

Kandidatuppsats i offentlig förvaltning, förvaltningsekonomi [VT 11]

Förvaltningshögskolan

Göteborgs universitet



GÖTEBORGS UNIVERSITET

# Ny spelplan för svensk kollektivtrafik

Jämförande dokumentstudier av avregleringar

Handledare: Osvaldo Salas

Examinator: Stellan Malmer

Författare: Ylber Meholli

## Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>4</b>
Den svenska kollektivtrafiken .....	4
<b>1.1 Problembeskrivning</b> .....	<b>5</b>
<b>1.2 Syfte</b> .....	<b>7</b>
<b>1.3 Avgränsningar</b> .....	<b>8</b>
Motivering till avgränsningarna: .....	9
<b>1.4 Teoretisk referensram</b> .....	<b>10</b>
Den avreglerade marknadens struktur och marknadsineffektivitet: .....	10
Den reglerade marknadens struktur, ”beställare/utförareorganisation”:.....	13
<b>1.5 Vad studeras och hur?</b> .....	<b>16</b>
Steg 1 .....	16
Steg 2 .....	17
Steg 3 .....	18
<b>1.6 Urvalskriterier</b> .....	<b>18</b>
<b>1.7 Källkritik</b> .....	<b>19</b>
<b>1.8 Förklaringar och definitioner</b> .....	<b>20</b>
<b>1.9 Fortsatt disposition</b> .....	<b>20</b>
<b>2. Empiri</b> .....	<b>22</b>
Avregleringen av busstrafik i Storbritannien.....	22
Avregleringen av den svenska elmarknaden .....	28
<b>2.1 Den nya kollektivtrafiklagen</b> .....	<b>31</b>
<b>3. Analys</b> .....	<b>37</b>
Brister i informationsutbytet mellan utförare och brukare .....	37
Geografisk och socioekonomisk uteslutning .....	39
Försämrad kvalitet .....	40
Möjlig påverkan på arbetsmarknaden.....	41

	Snedvridning av konkurrensen .....	41
4.	Slutsatser .....	44
	Källförteckning.....	47

## **Tabellförteckning**

	<b>Tabell 1</b> Bus trip rates by socio-economic groups.....	22
	<b>Tabell 2</b> Bus trip rates by income group.....	23
	<b>Tabell 3</b> Car ownership per 100 population.....	26

## Förord

Ett stort tack till min handledare *Osvaldo Salas* för ett outtröttligt engagemang, och för alla kreativa idéer vid varje handledningstillfälle. Stort tack till *mina kurskamrater*, för alla de tips som gavs vid inledningsseminariet. Sist men inte minst vill jag även tacka min familj, och mina vänner, för allt stöd och all vägledning ni bidragit med både före och under hela uppsatsskrivningen.

Maj 2011

Göteborg

*Ylber Meholli*

## 1. Inledning

---

*I kapitlets inledande del presenteras kortfattat den svenska kollektivtrafikens utveckling. Vidare kommer det att redogöras för hur utvecklingen av kollektivtrafiken lett till behovet av en omreglering. Problembeskrivningen anger för hur verksamheten kommer att förändras då reformen på kollektivtrafiklagen genomförs. Det klargörs i kapitlets mellandel för de avgränsningar som görs för att bemöta syftet med uppsatsen, vilket är att beskriva hur marknadsstrukturen kommer att förändras efter avregleringen. Kapitlet går vidare med en presentation av det teoretiska ramverk som kommer att ligga till grund för uppsatsen. Kapitlets senare del innehåller en beskrivning av vad det är som skall studeras, och tillvägagångssättet för detta. Slutligen kommer urvalskriterierna för det empiriska underlaget att presenteras.*

---

### **Den svenska kollektivtrafiken**

Den svenska kollektivtrafiken har en lång och intressant historia. Redan för 200 år sedan, har det konstaterats att människor färdades med ångfartyg. Dessutom har det påvisats att det i huvudstaden funnits roddarmadammer långt innan detta. Trots att människor enbart färdades kortare avstånd med hjälp av dessa, kom färdstättet att vara en av de viktiga brytpunkterna för utvecklingen av kollektiva resor. De här båda former av kollektivtrafik kunde i ett tidigt skede nyttjas i utbyte mot att brukaren betalade för resan.<sup>1</sup>

Efter ett par decennier kom kollektivtrafiken att utvecklas i rask takt. Speciellt i de större städerna, där spårvagnen gjorde entré. Dessa var till en början hästdragna, men med den industriella utvecklingen introducerades så småningom förbränningsmotorn. Denna förändrade tillvaron avsevärt. Vagnar av olika storlek kom att utrustas med en sådan, varefter fler människor kunde färdas än tidigare. Detta lade grunden för vad vi idag kallar taxi- och bussverksamhet.<sup>2</sup>

I början av 1900-talet kom medborgarnas intresse för kollektivtrafik att öka avsevärt, varefter vi snart hade fler verksamma aktörer inom kollektivtrafikmarknaden. Under andra halvan av

---

<sup>1</sup> SIKA 2007:20, s.9

<sup>2</sup> SIKA 2007:20, s.9

detta århundrade var kollektivtrafiken relativt ocentraliserad, och de olika aktörerna hade sina egna system för att ta betalt.<sup>3</sup>

I takt med att kollektivtrafikmarknaden blev allt större, kom också kraven på en bättre koordinering av de olika persontransportsystemen. Det faktum att denna verksamhet var föga enhetlig runtom i landet, skapade ett behov av förändringar och regleringar av den spelplan den verkade på. Behovet av enhetlighet och samordning av systemet ledde i slutet på 1970-talet till en omfattande reform av kollektivtrafiken då "trafikhuvudmannaskapreformen" trädde i kraft.<sup>4</sup> Den nämnda reformen gick ut på att varje län skulle ombesörja för både lokal och regionbunden kollektivtrafik. Huvudmannen hade som uppgift att efter specifika riktlinjer besluta om länets utbud av kollektivtrafik. Till uppgifterna hörde också att bestämma avgifterna för kollektivtrafiken. Sent in på 1990-talet kom organisationsformerna att ändras något då man införde "Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik (1997:734)". Numera var det kommuner och landsting som var länstrafikansvariga, medan denna institutions uppgifter skulle handhas av en trafikhuvudman.<sup>5</sup>

## 1.1 Problembeskrivning

I juni 2010 antog Sveriges riksdag propositionen om en ny kollektivtrafiklag. Denna föreslår en större förändring av den nuvarande kollektivtrafikordningen. Grundkonceptet är att den nya lagen skall reglera kraven för de företag som bedriver kollektivtrafik samt innehålla en tydligare ansvarsfördelning för kommuner och landsting avseende regional kollektivtrafik.<sup>6</sup>

De kommunala organ som idag är trafikhuvudmän, och som har ansvar för upphandlandet av kollektivtrafik kommer att ersättas med en regional kollektivtrafikmyndighet. Dess huvudsakliga uppgifter kommer att bestå i att de åläggs ansvar att fatta strategiska beslut om kollektivtrafiken. Då besluten fattas på en politisk nivå nås således ökad insyn och en tätare samordning med övrig samhällsplanering. Samtidigt kommer de operativa uppgifterna, som bland annat behandlar upphandling av kollektivtrafik att kunna utföras av enskilda kommuner eller aktiebolag.<sup>7</sup>

---

<sup>3</sup> Sundström 2006, s.2-3; Nilsson m.fl. 2005, s.21

<sup>4</sup> SIK 2007:20, s.8-10; Nilsson m.fl. 2005, s.24-25

<sup>5</sup> SFS 1997:734, 1§

<sup>6</sup> Regeringskansliet 2011-03-17

<sup>7</sup> Prop. 2009/10:200, s.103

Den reform som förmodligen kommer att ha störst inverkan på medborgarna kommer att utmynna i att det kommer att bli fullt tillåtet att (utan större begränsningar) bedriva kollektivtrafik över länsgränserna, dessutom får kollektivtrafikmyndigheten möjlighet att bedriva busstrafik utan särskilda tillstånd.<sup>8</sup> *"Kommuner och landsting ska kunna se till att invånare får en god kollektivtrafik i sin vardag även över länsgränsen. För resenärerna är de administrativa gränserna naturligtvis ointressanta. Man vill ta sig mellan olika platser på ett bra sätt oavsett vilka eller hur många gränser som passerar"*<sup>9</sup>.

De kommersiella kollektivtrafikföretagen kommer alltså att få stora möjligheter att relativt fritt planera och bedriva trafik. I ett snävare perspektiv kommer marknaden att öppnas upp för konkurrens. Ett av de verksamhetsområden som kommer att påverkas mest är busstrafiken. I och med detta lämnas de kommersiella bussföretagen stora möjligheter, *och fritt spelrum*<sup>10</sup>, till att etablera och bedriva kommersiell busstrafik inte bara på det interregionala planet utan även på det lokala.

För att politiken, och medborgarna skall kunna bibehålla en viss kontroll över vad som hittills varit en offentlig tjänst, föreslås att de kommersiella kollektivtrafikföretagen åläggs anmälnings-, och informations- skyldighet. Detta innebär att de är skyldiga att informera, till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, om sitt trafikutbud och anmäla när de, börjar eller upphör att bedriva trafik.<sup>11</sup>

I propositionen slås det fast att med en avreglering följer många fördelar, bland annat ökas dynamiken i kollektivtrafiken samtidigt så påpekas det att en väl fungerande marknad kommer att öka konkurrensen. Detta i sig kommer leda till att kunden kommer att få ett större utbud att välja mellan<sup>12</sup>. Således anses det att reformen kommer att öka kollektivtrafikresandet.<sup>13</sup>

---

<sup>8</sup> Pressmeddelande 2010-04-08, Näringsdepartementet

<sup>9</sup> Citat ur Pressmeddelande 2010-04-08, Näringsdepartementet

<sup>10</sup> Notera, med "fritt spelrum" menas här, att de begränsningar som tidigare hindrat kommersiella företag att bedriva trafik numera tas bort. Prop. 2009/10:200, s.1

<sup>11</sup> Prop. 2009/10:200, s.11

<sup>12</sup> Prop. 2009/10:200, s.103

<sup>13</sup> Prop. 2009/10:200, s.36

Ur en ekonomisk aspekt innebär avregleringen att stora delar av busstrafiken numera inte kommer att skattesubventioneras. Istället kommer det offentliga, i form av kommuner och landsting, genom direkta subventioner ingripa enbart för att komplettera den kommersiella trafiken i de fall marknaden inte lyckats lösa tillgängligheten på kollektivtrafik.<sup>14</sup> Dessa begränsningar för det offentliga innebär i teorin att de kommersiella företag, som kommer att bedriva trafik, kommer att ta ut ett pris som både täcker kostnaderna för tjänsten och generar vinst. Detta är ju i grunden vad aktörer i en marknadsekonomi strävar mot då dessa naturligt söker sig till den produktion och de metoder som ger störst vinster.<sup>15</sup> Således kommer alltså prisbildningen för att åka kollektivt att förändras, då man anförtror marknaden att sköta denna mekanism.

Det är rimligt att anta att om det finns fler än ett företag som konkurrerar om en andel på marknaden så kommer priserna att sänkas då man konkurrerar om samma kunder<sup>16</sup>. Men det man inte får glömma bort är att så länge kollektivtrafiken är en kommunal/regional angelägenhet är också avgifterna för denna i stor utsträckning skattesubventionerade. Detta innebär att medborgarna inte behöver oroa sig för att kommuner och landsting vinstmaximerar.<sup>17</sup> Efter omregleringen kommer det däremot innebära att de aktörer som deltar, och därmed erbjuder en vara eller tjänst, också förväntar sig en skälig avkastning för denna. Således är det inte nödvändigtvis så att en kommersialisering kommer att innebära att priserna för att åka kollektivt kommer att sänkas. Dessutom får man inte glömma de följdproblem som skulle kunna uppstå då prissystemet inte på ett rättvist sätt avspeglar de samhällsekonomiska följderna av produktionen. Detta skulle ju innebära att marknaden inte lyckats med en omfördelning av tillgängliga resurser på effektivast möjliga vis.<sup>18</sup>

## 1.2 Syfte

Med grund i tidigare forskning om avregleringar av kollektivtrafik, och forskning om avregleringar av annan verksamhet av betydande social karaktär, är syftet med denna uppsats att:

---

<sup>14</sup> Prop. 2009/10:200, s.32-33, s.129

<sup>15</sup> Eklund 2007, s.60

<sup>16</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.44f

<sup>17</sup> Malmer, i Siverbo 2007, s.108-109

<sup>18</sup> Case & Fair 2003, s.37; Eklund 2007, s.173-175



Beskriva<sup>19</sup> hur marknadsstrukturen kommer att förändras som ett resultat av den svenska avregleringen. Denna uppsats kommer följaktligen att svara på följande preciserade forskningsfrågor:

*Vilka ekonomiska problem kan den kommande avregleringen av kollektivtrafiken potentiellt ge upphov till?*

*Vilka faktorer skulle kunna ligga till grund för uppkomsten av dessa ekonomiska problem?*

### 1.3 Avgränsningar

I en alltmer miljöanpassad tillvaro som regleras både nationellt och internationellt har utvecklingen mot miljövänliga bränslen i synnerhet påverkat bussbranschen. Nya krav ställs på fordonen och utsläppen av skadliga ämnen har minskat rejält. Denna bransch har, trots detta, de senaste årtiondena inte i någon större utsträckning ökat sin marknadsandel av det sammanlagda personresandet. En avreglering ansågs därför vara ett steg i att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och att därmed förbättra förutsättningarna så att fler väljer att åka kollektivt.<sup>20</sup>

Det hävdas också i propositionen att en väl utbyggd busstrafik skulle kunna leda till en förskjutning av privatbilismen till kollektivtrafiken.<sup>21</sup> Undersökningen kommer således att avgränsas till bussbranschen. Några av de huvudsakliga anledningarna till denna avgränsning är att denna bransch är under konstant utveckling samtidigt som de externa effekterna med avseende på miljön åläggs allt större vikt. Den nya lagen öppnar för att bussbolag skall kunna bedriva trafik, och konkurrera både i större och mindre skala. Dessutom är detta en bransch som de flesta på ett eller annat sätt kommer i kontakt med dagligen. Exempelvis presenterades det nyligen en rapport om att var fjärde svensk väljer att åka kollektivt. Där mer än hälften av alla lokala och regionala kollektivtrafikresor sker med buss som färdmedel.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Ekengren & Hinnfors 2006, s.58-60

<sup>20</sup> Prop. 2009/10:200, s.103

<sup>21</sup> Prop. 2009/10:200, s.35

<sup>22</sup> DN, *Bara var fjärde reser kollektivt*; Prop. 2009/10:200, s.108

### **Motivering till avgränsningarna:**

Det finns många empiriska undersökningar från olika länder kring hur avreglering av kollektivtrafik påverkat marknadens struktur. Men denna uppsats kommer, i det internationella perspektivet, att begränsas till att enbart studera avregleringen av busstrafiken i Storbritannien. En av de främsta anledningarna till denna avgränsning är att avregleringen där, har varit av så omfattande karaktär att den på ett strukturellt sätt påverkat marknaden på vilken busstrafiken tidigare vilat. Denna genomslagskraft har således fått stort vetenskapligt utrymme. Varefter många forskare arbetat med att presentera de effekter denna reform haft.<sup>23</sup> I Sverige opererar redan ett stort ex-brittiskt företag, Arriva,<sup>24</sup> som sett till samlade rörelseintäkter är den fjärde största aktören i den svenska bussbranschen. Att det redan finns en stor deltagare, med brittiska rötter, på den svenska marknaden borde rimligen innebära att den erfarenhet företaget har från avregleringen i Storbritannien skulle kunna appliceras i Sverige när avregleringen här äger rum.<sup>25</sup> Detta skulle kunna öppna för fler företag från Storbritannien att ge sig in på den svenska kollektivtrafikmarknaden. Dessutom har de ett försprång till övriga aktörer i landet i och med att de redan opererar på en avreglerad marknad. Således är de brittiska erfarenheterna väldigt värdefulla för denna studie.

Som det redan nämnts ovan begränsas denna undersökning till bussbranschen. Men då vi inte har erfarenheter från avregleringar av bussbranschen i Sverige som är av samma omfattande karaktär som den i Storbritannien är det rimligt att inta data från ett verksamhetsområde som redan har avreglerats och berör majoriteten av befolkningen. För att erhålla nödvändig data, är det därför lämpligt, och nödvändigt, att studera en marknad som det gjorts större efterforskningar kring de effekter omregleringen av denna haft. En av dessa marknader är elmarknaden, vilken också är den verksamhet som den andra delen av uppsatsens empiri kommer att behandla.<sup>26</sup>

Elmarknaden är likt kollektivtrafikmarknaden i allmänhet, och busstrafikmarknaden i synnerhet, ett verksamhetsområde som producerar en tjänst som är nödvändig för den dagliga tillvaron. Bussresor kommer efter avregleringen att uppfattas som handelsvaror där den

---

<sup>23</sup> Nash 1993, *The Economic Journal*, s.3-5

<sup>24</sup> Arriva ägs sedan 2010 av Tyska Deutsche Bahn, se även [www.arriva.se](http://www.arriva.se)

<sup>25</sup> Statistik om bussbranschen 2011, s.32-35

<sup>26</sup> Rönnborg 2009, s.1-3

nationella efterfrågan är relativt bestämd. Självklart kommer denna efterfrågan att kunna variera, men troligen kommer variationen att vara knuten till branschen.<sup>27</sup> Antagandet att persontransport är en tjänst som är nödvändig i människors tillvaro borde rimligen kunna betyda att en sådan variation av efterfrågan enbart innebär en förskjutning från en transportsektor till en annan. Till exempel kan konsumenter, baserat på en rad olika faktorer och incitament, övergå från att åka buss till att åka bil. Likartade principer om nationell efterfrågan borde påverka elmarknaden. En variation på efterfrågan inom detta verksamhetsområde borde rimligen vara intern. Med detta menas att då el är en vara som saknar direkta substitut kan människor byta elleverantör, exempelvis baserat på produktionssätt<sup>28</sup>. Men slutprodukten är ändå en vara som människor, i dagens tekniskt revolutionerade samhälle, inte kan leva utan. Således kommer människor att fortsätta inhandla denna vara, dock inte nödvändigtvis alltid från samma leverantör.

## 1.4 Teoretisk referensram

### Den avreglerade marknadens struktur och marknadsineffektivitet:

Ur ett teoretiskt perspektiv kännetecknas en samhällsekonomisk effektiv marknad av att det råder konkurrens om en vara, eller tjänst, mellan två eller flera aktörer. Priset på varan, eller tjänsten, är beroende av hur lika varandra "slutprodukterna" är. Det vill säga hur nära substitut produkterna är ur köparens perspektiv.<sup>29</sup> Spelplanen för en sådan marknad där en likformig produkt tillverkas, karakteriseras av att alla aktörer är fria att delta. Dessutom råder det ett ostört informationsutbyte mellan köpare och säljare. I grunden innebär detta att slutkonsumenten är väl informerad om kvalitet och pris. Köparen skall också utan hinder kunna välja vilken producent man vill handla ifrån.<sup>30</sup>

Prisbildning på en avreglerad marknad karakteriseras av att det skall vara fritt fram för nya aktörer att både tillträda, men också gå ur marknaden. Idealbilden är att antalet producenter och konsumenter skall vara så pass högt att priset för den tillverkade varan eller tjänsten skall betraktas som givet. Priset skall vara ett direkt resultat av samspelet mellan utbud och

---

<sup>27</sup> Rönnborg 2009, s.4-7

<sup>28</sup> Med produktionssätt menas här hur el produceras, till exempel via vattenkraft eller kärnkraft.

<sup>29</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.86

<sup>30</sup> Case & Fair 2003, s.258; Le Grand & Bartlett 1993, s.21

efterfrågan.<sup>31</sup> Därför är det upp till marknaden att sköta prisbildningen. Således skall ingen enskild producent ensamt kunna påverka denna mekanism.<sup>32</sup> Om priset för en tjänst ligger över styckkostnaden av denna, leder vinsten till att fler tillverkare lockas in på marknaden. Under förutsättning att konkurrenterna tillverkar en homogen produkt kommer detta att resultera i ett så kallat priskrig där de inblandade aktörerna måste agera kostnadseffektivt, vilket således kommer att pressa priserna för den tillverkade produkten.<sup>33</sup>

Så länge aktörerna (bussföretag) erbjuder tjänster som liknar varandra (bussresor) säger teorin att priset för denna tjänst borde hamna väldigt nära marginalkostnaden. Men så fort företagen erbjuder tjänster som är olika varandra kommer också priserna att variera, då de verkar på olika marknader. Att anta är då att ett enskilt företag (exempelvis ett sådant med större ekonomiska resurser) kan specialisera sig på att utföra en tjänst på ett sätt som skiljer sig från andra konkurrenter. På så vis kan denna aktör skapa ett försprång på marknaden, och kan därigenom styra prissättningen själv. När vissa enskilda aktörer skaffar sig en majoritet av marknadsandelarna genom att verka på den del av marknaden där man själva påverkar priserna, resulterar detta i en improduktiv allokering av tillgängliga resurser.<sup>34</sup> Detta torde rendera att de aktörer med störst ekonomiska muskler även styr det informationsutbyte som sker mellan producent och konsument. I ett långsiktigt perspektiv skulle detta kunna innebära att man köper upp sina (ekonomiskt svagare) konkurrenter. Kontentan skulle således vara att man blir marknads huvudaktör.<sup>35</sup>

Faktum är dock att vissa produkter är så pass komplexa att kunden även vid ett relativt fritt informationsutbyte har svårt att utvärdera och således välja vilken producent som erbjuder högst kvalitet på varan (tjänsten) i förhållande till kostnaden.<sup>36</sup> En fullständigt konkurrensutsatt marknad utan några som helst offentliga interventioner finns inte i dagens samhällen då aktörer på ett direkt eller indirekt sätt måste interagera med varandra. Dock är det avkastningen, som enligt teorin om avreglerade marknader, är den största drivkraften bakom produktionen av en viss vara eller tjänst.<sup>37</sup>

---

<sup>31</sup> Le Grand & Bartlett 1993, s.20; Schotter 1994, s.378-379

<sup>32</sup> Case & Fair 2003, s.258; Le Grand & Bartlett 1993, s.21

<sup>33</sup> Case & Fair 2003, s.552

<sup>34</sup> Case & Fair 2003, s.256

<sup>35</sup> Le Grand & Bartlett 1993, s.21

<sup>36</sup> Case & Fair 2003, s.259

<sup>37</sup> Case & Fair 2003, s.37

En verksamhet som genomgår en avregleringsreform kan till en början präglas av hög konkurrens med kostnadssänkningar som följd för både producenter och konsumenter. Men det finns också belegg som visar på att denna bild efter en viss tid kan komma att förändras, och således resultera i en ”ökad koncentration och ökade priser”.<sup>38</sup> När en verksamhet övergår från offentlig till privat regi sker en förskjutning från att inte behöva vinstmaximera till att producera mot en ekonomisk gynnsam ersättning. Således är det inte nödvändigtvis så att en avreglering, med större konkurrens som följd, skulle innebära att priserna för den producerade varan eller tjänsten kommer att sänkas.<sup>39</sup>

Om ett större antal företag konkurrerar med liknande produkt betyder detta att producenterna är måna om att få sålt just den egna produkten. Följaktligen torde det vara rimligt att anta att deras innovationsbenägenhet ökar, då detta ur ett konkurrensperspektiv utvecklar och stärker den egna verksamheten. Detta i sig ligger sedan till grund för vad som kan kallas för att företagen på en avreglerad marknad väljer att specialisera sig på exempelvis skillnader i kvalitet och kvantitet. Även små sådana skillnader kan i det långa loppet komma att vara betydelsefulla för producentens fortsatta fortlevnad.

Det är då rimligt att hävda att företagen utbyter produkten mot ett eventuellt dyrare pris vilket enbart de som har råd mäktar att betala. Denna risk för särbehandling kallas i vissa sammanhang för att ”plocka russinen ur kakan”. Det vill säga, kunder som inte har de ekonomiska krafterna att betala för tjänsten exkluderas.<sup>40</sup> Fenomenet skulle potentiellt kunna resultera i att geografiska områden väljs bort i de fall där enskilda aktörer inte anser att investeringen de gör skulle generera en bra avkastning.<sup>41</sup> Utan offentliga ingrepp (tillräckliga restriktioner och regleringar) skulle det ur detta perspektiv då vara fullt möjligt att marknaden inte alltid ser till så att den efterfrågade produkten tillverkas till lägsta möjliga pris.<sup>42</sup> Således skulle detta i det konkreta fallet för denna uppsats kunna innebära att, utan offentliga åtgärder på marknaden, ökar risken för att vissa medborgargrupper inte nås. Dessutom finns det en potentiell risk med att resultatet av en icke reglerad prisbildningsmekanism inte anses vara tillräckligt godtagbart avseende sociala och fördelningsmässiga aspekter. Att de resurser som finns tillgängliga på marknaden inte nyttjas optimalt kan i vissa fall resultera i att det

---

<sup>38</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.48; Lumsden 1995, s.95

<sup>39</sup> Case & Fair 2003, s.37; Eklund 2007, s.173-175

<sup>40</sup> Kastberg 2005, s.36-38

<sup>41</sup> Case & Fair 2003, s.40

<sup>42</sup> Le Grand & Bartlett 1993, s.32-33

”jämviktspris som etableras är så högt”<sup>43</sup>, att medborgarna inte har råd att köpa den aktuella varan eller tjänsten. Prismekanismen har då inte fungerat fullt ut, varför då det offentliga måste gripa in och införa restriktioner. Marknaden har således misslyckats med en optimal fördelning av resurser.<sup>44</sup>

Ett annat problem som teorin nämner är att företag som på en marknad konkurrerar med varandra kan, i syfte att öka sin gemensamma lönsamhet, kommunicera med varandra och komma överens om en specifik prisnivå. Samarbeten kan därför ingås i syfte att i det tysta påverka prisnivåerna i önskvärd riktning. Aktörerna verkar då i en så kallad kartellverksamhet. Således ingår de i en process som i lag är förbjudet.<sup>45</sup>

#### **Den reglerade marknadens struktur, ”beställare/utförareorganisation”<sup>46</sup>:**

En väl utarbetad och beprövad modell inom den svenska transportmarknaden har varit beställare/utförare modellen.<sup>47</sup> Denna har som funktion att dela in verksamheten i en politisk beställardel, och en offentlig eller privat utförardel. Politiker (offentliga myndigheter) beställer den service eller tjänst som skall utföras, samt reglerar spelplanen för de aktörer som skall utföra denna beställning.<sup>48</sup> Utbud, krav på kvalitet och pris, är några av de huvudsakliga punkterna som det offentliga tydligt anger då en tjänst beställs.<sup>49</sup>

Utförarna kan finnas både inom den egna organisationen (offentligt ägd enhet, eller utförare) men även utanför. I det senare fallet är det privata aktörer som ofta kan få uppgiften att utföra ett visst arbete. Detta har också varit fallet de senaste åren. Transportsektorn i allmänhet och kollektivtrafiksektorn i synnerhet är ett utmärkt exempel som visar på hur kommuner och landsting utsatt denna allmänna serviceverksamhet för konkurrens via upphandlingar. Dessa har inneburit att privata aktörer på offentlig beställning utfört uppgifter åt det allmänna. Syftet med detta har varit att samordna transportsystemet och modernisera organisationsformerna för kollektivtrafiken.<sup>50</sup> Det offentliga har via diverse uppföljningar haft stor möjlighet att

---

<sup>43</sup> Citat ur Eklund 2007, s.70

<sup>44</sup> Case & Fair 2003, s.256; Eklund 2007, s.70, s.170-171

<sup>45</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.82-86

<sup>46</sup> Brorström m.fl. 2005, s.29

<sup>47</sup> Brorström m.fl. 2005, s.28-29

<sup>48</sup> Brorström m.fl. 2005, s.29; Nilsson 2009, s.46

<sup>49</sup> Prop. 2009/10:200, s.71

<sup>50</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.20-25

kontrollera vad som producerats. Detta anses ha haft stor betydelse för vilken kvalitet som utförarna levererat.<sup>51</sup>

En annan aspekt, av kontrollerande karaktär, vilken följer av upphandlingsförfarandet är den svenska konkurrenslagstiftningen, KL<sup>52</sup>. Exempelvis görs det gällande att lagen förhindrar ekonomiskt starka aktörer från att utnyttja sin särställning för att påverka övriga interagerande aktörer. Dessutom är det enligt denna lag (KL) förbjudet att ingå samarbeten med andra aktörer. Sådana samarbeten kan vara samrådsförfaranden där avsikten är att påverka alltifrån prisnivåer för en upphandling till en överenskommelse om vem skall vinna upphandlingen genom att lämna det ekonomiskt lägsta budet. Sådana samarbeten är förbjudna enligt lag, då de inskränker i konkurrensen.<sup>53</sup>

Syftet med reglering av en verksamhet är att skydda den medborgerliga nyttan och värna slutkonsumenterna från att bli vilseledd. Dock inrymmer detta regelverk en paradox i sig. Samtidigt som man vill öka rättsäkerheten och nyttan, vill man också främja konkurrens. Som exempel kan nämnas fall där det offentliga, med stöd i KL, tydligt sätter gränser för att det inte skall förekomma alltför låga priser. Avsikten är att förhindra bildandet av monopolmarknader. Detta är ett mycket tydligt exempel på att man hindrar utförarna från att fritt välja hur, och med vilka medel man skall konkurrera. Förespråkare av den avreglerade marknaden hävdar att sådana regleringar stör den naturliga marknadsmekanismen.<sup>54</sup>

I de fall där marknaden är koncentrerad, och utgörs av färre antal inblandade utförare. Oftast större sådana, säger teorin att då dessa är specialister inom sitt område, har de oftast själva hand om flera led i verksamheten. Företagens innovationsbenägenhet och kostnadseffektivitet borde således öka, då det i slutändan är den egna organisationen som vinner på detta.

En sådan verksamhet skulle lätt kunna delas upp på fler aktörer, exempelvis via upphandling, men de stordriftsfördelar som uppstår då en större organisation har hand om hela verksamheten skulle därmed gå förlorade. Varför en marknad (ur detta perspektiv), där verksamheten är tudelad och omfattas av flera utförare, inte anses vara det bättre alternativet.<sup>55</sup>

---

<sup>51</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.37

<sup>52</sup> Med KL menas här konkurrenslagen

<sup>53</sup> Nilsson m.fl. 2005, 58-60

<sup>54</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.62-63, s.73

<sup>55</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.69

Ett annat problem som kan följa ett upphandlingsförfarande är risken för höga transaktionskostnader. Dessa skulle kunna efterkomma både då det i ett anbud finns alldeles för många anbudsgivare, och då det finns för få. I fallet med för få anbudsgivare leder den byråkratiska ordningen till höga kostnader för genomgången av anbuden. I fallet där det finns för många aktörer kan det bli mycket dyrt att gå igenom alla, varför det skulle kunna vara fullt möjligt att lägga ned en upphandling på grund av alltför höga administrativa kostnader.<sup>56</sup>

Å ena sidan hävdar motståndare till offentliga interventioner att om varje ämbetsman eller tjänsteman agerade i uppdragsgivares intresse skulle det inte finnas behov för regleringar av verksamheter. Fördärv i form av egenmäktighet och korruption skulle aldrig förekomma. Dessutom menas det att transaktionskostnaderna och den hårda detaljstyrningen i många avseenden allvarligt skadar kvaliteten på verksamheten.<sup>57</sup> Å andra sidan framförs det att utan offentliga interventioner och subventioner skulle medborgarna aldrig erhålla service i samma omfattning. Just för att det ligger ett vinstintresse i privata aktörers målsättning med verksamheten. Så är inte fallet när slutkunden erhåller service på icke kommersiella grunder. Teoretiskt skulle detta kunna innebära att utförare drar sig för att verka i ett område där verksamheten inte skulle generera vinst.<sup>58</sup>

Vidare nämns det fler kriterier för att en verksamhet inte bör avregleras, nedan beskrivs några av dem i korthet<sup>59</sup>:

- Det finns ingen garanti för att tillräckligt många företag skall vara med och konkurrera, då en verksamhet konkurrensutsätts via avreglering.
- Det skulle kunna följa potentiella problem med kvaliteten då verksamheten förskjuts från att service erbjuds mot offentliga subventioner, till vinstmaximering på kommersiell grund. Dock skulle dessa kunna förhindras genom olika minimikrav, sådana som berör kvaliteten, på aktörerna.
- En verksamhet bör heller inte avregleras på så sätt att det försvåras för kunden att välja vilken producent man vill handla från. Om kapaciteten för val av utförare är liten talar detta emot en avreglering.<sup>60</sup>

---

<sup>56</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.64-65

<sup>57</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.66

<sup>58</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.76

<sup>59</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.78-79

<sup>60</sup> Nilsson m.fl. 2005, s.78-79



- De samlade allokering förlusterna kan i många fall bli mindre om kostnaderna delas upp på en större grupp individer. Till exempel kan man reglera skattenivåerna för att täcka upp dessa förluster. Så är inte fallet om en vara eller tjänst produceras på kommersiell grund. I dessa fall baseras prissättningen på full kostnadstäckning. Därmed ökar risken för att endast de som kommer i direkt kontakt med producenten ensam får stå för allokering förlusterna.<sup>61</sup>

## 1.5 Vad studeras och hur?

För att kunna bemöta syftet kommer samhällsekonomisk litteratur om den *fria marknadens* struktur att studeras.<sup>62</sup> Därefter kommer jämförelser att göras med litteratur som behandlar den (av staten, eller annat offentligt organ) *reglerade marknaden*.

Vidare kommer forskningen att utgå ifrån en beskrivande ansats.<sup>63</sup> Data kommer på ett strukturerat sätt att samlas in, behandlas och sedan tolkas. Detta kommer sedan att ligga till grund för utförandet av jämförande dokumentstudier.<sup>64</sup> Mer konkret kommer forskningen delas in i tre steg.<sup>65</sup>

### Steg 1

Under första steget kommer officiella dokument, som behandlar lagförslaget, att studeras. Det vill säga en grundligare analys av propositionen och SOU rapporter till den nya kollektivtrafiklagen. En noggrann studie av ovan nämnda dokument, som föreslår de nya lagändringarna, kommer att genomföras, varför dessa kommer att vara några av uppsatsens huvudsakliga källor. Anledningen till varför denna uppsats bygger på dokumentstudier av propositionen och de offentliga utredningarna som undersökningsmetod, samtidigt som exempelvis intervjuer och andra modeller väljs bort, förklaras av att dessa dokument har behandlats av bägge sidor. Det vill säga att statliga institutioner såsom riksdagen och regeringen har haft ärendet på beredning, där olika remissinstanser fått komma med argument både för och emot lagförslaget. Således skulle användandet av andra tillvägagångssätt

<sup>61</sup> Lumsden 1995, s.116

<sup>62</sup> Se avsnitt 1.8 Förklaringar och definitioner

<sup>63</sup> Bryman 2007, s.34-36

<sup>64</sup> Bryman 2007, s.69-71; Ekengren & Hinnfors 2006, s.86-87

<sup>65</sup> Bryman 2007, s.356-357

förmodligen dubbelarbets uppsatsen, då dessa sannolikt skulle ge liknande information som redan behandlas i propositionen. Varför denna proposition<sup>66</sup>, och övriga officiella dokument används som huvudsakliga källor beror alltså främst på att dessa har en hög autenticitet. Det vill säga materialet är ”äkta och av ett otvetydigt ursprung”.<sup>67</sup> Detta i sig bidrar till att stärka den generella trovärdigheten för uppsatsen.<sup>68</sup>

Vidare kommer det att i detta delmoment studeras övriga, sådana som inte innefattats i Propositionen, officiella dokument av mer privat karaktär som upprättats innanför ramen av en organisation. Önskvärt är att dessa skall ha varit remissinstanser till regeringen och riksdagen beträffande lagförslaget. Exempelvis skulle det vara önskvärt att studera relevanta dokument som ”Svenska Bussbranschens Riksförbund” författat. Detta för att utreda om de på något sätt behandlat eventuella ekonomiska problem som kan följa med den nya kollektivtrafiklagen. Även studier av rapporter som exempelvis SIKA<sup>69</sup> presenterar, vilka på ett eller annat sätt berör kollektivtrafik och den nya kollektivtrafiklagen torde rimligen vara användbara dokument.<sup>70</sup>

## Steg 2

För att sedan kunna svara på vilka eventuella problem, *den kommande avregleringen av kollektivtrafiken skulle kunna ge upphov till*, kommer uppsatsens andra steg att genomföras. Av detta följer att forskning vilka behandlar andra verksamheter som avreglerats, i Sverige, kommer att studeras. Även forskning av internationell karaktär kommer att undersökas. Denna kommer att bygga på både virtuella - (arbeten som publicerats på vetenskapliga databaser), och mediala - dokument som behandlar avreglering av busstrafik utomlands.<sup>71</sup> Reformen (likt den som kommer att ske i Sverige, i och med införandet av den nya kollektivtrafiklagen) har redan genomförts i en rad andra europeiska länder, som till exempel Storbritannien. Omregleringen av bussbranschen i detta land har strukturellt förändrat kollektivtrafikmarknaden. Då denna omreglering trädde i kraft redan i slutet på 1980 talet betyder att det finns mångårig erfarenhet av utvärdering och uppföljning att tillgå. Därför kommer det att finnas många empiriska informationskällor som är relevanta för denna studie.

---

<sup>66</sup> Prop. 2009/10:200, s.103

<sup>67</sup> Bryman 2007, s.357

<sup>68</sup> Bryman 2007, s.43-45

<sup>69</sup> Statens Institut för Kommunikationsanalys

<sup>70</sup> Bryman 2007, s.360-364

<sup>71</sup> Bryman 2007, s.364-365

Således kommer uppsatsen att avgränsas till att i den internationella diskursen innefatta Storbritannien (se mer i avsnittet avgränsningar). Vidare kommer, avseende den nationella diskursen, dokument som behandlar avregleringen av elmarknaden att studeras (se mer i avsnittet avgränsningar).

### Steg 3

Slutligen kommer en jämförelse att göras mellan de dokument som presenterar forskning om tidigare avregleringar, nationell och internationell sådan, med de officiella dokument som studerats i steg ett. Ur denna jämförelse kommer information erhållas, vilken beskriver de olika problem som kan uppstå då en vara eller en tjänst produceras på en avreglerad marknad. Vidare kommer denna nyvunna kunskap att sättas i kontext mot lagförslaget<sup>72</sup> för att utläsa vilka potentiella faktorer som skulle kunna ligga till grund för de eventuella problemen som kan uppstå då en bransch (bussbranschen) av så pass hög social betydelse avregleras. På så vis kommer uppsatsens syfte kunna bemötas, och därigenom kommer forskningsfrågorna att kunna besvaras.

Det behöver inte nödvändigtvis vara så att utgången av avregleringen av bussbranschen i Storbritannien återspeglas på den svenska marknaden. Det har tidigare i denna uppsats redan nämnts att jämförelser har gjorts med den brittiska avregleringen, bland annat i avsaknad av liknande avregleringar i Sverige. Dessutom bygger jämförelsen på antaganden om att avregleringar av verksamheter av liknande social karaktär, där spelreglerna oavsett skådeplats liknar varandra, borde verka enligt likvärdiga ekonomiska principer.<sup>73</sup>

## 1.6 Urvalskriterier

Som det tidigare beskrivits bygger alltså urvalet, av dokumenten som skall stå till grund för den empiriska delen, på två kriterier. I idealfallet bör dokumenten uppfylla bägge kriterierna, men då det i uppsatsen också kommer att användas övriga publikationer som författats av privata, organisationer eller enskilda, är målet att dessa dokument skall uppfylla åtminstone ett av kriterierna nedan:

---

<sup>72</sup> Prop. 2009/10:200

<sup>73</sup> Case & Fair 2003, s.256-258

- a) Dokumentet skall ha hög autenticitet. Det vill säga dokumentet skall vara trovärdigt, och helst vara författat av en offentlig institution.<sup>74</sup>
- b) Dokumentet skall inte vara skevt format, det vill säga enbart behandla en liten del, för att således förklara en större företeelse eller fenomen. Om ett dokument är skevt format skulle det betyda att tillförandet av ny information skulle kunna ändra hela denna bild.<sup>75</sup>

Propositionen är bra exempel på ett otvetydigt trovärdigt dokument, då de institutioner som författat det under en längre tid haft ärendet på remiss, varför lagförslaget är behandlat ur olika perspektiv.<sup>76</sup> I propositionen nämns det till exempel att väldigt många (om inte alla) trafikhuvudmän i landet har fått yttra sig.<sup>77</sup>

## 1.7 Källkritik

De urvalskriterier som ställts upp ovan förklarar att ursprunget av källdokumenterna i undersökningen har varit något som fästs stor noggrannhet vid. Uppsatsen förhåller sig därför kritiskt till de källor som används. En annan aspekt som ålagts stor vikt är bedömningen av källdokumentens trovärdighet. Detta framgår tydligt av exempelvis det faktum att de huvudsakliga källorna till den empiriska delen består av officiella dokument. I de fall då både nationella och internationella virtuella dokument (exempelvis rapporter och avhandlingar) använts har större databaser som finns tillgängliga via *Göteborgs universitets* hemsida<sup>78</sup> fungerat som sökmotorer. Som exempel på dessa sökmotorer kan nämnas IBSS, och universitetets egen databas avseende avhandlingar. Således bemöter detta tillvägagångssätt de utstakade urvalskriterierna väl. Källorna som använts uppfyller därför kraven på trovärdighet och relevans.<sup>79</sup> Övriga mediala dokument, som till exempel tidningsartiklar har använts något mer försiktigt. Detta då de kanske inte alltid i alla lägen uppfyller kraven att inte vara skevt formade. Det finns skäl att anta att dessa artiklar kan ha vinklats för att bemöta syftet med

---

<sup>74</sup> Bryman 2007, s.203

<sup>75</sup> Thurén 2005, s.88-89

<sup>76</sup> Bryman 2007, s.43-45

<sup>77</sup> Prop. 2009/10:200, s.161-162

<sup>78</sup> [www.gu.se](http://www.gu.se)

<sup>79</sup> Bryman 2007, s.203; Thurén 2005, s.9-11

publiceringen. Således kan man diskutera huruvida de kan betraktas som trovärdiga eller inte.<sup>80</sup>

## 1.8 Förklaringar och definitioner

*Fri marknad:* En idé (eller samlingsnamn) om att alla varor och tjänster kan prissättas och säljas i monetär valuta, varför prisbildningen styrs direkt av utbud och efterfrågan. Således leder den fria marknaden till att de samhällliga och ekonomiska resurserna används optimalt. Detta förutsätter dock att staten inte alls får manipulera marknaden genom subventioner, förbud och övriga ingrepp för att styra denna i önskvärd riktning.<sup>81</sup> Där termen *fri marknad* förekommer i denna uppsats, syftas det på ovan nämnda definition. I annat fall kommer det att i texten utförligt förklaras vad som menas.

*Blandad eller avreglerad marknad:* Observera att den marknad som kollektivtrafikföretagen kommer att verka i efter att den nya kollektivtrafiklagen träder i kraft i vissa avseenden kan uppfattas som en så kallad blandmarknad.<sup>82</sup> I propositionen framgår det tydligt att denna marknad kommer att regleras i ytterst få avseenden varför man i vissa aspekter kan dra paralleller till den fria marknaden. Detta då det hävdas att spelplanen, där kommersiella kollektivtrafikföretag verkar, i stor utsträckning styr sig själv.<sup>83</sup> Det offentliga uppgifterna är mer av strategisk infrastrukturell karaktär.<sup>84</sup>

*Det offentliga:* Med "det offentliga" menar i denna uppsats i första hand staten. I andra hand kommuner, landsting och övriga myndigheter (exempelvis kollektivtrafikmyndigheter). Vid specifika fall, och där det krävs, kommer det att tydligt framgå vilken av dessa institutioner som det syftas på.

## 1.9 Fortsatt disposition

Detta, första, kapitel sätter ramarna för uppsatsen. Avgränsningarna och riktlinjerna, för hur forskningsfrågorna kommer att besvaras, fastställs.

---

<sup>80</sup> Thurén 2005, s.198-199

<sup>81</sup> Case & Fair 2003, s.37; Eklund 2007, s.68-69

<sup>82</sup> Case & Fair 2003, s.39-40

<sup>83</sup> Prop. 2009/10:200, s.47-48

<sup>84</sup> Prop. 2009/10:200, s.48;

I kapitel två framställs den empiriska data som samlats in genom dokumentstudierna. Vidare skildras kortfattat den nya lagens ramverk.

I kapitel tre lyfts den insamlade empirin till en teoretisk nivå. Vidare diskuteras denna i kontext mot den nya kollektivtrafiklagen. Detta ligger sedan till grund för uppsatsens fjärde och avslutande kapitel där syftet bemöts och frågeställningarna besvaras.

## 2. Empiri

---

*I detta avsnitt kommer data som behandlar den brittiska avregleringen av busstrafiken att presenteras. Vidare kommer det redovisas för vilka marknadsstrukturella problem som avregleringen av den svenska elmarknaden gett upphov till. Slutligen presenteras sedan den nya kollektivtrafiklagens ramverk.*

---

### **Avregleringen av busstrafik i Storbritannien**

Under 1986 avreglerades busstrafiken i Storbritannien vilket kom att omfatta hela landet, förutom London, och Nordirland. Denna avreglering innebar att det var fritt för kommersiella bussföretag att bedriva trafik i stora delar av landet, medan större andel av stadstrafiken i London fortfarande upphandlas.<sup>85</sup> Kraven på de olika tillstånd företagen var tvungna att söka för att kunna bedriva trafik, avskaffades i och med avregleringen. För att underlätta att fler aktörer skulle tillträda marknaden ålade man en anmälningsskyldighet gentemot de företag som planerade att bedriva trafik. Företagen var således skyldiga att anmäla när, var och hur man planerade att köra en specifik linje.<sup>86</sup>

Politiker och tjänstemän som låg bakom beslutet om att avreglera bussmarknaden i Storbritannien förväntade sig att fler skulle välja att åka buss, samtidigt som ett större antal aktörer på marknaden skulle leda till ett ”priskrig”. Detta skulle påverka kunden positivt genom att priserna skulle komma att sjunka. Dessutom menades det att konkurrensen skulle resultera i att aktörerna på marknaden skulle komma att bli mer produktiva och innovationsbenägna. Även i de områden där bara en eller ytterst få aktörer var aktiva torde hotet från att övriga aktörer gör intåg till marknaden vara tillräckligt för att driva företagen till ett ökat tävlingsbeteende. En av de huvudsakliga förklaringarna var självklart att det blev mycket enklare att tillträda, men även träda ur, marknaden.<sup>87</sup>

Det bör också lyftas fram att det så kallade priskriget i vissa fall lett till påfallande kvalitetssänkningar då priserna har varit den faktor som varit huvudsaklig för företagen. En

---

<sup>85</sup> Glaister 1991, s.287; Matthews m.fl. 2001, s.1-2

<sup>86</sup> Glaister 1991, s.287; Matthews m.fl. 2001, s.1-2; SOU 2009:39, s.136

<sup>87</sup> Nash 1993, The Economic Journal, s.1044-1045; Van de Velde m.fl. 2009, s.29-30

annan bieffekt av avregleringen har varit att bussresandet snarare minskat i de områden det kommersiella företag kunnat etablera sig, medan den i exempelvis London där trafiken fortfarande är reglerad har ökat.<sup>88</sup>

I praktiken ökade resandet till en väldigt liten utsträckning, samtidigt var denna ökning enbart koncentrerad till ett fåtal områden. Bland annat i de regioner där det satsades på infrastrukturen, t.ex. där man byggde bussfiler för att slippa köer. I dessa fall tjänade ju människor på att ta bussen. Även London präglades av en ökning av antal bussresor. Men där upphandlas fortfarande trafiken. Då trafiken i huvudstaden fortfarande går på kontrakt finns det där enhetliga system för biljettpriser. Därigenom präglas Londons busstrafik av det faktum att det inte är marknaden som sköter prisbildningen, utan den är reglerad på förhand. Hög avkastning ligger därför inte till grund för biljettpriserna, varför detta kan ses som en av förklaringarna till reseökningen. Att större delen av denna verksamhet fortfarande subventioneras möjliggör, för olika människokategorier (med olika ekonomiska förutsättningar) att fortfarande kunna åka buss, utan att det svider alldeles för mycket i fickan.

89

Nedan följer två tabeller som visar på hur resefrekvensen förändrats över tid i de större brittiska regionerna under perioden 1985-1997. Den första tabellen visar på antal resor per person/vecka beroende på vilken socioekonomisk grupp man tillhör. Varav den andra tabellen visar resefrekvensen per person/vecka beroende på vilken inkomstkategori man tillhör. Utifrån dessa går det tydligt att utläsa att London visar på en ökad resefrekvens oavsett socioekonomisk grupp och inkomstkategori. Medan det är generellt sviktande siffror för övriga brittiska områden, där framförallt de som tillhör de lågavlönade yrkena i allt större utsträckning åker buss färre tillfällen än innan avregleringen.

---

<sup>88</sup> BBC:s nätupplaga avläst 110316

<sup>89</sup> Matthews m.fl. 2001, s.8-9, s.12



Tabell 1

**Bus trip rates by socio-economic group**

	Professional	White collar workers	Skilled manual workers	Semi-skilled and unskilled manual workers	Others
<b>London</b>					
1985/86	1,31	2,65	1,86	3,3	2,07
1995/97	1,48	2,7	2,43	3,55	1,9
% change	13	2	30	8	-8
<b>Metropolitan areas</b>					
1985/86	1,69	4,21	3,21	3,81	2,8
1995/97	0,98	2,4	1,94	3,46	1,9
% change	-42	-43	-39	-9	-32

Källa: Matthews m.fl. 2001, s.12

Tabell 2

**Bus trip rates by income group**

	Less than £5000	£5.000-9.999	£10.000-14.999	£15.000-19.999	£20.000-24.999	£25.000 or more
<b>London</b>						
1985/86	2,93	2,3	1,25	1,5	0,84	0,71
1995/97	3,02	3,03	2,39	1,53	2,06	1,48
% change	3	32	91	2	145	108
<b>Metropolitan areas</b>						
1985/86	4,12	2,87	1,24	0,52	0	0
1995/97	3,49	2,69	1,35	0,97	0,38	0,87
% change	-15	-6	9	88	..	..

Källa: Matthews m.fl. 2001, s.10

I en undersökning som gjordes cirka tio år efter att avregleringen i Storbritannien ägt rum, har det registrerats att bussresandet i landet (undantag från London där åkandet ökat) minskat med ungefär 21 %. Dessutom har det observerats att priserna för denna tjänst ökat med 12 %. Det slås fast att två huvudsakliga faktorer ligger till grund för att resandet har minskat. Den första är som redan nämnts de ökade biljettpriserna. En bakomliggande orsak till prisökningen är avsaknaden av offentliga subventioner.<sup>90</sup> I termer av vem som förlorat och vem som vunnit på

<sup>90</sup> Glaister 1991, s.298; Matthews m.fl. 2001, s.1

avregleringen står det alltså klart att skattebetalarna å ena sidan gynnades av reformen, men å andra sidan fick man däremot ofta betala mer än tidigare för att kunna åka buss.<sup>91</sup>

Det nämns vidare att de brittiska offentliga institutionerna sänkt sina operativa kostnader med cirka 40 %, i och med att man inte skjuter till ekonomiska resurser (subventioner) till bussbranschen i lika stor utsträckning som innan. Den andra faktorn som bedöms ligga till grund för reseminskandet är de ofta förekommande och frekventa förändringarna av tidtabeller avseende busslinjerna. Detta har resulterat i att förtroendet för bussbranschen har minskat avsevärt, varför alltfler avstått från att nyttja denna tjänst.<sup>92</sup>

Det som möjliggjort konstanta tidtabellsförändringar är den så kallade ”42 dagars” regeln. Denna innebär att varje operatör som uppfyller de på förhand grundläggande kraven för kvalitetsstandard och säkerhet, måste till berörd myndighet anmäla att företaget avser köra en specifik sträcka på kommersiell grund. Denna anmälan skall ha kommit myndigheten, och övriga organ avseende tidtabellsinformation, tillhanda 42 dagar innan den tilltänkta linjen planeras komma i drift.<sup>93</sup> Sedan är det fritt fram för företaget att köra den planerade sträckan. Avgiftsnivåer och priser för linjen är upp till företaget att bestämma.<sup>94</sup> Bristen på ett mer användarvänligt kommunikationsnätverk avseende tidtabeller har i många fall resulterat i avsaknad på informationsutbyte mellan producent och konsument. Varför det då hävdas att förtroendet för branschen minskat.<sup>95</sup>

Företagen har vidtagit enbart smärre åtgärder för att göra branschen mer förtroendeingivande. I stället är det avkastningen på investeringen som varit den huvudsakliga drivkraften. Om ett företag tjänar pengar på att vidhålla en tidtabell som utåt anses vara opålitlig ses heller ingen vits med att radikalt förändra denna. Sådana förändringar medför ju kostnader, varför vinsten riskerar att minska.<sup>96</sup>

Det har även konstaterats att bussföretagen under en tioårsperiod (1988-1998) sänkt sina totala operativa kostnader per vagnskilometer avsevärt. Det rapporteras att de större brittiska

---

<sup>91</sup> Nash 1993, *The Economic Journal*, s.1048

<sup>92</sup> Ellis & Silva 1998, s.337-338; Van de Velde 2009, s.16-17

<sup>93</sup> SOU 2009:39, s.136

<sup>94</sup> Nash 1993, *The Economic Journal*, s.1043

<sup>95</sup> Ellis & Silva 1998, s.353; Matthews m.fl., 2001, s3

<sup>96</sup> Ellis & Silva 1998, s.347

bussbolagen reducerat sina operativa kostnader med cirka 34 % under denna period. Majoriteten av dessa sänkningar (2/3) beror på att företagen anses ha blivit mer produktiva, det vill säga kör fler vagnkilometer. Men fortfarande är en betydande del av sänkningarna en följd av exempelvis sänkta bränslepriser.<sup>97</sup> Det bör dessutom tilläggas att de reducerade operativa kostnaderna också påverkade företagens relation gentemot de anställda, i synnerhet chaufförerna. En undersökning som gjordes fyra år efter avregleringen trädde i kraft visar på att de nya chaufförer som rekryterades erhöll lägre lön än de kollegor som redan hade pågående kontrakt. Detta visar tydligt på att företagens kostnadsmedvetenhet ökat avsevärt efter reformen på bussmarknaden. En annan sidoeffekt av detta har varit att allt färre företag valt att teckna kollektivavtal. När väl dessa tecknades intog företagen en restriktiv förhandlingsposition där man verkligen inte bågnaade för mycket. Allt för att slippa de extra kostnader som tillkommer. Till exempel visar olika studier på att övertid inte förekommer i lika stor utsträckning som tidigare. Dessutom tenderade företagen att i förarnas kontrakt även innefatta tilläggsuppgifter (inom befintlig arbetstid) som städ och tankning av fordon.<sup>98</sup>

Vidare fastslås det att då bussbranschen var reglerad och skattesubventionerad utmärktes den av färre antal aktörer på marknaden, samtidigt som antalet busslinjer var koncentrerade till att maximera "summan av resenärer". Det vill säga, offentligt subventionerade busslinjer må å ena sidan karaktäriseras av färre turer, men å andra sidan var det fler som tog bussen då verksamheten inte drevs på kommersiell grund. Dessutom låg biljettpriiset för denna tjänst väldigt nära marginalkostnaden, då den delvis finansierades av statliga medel. Vinst var därför inte den huvudsakliga drivkraften.<sup>99</sup> När då tjänsten avreglerades i Storbritannien medförde den omtalade ökningen på avgifterna att förväntningarna inte infriats. Den förskjutning från biltrafik till kollektivtrafik som väntades, har inte varit vidare märkbar. Förklaringen anses vara att kunder har valt bussen enbart i de fall då kostnaden för resan varit lägre än kostnaden för att ta bilen. Således har konsumenterna valt bort tjänsten i de fall där det varit billigare att åka bil.<sup>100</sup>

Empiriska undersökningar som gjorts visar också på att London är en av få städer i Storbritannien där det under en tioårsperiod (1988-1998) har skett en reducering av antal bilägare per 100 personer. Nästan alla övriga städer (eller större orter) som till exempel

<sup>97</sup> Matthews m.fl. 2001, s.6-7; Van de Velde 2009, s.17

<sup>98</sup> Heseltine & Silcock 1990, s.245-247; Nash 1993, *The Economic Journal*, s.1044-1045

<sup>99</sup> Ellis & Silva 1998, s.352

<sup>100</sup> Ellis & Silva 1998, s.341; Van de Velde 2009, s.17-18

Yorkshire, Manchester och Merseyside har visat på en markant ökning av antal bilägare per 100 personer. Tabellen som följer visar på den procentuella förändringen för några av de största brittiska områdena. En av de huvudsakliga förklaringarna till detta tros vara att kvaliteten på kollektivtrafiken försämrats.<sup>101</sup>

Tabell 3

**Car ownership per 100 population**

	London	West Midlands	Grtr Manchester	Merseyside	South Yorkshire	West Yorkshire	Tyne and Wear
1988	33,5	35,6	29,9	24,9	28,8	28,9	23,5
1989	34,3	38	32,3	26	30,8	30,4	24,6
1990	34,8	39,2	33,5	27,2	32,2	31,4	25,5
1991	34,2	39,7	33	27,4	32,4	31,6	25,9
1992	34,2	40,1	33,4	28,1	33,1	32,4	26,5
1993	33,2	39,4	33,4	28	32,6	31,7	26
1994	33,6	40,3	34,4	28,5	33,3	32,1	26,5
1995	33,2	41	35	28,7	33,5	32,5	26,9
1996	33,9	42,4	36,7	29,9	34,6	33,5	28,1
1996	33,4	38,2	37,2	30	31,8	33	27
1997	33,1	41,4	39,2	30,9	32,4	33,9	27,4
1998	33,3	41,5	40,3	31,3	33,2	34,4	28,2
% change							
(1988-1998)	-0,6	16,7	34,8	25,6	15,2	18,8	20,2

Källa: Matthews m.fl. 2001, s.4

Det bör dock påpekas att London skiljer sig från övriga brittiska delar (städer). Bland annat är parkeringsplatserna i huvudstaden färre till antalet, och där det finns möjligheter till att parkera är det oftast mycket dyrt. Detta borde i sin tur avskräcka människor från att äga bil. I andra områden finns det däremot större parkeringsmöjligheter, och det är dessutom billigare att parkera.<sup>102</sup>

När busstrafiken avreglerades försvann också stora delar av de statliga subventionerna, varför företagen var tvungna att via egna medel införskaffa ny fordonsflotta. Då bussar generellt är väldigt dyra, tenderade många av de mindre aktörerna att väldigt sakta (eller inte alls) ersätta sin bussflotta med nya fordon. Gamla bussar renoverades och användes långt in på 1990 talet.

<sup>101</sup> Matthews m.fl. 2001, s.4, s.15

<sup>102</sup> Matthews m.fl. 2001, s.5

Dessutom förekom det ofta att företag istället för att köpa nya fordon, inhandlade begagnade sådana från andrahandsmarknaden.<sup>103</sup>

En annan strukturell förändring på marknaden har varit att det så kallade priskriget resulterat i att de redan verksamma aktörerna intagit försvarsroller gentemot sina konkurrenter. Bland de mest förekommande nämns den ”plundrande”, och den ”förebyggande” rollen. Den första karaktäriseras av att ett redan aktivt företag, i syfte att försvara sina marknadsandelar, gör allt i sin makt för att *plundra* (stjäla) kunder från sina konkurrenter. Exempelvis nämns det att sänkningar på biljettpriser har varit en vanlig strategi. Men till följd av detta har det inte alltför sällan inneburit att kvaliteten på tjänsten försämrats.<sup>104</sup> Dessutom har det förekommit att företag med stora ekonomiska resurser köpt upp sina ”mindre” konkurrenter, vilket i sig går emot den principiella tanken att avreglering kommer leda till att det blir fler aktörer på marknaden. De stora aktörerna har i dessa tillfällen arbetat mot denna utveckling. Dessutom har uppköpen också resulterat i att de större företagen kunnat styra priserna i önskvärd riktning.<sup>105</sup> Den andra, *förebyggande*, rollen har används främst i syfte att hindra andra tillträde till den del av marknaden som för närvarande kontrolleras av det egna företaget. För att inta denna roll har aktörer försökt att anpassa sina tidtabeller och priser baserat på förväntningar om när en konkurrent tros försöka tillträda marknaden. Vid dessa tillfällen har det då vidtagit åtgärder för att försöka visa kunderna *att man är bättre* än de konkurrenter som försöker tillträda marknaden. Exempelvis har kunders önskemål om avgångstider delvis tagits tillvara, genom att tidtabellerna omjusterats.<sup>106</sup>

### **Avregleringen av den svenska elmarknaden**

Produktionen av elenergi, på olika marknader världen över, ses ideligen som en offentlig och statlig angelägenhet. Men utvecklingen har dock alltmer kommit att handla om att allt fler länder anser att denna marknadsform är föråldrad, varför det under de senaste decennierna pågått (och fortfarande pågår) stora reformer på många av världens energimarknader. Syftet har varit att via avregleringar skapa en marknad baserad på fri konkurrens. På så vis har en förskjutning skett från, att producera el på samhällsekonomisk grund (där samhällsnyttan

<sup>103</sup> Heseltine & Silcock 1990, s.241-242; Van de Velde 2009, s.16-17

<sup>104</sup> Ellis & Silva 1998, s.338

<sup>105</sup> Glaister 1991, s.304; Politics nätupplaga, *Bus deregulation 'isn't working'*

<sup>106</sup> Ellis & Silva 1998, s.338

hävdas vara drivkraften), till en företagsinspirerad marknad där affärsmässighet och avkastning driver aktörerna.<sup>107</sup>

Sverige har varit ett av världens första länder att avreglera kärnverksamheten i energiproduktionen, det vill säga elmarknaden. Denna reform trädde i kraft i januari 1996. Innan avregleringen präglades den gamla elmarknadsstrukturen av stark kontroll från staten och underordnade ansvariga myndigheter. Trots att denna verksamhet tillgodosedde medborgarnas behov på ett tillfredställande sätt ansåg ansvariga myndigheter att mer kunder göras.<sup>108</sup> Den kraftiga tillväxtfasen som svensk el-industri upplevt under andra mitten av 1900 talet ansågs komma mot sitt slut, varför man befarade att man skulle nå en "mättnadsfas, med ingen eller ringa tillväxt".<sup>109</sup> Syftet med avregleringen av den svenska elmarknaden var således att söka sig till en marknadsform som i första hand skulle gynna slutanvändaren bland annat i form av sänkta elpriser. Den monopolmakt som enbart ett fåtal aktörer hade skulle via ökad konkurrensutsättning kunna effektivisera elproduktionen.<sup>110</sup>

Avregleringen av elmarknaden skulle innebära att el-aktörernas uppgifter kom att fördelas. Man tudelade verksamheten genom att avskilja kraftöverföring och distribution, från själva produktionen och vidareförsäljningen av el. Kraftöverföringen och distributionen kom även i fortsättningen av vara naturliga monopolmarknader, medan den del som medborgaren kommer i direktkontakt med kom att avregleras. Den största förändringen av betydande karaktär för medborgaren innebar att prisbildningen av el kom att bli obunden, det var alltså marknadens uppgift att sköta detta.<sup>111</sup>

Därigenom var förväntningarna stora om att en ökad konkurrens skulle resultera i en stor förbättring av servicen till konsumenten. Men framförallt skulle priserna på el komma att sjunka till följd av omstruktureringen av elmarknaden.<sup>112</sup>

Redan de första åren efter reformen kunde dock motsatsen konstateras, nämligen att elpriserna för de mindre<sup>113</sup> konsumenterna ökat. Energimyndigheten redovisade under 1998 att

---

<sup>107</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.4-5

<sup>108</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.6-7

<sup>109</sup> Högselius & Kaijser 2007, s.294-295

<sup>110</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.6-7

<sup>111</sup> Rönnborg 2009, s.174-176; 181

<sup>112</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.6-7

elpriserna för perioden 1997-1998 stigit med mellan fyra och sju procent.<sup>114</sup> Till följd av att el ses som vilken marknadsmässig vara som helst sker det än idag fortfarande stora växlingar när det gäller elpriserna.<sup>115</sup> Ytterligare undersökningar har gjorts (och görs kontinuerligt) av svenska energimyndigheten. Exempelvis visar en annan undersökning som omfattar en tioårsperiod (1997-2007) att de svenska hushållen drabbats av extremt höga elpriser. Bland annat nämns det att under denna period så har priserna för hushållsel stigit med cirka 84 %. Den höga efterfrågan på el tycks vara förklaringen till varför priserna skjutit i höjden.<sup>116</sup> Det ställs höga krav på kunderna, och de förutsätts betala sina räkningar i tid för att inte elleveransen skall brytas. Men bristen på information och omöjligheten att kunna påverka prisbildningen gör att elkonsumenterna allt oftare inte kan förutspå elräkningsfakturorna. Tillsammans med det svaga regelverket (vars syfte är att skydda konsumenten gentemot elföretagen) skapar bristen på information, svårigheter för kunderna att ”hävda sin rätt gentemot företagen”.<sup>117</sup> Enligt denna synvinkel likställs el som vilken övrig handelsvara som helst, där syftet är att erhålla skälig avkastning för det producerade. Kan då kunden inte betala, då utesluts denne från systemet.<sup>118</sup>

Trots att det innan reformen trädde i kraft pekades på att en av de främsta fördelarna med avregleringen, skall vara möjligheten att fritt kunna välja elleverantör finns det fortfarande restriktioner som går emot tanken med konkurrensutsättningen. Det är exempelvis relativt krångligt att byta elleverantör. Dessutom är det bara tillåtet att byta elleverantör högst fyra gånger per år.<sup>119</sup> Dessutom kan det idag skådas en tydlig misstro från elkonsumenter gentemot elproducenterna.<sup>120</sup>

Vidare nämns det att ett annat problem som stävjar konkurrensen är avsaknaden av ett på förhand ordnat elpris för distribution på den svenska elmarknaden. Detta gör det möjligt för nätbolagen att utnyttja sin marknadsdominerande särställning i form av moderbolag. De kan,

---

<sup>113</sup> Med mindre konsumenter menas i detta sammanhang mindre hushåll och enskilda.

<sup>114</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.7

<sup>115</sup> Högselius & Kaijser 2007, s.315

<sup>116</sup> Pressmeddelande Energimyndigheten 2007

<sup>117</sup> Elmarknadsrapport 2003:2, s.8-9

<sup>118</sup> Elmarknadsrapport 2003:2, s.9

<sup>119</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.8

<sup>120</sup> Högselius & Kaijser 2007, s.290

utan hinder, ekonomiskt backa upp underställda elhandelsföretag, och således indirekt påverka den konkurrensutsatta marknaden.<sup>121</sup>

Innan omstruktureringen av elmarknaden var stora elkraftsbolag offentligt ägda. Deras primära syfte var således i linje med befintliga regelverk som hindrar att offentligt ägda företag producerar i syfte att erhålla vinst. Skäliga och låga priser för el var ett huvudsyfte för alla verksamma aktörer. När så avregleringen trädde i kraft kom avkastningskravet att i stort påverka för vad som dagens aktörer uppfattar som fundamentala mål, och vad som inte uppfattas som sådana. De fundamentala målen med elsystemet är inte längre att producera högkvalitativa tjänster och produkter till lägsta möjliga pris, utan till att maximera vinsten.<sup>122</sup> Självklart syftar varje aktör, precis som innan avregleringen, till att effektivisera verksamheten. Men numera handlar det inte om tekniskt effektiviserad verksamhet, där innovationsbenägenheten för nya tekniska lösningar främjas. Utan det handlar snarare om finansiella och organisationsinriktade uppfinningar.<sup>123</sup>

Vidare framhålls det att informationsutbytet mellan, å ena sidan myndigheter och olika energibolag, å andra sidan kunder är relativt dåligt. Konsumenter är inte alltför sällan dåligt förberedda och besitter ingen särskild kunskap om vilka valmöjligheter som finns på elmarknaden.<sup>124</sup> Konsumenter får ofta höga fakturor där det framgår väldigt litet för vad de egentligen betalar för. Dessutom råder det inga som helst tvivel om att konsumenter har svårt att få till en kommunikation med ansvariga för elbolagen.<sup>125</sup>

## 2.1 Den nya kollektivtrafiklagen

Förespråkarna för avregleringen av kollektivtrafiken i Sverige hävdar bestämt att denna verksamhet redan i nuvarande form är en serviceverksamhet som ”tillhandahålls på en marknad.”<sup>126</sup> Således anses det att produktionen av denna tjänst sker till följd av ett samspel mellan utbud och efterfrågan av tjänsten. Det som dock skiljer denna bransch från övriga på marknaden är att brukarna enbart har en (eller ett fåtal) utförare att välja mellan. Denna

---

<sup>121</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.11

<sup>122</sup> Högselius & Kaijser 2007, s.313

<sup>123</sup> Högselius & Kaijser 2007, s.314

<sup>124</sup> Strid & Bergmash, FE-rapport 1999-371, s.16

<sup>125</sup> Elmarknadsrapport 2003:2, s.7-8

<sup>126</sup> Prop. 2009/10:200, s.31



avsaknad på tillräcklig konkurrens har drivit utvecklingen framåt mot en omorganisering av den svenska kollektivtrafikmarknaden.<sup>127</sup>

Regeringen, med stöd av riksdagen, har därför gjort bedömningen att en uppdelning bör ske mellan ansvaret för vem som skall tillhandahålla kollektivtrafik. De lagändringar som kommer att träda i kraft från och med 1 januari 2012, innebär att nyinrättade kollektivtrafikmyndigheter kommer att ansvara för strategiska beslut om kollektivtrafiken. De lagar och regler som tidigare hindrat kollektivtrafikföretag, framförallt bussföretag, att ta initiativ till att bedriva trafik på kommersiell grund tas bort.<sup>128</sup> All typ av kollektivtrafik bör i framtiden ses som "nyttig" för samhället, både sådan som bedrivs kommersiellt och sådan som erhålls offentligt.<sup>129</sup>

Det bör tilläggas att kollektivtrafikmyndigheter kommer att ha fortsatta befogenheter att initiera trafik. Men dessa begränsas i att enbart omfatta fall där kommersiella företag inte har något större intresse att bedriva trafik. Till exempel om dessa bedömer att det inte vore ekonomiskt lönsamt att köra på affärsmässig grund. Kollektivtrafikens befogenheter öppnar således för att det även fortsättningsvis kan komma att skrivas avtal som grundar sig på beställare- utförare modellen.<sup>130</sup> Dessutom bör det betonas att i sådana fall måste den berörda kollektivtrafikmyndigheten påvisa för att den trafik man vill komplettera omfattas av allmän trafikplikt. I detta avseende har kommersiella företag rätt att överklaga ett sådant beslut, om de anser att detta skulle förvrida och hindra den fria konkurrensen avsevärt.<sup>131</sup>

Det åligger de ansvariga kollektivtrafikmyndigheterna att årligen upprätta så kallade trafikförsörjningsprogram. Dessa skall innehålla trafikslagsövergripande mål och riktlinjer för kollektivtrafiken. I ett snävare perspektiv skall här presenteras för regionala och lokala program för hur kollektivtrafiken utvecklas. Den ansvariga myndigheten inom en region bör rådgöra med angränsande regioners myndigheter, och olika verksamma kollektivtrafikföretag. Detta för att tillsammans komma underfund med vilka delar av trafiken som kan bedrivas på kommersiella grunder, och vilka delar som det offentliga måste komplettera genom att skjuta till resurser. Ansvaret för det offentliga går därmed ut på att se till att kollektivtrafik erbjuds

---

<sup>127</sup> Prop. 2009/10:200, s.32

<sup>128</sup> Prop. 2009/10:200, s.39

<sup>129</sup> Prop. 2009/10:200, s.41

<sup>130</sup> Prop. 2009/10:200, s.42, s.98

<sup>131</sup> Prop. 2009/10:200, s.69-70, s.198

även i de områden där marknaden inte löser bristerna på tillgänglighet för alla resenärsgupper.<sup>132</sup> Det måste därmed också påpekas att trafikförsörjningsprogrammen inte utgör något tvång för någon av aktörerna, varken myndigheter eller utförare av kollektivtrafik. Det anges vidare i propositionen att kommersiell trafik måste kunna initieras utan att företagsamheten har sin grund i programmen.<sup>133</sup>

Omregleringen av kollektivtrafiken ökar också kraven på att utförarna av tjänsten. Mer specifikt kommer de kommersiella aktörerna att vara skyldiga att 30 dagar innan, en specifik linje planeras att komma i drift, anmäla detta till berörda myndigheter. Dessutom är de skyldiga att lämna information om trafikutbud till ett gemensamt informationssystem för trafikantservice. Denna information skall också omfatta uppgifter om tider och turtäthet.<sup>134</sup> Samtidigt klargörs det att kollektivtrafikföretagen senast en månad innan kvartalsskifte ska informera om det planeras för att trafiken skall dras in. Syftet med detta är att åstadkomma förutsebarhet för kunden.<sup>135</sup> Borttagandet av diverse regleringar som hindrat kommersiell trafik, kommer i synnerhet påverka bussbranschen. Det bör exempelvis nämnas att de linjetillstånd som myndigheter och andra offentliga organ tidigare var tvungna att godkänna innan trafik kunde bedrivas, efter omregleringen tas bort. Detta betyder att bussföretagen kommer att ha färre myndighetsknutna åtaganden än tidigare. Troligen kommer företagen att få lägre administrativa transaktionskostnader till följd av detta.<sup>136</sup>

Remissinstanserna<sup>137</sup> som tyckt till om denna del i propositionen menar bland annat att de korta till- och urträdestiderna kan skapa irritation och obalans på marknaden. *Svensk Kollektivtrafik* nämner att tidsaspekten bör vara längre, och i det konkreta fallet omfatta minst en tidtabellsperiod. Frekventa skiften i det kommersiella utbudet, kan om de uppstår tätt efter varandra skapa instabilitet och osäkerhet hos brukarna av tjänsten.<sup>138</sup>

---

<sup>132</sup> Prop. 2009/10:200, s.47-48, s.90

<sup>133</sup> Prop. 2009/10:200, s.48

<sup>134</sup> Prop. 2009/10:200, s.84, s.131

<sup>135</sup> Prop. 2009/10:200, s.131; Van de Velde 2009, s.62

<sup>136</sup> Prop. 2009/10:200, s.85, s.109

<sup>137</sup> Remissinstanser: Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Kommuner och Landsting, Svenska Bussbranschens Riksförbund m.fl.

<sup>138</sup> Prop. 2009/10:200, s.85

Avseende arbetsmarknaden, och arbetarnas (chaufförernas) anställningsskydd och övriga trygghetsövergripande bestämmelser har den nya lagstiftningen anpassats till aktuell EG-rätt, och övriga nationella regleringar.<sup>139</sup>

Det görs även gällande att det bör vara upp till kollektivtrafikbranschen att gemensamt utveckla ett system för betalning av kollektiva resor.<sup>140</sup> Dock anser några av remissinstanserna<sup>141</sup> att staten (eller annan offentlig myndighet) bör reglera för hur ett eventuellt system måste se ut.<sup>142</sup> Risken med ett strikt reglerat gemensamt betalsystem, bedöms, enligt regeringen, vara att det skulle kunna vara konkurrensbegränsande i den mån att den indirekt styr marknadsmekanismerna.<sup>143</sup>

Svenska Bussbranschens Riksförbund menar att omregleringen av kollektivtrafikmarknaden, i synnerhet bussbranschen, bör noggrant följas upp så att eventuella brister och problem rättas till. För detta ändamål kommer därför en (av regeringen bestämd) myndighet åläggas ansvaret att utvärdera och följa upp reformeringen av verksamheten. Dessutom bör en övergripande tillsynsmyndighet inrättas i syfte att kunna förhindra att kollektivtrafiken fragmentiseras alltför mycket. Det vill säga ett system där de verksamma kommersiella aktörerna nyttjar marknaden för egen vinning. Således bör denna myndighet kunna framlägga förbud och viten om de statliga transportpolitiska målen inte främjas.<sup>144</sup>

Regeringen menar vidare att kollektivtrafiken inte bör skilja sig i den bemärkelsen att högre krav på miljö ställs gentemot denna verksamhet, jämfört med de krav som ställs för fordon som är avsedda för andra syften. Vidare hävdas att det inte är mycket som talar för att trafik som kommer att bedrivas på kommersiell basis kommer att hålla lägre status än om den drevs via reglerad upphandling.<sup>145</sup>

I propositionen framgår det att de effekter som väntas, kort efter att avregleringen ägt rum, främst kommer att handla om friktioner mellan offentligt och kommersiellt initierade etableringar. Faktorerna anses för kommersiella aktörer vara verksamhet på affärsmässig

---

<sup>139</sup> SOU 2009:39, s.141

<sup>140</sup> Prop. 2009/10:200, s.86

<sup>141</sup> Remissinstanser: Svenska Bussbranschens Riksförbund, Länstrafiken i Jämtland AB.

<sup>142</sup> Prop. 2009/10:200, s.87

<sup>143</sup> Prop. 2009/10:200, s.87-88

<sup>144</sup> Prop. 2009/10:200, s.90, s.96

<sup>145</sup> Prop. 2009/10:200, s.93

grund, medan det för offentliga initierade sådana sker på det allmännas intresse. Den tänkta konkurrensen riskerar därmed i det kortsiktiga perspektivet att förvridas.<sup>146</sup>

Vidare nämns att informationsutbytet mellan kollektivtrafikföretagen och resenärerna är en viktig kugge i systemet. Om det inte råder ett tillräckligt informationsflöde finns det risker att kommersiellt etablerade satsningar inte alls får den genomslagskraft som förväntats. Exempelvis kan det råda osäkerhet kring tjänsten bland potentiella kunder, om inte tillfredsställande upplysningar ges. Sådana upplysningar kan innefatta trafikutbud, säkerhetsarbete och uppföljning av verksamheten. Företagen riskerar då att förlora dessa kunder.<sup>147</sup> ”En förlorad kollektivtrafikresenär kan ta lång tid att vinna tillbaka”<sup>148</sup>.

Förespråkarna för omregleringen hävdar att denna kommer att gynna medborgarna då busstrafiken inte kommer att vara skattefinansierad till någon större omfattning. I ett delbetänkande till lagförslaget diskuterades det för huruvida dynamiken för kollektivtrafiken störs av att marknaden sköter biljettprissättningen. Det framgår inte detaljerat för hur prisbildningsmekanismerna skulle kunna se ut, men det klargörs att det offentliga inte alls kommer att ha den ensamrätt de haft hittills. Företagen kommer att ges större utrymme i att driva utvecklingen. Nya linjer skall kunna initieras utan särskilda begränsningar, samtidigt som biljettpriserna skall kunna bestämmas i förhållande till kundernas betalningsvilja. Vidare kommer detta scenario möjliggöra för resenären att välja den aktör som ger bäst service för det lägsta priset.<sup>149</sup>

Fri prissättning är dock en modell som i helt oreglerade sammanhang kan skapa problem. Bland annat nämns det i delbetänkandet att stora företag som har en ledande roll på marknaden kan i syfte för egen vinning påverka biljettpriserna och utveckling av tjänsten i den riktning som hindrar ytterligare etablissemang. Exempel på sådana problem skulle kunna vara att nya aktörer tvingas att anpassa sig till de ledande företagen genom att anta likvärdiga försäljningspriser för att överhuvudtaget kunna konkurrera på marknaden, och således få tillträde till denna.<sup>150</sup> Det lyfts också fram farhågor om att företag som innehar högre marknadsandelar kan snedvrیدا konkurrensen genom olika uppköp av potentiella

<sup>146</sup> Prop. 2009/10:200, s.102

<sup>147</sup> Prop. 2009/10:200, s.103-104

<sup>148</sup> Kommunalförbundet GR 2009, s.4

<sup>149</sup> SOU 2009:39, s.144-145, s.154-156

<sup>150</sup> SOU 2009:39, s.197

konkurrenter. Sådana plundrande aktioner hindras genom att den tillsynsmyndighet som åläggs granskningsansvaret också har möjlighet att förbjuda, och i vissa fall bestraffa, sådana olägenheter.<sup>151</sup>

---

<sup>151</sup> Van de Velde 2009, s.58-59

### 3. Analys

---

*I detta avsnitt kommer det studerade underlaget för den nya kollektivtrafiklagen att sättas i kontext mot empirin och den teoretiska referensramen.*

---

#### **Brister i informationsutbytet mellan utförare och brukare**

Den teoretiska idealbilden för en effektiv marknad, ur samhällsekonomisk synvinkel, kännetecknas av att konsumenten har frihet att välja en producent, eller flera, bland många. För att det skall vara möjligt för kunden att välja det, för honom eller henne, bästa alternativet är det också nödvändigt att det råder ett kontinuerligt informationsutbyte mellan säljare och köpare.<sup>152</sup>

Den brittiska avregleringen av bussmarknaden har påvisat att avsaknaden av ett förenat och mer användarvänligt kommunikationsnätverk, avseende information från företag till kunder, skapat störningar på informationsutbytet dem emellan. En bakomliggande faktor anses vara den ekonomiska drivkraften. Vilket betyder att bussföretagen undvikit att förändra något som ur företagsaspekt genererat i högre kostnader. Om en aktör tjänar på att hålla fast vid ett system, som uppfyller de grundkrav som ställs från politiskt håll, och samtidigt bidrar till att hålla nere kostnaderna, så har denna aktör heller inte någon avsikt med radikala förändringar av detta system.

Avregleringen av den svenska elmarknaden har visat sig vara lite av en paradoxal reform. Syftet med avregleringen har varit att skapa en konkurrensutsatt marknad där kunderna skall ha möjlighet att välja bland ett större antal producenter. Den ökade konkurrensen skulle i det långa loppet skapa ett priskrig där sänkta elpriser skulle gynna slutkonsumenten. Utfallet har dock varit att priserna har ökat avsevärt. Vidare präglas verksamheten av stora fluktuationer på elpriserna. De något svaga kraven och regleringarna gentemot företagen har resulterat i att kunderna haft stora svårigheter att påverka prisbildningen. Bristen på information om vilka möjligheter konsumenten har gentemot elproducenterna har resulterat i att det har blivit mycket svårt att förutspå kommande elräkningsfakturor. El har sidoordnats med övriga

---

<sup>152</sup> Se "Teoretisk referensram", s.10-11

handelsvaror på marknaden. Skälig avkastning har därför varit drivkraften. Att bristen på informationsutbyte varit en sidoeffekt är något som företagen accepterat. I vissa fall har det varit så att konsumenters brist på kunskap om hur elmarknaden egentligen fungerar möjliggjort för elproducenterna att påverka prisbildningen till egen fördel.<sup>153</sup>

För att förhindra att problem med förutsebarhet uppstår när den svenska busstrafiken avregleras har svenska lagstiftare ålagt kollektivtrafikföretagen informations- och anmälningsskyldighet. Företagens förpliktelse att en månad innan planerad trafikstart informera (till ett gemensamt informationssystem) om bland annat trafikutbud kommer att innebära att kunden på ett bättre sätt kan förutse tjänstens omfattning och därmed planera sitt åkande. Att en anmälan om en tilltänkt linje också skall vara den regionala kollektivtrafikmyndigheten tillhanda 30 dagar innan trafikstart, innebär att det kommer att finnas ett informationsflöde mellan, å ena sidan bussföretagen och offentliga organ. Å andra sidan bussföretagen och konsumenterna. Dessa upplysningar kommer att innebära att avregleringen kommer att ha de rätta förutsättningarna för att få en stark genomslagskraft.

Det måste dock betonas att baserat på erfarenheterna från den brittiska avregleringen av bussmarknaden, så innebär en alldeles för kort tidsfrist avseende informationsskyldigheten att frekventa förändringar av trafikutbudet kan uppstå. Detta har ju skapat stor irritation och osäkerhet bland de brittiska kunderna. Dessutom så kommer tidsfristen i Sverige att vara kortare än den var i Storbritannien. Olika remissinstanser som tyck till om lagförslaget har starkt markerat det faktum att korta in- och urträdestider för bussföretagen kan komma att skapa irritation och obalans för kollektivtrafiken. Att ett liknande scenario kan uppstå i Sverige bör därför inte ses som en omöjlighet då grunden för kommersiell etablering av ny busstrafik kommer att ligga i ett affärsmässigt vinstintresse. Den marknadsstrukturella förändringen som kommer att äga rum i Sverige efter omregleringen av kollektivtrafiken kommer innebära att en förskjutning, från produktion på en samhällsekonomisk grund till vinstmaximering, kommer att ske. De fundamentala målen kommer således att övergå till att bussföretagen kommer att söka avkastning för varje investering. Om inte så är fallet kommer dessa att utföra förändringar av trafikutbudet.

---

<sup>153</sup> Se "Empiri", s.29-30

### **Geografisk och socioekonomisk uteslutning**

Den avreglerade marknadens prisbildningsmekanismer karaktäriseras av ett direkt samspel mellan utbud och efterfrågan av en vara eller tjänst. För att ett kommersiellt etablissemang skall visa sig vara ekonomiskt lönsamt driver konkurrensen företagen mot kostnadseffektivt tänkande. Ur teoretisk utgångspunkt kan detta effektivitetstänkande innebära att företag i hög konkurrens till en början driver prisnivåerna nedåt. Men då allt större delar av verksamheten skall bekostas med egna medel är det inte alltför sällan som den affärsmässiga drivkraften påverkar den geografiska koncentrationen av antalet företag. Till följd av detta kan också priserna för tjänsten komma att öka. I en situation där företag konkurrerar på liknande villkor, och där produkten är homogen är det vanligt att aktörer specialiserar sig på olika saker. Allt för att få sålt den egna varan eller tjänsten. Exempelvis kan vissa företag konkurrera med hög kvalitet på tjänsten, men till följd av detta får brukaren betala ett högre pris. Det är skäligt att anta att sådana aktörer investerar, och verkar, i områden enbart då det kan erhållas en skälig avkastning för tjänsten. Ett följdproblem kan därmed vara att företag särbehandlar vissa kundgrupper framför andra. Enbart de som har råd att betala för tjänsten kan nyttja den. Därmed finns det stor risk att övriga exkluderas.

Något som styrker ovan nämnda faktum är erfarenheterna från den brittiska avregleringen. Antalet bussresenärer minskade med cirka 20 % de första 10 åren efter avregleringen.<sup>154</sup> Det är också viktigt att påpeka att resfrekvensen för socioekonomiskt svagare grupper har minskat i de områden där busstrafiken är kommersialiserad. I London har det däremot skett en ökning bland bussresenärerna oavsett vilken inkomstgrupp de tillhör. En av förklaringarna anses vara att det i London inte är hög avkastning som är drivkraften. Trafiken där finansieras delvis genom offentliga medel. Enligt teorin om reglerade marknader anges det att fördelarna med en sådan verksamhet är att statliga interventioner möjliggör för olika människokategorier att bruka en specifik tjänst. Grunden för den offentligt styrda verksamheten är därmed samhällelig nytta och inte affärsmässighet.

För att lösa bristerna på tillgänglighet för alla samhällsgrupper och förhindra att liknande problem uppstår i Sverige, har det å ena sidan bestämts att ansvariga kollektivtrafikmyndigheter kommer att ha fortsatta befogenheter att initiera busstrafik. Konkret innebär det att trafik kan upphandlas i de fall där det bedöms att bussföretag inte

---

<sup>154</sup> Se "Empiri", s.24



kommer att ha något större intresse att bedriva trafik på kommersiell basis. Å andra sidan innebär lagändringarna att kollektivtrafikföretag kan överklaga beslut om initiering av busstrafik på upphandlig om det anses att detta hindrar den fria konkurrensen. Detta i sig inrymmer en paradox då det dels pekas på att det offentliga kommer att ha möjligheter att starta trafik i de fall där det brister i tillgängligheten, men samtidigt kommer de företag som känner sig hotade av initiativet att kunna överklaga.

### **Försämrad kvalitet**

Det går att urskilja tydliga reduktioner på statliga medel till en bransch som avregleras. Att det offentliga inte behöver skjuta till lika stora ekonomiska resurser skulle ur skattebetalarnas perspektiv potentiellt innebära en mer gynnsam ekonomisk situation. Det som däremot inte får glömmas är att företag som inte erhåller statliga subventioner drivs mot att ökning av den egna produktiviteten samtidigt som bland annat produktionskostnaderna måste hållas nere. I det konkreta fallet för avregleringen av busstrafiken skulle det innebära att då verksamheten övergår till en kommersialiserad marknad är det inte det offentliga, och därmed medborgarna, som får bära allokering förlusterna, utan företagen själva. Alla utgifter måste således täckas upp genom en ökning av intäkterna, eller genom omfördelning av kostnaderna. Inte alltför sällan kan detta också innebära att kvaliteten på tjänsten kan försämrats, exempelvis om det satsas på billigare fordon med lägre kvalitet. I fallet där intäkterna måste ökas, är ofta lösningen på problemet höjda biljettpriser.

Den brittiska avregleringen har visat att ett följdproblem med ökade biljettpriser och försämrad kvalitet kan innebära att det sker en förskjutning från kollektivtrafik till bilåkande. Konsumenten har i dessa fall valt att åka bil i de fall där alternativet, att åka buss, varit betydligt dyrare.

Ett annat exempel som styrker ovannämnda resonemang är den stagnation av utbytet av den brittiska bussflottan som uppstått efter avregleringen av bussmarknaden. Där har företagen i många fall försökt pressa sina kostnader genom att avstå från att byta ut sin gamla fordonsflotta. Istället har det utförts reparationer på redan tillgängliga fordon. Dessutom har det förekommit fall där fordonsinköp skett på andrahandsmarknader. Den ökade innovationsbenägenheten och kostnadsmedvetenheten har medfört att kvaliteten på fordonen i vissa fall varit relativt dålig. På så vis är det också rimligt att hävda att kvaliteten på tjänsten som sådan i vissa avseenden försämrats. Detta stämmer relativt väl med teorin som säger att

en reglerad marknad ofta kan präglas av en för hård detaljstyrning.<sup>155</sup> I många fall är resultatet att utvecklingen av verksamheten begränsas och kvaliteten stryps. Lösningen är då en omreglering där marknadskonkurrensen skall lösa problemen. Det bör också betonas att de allt hårdare miljökraven som ställs gentemot företagen i dag inte alls går att jämföra med de som ställdes då. Således bör liknelser, som knyter tjänstens kvalitet till fordonsflottans kvalitet, mellan Storbritannien och Sverige göras med försiktighet.

### **Möjlig påverkan på arbetsmarknaden**

En annan aspekt som bör belysas är det faktum att de reducerade operativa kostnaderna för de brittiska bussföretagen sänkts i betydande utsträckning efter avregleringen. Det bör därför påpekas att dessa reduceringar har i vissa avseenden haft påverkan på relationen mellan bussföretagen, i form av arbetsgivare, och de anställda chaufförerna. De första undersökningarna som gjordes, cirka fem år efter omregleringen i Storbritannien, visar på att nyanställda chaufförer erhöll väsentligt lägre ingångslöner än sina redan verksamma kollegor. En av förklaringarna kan troligen vara att företagens ökade kostnadsmedvetenhet påverkat omfördelningen av de operativa kostnaderna på så sätt att nyanställdas lönevillkor försämrats. Andra uppkomna problem som har iakttagits har varit att allt fler företag valt att inta en återhållsam roll gentemot nytecknande av kollektivavtal.

Paralleller till den brittiska avregleringen bör i detta avseende dras med försiktighet. Arbetsmarknaden, och förutsättningarna för busschaufförer har utvecklats sedan omregleringen i Storbritannien. I synnerhet bör det nämnas att kommande förändring av kollektivtrafiklagen inte kommer att strida mot gällande svensk lag avseende anställningsskydd och övriga avtal mellan bussarbetsgivare och arbetstagare.

### **Snedvridning av konkurrensen**

Vidare bör det framställas att en annan strukturell förändring på marknaden är att det så kallade priskriget som väntas uppstå vid en avreglering kan göra att de stora företagen i syfte att försvara sina marknadsandelar intar olika försvarsroller. Från den brittiska avregleringen har man urskiljt de två mest förekommande ställningarna som företagen intar. Bland annat nämns det att aktörer ofta tar till prissänkningar (om än små till betydelsen) för att stjäla kunder från sina konkurrenter. Det vill säga, företag med starka ekonomiska muskler intar den

---

<sup>155</sup> Se "Teoretisk referensram", s.15

plundrande rollen. Ett följdproblem av prissänkningarna har således varit att kvaliteten för tjänsten ofta blivit sämre. Den andra försvarsrollen innebär att ledande aktörer köpt/köper upp sina mindre lokala konkurrenter i syfte att förebygga en ökad konkurrens, det vill säga intar en förebyggande roll.

Även på den svenska elmarknaden har det uppstått situationer där företag med en marknadsdominerande ställning utnyttjat denna roll för att backa upp underställda aktörer, i vissa fall sådana som har en annan operativ roll i verksamheten. Således har de dominanta företagen indirekt kunnat påverka den konkurrensutsatta marknaden.

Teorin för avreglerade marknader säger att företag som redan innehar stora marknadsandelar åsyftar till att även i fortsättningen vara den aktör som styr priserna i önskvärd riktning. Ett problem som skulle kunna uppstå är, precis som nämnts när det gäller den brittiska avregleringen, att stora företag avser att skapa och även vidhålla en monopolistisk position på marknaden. I ett längre perspektiv kan detta innebära att uppköp av konkurrerande företag, eller hindrande av nytillträde, resulterar i att en avreglering kan stävja konkurrensen. I det svenska lagförslaget för ny kollektivtrafiklag diskuteras de potentiella problem som kan uppstå till följd av att fri prissättning får verka i oreglerade sammanhang. Bland annat har det ponerats att företag som för tillfället har en ledande roll på den svenska kollektivtrafikmarknaden kan, för eget vinstsyfte, påverka biljettpriserna för att förhindra ytterligare etablissemang.<sup>156</sup> Mer konkret skulle detta kunna innebära att nya aktörer som vill tillträda kollektivtrafikmarknaden kan tvingas anpassa sig till de redan verksamma företagen genom att anta likvärdiga försäljningspriser för att överhuvudtaget kunna konkurrera med dem. Marknadsstrukturella problem av denna karaktär kan snedvrída konkurrensen om inte vissa regleringar och krav på företagen införs.

Nuvarande upphandlingsförfarande regleras bland annat av svensk konkurrenslagstiftning. De fördelar som lyfts fram behandlar bland annat förbudet mot att ingå samarbeten (kartellsamarbeten) med övriga aktörer i syfte att påverka upphandlingar. Detta i sig inrymmer en paradox. Upphandlingsförfarandet är ju en form av konkurrensutsättning, då det ofta möjliggörs för fler än en aktör att delta. Men samtidigt anges det klara riktlinjer för företagen redan i upphandlingsunderlaget. Syftet är att hålla nyttan och rättssäkerheten under

---

<sup>156</sup> Se "Den nya kollektivtrafiklagen", s.35

kontroll. Detta stör dock den naturliga marknadsmekanismen då utförare hindras från att fritt välja hur och med vilka medel konkurrensen sker.

För att hindra att ovan nämnda problem uppstår har det bestämts att regering och riksdag ålägger en nationell myndighet ett tillsynsansvar. Detta kommer att innebära att en utvärdering av reformen kommer att ske. Huvudsyftet är att se till så att kollektivtrafiken, till följd av avregleringen, inte strider mot de statliga transportpolitiska målen. Vidare kommer denna myndighet att ha möjlighet att framlägga förbud, eller i mer konkreta fall viten, mot de företag som inte följer de nationella transportpolitiska mål som uppställts.

Även de regionala trafikförsörjningsprogrammen kommer att ha en liknande funktion. Det vill säga, de syftar till att ange trafikslagsövergripande mål och riktlinjer med kollektivtrafiken. Dock skiljer sig dessa program i det avseendet att de inte utgör något tvång för de kommersiella bolagen.

#### 4. Slutsatser

---

*I detta avsnitt kommer slutligen uppsatsens syfte att bemötas, och frågeställningarna besvaras. Avslutningsvis kommer det att ges kommentarer för vidare arbeten inom ämnet.*

---

Då en verksamhet avregleras är förändringen som sker på marknadsstrukturen, ur teoretisk utgångspunkt, av omfattande karaktär. Dels påverkas producenternas uppfattning av vad som är fundamentalt med verksamheten, dels påverkas konsumenternas krav på denna verksamhet. Vidare kommer produktionen av en vara eller tjänst att förskjutas från produktion på direkt beställning av det offentliga, och indirekt det allmännyttiga. Till produktion baserat på vinstintresse.

Spelplanen för den svenska kollektivtrafiken kommer vid ikraftträdandet av lagändringarna att reformeras avsevärt. En annan marknadsstrukturell förändring kommer att vara att priset för en kollektiv resa i fortsättningen kommer att bildas på en fri marknad. Teorin och den empiriska erfarenheten säger att när marknaden anförtros att sköta prisbildningen är det rimligt att vänta variationer i prisnivåer och kvalitet för den tillverkade produkten. Kommersiella företags fortsatta existens på en avreglerad marknad är helt beroende av vinsten som försäljningen av en specifik produkt ger. Till följd av detta ökar även risken för att ekonomiska problem kan uppstå. Nedan kommer uppsatsens frågeställningar, i förhållande till förenämnda strukturella förändringar att diskuteras.

*Vilka ekonomiska problem kan den kommande avregleringen av kollektivtrafiken potentiellt ge upphov till?*

*Vilka faktorer skulle kunna ligga till grund för uppkomsten av dessa ekonomiska problem?*

Avregleringen av kollektivtrafiken i allmänhet, och busstrafiken i synnerhet kommer att innebära att majoriteten av de statliga subventionerna kommer att utebli. När en verksamhet övergår från en marknad som präglas av stora offentliga interventioner, till en marknad baserad på fri konkurrens medför det att de kommersiella företagen kommer att bli mer kostnadsmedvetna. Deras fortsatta fortlevnad hänger på hur den marknadsmässiga

kreativiteten kan appliceras på verksamheten så att högsta möjliga avkastning nås vid varje investering. Det är inte alls en omöjlighet att företagen i syfte att täcka upp sina kostnader tar till ökade biljettpriser som en lösning. Med basis i den brittiska forskningen har det konstaterats att en sådan aktion kan medföra att antalet resenärer kan komma att minska. I värsta fall kan en omvänd förskjutning ske. Det vill säga nyvunna resenärer kan, i det långa loppet, komma att återgå till att åka bil. Detta förutsätter dock att biljettpriset för en bussresa blir ett dyrare alternativ än bilen.

Ökade biljettpriser skulle även kunna få som följd att vissa geografiska delar, eller socioekonomiskt svagare grupper i samhället exkluderas. Faktorn till detta problem skulle i så fall vara företagens bristande kommersiella intresse. För att komma underfund med detta problem har det i de nya lagändringarna gjorts gällande att det offentliga kan initiera, eller komplettera, trafik där det anses att kommersiella företag inte uppfyller tillgänglighetskraven. Hur effektiva dessa interventioner kan visa sig vara återstår att se. Men det bör dock påpekas att varje eventuell offentlig intervention kan överklagas av enskilda kommersiella företag, om detta anses snedvrída konkurrensen.

En annan strukturell förändring som potentiellt skulle kunna innebära att åkandet minskar, är om kvaliteten på tjänsten blir sämre. De trafikförsörjningsprogram som de nyinrättade kollektivtrafikföretagen skall upprätta kommer att fungera som riktlinjer på bland annat trafikutbud. Men faktum är att dessa inte utgör tvingande krav på vilka medel företagen kommer att kunna konkurrera med. Att fordonsparken bland bussföretag kommer att bestå av befintliga (gamla) bussar som renoveras, eller bussar inhandlande på en andrahandsmarknad, är inte en omöjlighet. Om antagandet att en sådan buss har sämre standard är det således rimligt att utgången kan vara att kvaliteten på tjänsten i vissa fall kan komma att bli sämre.

Informationsutbytet mellan de kommersiella bussföretagen och potentiella kunder, kommer efter avregleringen att vara avgörande för kundernas uppfattning om strukturen på den kommande busstrafiken. Bland annat nämns att företagen kommer att åläggas informations och anmälningsskyldighet till berörd myndighet och diverse gemensamma informationssystem. Teoretiskt sett ger därför denna reform goda förutsättningar för att busstrafiken ur ett informationsperspektiv skall uppfattas vara en strukturellt ordnad bransch. Något som däremot skulle kunna kritiseras, och som i sin tur kan föranleda obalans i det samlade kollektiva utbudet i en region, är möjligheten till frekventa förändringar av

tidtabeller. Orsaken till detta är den relativt korta tidsfristen för en anmälan, eller en avanmälan av en linje. Senast 30 dagar före en tilltänkt uppstart skall en anmälan ha inkommit till berörd myndighet. Om en linje däremot skall dras in måste detta meddelas en månad innan kvartalsskifte.

Med avregleringen av kollektivtrafiken kommer också prisbildningen för resan att ske på en konkurrensutsatt marknad. De problem som skulle kunna uppstå då prissättning får verka i oreglerade sammanhang skulle kunna resultera i att företag som innehar en särställning på den svenska kollektivtrafikmarknaden, i vinstsyfte, försöker påverka biljettpriserna för att förhindra ytterligare etablissemang. Ett potentiellt scenario skulle kunna vara att företag med större ekonomiska resurser köper upp sina konkurrenter. Sådana aktioner påverkar marknadsstrukturen, i och med att enstaka aktörer indirekt sätter ramarna för nya aktörer som vill tillträda. Då dessa måste anpassa sig till rådande omständigheter. Detta i sig innebär att de fördelar som en avreglerad marknad väntas ge i teorin, inte återspeglas i praktiken. Då köparen i sådan marknad förutsätts ha frihet att välja vilken aktör som helst bland många möjliga. Om vissa företag utnyttjar sin dominerande ställning skulle detta strida emot principen om fri konkurrens, varför det riskeras att dynamiken för marknaden går förlorad.<sup>157</sup>

Slutligen bör det än en gång slås fast att denna uppsats inte på något sätt är ett fastställande om att utgången av avregleringen i Sverige kommer att bli densamma som i Storbritannien. Den teoretiska referensramen, och den empiri som presenterats åsyftar till att beskriva hur marknadsstrukturen förändras vid en kommersialisering av busstrafiken, och därmed svara på frågan om vilka potentiella problem som skulle kunna uppstå till följd av avregleringen.

Vidare studier som skulle kunna komplettera ämnesområdet skulle kunna omfatta större empiriska undersökningar, likt de i Storbritannien. Syftet med dessa skulle kunna vara att följa upp och kartlägga effekterna av avreglering.

---

<sup>157</sup> Se "Teoretisk referensram", s.10

## Källförteckning

### Tryckt litteratur:

Brorström, Björn; Haglund, Anders; Solli, Rolf (2005). *Förvaltningsekonomi*.  
Lund, Studentlitteratur.

Bryman, Alan, (2007) *Social Research Methods*.  
Oxford University Press. Svensk översättning.

Case, Karl E.; Fair Ray C. (2003), 6 ed. *PRINCIPLES OF ECONOMICS*.  
Upper Saddle River, N.J. : Prentice Hall, cop.2003.

Ekeningren, Ann-Marie; Hinnfors, Jonas (2006) *Uppsatshandbok – Hur du lyckas med din uppsats*.  
Studentlitteratur.

Eklund, Klas (2007) *Vår Ekonomi*.  
Stockholm, Norstedts Akademiska Förlag.

Högselius, Per; Kaijser, Arne (2007) *När folkhemselen blev internationell – Elavregleringen i historiskt perspektiv*.  
Stockholm, SNS förlag.

Le Grand, Julian; Bartlett, Will (1993) *QUASI-MARKETS AND SOCIAL POLICY*.  
London, Macmillan Press LTD.

Lumsden, Kenth (1995) *Transportekonomi – Logistiska modeller för resursflöden*.  
Lund, Studentlitteratur.

Malmer, Stellan (2007) *Rättvisa kommunala avgifter, ur Siverbo, Sven (2007) Demokratisk och effektiv styrning – En antologi om demokratisk och effektiv styrning*.  
Studentlitteratur.

Nilsson, Jan-Eric; Bergman, Mats; Pyddoke Roger (2005) *DEN SVÅRA BESTÄLLARROLLEN*.  
Stockholm, SNS förlag.

Nilsson, Jan-Eric; Bergman, (2009) *NYA VÄGAR FÖR INFRASTRUKTUR*.  
Stockholm, SNS förlag.

Schotter, Andrew 1994, *MICROECONOMICS: A MODERN APPROACH*.  
New York, HarperCollins College Publishers.



Thurén, Torsten (2005) *Källkritik*.  
Stockholm, Liber AB.

### Rapporter och tidskrifter:

Elmarknadsrapport 2003:2, "Konsumenten – i centrum eller i kläm?"  
*Statens Energimyndighet*  
ER 26:2003

Ellis, J. Christopher; Silva, C.D. (1998), "British Bus Deregulation: Competition and Demand Coordination."  
*Journal of Urban Economics* 43, s.336-361 (1998).  
Academic Press.

Glaister, Stephen (1991) "UK BUS DEREGULATION: THE REASONS AND THE EXPERIENCE."  
The London School of Economics.  
*Investigaciones Economicas (Segunda epoca)*. Vol. XV (1991), s.285-308.

Heseltine, P.M.; Silcock, D.T. (1990), "The effects of bus deregulation on costs."  
*Journal of Transport Economics and Policy*, September 1990

Kastberg, Gustav (2005) *Kundvalsmodeller. En studie av marknadsskapare och skapade marknader i kommuner och landsting*. Förvaltningshögskolans avhandlingsserie [16].  
Göteborg: Förvaltningshögskolan, Göteborgs Universitet 2005.

Matthews, Bryan; Bristow, Abigail; Nash, Chris (2001), *Competitive tendering and deregulation in the British bus market – a comparison of impacts on costs and demand in London and the British Metropolitan Areas*.  
Institute for Transport Studies.  
University of Leeds.

Nash C.A. (1993), "BRITISH BUS DEREGULATION."  
*The Economic Journal*.  
Royal Economic Society 1993, s.1043-1049.  
Published by Blackwell.  
Publishers, 108 Cowley Road, Oxford OX4 1JF, UK and 238 Main Street, Cambridge, MA 02142, USA.

Rönnborg, Petter (2009) *Det där ordnar markanden...*  
Publicerad juni 2009.  
Elforsk rapport 09-80.

Strid, Mats; Bergmast, Mikael (1999) *Energitjänsters betydelse på en avreglerad marknad*.  
FE-rapport 1999-371  
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet.  
Företagsekonomiska institutionen.

Sundström, Erik (2006) *Utveckling av en integrerad tjänst: En fallstudie inom kollektivtrafikbranschen*.  
Karlstad: Centrum för tjänsteforskning, Karlstads Universitet 2006.

Van de Velde, Didier; Wessel, Maartje; Eerdmans, David (2009), *Towards a successful deregulation*. Report for: Statens Offentliga Utredningar  
inno-V, Mars (2009)

### **Tidningsartiklar:**

BBC, nätupplaga, *Bus deregulation is 'not working'*, (publicerad 2006-10-26), avläst 2011-03-16.

URL: [http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/politics/6086668.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/politics/6086668.stm)

DN (Dagens Nyheter), nätupplaga, *Bara var fjärde reser kollektivt*, (publicerad 2011-02-02), avläst 2011-04-11.

URL: <http://www.dn.se/sthlm/faklfkjaflafjk>

Politics, nätupplaga (Storbritannien), *Bus deregulation 'isn't working'*, (publicerad 2006-10-26), avläst 2011-04-16.

URL: [http://www.politics.co.uk/news/public-services/road/congestion-charge/bus-deregulation-isnt-working-\\$455887.htm](http://www.politics.co.uk/news/public-services/road/congestion-charge/bus-deregulation-isnt-working-$455887.htm)

### **Publikationer och elektroniska källor:**

Energimyndigheten, Pressmeddelande, (publicerad 2007-11-27), avläst 2011-05-06.

Direktlänk: <http://www.energimyndigheten.se/sv/Press/Pressmeddelanden/Pressmeddelanden-2007/Hushallens-elpris-har-stigit-med-upp-till-84-procent/>

Kommunalförbundet GR (Göteborgsregionen), *Förslag till yttrande över En ny kollektivtrafiklag*, (publicerad 2009-08-25), avläst 2011-05-12.

URL:

[http://www.grkom.se/download/18.52dfb70d123c4106c1680001409/F%C3%B6rslag+till+yttrande+%C3%B6ver+En+ny+kollektivtrafiklag.pdf%20\(Se%20sid%204\)](http://www.grkom.se/download/18.52dfb70d123c4106c1680001409/F%C3%B6rslag+till+yttrande+%C3%B6ver+En+ny+kollektivtrafiklag.pdf%20(Se%20sid%204))

Lagrummet, Databas för svensk rättsinformation.

SFS 1997:734 *Lagen om ansvar för viss kollektiv persontrafik*.

Stockholm: Näringsdepartementet.

URL: [http://62.95.69.15/sfs/sfsr\\_form2.html](http://62.95.69.15/sfs/sfsr_form2.html)

Näringsdepartementet 2010-04-08, Prop. 2009/10:200, *Ny kollektivtrafiklag*.

URL: <http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/14/34/53/9617bce0.pdf>

Näringsdepartementet 2009-05-05, SOU 2009:39, *En ny kollektivtrafiklag*

URL: <http://www.sweden.gov.se/sb/d/11344/a/125734>

Pressmeddelande 2010-04-08, Näringsdepartementet, avläst 110502

URL: <http://www.sweden.gov.se/sb/d/12167/a/143453>

Pressmeddelande 2011-03-17, Regeringskansliet, avläst 110502

URL: <http://www.sweden.gov.se/sb/d/11936/a/143195>

SIKA (2007:20), *Lokal och regional kollektivtrafik 2006*.

Statistik, Kollektivtrafik (2006).

Svenska Bussbranschens Riksförbund, *Statistik om bussbranschen 2011*.

Statistik, Mars 2011.