi räknar med att ha resultat framme ute på sommaren. Hittills har vi inte behövt intressera oss jättemycket för marknadssegment. Men persontrafik är ett,*

---

<sup>65</sup> Intervju med Anders Svensson 12-05-2009.

<sup>66</sup> Ibid

*fjärrtrafik är ett och nattågstrafik är ett. Det är de segment vi grovt har tittat på. Vi har även olika uppdelningar på godssidan. Vagnlasttransporter, kombitransporter och systemtransporter som är starkt knutna till vissa industrier. Vi kan även lägga en geografisk aspekt på det här. Till exempel skillnad lokaltrafik dalarna i Stockholm och dalarna”<sup>67</sup>*

En annan frågeställning när det kommer till den nya formen av prissättning gäller de olönsamma sträckningar som kommer att vara mindre populära att trafikera. I England har många av dessa lagts ner.

*”Det finns en risk att de kommersiella aktörerna inte är intresserade av trafik på de mindre linjerna. I det fall ingen vill köra så får samhället upphandla den trafik som samhället bedömer är viktig. Vi har ingen bild av hur en samhällsmässig upphandling av detta vill se ut, men vi ser stora möjligheter med marknadsöppningen. Det är till exempel en ny utredning om Trafikhuvudmannatrafiken på gång. Det blir kanske mer vanligt att samhället upphandlar trafiken på vissa linjer.”<sup>68</sup>*

Att Banverket inte har några konkreta funderingar kring detta ger en indikation på svaret på nästa fråga. Om Banverket har något ansvar för att de olönsamma linjerna som i dag subsidieras av staten, ska trafikeras även i fortsättningen, och därmed ansvarar för att komma upp med lösningar genom sin prissättning som gör att dessa linjer blir mer attraktiva att trafikera.

*”Nej, vi tilldelar bara kapaciteten. Banverket har på regeringens beslut uppdraget att analysera hur transport- och järnvägssystemet kan utvecklas på längre sikt. I samband med detta analyseras olika möjligheter att utveckla järnvägsnätet och på vilket sätt som resurser ska prioriteras för olika ändamål. I det mer kortsiktiga perspektivet handlar det om att Banverket*

---

<sup>67</sup> Intervju med Anders Svensson 12-05-2009.

<sup>68</sup> Ibid

*försöker tillgodose de önskemål om kapacitet som järnvägsföretag och auktoriserade organisatörer har.”<sup>69</sup>*

Som tidigare indikerat kan slutsatsen dras utifrån Anders Svenssons svar att kostnaderna för att trafikera olönsamma linjer, om samhället önskar att dessa ska trafikeras i fortsättningen, inte är ett problem som kommer att lösas med ekonomiska modeller och styrmedel via Banverket. Som Svensson redan har sagt, är detta något som även i framtiden och möjligtvis till en större grad kommer att upphandlas av samhället. För att få ett konkret svar på dessa funderingar ställs frågan om hur man ska sätta ett pris på en linje som ingen vill trafikera på en konkurrensutsatt marknad. En vidare fråga är om det kan bli aktuellt att lägga en extra avgift på de mer attraktiva linjerna som motsvarar förlusten att bedriva trafik på de olönsamma linjerna så att aktörerna i Sverige som helhet tillsammans betalar för att dessa linjer fortsätts trafikeras.

*”Idag ligger banavgifterna på en relativt låg nivå. Det finns dock möjlighet att nyttja rabatter för att få en underutnyttjad linje mer trafikerad. I dagsläget tillämpas dock inga sådana rabatter. Vi ansvarar inte för själva trafiken. Företagen får bestämma vem som trafikerar de mindre populära linjerna. Självklart har regeringen anslag om hur mycket skattepengar Banverket ska få till drift och underhåll. I dag kommer tio procent av underhållsavgifterna från banavgifter.”<sup>70</sup>*

---

<sup>69</sup> Intervju med Anders Svensson 12-05-2009.

<sup>70</sup> Ibid

## **8. Analys och diskussion**

Som grund för vår analys ligger Porters femkraftsmodell som tidigare togs upp i teorin. Varje kraft kommer i analysen tilldelas en egen rubrik och diskuteras utifrån hur den kan tänkas påverka prissättningen av spåren. Därefter analyseras Porters inträdesbarriärer som är en utveckling av en av de fem krafterna som vi anser vara den viktigaste. Av de sju inträdesbarriärer har de fyra som bäst ansätts kunna användas för att analysera tågmarknaden valts ut och även getts var sin rubrik. Då tågbranschen är relativt unik i sin karaktär är inte modellen lika lätt att applicera som på många andra branscher. Dock anser vi att modellen har ett värde i analysen vilket motiverar vårt urval av faktorer.

### **8.1 De fem krafternas effekter på prissättningen**

Porters femkraftsmodell handlar om de marknadskrafter som nya och befintliga aktörer möter på en befintlig marknad. Porters femkraftsmodell fokuserar på kunden och leverantörens förhandlingsstyrka, substitut på marknaden, nivån av konkurrens och svårigheter att starta upp en verksamhet på marknaden. Vi tar i detta avsnitt upp till vilken grad dessa existerar då vi menar att storleken på marknaden, graden av konkurrens och aktörernas förhandlingsstyrka kommer att påverka hur banavgifterna kommer att se ut i framtiden.

#### **8.1.1 Kunden och leverantörs förhandlingsstyrka**

Kundens förhandlingsstyrka handlar om hur stor möjlighet tåg företagen har att lägga press på leverantörer eller vända sig till en bättre leverantör. Ett påstående Gunnar Alexandersson ställdes inför var om; Banverket är den enda leverantören till nätkapacitet, betyder det då att tåg företagen inte har någon som helst förhandlingsstyrka alls. Det är ett rimligt antagande då Banverket faktiskt är den enda leverantören av nätkapacitet.



*”Om man ser dem som kunder till banverket tror jag att de blir väldigt bundna till vilka regler regeringen har lagt upp för banverket, men vad som kommer till att ändras i framtiden är att det ska finnas möjlighet att få pengarna tillbaka om man inte är nöjd med det banverket levererar”.<sup>71</sup>*

Enligt teorin om fem krafter, kommer således lönsamheten i den svenska tågbranschen med Banverket som enda leverantör, vara begränsad och möjligtvis inte lika attraktiv som den hade varit med fler leverantörer. Vad som dock inte tagits med i frågan och vad som än så länge inte finns i Sverige, är höghastighetsnät. Skulle en privat entreprenör bygga ut ett sådant nät, finns det chans att situationen förändras. Dagens prismodell bör i största möjliga mån vara anpassad för förändring och konkurrens från andra distributörer. En anpassningsbar prismodell är den som har ett inbyggt rabattsystem. Kan inte Banverket hålla sin del av avtalet bör det finnas en typ av klausul som indirekt ökar kundens förhandlingsstyrka, det vill säga rabatt system.

Vid utbyggnad av tågkapaciteten de senaste åren så har konkurrensen ökat bland underleverantörer. Detta medför att tågoperatörer kan välja bland en större kvot underleverantörer. På så vis kan tågmarknadens dragningskraft öka. En prismodell som ger kunderna en större förhandlingskraft med en lägre avgift, medför en större dragningskraft till marknaden.

### **8.1.2 Substitut & marknadsinträde**

Tågmarknaden är en del av transportbranschen och substitut finns i form av motorvägar, flygtrafik och båtar. En utveckling inom ett av dessa segment kan påverka tågbranschen negativt. Dagens ökade miljöfokus gör att tågbranschen kan hoppas på en ökad benägenhet att använda tåg istället för till exempel bilar. Om nya miljövänliga bilar och flygplan uppkommer på marknaden till låga kostnader, eller miljöfokusen blir mindre kan det vara ett hot för tågbranschen.

---

<sup>71</sup> Intervju med Gunnar Alexandersson 2009-05-06

### 8.1.3 Konkurrens på den befintliga marknaden

Den svenska tågmarknaden präglas i dag av relativt liten konkurrens där endast några få aktörer opererar bredvid SJ i en relativt liten skala. Som nämnt innan är det viktigt att kapacitetstilldelningsprocessen vid avregleringen utformas så att andra aktörer än SJ får plats på marknaden. Det kan till och med tänkas en tilldelningsprocess som kommer missgynna SJ för att möjliggöra inträdet för nya aktörer. Detta skulle på så vis göra avregleringen mer attraktiv för intressenter. Vid samtal med Gunnar Alexandersson betonar han att det vore dumt att göra SJ så pass framgångsrik så det tar död på nya aktörers intresse men det är dock viktigt att framhäva SJ som en framgång inom tågsektorn i Sverige. Enligt avregleringens syfte ska ökad konkurrens leda till ökad samhällsmässig ekonomisk effektivitet, så om det skapas en hälsosam konkurrens mellan SJ och nya aktörer på marknaden kommer vi därmed till att få de mest korrekta marknadsmässiga och samhällsekonomiska banavgifterna.

### 8.1.4 Inträdesbarriärer

De inträdesbarriärer som nya aktörer kommer att möta, kan få en viss betydelse för hur Banverkets prissättningsmodell kommer utformas. Barriärernas vikt och modellens uppbyggnad kan vara av betydelse för vilka aktörer som kommer vara med och tävla om marknaden. Banverket kommer troligtvis inte ta hänsyn till hur stort kapitalbehovet kommer bli för intressenterna och hur exempelvis SJ kommer kunna differentiera sig efter avregleringen för att kunna behålla en stark ställning. Detta beror på att vi går mot en friare marknad. Det kan härmed vara lämpligt att se på vilka prismodeller som skulle fungera bäst beroende på Porters teorier och omregleringens utfall.

En betydande inträdesbarriär är den alltför begränsade infrastrukturen. Sune Wahlén jämför med flygbranschen och vad som skiljer denna från tåget.

*”Flygtrafiken är beroende av den transportinfrastruktur som utgörs av flygplatser och flygtrafikledning. I övrigt färdas man via en naturtillgång i*

*form av luftrummet. Ett tåg har ingen infrastrukturell naturtillgång att falla tillbaka på.”<sup>72</sup>*

Den brist på kapacitet som råder gör det svårt att tilldela ett allt för stort antal aktörer rätten att bedriva trafik på spåren. Detta är en barriär för de aktörer som söker sig till den svenska marknaden då den inte kommer att vara öppen för ett obegränsat antal aktörer. Detta ställer naturligtvis höga krav på Banverkets kapacitetstilldelningsprocess. Det trånga tågnätet kan avskräcka nya potentiella aktörer att överhuvudtaget försöka ge sig in på marknaden om det är svårt att få ett spårläge eller att möjligheten till att driva verksamheten på den nivå företaget önskar är liten. En aktör som tilldelas ett spårläge kan riskera en hård konkurrens på den befintliga marknaden både vad det gäller att differentiera sig från konkurrenter och även kapacitetsmässigt. Banverkets utmaning är att genom sin prissättning och kapacitetstilldelning inte bara behålla en marknad som lockar nya aktörer men som även fortfarande erbjuder en gynnsam marknad att bedriva vinstgenererande verksamhet på. Alla aktörer som vill kommer inte att kunna köra på de svenska spåren och beslutet om vilka som ska få tillträde ligger i Banverkets händer.

## **8.2 Inträdesbarriärernas effekt på prissättningen**

### **8.2.1 Produktdifferentiering**

Som ovan nämnts, kan ett företags tidigare etablering på marknaden bidra till ett visst försprång gentemot nya aktörer. De faktorer som kommande aktörer kan differentiera sig med, tror vi kommer vara kundinriktade och handlar om pris, lojalitet och garanti. Ett av våra intervjuobjekt, Gunnar Alexandersson, refererar till SJ i denna fråga och menar att SJ kan ha en viss fördel:

*”SJ har en fördel med sitt redan starka varumärke. Trots att många redan har en negativ bild av SJ kommer det dock bli lättare för dem”.*

---

<sup>72</sup> Skriftligt svar på intervjufråga från Sune Wahlén, ansvarig för omvärldsanalys, affärsutveckling och infrastruktur i SJ 2009-05-04

En reglering, menar Alexandersson, motsätter sig dynamik i utveckling och uppfinningsrikedom. Det kan handla om allt från utveckling av nya funktioner för spår och vagnar till nya ekonomiska styrmedel för att hantera marknaden. Den kommande avregleringen kan således främja nytänkande. Möjligheten att kunna differentiera sig på den avreglerade marknaden, beror på vilka spår man blir tilldelade. Detta beror således på vilken modell som banverket kommer tillämpa gällande kapacitetsdelning. Om en eller ett fåtal aktörer bli tilldelade de mest lönsamma tåglägena, så kommer en differentiering således bli lättare att uppnå för dessa aktörer.

### **8.2.2 Kapitalbehovet**

Aktörer som ämnar etablera sig på en ny marknad är ofta i behov av kapital. Detta gäller i stor grad för tågmarknaden då detta är en kapitalintensiv bransch. Det beror på att lok och vagnar kostar mycket samt att drift- och underhållskostnaderna är höga. En tågoperatör som vill in på den svenska marknaden är sannolikt ett internationellt företag, som redan bedriver tågtransport i andra länder, eller ett inhemskt företag. Komponenterna som behövs för att driva tågtrafik, såsom tågen, eventuellt lok, underhåll etc. är självklart kostsamma. Gunnar Alexandersson problematiserar bilden något för de mindre bolagen:

*”Internationellt finns det kapitalstarka bolag som kan gå in med egna fordon.*

*Det är de små bolagen som får problem här”.*

Detta är dock ganska självklara utgifter. Kapitalbehovet i detta sammanhang är knuten till de kostnader som uppstår vid tillträde på den svenska marknaden. Dessa inkluderar främst banavgifter samt kostnaderna knutna till att etablera sig i ett nytt land, men även investeringarna i fordon. Vidare kan det uppstå kostnader för att följa med i utveckling, forskning och nytänkande. Om tågoperatörerna skulle få ett kapitalbehovsproblem kan det i värsta fall enligt Sune Wahlén ske en styckning och utförsäljning eller eventuellt fusioner. Denna utveckling behöver därmed inte enbart gå i en positiv riktning, utan även till en mer inskränkt marknad i form av duopol.

### 8.2.3 Politiska lagar, regler och byteskostnader

Byteskostnaden som handlar om att gå från en leverantör, kund, system etc. till ett annan, kan vara en barriär i sig. I stora drag handlar det om en omställningskostnad. Gunnar Alexandersson, menar dock att den svenska marknaden är så pass internationell och kännetecknas av internationella leverantörer och därför kommer byteskostnaden inte att utgöra ett stort hinder. Men om det går att tolka en politisk övergång som en immateriell byteskostnad, bör även den politiska avreglering som sker ses som ett bytshinder. Tidigare har monopolet präglats av lagar och regler som både SJ och Banverket varit tvungna att följa.

*”En grundläggande förutsättning för inträde är de lagar och regler man har, och det man gör nu är att sänka dessa barriärer så att det blir enklare att träda in”.*<sup>73</sup>

Byteskostnaden behöver alltså inte enbart handla om att byta teknik eller land, utan kan även handla om att gå från en typ av politik till en annan. Banavgifterna regleras i Järnvägslagen, men för närvarande finns det möjlighet att inom lagen utforma prismodeller på ett annat sätt än dagens banavgifter. Troligtvis kommer även järnvägslagen ändras över tiden. Dock är det viktigt med ett stabilt regelverk och prissystem som aktörerna på marknaden kan förhålla sig till.

### 8.2.4 Stordriftsfördelar

Stordriftsfördelar är den minskade styckkostnaden för att producera ytterligare en enhet. I diskussionen angående tågtrafiken har för tillfället SJ stordriftsfördelar då de till 80 procent brukar tågnätet. SJ:s stordriftsfördelar kan verka som en inträdesbarriär för nya aktörer och ge SJ en stark position vid urvalet av vem som får köra på spåren enligt prioriteringskriterier. Detta är en uppfattning Gunnar Alexandersson delar med oss:

---

<sup>73</sup> Intervju med Gunnar Alexandersson 2009-05-06

*”Om SJ inte vinner upphandlingar som de borde på grund av stordriftsfördelarna betyder det att de inte har kunnat exploatera sina stordriftsfördelar rätt”.*

De nuvarande skalfördelar som uppnås av SJ kommer inte direkt påverka utformningen av den kommande prismodellen. Däremot kan de skalfördelar som för tillfället uppnås på marknaden vara avgörande för vem som kommer söka sig dit. Om SJ eller en annan aktör klarar att uppnå och exploatera stordriftsfördelar kan det stänga nya och mindre aktörer ut från marknaden.

Prismodellen Banverket kommer utforma och använda sig av kommer helt vara avgörande för om SJ kommer behålla sina skalfördelar eller vilka andra aktörer som kommer ta del av dessa. Om den nya modellen för kapacitetstilldelning på något sätt skulle missgynna SJ, som Gunnar Alexandersson reflekterar över, så kommer det bli svårt för SJ att behålla sina fördelar. Banverket skulle således, för att maximera aktörernas nytta och för att bibehålla sina avgifter, anpassa sin prismodell för vilka skalfördelar som går att uppnå. Denna modell går att knyta till en typ av rörlig alternativkostnadsmodell. Banverkets avgifter kommer följa med aktörernas skalfördelar och inkomster. Minskar inkomsterna till följd av en minskad efterfrågan, bör således Banverket minska sina inkomster och höja när efterfrågan ökar. Dock är det viktigt för Banverket att inte ta ut en större avgift än vad aktörerna genererar i inkomster.

### **8.2.5 Alternativkostnaden**

Möjligheten att kunna ta ut en avgift beror till stor del på vad marknaden har för betalningsvilja, lönsamhet och framtidstro. Bortsett från järnvägslagens avgiftsregler, kan Banverket teoretiskt sätt ta ut en banavgift som precis tangerar kostnaden att exempelvis bygga en egen sträcka. Följande antagande beskriver varför och hur Banverket kan upprätta en prissättningsmodell. Kostnaden för att upprätta en tågsträcka mellan Göteborg-Stockholm kan antas kosta 100 Mkr. Banverket kan således ta ut en avgift på strax under 100 Mkr. Skulle avgiften ligga på 101 Mkr kommer aktörer själva bygga detta nät. En prissättningsmodell som därmed grundar sig på alternativkostnaden

gynnar Banverkets intäkter. För nya intressenter kommer det att kosta, men enligt principen om en öppen marknad, är det marknaden som styr. Enligt den prissättningsmodell som Banverket för tillfället använder sig av och ämnar använda i framtiden, maximerar de inte sina intäkter. Den skillnad som uppstår mellan breakeven och vinstmaximeringen benämns för säkerhetsmarginalen. Om inte Banverket vinstmaximerar kommer således den skillnad, säkerhetsmarginalen, tillfalla de nya intressenterna som en kostnadsminskning.

### **8.3 Framtidsscenarioer och prissättning**

Utformningen av en lämplig prismodell beror på vilket framtidsscenario som uppenbarar sig. Det kan således vara en fördel för Banverket att ha en framarbetad prismodell som är anpassningsbar till deras fyra framtidsscenarioer. Som nämnts ovan är det två variabler som bestämmer vilket scenario som uppstår, den generella miljöfokus och de politiska viljorna. Beroende på svagheten eller styrkan hos dessa variabler, går det att anpassa en lämplig prismodell. Antagande som görs är att marknadens utveckling kommer styras av de politiska viljorna. Det kommer således betyda att med ett stort politiskt engagemang kommer prissättningen bli mer reglerad och vice versa. Detsamma gäller miljöfokus; en stor miljöfokus motsvarar en stor efterfrågan på tågtransport och vice versa.

#### **8.3.1 Miljökonsument**

Det första scenariot bygger på att en förhöjd miljömedvetenhet på marknaden och ett minskat politiskt inflyttande inom sektorn. Inom denna fokus sköter sig marknaden sig själv utan några större involveringar från staten. Resultatet av detta och prismodellen kan således betyda att. 1) Minskar investeringar och subventioner från staten, finns det en risk att avgifterna för aktörerna ökar. 2) Med tanke på den ökade efterfrågan på tågtransport finns det en möjlighet för företag att etablera lågpriståg inom branschen. Detta förutsätter dock en större avkastning inom branschen, varpå en prismodell som är anpassad till marknadens betalningsvilja, är lämplig.

### **8.3.2 Stillestånd**

Resultatet av stillestånd är ökad konkurrens från ny teknik, fler bilar och flyg. I detta scenario finns det en liten efterfrågan på tåg samt små politiska viljor att förbättra tågmarknaden. Resultatet av detta är att aktörerna inom järnvägsmarknaden blir tvungna att anpassa sig till den stagnerande efterfrågan. Med fokus på de mest eftertraktade sträckorna kan de olönsamma i värsta fall läggas ner då det inte går att täcka underhållskostnaderna. Detta beror dock på om staten låter marknaden sköta sig själv eller väljer att rädda de olönsamma sträckorna. Då staten inte ämnar involvera sig allt för mycket i tågtrafiken, kommer marknaden till stor del bära kostnaderna från de dessa sträckor. En prismodell som kan besvara detta problem hade därmed varit bra. Att låta avgifterna på de lönsamma sträckorna helt eller delvis täcka förlusten på de olönsamma skulle kunna vara ett alternativ.

### **8.3.3 Växtvärk**

Då marknaden kännetecknas av starkt miljöfokus och starka politiska viljor kommer nya satsningar av olika aktörer och staten att ske. Skulle efterfrågan på tågtrafiken ligga på en relativt hög och stabil nivå, kommer kostnaden på de olönsamma sträckorna inte vara lika höga. De kommer finnas kvar men kommer vara lite lägre. Här finns det två alternativ till prissättning. Det första består av att, lika förra scenariot, de lönsamma sträckornas avgifter är något högre för att kunna täcka de mindre lönsamma. Alternativ två består av att staten subventionerar någon aktör för att köra på de sträckorna, samt att de bygger ut nätet som möter efterfrågan.

### **8.3.4 Konkurrens & flexibel prissättningsgrad**

Den ökade konkurrensen inom transportsektorn, med exempelvis bilar och flygplan, orsakas av svag efterfrågan på tågtrafik. De ökade politiska viljorna betyder allt större och fler investeringar i tågmarknaden. I värsta fall kommer de ske större satsningar inom tågbranschen som visar sig bli olönsamma till följd av den vikande efterfrågan. Det blir



således viktigt för Banverket att utforma en prismodell som anpassas till detta. En lämplig modell för att nå en så lönsam marknad som möjligt är en alternativkostnadsmodell. Denna syftar till att enbart ta hänsyn till marknadens betalningsvilja. Olönsamma sträckor kommer helt eller delvis läggas ner till följd av ett minskat intresse från både marknaden och aktörerna.

#### **8.4 Faran för onormalt låga bud**

Onormalt låga bud är mer sannolikt bland nya aktörer på nya marknader. Detta kan förklaras med konceptet vinnarens förbannelse. Faran för fel vid beräkning av priset från en ny aktör på en ny marknad är större. Enligt konceptet vinnarens förbannelse om det vinnande budet på en ny marknad är signifikant högre än de andra beror det sannolikt på bedömningsfel vid beräkning av priset.<sup>74</sup>

När den svenska tågmarknaden avregleras är det en handfull nya aktörer som kan tänkas vilja sig in på marknaden. Ett lågt antal budgivare, och särskild i den första budrundan inom ett särskilt område då budgivarna är oerfarna, kommer till att öka effekten av vinnarens förbannelse.

De specifika omständigheterna som är relaterade till tågtrafiken är sällan närvarande på vanliga marknader. Den slutliga köparen får en stark position tillnärmast monopoliskt eller oligopoliskt under kontraktens period, medans köparens makt är begränsad i förhållande till influens över priser och erbjudandet. En engelsk auktion kan leda till en aggressiv budgivning som pressar upp priset, men om priset som betalas är så högt att det leder till låg vinst eller förlust kan det leda till att operatören inte kan tillfredställa de krav som ställs på denne. Resultatet kan bli lägre kvalitet, förseningar och högre priser för konsumenterna.<sup>75</sup> I slutändan är konsumenterna tvungna att använda sig av operatörerna som vann budrundan, men om dessa inte kan leverera som förväntat kommer tågpassagerare att få ett problem. Ett annat problem med för höga bud är att företag som bidrar till hälsosam konkurrens kan lämna marknaden om priserna för att

---

<sup>74</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study*, (2006) , sid 77

<sup>75</sup> Ibid

stanna kvar blir för höga. Därmed skadas den framtida priskonkurrensen och möjligtvis branschens innovation och förnyningar.<sup>76</sup>

Problem med underprissättning vid introduktionen av en mer öppen tågmarknad är svåra att undvika om det inte finns tydliga riktlinjer om hur Banverket önskar att prisernas karaktär ska se ut. Utifrån det material som gått genom och de svar som getts vid intervjuer ser det ut som om Banverkets golv vid prissättning är marginalkostnaden. Att släppa in ett fåtal aktörer på tågmarknaden i Sverige är inte detsamma som att öppna för fri konkurrens. Ett typiskt anbud i den svenska tågmarknaden attraherar två till tre budgivare, vilket är mycket mindre än vid ett anbud på en öppen marknad eller till exempel fallet med den brittiska tågmarknaden<sup>77</sup>. Marknaden kommer med andra ord fortfarande att vara imperfekt och perfekta marknadsmodeller kan inte tillämpas direkt utan banverket är beroende av genomtänkta strategier för att uppnå en vällyckad prissättning. Vi har god grund till att tro att andra kriterier än betalningsvilja kommer till att ligga till grund vid anbud på de svenska spåren även i fortsättningen, men att principerna med specialavgifter kommer till att tillämpas oftare för att täcka den extra samhällsmässiga kostnaden som uppstår.

### ***8.5 Den Svenska avregleringen jämfört med tågmarknaden i Norge och England***

Syftet med detta kapitel är att undersöka om det går att säga något om tågmarknaden i Sverige genom att se på två exempel av tågmarknader som skiljer sig markant från varandra. Detta görs genom att se på hur en monopolistisk tågmarknad som den i Norge påverkas av att grannlandets tågmarknad avregleras samt att utreda om vi kan dra direkta paralleller mellan avregleringen i England för mer än 10 år sen och avregleringen i Sverige i dag. Vid att använda den kunskap vi har om tågmarknaderna i Norge och England kan man få ett större perspektiv på avregleringen i Sverige

---

<sup>76</sup> Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study*, (2006) , sid 77

<sup>77</sup> Ibid sid 86

### 8.5.1 Norge

Norge är inte medlem i EU, men är genom EES-avtalen skyldiga att genomföra EG direktiv. Norge kommer att vänta med avregleringen tills det datum då EU kräver att det ska ske. Att Sverige väljer att genomföra avregleringen redan nu visar på att det är politiska krafter i Sverige som trycker på avregleringen. Dock är monopolisten på den norska tågmarknaden, NSB ivriga på att nu få inträde på den svenska marknaden. Tågkompaniet som ägs direkt av NSB vann i början av 2009 ett anbud hos Värmlandstrafiken gällande att köra tåg i Värmland från december 2009 och i 10 år framöver.<sup>78</sup> Ett sådant inträde öppnar möjligheter för att norska tåg kan trafikera sträckor som korsar gränsen mellan Norge och Sverige. Involveringen kommer givetvis att påverka monopolstrukturen i Norge. Det är Jernbaneverkets ståndpunkt att samma grad av avreglering bör gälla på båda sidor av gränsen på de tågsträckor som ska operera mellan länderna. Utan samma grad av avreglering inom Norge på gränsöverskridande sträckor får norska tåg få möjlighet att trafikera linjer över gränsen, medans aktörer på den svenska marknaden inte får samma möjlighet eftersom NSB har monopol på trafiken på den norska sidan. Andra praktiska skäl som kan ligga till grund för detta kan vara att det är nödvändigt att samma system gäller för biljettförsäljning, signalsystem, stationerna etc. på hela sträckan ett tåg ska trafikera. Därmed kan vi tänka oss att avregleringen av den svenska tågmarknaden kommer att bli det första steget mot en avreglering av tågmarknaden i Norge. Vid fråga om hur Jernbaneverket ställer sig till en avreglering i Norge liknande den i Sverige svarar Kjartan Kjærnsveen i Jernbaneverket följande:

*”Denna fråga har inte diskuterats på ledningsnivå och följaktligen har Jernbaneverket ingen uppfattning om detta i dag. Dock är den gränsöverskridande trafiken ett argument för att reglerna bör vara de samma på båda sidor av gränsen.”*<sup>79</sup>

---

<sup>78</sup> [http://www.nsb.no/om\\_nsb/for\\_presse/taagkompaniet-kjoerer-i-varmland-article32236-2708.html](http://www.nsb.no/om_nsb/for_presse/taagkompaniet-kjoerer-i-varmland-article32236-2708.html) 2009-05-05 kl 17.32

<sup>79</sup> Skriftligt svar från Kjartan Kvernsvæn på frågor 2009-04-29

NSB är däremot villiga att svara på frågan och deras svar ser överraskande likt ut det svar som SJ gett vid frågan om vad de tycker om avregleringsprocessen i Sverige. NSB ställer sig positiva till konkurrens på spåren, men anser att förutsättningarna för en vällyckad avreglering inte ligger klara i dag.

*”NSB är positiva till att det etableras konkurrans om spåren. När det gäller konkurrens på det sätt man nu utvärderar i Sverige är NSB dock av den uppfattningen att det i Norge först och främst är viktigt att förbättra infrastrukturen. Det finns i dag stora utmaningar i järnvägstrukturen som skapar förseningar och kanselleringar. NSB är även av den uppfattningen att det är viktigt att utreda andra länders erfarenheter med konkurrens på spåren, innan det etableras hos oss”<sup>80</sup>*

Här kan vi dra paralleller till SJ:s efterfrågan, om en mer utvecklat infrastruktur där det faktiskt är plats till konkurrens på spåren som diskuteras tidigare i avhandlingen.

### **8.5.2 England**

Även om tågmarknaden i England är avreglerat, och tågmarknaden i Sverige nu ska avregleras kan vi inte dra direkta paralleller mellan omständigheterna kring dessa två processer. Till en början är marknaden i England avsevärt större. Då den Engelska tågmarknaden avreglerades var det 25 operatörer som fick tillträde till spåren medan i Sverige spekuleras det om en handfull företag. Vidare är Sverige i stora delar av landet glesbefolkat och beroende av statlig kontroll för att upprätthålla trafiken på linjer som är ekonomiskt olönsamma. I England är många av dessa linjer numera nedlagda, men andelen olönsamma sträckor i Sverige är mycket högre än i England. I dagsläget är det bara fem av de svenska linjerna som inte mottar subventioner från staten för att de ska kunna trafikeras.<sup>81</sup> Det kan även diskuteras om den politiska filosofin angående vikten av att trafikera olönsamma sträckor är olika i Sverige och i England. Av tradition är Sverige

---

<sup>80</sup> Intervju med John Emil Myhre i NSB Strategi og forretningsutvikling 2009-04-28

<sup>81</sup> Intervju med Gunnar Alexandersson 2009-05-06

ett mer social demokratisk land, medan England ofta beskrivs som liberalt. Detta är dock ett spekulativt påstående som är svårt att sätta något konkret mått på. Skillnader i spridningen av befolkning mellan England och Sverige kan även bidra till ökade önsknings från samhället i Sverige om en tågtrafik som bidrar till att knyta befolkningen tillsammans. England var det första landet i Europa att avreglera tågtrafiken utan andra länder att jämföra erfarenheter med. Dessutom genomfördes avregleringsprocessen i England under en relativt kort tidsperiod, endast fyra år. Sverige har bland annat England att använda som jämförelsespunkt och avregleringen blev satt i process redan i 1994 och ska vara genomförd 2010. Den svenska avregleringen har dessutom skett i en rad olika steg som är beskrivna tidigare i avhandlingen som har lett till den slutliga avregleringen som implementeras i dag. Gunnar Alexandersson nämner avregleringsprocessen i England, där all trafik upphandlades direkt, som ett alternativ till den process som sker i Sverige. Han nämner även ett problem med detta, där resenärerna inte kommer i fokus, vilka är en stor källa till den kritik som riktas mot dagens tågssystem i England. Klagomålen omfattar höga biljettpriser, onödiga byten och dålig standard på järnvägarna och tågen.

Om vi ser på prissättningsystemet i England i dag och jämför med systemet i Sverige framgår det att banavgifterna i England inkluderar flera parametrar än i Sverige. Både i England och i Sverige är marginalkostnaderna grundprincipen, men de engelska banavgifterna har flera specificerade delar av avgifterna än de svenska, som baseras på bruttotågkilometer och ett antal liknande fasta avgifter. I England finns bland annat en specificerad avgift som ska täcka Network Rail sina kostnader som uppkommer på grund att flera tåg på spåren gör att det tar längre tid att återhämta tidtabellen efter en försening. Efter samtal med Anders Svensson framgår det att Banverket nu diskuterar möjligheterna för att utvidga sitt avgiftssystem och det kan förväntas att de svenska banavgifterna i framtiden går i en riktning liknande de engelska. Både de svenska och de engelska banavgifterna bestäms med utgångspunkt i EG direktivet om avregleringen av de Europeiska tågmarknaderna och båda länder har således samma ramar för lagstiftningen bakom de avgifter som används.

## 9. Resultat diskussion

Syftet med denna avhandling var att analysera prissättningsprocessen där Banverket bestämmer ett nytt system för prissättning av banavgifter, vad utfallen kunde tänkas bli och om dessa leder till att uppfylla avregleringens motiv och mål.

För att svara på avhandlingens syfte definieras till en början uppfattningen om till hur stor grad prissystemet kommer att ändras som en följd av avregleringen. Ordet avreglering är en relativt öppen term som kan genomföras i olika grader. Av denna anledning definierar avhandlingen tydligt innebörden av den aktuella avregleringen av den svenska tågmarknaden. Kortfattat går vi inte mot en öppen marknad med perfekt konkurrens. Att uppnå perfekt konkurrens där alla aktörer som önskar det har tillträde i den grad de önskar, är närmast omöjligt på tågspåren då denna infrastruktur präglas av behovet av koordinering och samordning. Även om det är svårt att skapa en helt öppen marknad med perfekt konkurrens på tågspåren kunde marknadsöppningen, som kommer verkställas i oktober 2010, innebära en större grad av avreglering än det som nu är beslutat. Med Anders Svenssons ord är det kanske inte en avreglering som är satt i process, snarare en omreglering. Ändringarna i prissättningen kommer sannolikt att genspeglas i ändringarna i systemet som en helhet. Att konstatera att det är tal om en omreglering snarare än en avreglering i systemet generellt förväntas då leda till en omreglering av prissystemet, inte ett totalt nytt system. Detta resonemang stärks av att även om järnvägen i Sverige har genomgått flera olika reformer mot ett mer fragmenterat, mindre centraliserat system som har lett mot dagens avreglering, har banavgifterna inte utvecklats i samma takt. Det har till exempel tidigare inte varit någon skillnad mellan avgifterna från konkurrerande bolag som har fått tillträde på spåren inom olika regioner och avgifterna från SJ:s trafik. Vidare har samma grundprincip för avgifter tillämpats på marknaden för person- och godstrafik, även om marknaden för godstrafik har varit avreglerad i Sverige sedan 1997. Nu när även persontrafiken ska avregleras kommer hela landets spår åter att ha samma grad av konkurrens, och nya möjligheter för att ta ut banavgifter kommer att uppstå. Det är dock avhandlingens uppfattning att denna utveckling kommer att vara successiv och att ändringarna kommer till en början att reflektera den traditionella prissättningen.

Principerna som ligger till grund för Banavgifterna regleras i Järnvägslagen. Denna lag är baserad på EG direktiv 2007/58/EG. Detta direktiv ligger bakom Banavgifterna i alla EU:s medlemsstater. Den svenska järnvägslagen erbjuder två huvudalternativ vid prissättning som definierats tidigare i avhandlingen. Principerna i järnvägslagen ligger till grund för vilken prissättningsmodell Banverket använder sig utav i dag och vilka ändringar vi förväntar oss i denna modell efter avregleringen. I dag utgår Banverket från en marginalkostnadsprissättning där ett antal olika faktorer bidrar till beräkningen av denna marginalkostnad. När prissystemet nu ska utvecklas och anpassas till en mer avreglerad marknad kommer sannolikt flera parametrar att tas med i beräkningen av avgifter. Kostnader som då uppstår på grund av buller, miljöutsläpp och slitage kommer täckas genom det kommande prissystemet. Dock så kommer staten, de nya aktörerna och Banverket sannolikt att uppleva flera nya kostnader som till exempel trängselavgifter och ökade kostnader för att skapa en tidtabell där ett flertal olika aktörer ska samordnas. Möjligheten som i dag finns enligt Järnvägslagen att ta ut en specialavgift kommer sannolikt att utnyttjas mer frekvent efter avregleringen. För att analysera hur den kommande prismodellen kan komma att se ut, så är det nödvändigt att utgå från det argument regeringen framhåller för en avreglering, det vill säga att göra tågtrafiken mer attraktiv och effektiv. Enligt Anders Svensson i Banverket lutar det åt en prissättning som i större grad än tidigare kommer att möta marknadens betalningsvilja. Marginalkostnadsmodellen kommer fortfarande att ligga till grund, men det kan bli aktuellt att dela in marknaden i flera segment och ta ut olika priser på olika sträckor och olika tider på dygnet.

Att marknadens betalningsvilja kommer att bli en parameter som får mer plats i utformningen av banavgifterna kan tolkas som att kundernas förhandlingskraft ökar. Kundernas förhandlingskraft är en av krafterna Porters femkraftsmodell. Enligt teorin blir då marknaden mer attraktiv för kunderna, som i detta fall är tågoperatörerna, då en av deras krafter ökar. Med stöd i Porters modeller har avhandlingen redan konkluderat att Banverket som enda leverantör av spår besitter en stark position vid förhandlingar med sina kunder. Med samma resonemang enligt Porter gör detta marknaden mindre attraktiv för kunderna då leverantörens kraft är stor. Om Banverket nu kommer att justera sina priser efter vad kunderna är villiga att betala betyder det att tågoperatörerna till en större

grad än tidigare kan påverka priserna genom att Banverket möter marknaden istället för att operatörerna möter Banverket.

De framtidsscenarior som Banverket lagt fram kommer kanske inte att påverka prissättningen i sig. Det kan dock vara lämpligt att kommentera framtidens olika utfall och i så fall påpeka vad som kan påverka den framtida prissättningen. Skulle det falla sig som sådant, att marknaden kommer hållas reglerad av staten, det vill säga, ett stort engagemang från statens sida, kan det resultera i en mer reglerad prissättning. Det kan i så fall tänkas att aktörernas möjlighet att påverka prissättningen minskar. På så vis minskar marknads dragningskraft. Involverar sig staten mindre i marknaden och prissättningen för att låta den sköta sig själv kommer vi närmre det som kallas för en perfekt marknad. Dock så kan det tänkas att en marknad utan något ekonomiskt säkerhetsnät, som staten är i dag, medför större risktagande vilket minskar dragningskraften att etablera sig.

En ökad miljömedvetenhet kan som sagt medföra en större efterfrågan på tågtrafik där trafiken och kapacitetsutnyttjandet ökar i fas med ökad miljömedvetenhet. Detta medför ökade inkomster för de privata aktörerna och möjliggör på så vis ökade inkomster för Banverket. En mer flexibel lagstiftning och prissättningssystem är således att föredra i detta skede. Minskad miljömedvetenhet jämförs med en minskad efterfrågan på tåg och kapacitetsutnyttjande. Till Banverkets fördel hade det således varit fördelaktigt att ha en mer reglerad prissättning som eliminerar risken för minskad efterfrågan på kapacitet.

Den nya marknadsöppningen leder till nya möjligheter för Banverket att finansiera sin verksamhet genom banavgifter. Regeringen föreslår i sin proposition att en avreglering av tågmarknaden med ökad konkurrens på spåren ska leda till ökad samhällsekonomisk effektivitet. Det kan tolkas som att kostnaderna för att driva järnvägen flyttas från samhället till de privata aktörerna som trafikerar spåren genom prissättningen. Det kommer dock inte bli fallet med det första tiden. Tågtrafiken kommer inte att lämnas till marknaden totalt och staten kommer fortfarande att agera som en form av säkerhetsnät. Enligt regeringens proposition kommer samhället att upphandla de linjer där marknaden inte kan erbjuda en bättre lösning. Vid intervju med Gunnar Alexandersson spekulerar han även att det inte kommer att bli en större samhällsmässig



upphandling av de linjer som inte är ekonomiskt lönsamt att trafikera. Det är författarnas synpunkt att förslaget om en avreglering, som ska leda till ökad samhällsmässig ekonomisk effektivitet som resultat av ökad konkurrens, inte borde leda till ökad samhällsmässig upphandling av olönsamma linjer. I så fall kommer att en ökad samhällsekonomisk effektivitet inte kommer att uppnås.

För att få en klarare bild av till vilken grad samhällsekonomisk effektivitet kommer att uppnås jämförs vilka olika förväntningar som råder om avregleringens resultat och prissättning. I samband med detta finns två motpoler, dessa är regeringens proposition för ökad konkurrens på spåren och SJ:s ståndpunkt till denna. SJ menar till motsatts från propositionen att ökad konkurrens, utan ökad kapacitet på spåren, endast kommer att leda till ransoneringar och i realiteten planekonomi. Dessa två synpunkter skulle leda till bipolära utfall. I denna avhandling har prismodellens framtida utformning med bakgrund i en marknad med ökad konkurrens och inflytande av fria marknadskrafter diskuterats. Om avregleringen däremot leder till ransoneringar och planekonomi blir det svårt att uppnå hälsosam konkurrens och en samhällsekonomisk effektiv prissättning där marknadens betalningsvilja kommer att spela en ökande roll.

Då denna avhandling skrivs innan avregleringen har hunnit verksättas och mogna, är det svårt att svara på vad effekterna kommer att bli. Ett sätt att skapa sig en bild är att undersöka vilka jämförelser som kan göras med avreglering av tågmarknaden i andra länder med hänsyn till prissättningen. I analysen har avregleringsprocessen i Sverige i dag jämförts med avregleringsprocessen i England i 1994 för att om möjligt kunna dra konklusioner om prissättningen. Om vi jämför banavgifterna i Sverige i dag med dagens banavgifter i England är inte skillnaderna dramatiska. En av anledningarna till likheterna i det engelska och det svenska systemet för banavgifter är att principerna bakom de brittiska banavgifterna bygger på samma EG direktiv som de bakom den svenska Järnvägslagen. Detta kommer att vara situationen även i framtiden då den svenska avregleringen är en ytterligare en anpassning till EU:s bestämmelser från svensk sida och det kan därmed inte förväntas att de nya svenska banavgifterna efter avregleringen kommer att avvika starkt från de engelska.

De mest påtagliga inträdesbarriärerna nya aktörer kan stöta på är den begränsade infrastrukturella kapaciteten. Det kommer att begränsa det antal aktörer som kan ges

möjligheten att bedriva trafik vilket ställer krav på att prissättningssystemet utformas på ett sätt som gör det lätt för Banverket att göra det nödvändiga urval av aktörer som tävlar, men även för att uppnå en så rättvis fördelning av kapacitet som möjligt.

Tågbranschen är en kapitalintensiv bransch vilket kan komma att innebära att enbart de kapitalstarka aktörerna har möjlighet att konkurrera. Kostnaderna är inte enbart sådana som förknippas med ett inträde utan även kostnader för ett marknadsutträde. Med en marknad med enbart stora aktörer som har sitt ursprung i andra stora länder i Europa finns det en risk att en ur konsumenternas ögon bättre marknad inte uppnås. Det är en risk att de stora aktörerna från andra länder inte har den nödvändiga insyn i Sveriges mindre regioner om de behov som finns och att de mindre nationella aktörer som vill konkurrera och dessutom har denna insyn tvingas bort. Det skulle kunna ställa krav på prissättningssystemen att komma med en lösning.

Vidare har det diskuterats att det finns många regler och lagar att förhålla sig till och att detta begränsar det handlingsutrymme Banverket har. Detta är dock en diskussion på EU- nivå och inte något avhandlingen direkt kan ta ställning till.

Det har tidigare antagits att SJ:s redan starka ställning på marknaden kan bli ett hinder för nya aktörer. Vid intervju med Gunnar Alexandersson diskuteras istället om inte SJ faktiskt kan komma att missgynnas vid marknadsöppningen för att underlätta för nya aktörer att komma in på marknaden. Huruvida detta borde ske är en komplicerad fråga. Författarna anser att på en öppen marknad med fri konkurrens ska ingen missgynnas. Vidare uppkommer frågan om andra aktörer missgynnas när de ska konkurrera mot ett bolag med en stark ställning som SJ. Dock är målet med avregleringen en ökad samhällsmässig effektivitet, och om SJ har stordriftsfördelar som kan gynna samhället bör de tillåtas att exploatera dessa. Aktörer från de andra skandinaviska länderna borde dessutom redan ha liknande stordriftsfördelar från sin verksamhet i hemlandet och den geografiska närheten gör att det inte bör vara svårt att ta dessa med sig över gränserna och utmana SJ, trots SJ:s stordriftsfördelar.

Resultatdiskussionens synpunkt om att förslaget om en avreglering, som ska leda till ökad samhällsmässig ekonomisk effektivitet på grund av ökad konkurrens, inte borde leda till ökad samhällsmässig upphandling av olönsamma linjer baseras på att författarna menar att en ökad samhällsekonomisk effektivitet i så fall inte kommer att uppnås. Med

detta i åtanke och med uppfattningen om att inga linjer kommer att läggas ner i Sverige till en början, har författarna vissa funderingar om hur banavgifterna kan utformas för att minska andelen linjer som upphandlas och subventioneras av staten.

Vid en auktion skulle en möjlig prissättningsmodell utgå från en auktionsprissättning. Detta sätt innebär således att Banverket går ut med ett utropspris som är det lägsta tänkbara. I detta lägsta pris innefattas kostnader för slitage på de sträckor som är aktuella vid auktion, det vill säga en form av marginalkostnadsmodell. Dock så ska detta pris på de mest lönsamma sträckorna även innefatta den samhällsmässiga kostnaden för att trafikera de olönsamma. Genom detta prissättningssystem kommer således kostnaden för de olönsamma sträckorna inte att falla på staten, utan marknadens aktörer. För att undvika problem med onormalt låga bud på grund av vinnarens förbannelse är det viktigt att detta lägsta pris är tydligt definierad så att risken för att den som vinner upphandlingen betalar ett lägre pris än de samhällsmässiga kostnader som ska täckas. Detta innebär att den aktör som tar på sig att driva trafik på en linje, som i dag subventioneras av staten, kommer att subventioneras genom priset de andra aktörerna betalar. Oviljan hos de andra aktörerna att fungera som en form av bidragsgivare kan tänkas leda till att det skapas ett incitament hos dessa att på längre sikt försöka skapa en lönsam verksamhet på de mindre attraktiva spåren. Detta är endast teoretiska förslag och om dessa hade kunnat fungera i praktiken är en öppen fråga. Idén är att marknadens aktörer med tiden ska hitta en lösning via det incitament den extra kostnaden skapar, så att staten i framtiden inte ska behöva tvinga någon aktör att finansiera en annan aktörs förluster. Dock kommer detta att bero på om det överhuvudtaget går att få de för tillfället mindre lönsamma linjerna att generera en lockande avkastning. Anledningen till att detta förslag har blivit framlagt är författarnas uppfattning om att vid öppnandet av en reglerad marknad måste motivet vara att marknaden ska styra. Kostnaderna ska då självklart bekostas av de opererande aktörerna i syfte att de med tiden ska generera idéer till utvecklandet av tågmarknaden. Avregleringens syfte om ökad samhällsekonomisk effektivitet uppnås inte genom subventioner från statligt håll. Subventioner kan möjligen få en operatör att ta på sig driften av en olönsam linje men det driver inte på den nödvändiga utveckling som till sist krävs för att på ett tillfredsställande sätt uppnå målen.

Den 28 maj 2009 håller Banverket ett seminarium om tjänster, avgifter och kapacitetstilldelning där de kommer att presentera sina tankar kring framtida utveckling av tjänster för tågläge, spårkapacitet, avgifter och tilldelning av kapacitet. Det är med andra ord inte klarlagt hur den nya strukturen för avgiftssystemet kommer att se ut när avhandlingen skrivs. De synpunkter som läggs fram är författarnas egna baserade på information om järnvägssystemet i dag. De slutsatser och konklusioner om hur det kommer att bli i realiteten är baserat på information om prissättningen och järnvägssystemet i dag, samt diskussioner i intervjuer med Banverket, SJ, Gunnar Alexandersson, NSB och Jernbaneverket.

## 10. Källförteckning

### Publicerade Källor

- Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan, *Marknadsanalys av förutsättningarna för en fortsatt avreglering av järnvägens persontrafik*
- Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan (2006) *Predatory bidding in competitive tenders: A Swedish Case Study*. Eur J Law Econ 22:73-94
- Alexandersson, Gunnar & Hultén, Stefan (Mars 2008) *The Swedish Deregulation Path- Review of Network Economics*, Vol. 7, Issue 1
- Andersson, Tobias & Hansson, Christian (Juni 2006) *Behåller apoteket framgångsreceptet*
- Berk, Jonathan & DeMarzo, Peter, (2007) *Corporate Finance*, Pearson International Edition
- Bryman, Alan & Bell, Emma, (2005) *Företagsekonomiska forskningsmetoder* Lieber, Upplaga 1:1
- Grant, M Robert (2005) *Contemporary Strategy Analysis*, Blackwell Publishing, fifth edition
- Hultén Stefan, *Opening the Pandora Box of Deregulation – the deregulation process of the Swedish railway system*
- Porter, E, Michael (1990) *The competitive advantage of nations – with a new introduction by the author*, MACMILLAN PRESS LTD
- Regeringens Proposition (2008) *Konkurrens på spåret 2008/09:176*

### Företagsinterna Källor

- Banverket (2009) *Banverkets Verksplan 2009-2021*.
- Banverket (2009) *Banverkets Årsredovisning 2008*
- Banverket (2009), *Network Statement 2010*, Part 1, Edition 12-12-08
- Kvernsveen, Kjartan, seksjonssjef/head of section Marked og kommunikasjon, kunde og markedsrelasjoner Jernbaneverket, svar via mail den 27 April 2009
- Network Rail (2009) *Network Statement 2010*
- Myhre, Emil John, Prosjektleder, Strategi og Forretningsutvikling po NSB, svar via mail den 6 Maj 2009.
- Remissvar från SJ 2008 *Ökad konkurrens på marknaden för persontransport på järnväg*, SOU 2008:92.

### Muntliga källor

- Alexandersson, Gunnar, doktorander vid Handelshögskolan i Stockholm, telefonintervju den 6 Maj 2009.
- Svensson, Anders, uppdragsansvarig för Banverkets prissättning av järnvägsspåren, Banverket, Telefonintervju den 12 Maj 2009.

### Elektroniska källor

- <http://banportalen.banverket.se/banportalen/templates/bvSubPage.aspx?id=2044&> 2009-04-28 kl 11.53
- <http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/article3000357.ece> 2009-04-28 kl 11.29
- <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Om-Banverket/Verksamheten/Lattlast-om-Banverket.aspx> 2009-04-08 kl 10.56
- [http://www.nsb.no/om\\_nsb/for\\_presse/taagkompaniet-kjoerer-i-varmland-article32236-2708.html](http://www.nsb.no/om_nsb/for_presse/taagkompaniet-kjoerer-i-varmland-article32236-2708.html) 2009-05-05 kl 17.32
- <http://www.rikstrafiken.se/Content.aspx?c=57&rc=10> 2009-04-23
- <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=290&l=sv> 2009-04-08, kl 11.36
- [epslanguage=SV](http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=290&l=sv) 2009-05-15 kl 11.45
- <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=538&a=2192&l=sv> 2009-04-09 kl 11.58
- <http://www.tagkompaniet.se/www/tagkomp/index.htm> 2009-05-05 kl 17.47