

Tågreformen lockar ingen

Advokaterna Björn Öberg och Robert Hammarstedt
advokatfirman
Oebergs Stockholm

Idag öppnas marknaden för persontrafik på järnväg helt för konkurrens. Om marknadsöppningen blir framgångsrik, borde tåg resenärerna kunna se fram emot bättre service, ett större utbud och kanske högre kvalitet på vissa produkter.

Även i prishänseende borde resenärer kunna dra fördel av de effekter som brukar följa av konkurrens. I bästa fall ökar även investeringarna i nya tåg och stationer.

Kritiken mot avregleringen av järnvägsmarknaden handlar ofta om bristen på kapacitet i järnvägs nätet. Utan en rejäl utbyggnad skulle avregleringen vara meningslös eller motverka att andra aktörer utnyttjar den infrastruktur som redan finns.

För oss som dagligen arbetar med avreglering och privatisering av infrastruktur är det självklart att konkurrens i längden är bra för konsumenten, vare sig det handlar om telekom, energi, flyg eller som nu järnvägstransporter.

Konkurrens tenderar att öka det effektiva utnyttjandet av begränsade resurser. En högre utnyttjandegrad kan även öka kassaflödet, till gagn för den infrastrukturförvaltare som vill bygga ut kapaciteten, även om detta inte alltid leder till lägre priser.

Vi som arbetar med dessa frågor tillsammans med ett antal större utländska tågoperatörer har dock identifierat ett par problem med det sätt som den svenska järnvägsmarknaden har avreglerats på. Ett problem är att ingen aktör ska få möjlighet att reservera infrastruktur - kapacitet under längre tid än ett år i taget.

Lagstiftaren har valt ett mer restriktivt förhållningssätt än vad EU:s ramavtal annars tillåter för att möjliggöra

investeringar. I teorin kan det tyckas bra att kapaciteten inte låses för mer än tolv månader.

Konkurrenterna får slåss om attraktiv kapacitet redan om ett år igen. Men systemet gynnar otillbörligt de större aktörer som redan finns på den svenska marknaden, en marknad där spårvidd, plattformshöjd, signalsystem, frekvens och styrka i elsystemen inte är densamma som i resten av Europa. De som redan är här har en existerande vagnpark och dragfordon och kan omdisponera resurser allt eftersom nya linjer tillkommer eller faller bort.

Höga investeringskostnader gör att de aktörer som missgynnas är just de som en avreglerad marknad ska locka hit – de som ännu inte är här men som vore beredda att göra nyinvesteringar.

Många av avregleringens positiva effekter för resenärerna uteblir förmodligen. Ingen av de större europeiska tågoperatörerna har aviserat några konkreta planer på att, genom stora nyinvesteringar i tåg för den svenska marknaden, erbjuda svenska resenärer något nytt och bättre.

Att investera miljarder i ett nytt tåg utan att veta om detta tåg kan utnyttjas under en längre tid avskräcker även den mest riskvillige. Sålunda återstår en marknad som domineras av redan kända aktörer och existerande tåg. De som kan förväntas vilja investera i nya tåg är de som liksom Spårväg City inte hotas av konkurrens.

Ettårsregeln blir på detta sätt ett effektivt inträdeshinder för nya tågbolag.

Det gynnar exempelvis SL och SJ, men knappast resenären. Detta hinder borde ses över av en kommande regering som önskar främja en effektiv konkurrens på järnvägen

Insändare DI debatt 1 oktober 2010