

2017-02-24 13:45 CET

# Järnvägsmarknaden i EU – Sverige faller väl ut i rapport från EU om konkurrensläget

I december 2016 släppte EU-kommissionen den femte RMMS-rapporten som beskriver utvecklingen av EUs järnvägssektor i förhållande till EUs mål för järnvägspolitiken. Gustaf Engstrand från Branschföreningen Tågoperatörerna sammanfattar rapporten för bloggen Hållbar logistik.

RMMS står för "Rail Market Monitoring System" och i rapportens inledning slås fast att järnvägstransporter är avgörande för EUs strategi för att förbättra transportsektorns miljöprestanda, skapa ekonomisk och social sammanhållning och förbindelser inom och mellan medlemsstaterna.

I rapporten behandlas bland annat utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik och tjänster till järnvägsföretagen, läget för unionens järnvägsnät, utnyttjandet av tillträdesrätt, hinder för en effektivare järnvägstrafik, begränsningar i infrastrukturen och behovet av lagstiftning. 2016 års rapport visar att vissa länder sticker ut i avregleringstakten men det går långsamt för Europa som helhet och järnvägens konkurrenskraft kräver egentligen ett högre tempo i avregleringen.

**Rapporten innehåller en hel del intressant statistik.** Sektorn sysselsätter omkring 900 000 människor och det totala järnvägsnätet uppgår till över 220 000 kilometer vilket innebär en tvåprocentig ökning under en femårsperiod. För persontrafiken bidrar ökande hastigheter till att göra järnvägen mer attraktiv men i Östeuropa finns regionala nät där den högsta tillåtna hastigheten är 120 km/h eller lägre. Godstågen körs ofta i 50–60 km/h i nationella nät och i internationella järnvägskorridorer. Men de genomsnittliga hastigheterna för internationella godstransporter ligger ännu lägre särskilt om man mäter från start av transport till slutdestination. Det råder generellt mycket stora skillnader mellan medlemsstaterna när det gäller hastigheter och Sverige ligger i det övre spannet med en snittfart på

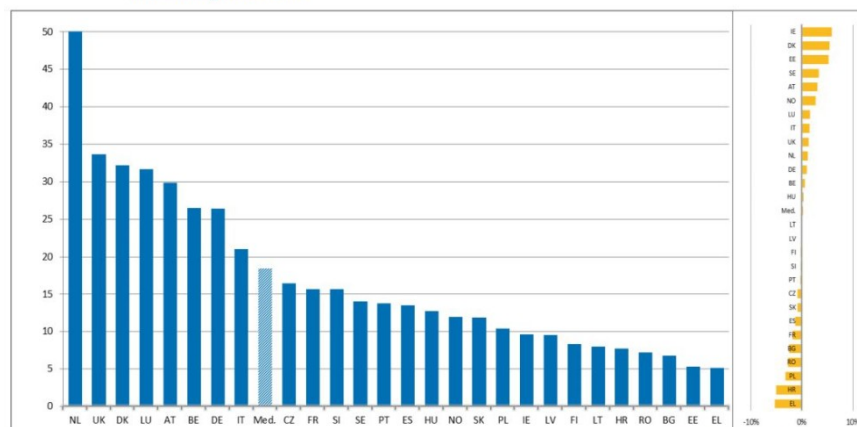
57 km/h. Utvecklingen av höghastighetsjärnvägar i bl a Frankrike, Spanien, Italien, Tyskland, Österrike, Belgien, Nederländerna och Storbritannien fortsätter och antas bidra till en positiv utveckling av både persontrafiken och godstrafiken.

Efter händelserna i ekonomin 2009 minskade godstrafikvolymerna kraftigt men de har idag nästan helt återhämtat sig.

Genom SERA-direktivet, vilket är omarbetningen av de första avregleringsspaketen för järnvägen, infördes nya regler för tillträde till järnvägsanläggningar och tillhandahållandet av järnvägsrelaterade tjänster för att göra villkor och avgifter mer transparenta och se till att tillträde sker på icke-diskriminerande villkor. Enligt rapporten fanns det 2014 inom EU ca 30 000 stationer, 3 600 godsterminaler, 1 700 rangerbangårdar, närmare 30 000 sidospår för uppställning, 1 300 underhållsanläggningar och 650 hamnanläggningar.

**För banavgifter bekräftar rapporten att avgiftsnivåer och inställningen till avgiftsuttag varierar** mellan EUs medlemsstater och även inom länder. De relativt sett låga banavgifterna i Sverige antas i rapporten ha haft en positiv effekt på konkurrenskraften för järnvägstransporter och EUs lagstiftning på järnvägsområdet syftar till att sänka banavgifterna. I denna anda pågår f n en het debatt på politisk nivå i t ex Tyskland om att halvera banavgifterna. Det förefaller därför paradoxalt att bestämmelserna i SERA-direktivet för närvarande driver de svenska banavgifterna på godssidan uppåt. Om man ser till helheten med banavgifter, skatter och andra avgifter så har t ex Tyskland en vägskatt som Sverige saknar vilket påverkar jämförelsen mellan transportslagen och i praktiken är järnväg mer gynnat i Tyskland än i Sverige.

Figur 6 – Järnvägsnätens utnyttjandegrad (tusentals tågkilometer per linjekilometer, 2014) och relativ förändring sedan 2009



Källa: Eurostat och Statistical pocketbook 2016 (bygger på årliga rapporter om marknadsutvecklingen från UIC och IRG, nationell statistik och uppskattningar)

I Storbritannien, Luxemburg, Danmark, Österrike, Belgien och Tyskland är utnyttjandegraden av järnvägsnäten cirka 60 % högre än genomsnittet i EU. Kapacitetsutnyttjandet är allra störst i Nederländerna med cirka 50 000 tågkilometer per linjekilometer om året. År 2014 anser 10 medlemsstater att delar av deras nät är överbelastade, inklusive Sverige och då främst

Stockholmsområdet. För att hantera kapaciteten vid stor belastning av järnvägsnätet använder infrastrukturförvaltarna trängselavgifter och olika prioriteringsregler.

Biljettpriserna på järnvägen har stigit snabbare än priserna för andra transportmedel. I Belgien, Österrike, Tjeckien, Tyskland, Italien och Sverige har dock konkurrensen lett till sänkta biljettpriser på vissa linjer.

**Ur säkerhetssynpunkt är tåg ett av de säkraste transportmedlen.** 2013 löpte en tågpassagerare 16 gånger lägre risk att dö än en person som färdades i bil.

**Antalet aktiva järnvägsföretag 2014 varierade mellan ett i Finland och 323 i Tyskland.** Avgifterna för tillstånd kan variera från 0 till 70 000 Euro beroende på medlemsstat och innehåll i ansökan. Målen för EU:s järnvägsolitik är att hålla tillståndsavgifterna nere, minska tidsåtgången för att erhålla tillstånd, öka insynen i giltiga tillstånd och se till att täckning för ansvarsskyldighet i händelse av olyckor finns på marknadsmässiga villkor utan diskriminering. Dessa olika mål ska nås genom det fjärde järnvägspaketet som beslutades i slutet av 2016. Hur det lyckas återstår att se.

Öppnandet av marknaden för godstransporter på järnväg 2007 har lett till att de järnvägsoperatörer som konkurrerar med de tidigare statliga förvaltningarna successivt och stadigt har ökat sina marknadsandelar. De konkurrerande godstransportföretagens marknadsandel har mer än fördubblats till 2014 och ligger på ca 30 procent.

**I rapporten konstateras att graden av marknadsöppning varierar kraftigt** på persontrafiksidan och att marknader med konkurrens har utvecklats i Italien, Slovakien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland och Österrike, i olika utsträckning och med olika resultat.

**Arbetskraften inom EUs järnvägssektor blir allt äldre** och fler än hälften är äldre än 40 år. Många antas lämna sektorn inom de närmaste åren till följd av pensionsavgångar. Rapporten visar också att kvinnor är underrepresenterade jämfört med övriga sektorer. Andelen kvinnor är högre – men fortfarande under 50 procent – i Sverige, Estland och Österrike.

**För den som följer järnvägssektorn på nära håll** kan det förefalla förvånande att rapporten inte adresserar den i praktiken väldigt långsamma utrullningen av det gemensamma signalsystemet ERTMS.

Länk till rapporten finns [här](#)

*näringsliv. Över 95 procent av vårt transportarbete sker med elåg där klimatpåverkan är mycket nära noll. Varje dygn kör vi 400 godståg och ersätter dagligen runt 9 000 lastbilstransporter på vägnätet. I vårt nätverk trafikerar vi närmare 300 platser i Sverige, Norge och Danmark och med partners når vi hela Europa. Green Cargo ägs av svenska staten. Vi transporterar 22 miljoner ton gods, har 1 800 anställda och en årsomsättning på 4,1 miljarder SEK (2019).*

## **Kontaktpersoner**



### **Pressjour**

Presskontakt

010-455 40 02