

# EU:s första järnvägspaket – erfarenheter av genomförandet





# EU:s första järnvägspaket – erfarenheter av genomförandet

*SIKA Rapport* är SIKA:s publikationsserie för utredningar och analyser. De senast publicerade rapporterna i serien *SIKA Rapport* är:

- 2007:1 Samverkan kring regionförstoring
  - 2007:2 Kilometerskatt för lastbilar – Effekter på näringar och regioner
  - 2007:3 Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål
  - 2007:4 Infrastrukturplanering som en del av transportpolitiken
  - 2007:5 Kilometerskatt för lastbilar – Kompletterande analyser
  - 2007:6 Digitala klyftor – Insatser för att överbrygga dessa
- 
- 2008:1 Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål
  - 2008:2 Förslag till ny transportpolitisk målstruktur – Del 1 Analys
  - 2008:3 Förslag till ny transportpolitisk målstruktur – Del 2 Förslag
  - 2008:4 En planeringsprocess för innovation och förnyelse i transportsystemet
  - 2008:5 Utvärdering av spårbilsystem
  - 2008:6 Infrastrukturplanering för ökad transportpolitisk måluppfyllelse i storstäder
  - 2008:7 Förändringar i lönsamhet av persontrafik på järnväg
  - 2008:8 Vad kostar en vägtrafikolycka?
  - 2008:9 ABC i CBA
  - 2008:10 Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag
  - 2008:11 Acceptabla fördelningseffekter av höjd drivmedelsskatt?
- 
- 2009:1 Utgångspunkter för en europeisk transportpolitik efter 2010
  - 2009:2 Uppföljning av det transportpolitiska målet och dess delmål
  - 2009:3 Värden och metoder för transportsektorns samhällsekonomiska analyser – ASEK 4

ISSN 1402-6651

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKa

Telefon: 063-14 00 00, fax: 063-14 00 10

E-post: [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)

Webbaddress: [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

Utgivningsdatum: 2009-10-28

## Förord

SIKA har under det gångna året vidgat perspektivet från transportpolitik på den nationella nivån till transportpolitiken som den utarbetats inom ramen för den europeiska gemenskapen. Detta har exempelvis tagit sig uttryck i form av rapporten *Utgångspunkter för en europeisk transportpolitik efter 2010* (SIKA rapport 2009:1). Den rapporten var framåtsyftande i bemärkelsen att den främst avsåg att peka på några centrala områden som den framtida transportpolitiken bör hantera. Föreliggande rapport har ett annat angreppssätt genom att den i efterhand utvärderar implementeringen av beslutad politik. Denna typ av uppföljning är angelägen eftersom goda transportpolitiska ambitioner kan förfelas av en felaktig eller obefintlig implementering av fattade beslut.

Denna rapport avser implementeringen av det första järnvägspaketet från 2001. Järnvägssektorn har av tradition varit nationellt orienterad, vilket varit en hämsko för utvecklingen av den internationella järnvägstrafiken. Detta är en anledning till att det finns ett behov av en samlad järnvägspolitik på den europeiska nivån.

En referensgrupp bestående av Gunnar Alexandersson från Tågoperatörerna, Anders Svensson från Banverket och Åsa Tysklind från Transportstyrelsen har lämnat värdefulla synpunkter under projektets gång. Det är dock SIKA ensamt som står bakom analyserna och slutsatserna i rapporten.

Inom ramen för detta projekt har SIKA uppdragit åt Staffan Hultén vid Handelshögskolan i Stockholm att inkomma med värdefullt underlagsmaterial. Hans rapport finns publicerad i sin helhet som SIKA PM 2009:5.

Projektledare på SIKA har varit Backa Fredrik Brandt.

Östersund i oktober 2009

Brita Saxton  
generaldirektör



## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>EU:S JÄRNVÄGSPAKET .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>UTVECKLINGEN INOM JÄRNVÄGSSEKTORN .....</b>	<b>13</b>
3.1	Järnvägen och övriga trafikslag .....	13
3.2	Utveckling av en gränsöverskridande europeisk järnvägsmarknad.....	15
<b>4</b>	<b>IMPLEMENTERING AV LAGSTIFTNING .....</b>	<b>19</b>
4.1	Olika modeller för implementering och dess effekter .....	23
<b>5</b>	<b>SLUTSATSER .....</b>	<b>39</b>
<b>6</b>	<b>KÄLLOR.....</b>	<b>41</b>





# 1 Inledning

Ett väl fungerande transportsystem är en förutsättning för en positiv utveckling av den inre marknaden inom EU, som i sin tur ska generera välfärd och välstånd till dess medborgare. Traditionellt har utbyggnad av infrastruktur varit en angelägenhet för det enskilda landet som genom utbyggnaden strävat efter att optimera systemet inom det egna landets gränser. Därtill har militärstrategiska hänsyn bidragit till att de gränsöverskridande länkarna i transportsystemet är relativt få. Bland de olika trafikslagen är detta allra tydligast för järnvägstrafiken, inte minst genom att olika länder valt tekniska system som inte är kompatibla.

För att öka den internationella järnvägstrafikens konkurrenskraft och därmed järnvägens bidrag till förverkligandet av den inre marknaden har kommissionen beslutat om ett antal järnvägspaket. Syftet med denna rapport är att utreda vilka delar av det första järnvägspaketet som medlemsstaterna inte har valt att införliva, eller införlivat på ett sätt som är tveksamt i förhållande till paketets intentioner. Till syftet hör även att förklara medlemsstaternas val och vilka effekter detta har fått på järnvägens konkurrenskraft och dess förmåga att tjäna den inre marknaden. Denna utredning omfattar inte direktiv 2001/16/EG om driftkompatibilitet.

Rapporten inleds med en kortfattad genomgång av det första och andra järnvägspaketets innehåll och dess syften (kapitel 2). Därefter följer en redogörelse över järnvägstrafikens utveckling inom unionen (kapitel 3). Det följande kapitlet belyser själva huvudfrågan om implementeringen av paketet i medlemsstaterna (kapitel 4). Rapporten avslutas med slutsatser.



## 2 EU:s Järnvägspaket

Under årtionden har järnvägstrafiken inom EU varit något av ett sorgebarn med stadigt sjunkande marknadsandelar. Under en 30-årsperiod från 1970 till 2000 sjönk järnvägens andel av det totala transportarbetet från 10 procent till 6 procent för persontrafiken och från 20 procent till 8 procent för gods. Därtill krävdes ökat statligt stöd då en allt mindre andel av kostnaderna kunde bäras av transportköparna.<sup>1</sup>

Trots att kommissionen vidtog flera åtgärder som syftade till att öka järnvägens popularitet fortsatte järnvägens marknadsandelar att sjunka. Till åtgärderna hörde bland annat att uppmuntra medlemsstaterna att organisera sina nationella järnvägsföretag som fristående enheter att drivas på kommersiell grund. Vidare skulle statligt stöd endast tillåtas under särskilt angivna omständigheter. Vid slutet av 1980-talet stod det dock klart att dessa åtgärder inte har haft avsedd effekt genom att kräftgången för järnvägen fortsatte, och att detta var särskilt tydligt för den internationella trafiken. Kommissionen identifierade flera orsaker till detta:

- Tågoperatörernas nationella förankring medförde att komplicerade förhandlingar mellan olika operatörer krävdes för internationell trafik.
- Ökande statligt stöd samtidigt som kostnader för oklart definierade sociala åtaganden ökade. Många tågoperatörer visade stora underskott i balansräkningen.
- Kapacitetsbegränsningar och dålig kvalitet på infrastrukturen i synnerhet för snabbtåg och internationell godstrafik.
- Avsaknad av teknisk harmonisering.

De ovanstående punkterna utgjorde problembilden som kommissionen försökte att komma till rätt med genom en policyförändring i en mer radikal riktning. De viktigaste förslagen i den nya policyn handlade om att ytterligare stärka tågoperatörernas kommersiella och finansiella oberoende och att separera funktionen för infrastruktur respektive trafikering. För första gången pekade kommissionen tydligt ut riktningen mot separering mellan infrastrukturhållare och operatörer med syftet att öka konkurrensen genom att bereda vägen för nya operatörer.<sup>2</sup>

Inte heller denna gång gjorde järnvägspolicyn några djupare avtryck. I ett vitpapper om järnvägens utveckling kunde kommissionen exempelvis konstatera att nästan inga nya operatörer för internationell godstrafik hade anträt

<sup>1</sup> Nash, C. och Rivera-Trujillo, C. (2007): Rail reform in Europe: Issues and research needs, I: Rietveld, P. och Stough, R.R (red): *Institutions and sustainable transport; Regulatory reform in advanced economies*, Edward Elgar, Cheltenham.

<sup>2</sup> Nash, C. (2001): The impact of EU policies on private investment in railways, Association for European transport.

marknaden.<sup>3</sup> Detta var bakgrunden till sjösättningen av det första järnvägspaketet år 1989.

Järnvägspaketet är en del av en större regleringsmässig omdaning av järnvägstrafiken som EU inledde med direktivet 91/440/EEC. Målet med regelförändringarna kan enkelt uttryckt sägas vara att ersätta de tidigare statliga monopolen med marknader med fungerande konkurrens (Tabell 2.1). En del länder har ansetts gå före i den avregleringsprocess som initierades med direktivet från 1991, framför allt Storbritannien och Sverige. Alla EU:s medlemsländer har någon gång fått kritik för att de inte följt andan i de direktiv som har tagits under denna avregleringsprocess.<sup>4</sup>

**Tabell 2.1: Reglering och direktiv som påverkar järnvägens konkurrenssituation**

<i>Förordning eller direktiv</i>	<i>År</i>	<i>Effekter</i>
Direktiv 91/440/EEC	1991	Krav på åtskild bokföring för järnvägsoperatörer och infrastrukturhållare
Direktiv 95/18/EC och Direktiv 95/19/EC	1995	Licensiering av järnvägsoperatörer och regler för fördelning av tidtabellägen och beräkning av banavgifter
Första järnvägspaketet:	2001	Första steget mot öppnandet av EU:s järnvägsmarknad. Konkurrensutsättning av den internationella järnvägsgodstrafiken inom EU.
- Direktiv 2001/12/EC reviderar direktiv 91/440		
- Direktiv 2001/13/EC reviderar direktiv 95/18		
- Direktiv 2001/14/EC avvecklar direktiv 95/19		
- Direktiv 2001/16/EC hanterar driftskompatibiliteten i det konventionella järnvägsnätet.		
Andra järnvägspaketet:	2004	Andra steget mot öppnandet av EU:s järnvägsmarknad. Hela godstrafikmarknaden öppnas för konkurrens.
- Direktiv 2004/51/EC reviderar direktiv 91/440ff		
- Direktiv 2004/49/EC om säkerhet reviderar direktiv 95/18ff		
- Direktiv 2004/50/EC behandlar driftskompatibiliteten både i höghastighetsnätet och i det konventionella järnvägsnätet		
- Förordning 881/2004 skapar den europeiska järnvägsmyndigheten ERA		
Tredje järnvägspaketet:	2007	Öppnandet av marknaden för järnvägens persontransporter med början med internationell trafik år 2010.
- Förordning 1371/2007 om passagerares rättigheter		
- Direktiv 2007/58/EC om liberalisering av persontrafik		
- Direktiv 2007/59/EC om tågpersonalens certifiering		

Källa: SIKA 2009

<sup>3</sup> European Commission (1996): White paper; a strategy for revitalizing the community's railways.

<sup>4</sup> SIKA (2009): EU:s första järnvägspaket; implementering och effekter, *SIKA PM 2009:5*, Östersund.

Första järnvägspaketet syftade främst till att konkurrensutsätta godstrafiken inom EU, i ett första steg skulle den internationella trafiken öppnas för konkurrens och i ett andra steg skulle all godstrafik på järnväg inom EU öppnas för konkurrens. Den tidigare statliga monopolistens godstransportör skulle kunna utsättas för konkurrens genom att göra det möjligt för nyinträdande företag att konkurrera på jämlika villkor med den tidigare monopolisten. För att uppnå detta uppmanades medlemsstaterna att förenkla inträdet till marknaden genom ett transparent förfarande, genom att organisatoriskt separera infrastrukturhållaren från den tidigare monopolistens godstrafik och att tillskapa en övervakande myndighet som skulle tillse att det nya regelverket fungerade på ett icke-diskriminerande sätt.<sup>5</sup>

Sammanfattningsvis innehåller det första järnvägspaketet följande krav:<sup>6</sup>

- Separering mellan infrastrukturhållare och tågoperatörer åtminstone till åtskilda divisioner med separat budget och balansräkning
- Fördelning av tåglägen och avgifter för att tillgänglighet till bannätet inte sker på ett icke-diskriminerande sätt
- En järnvägsregulator som är oberoende av infrastrukturhållaren och tågoperatörerna och hanterar överklagandeärenden i händelse av en tvist.
- Ett resultatbaserat system för att stimulera infrastrukturhållaren
- Infrastrukturhållaren ska ha ekonomin i ballans.

Implementeringen av det första järnvägspaketet står visserligen i fokus för denna rapport, men det är ändå motiverat att kortfattat beröra innehållet i de två följande paketen. Dels för att innehållet påverkat takten i implementeringen av det första paketet och dels för att eventuella policyslutsatser bör ses i ljuset av de två efterföljande paketen.

Det andra järnvägspaketet som antogs år 2004 syftade till att påskynda liberaliseringen av den internationella godstrafiken. I paketet tidigareläggs marknadsöppningen från år 2008 till 2006. Med det andra paketet blir det vidare fritt fram för utländska operatörer att driva inhemsk godstrafik och för cabotage. Paketet innehåller även ett direktiv om säkerhet och teknisk harmonisering. Direktiven för driftskompatibilitet uppdateras och en ny europeisk järnvägsmyndighet (ERA) för driftskompatibilitet och säkerhet inrättas.

Paketet var utformade på så sätt att länderna kunde implementera förändringarna inom ramen för de nationella regelverk och institutionella strukturer som existerade innan järnvägspaketet. Det innebär att det efter att järnvägspaketet har tagits kvarstår betydande skillnader vad gäller marknadsöppning, infrastrukturhållarens roll och relation till operatörer, järnvägsregulatorns roll, principer för prissättning av banavgifter och ambitionsnivån för järnvägens roll i det totala transportsystemet.

Det tredje järnvägspaketet har till mål att öppna persontrafikmarknaden för konkurrens, med början i den internationella persontrafiken från 1 januari 2010.

<sup>5</sup> SIKA (2009): *EU:s första järnvägspaket – implementering och effekter*

<sup>6</sup> Nash, C. och Matthews, B. (2009): *European transport policy; progress and prospects*, Institute for transport studies, Leeds.

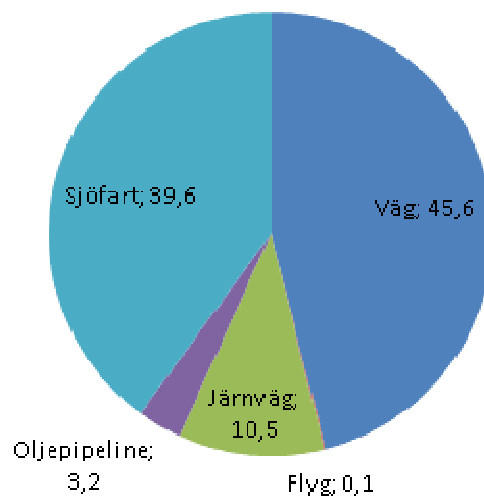


### 3 Utvecklingen inom järnvägssektorn

Det är givetvis viktigt att följa utvecklingen inom järnvägssektorn och dess konkurrenskraft gentemot andra trafikslag för att bedöma om de föreslagna åtgärderna har haft avsedd effekt. I detta kapitel redovisas därför utvecklingen inom järnvägssektorn med avseende på ett antal viktiga parametrar. En svårighet är att det tar relativt lång tid att sammanställa tillförlitliga data som täcker hela EU.

#### 3.1 Järnvägen och övriga trafikslag

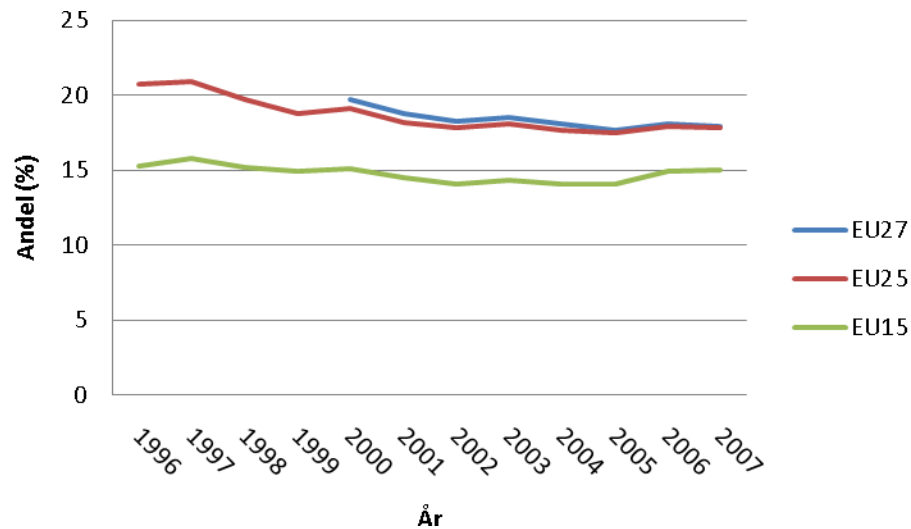
När det gäller godstransportarbetet sker en mycket stor andel av transportererna på väg (45,6%) och sjöfart (39,6%). Järnvägstransporterna står för drygt 10 procent av godstransportarbetet, vilket måste betecknas som en förhållandevis låg andel (Figur 3.1).



**Figur 3.1: Transportarbetets fördelning för godstrafik inom EU år 2006 (tonkm.)**  
Källa: Eurostat 2009



Utvecklingen över tid har inte heller varit särskilt positiv för järnvägstrafiken. Järnvägens andel av godstransportarbetet på land har minskat (Figur 3.2). I samband med att EU utvidgades med en rad länder inom det forna östblocket ökade järnvägens andel eftersom en högre andel av godstransporterna skedde på järnväg i de nya medlemsländerna. I takt med att vägstandarden har höjts har dock järnvägens andel av transportarbetet minskat även i dessa länder.



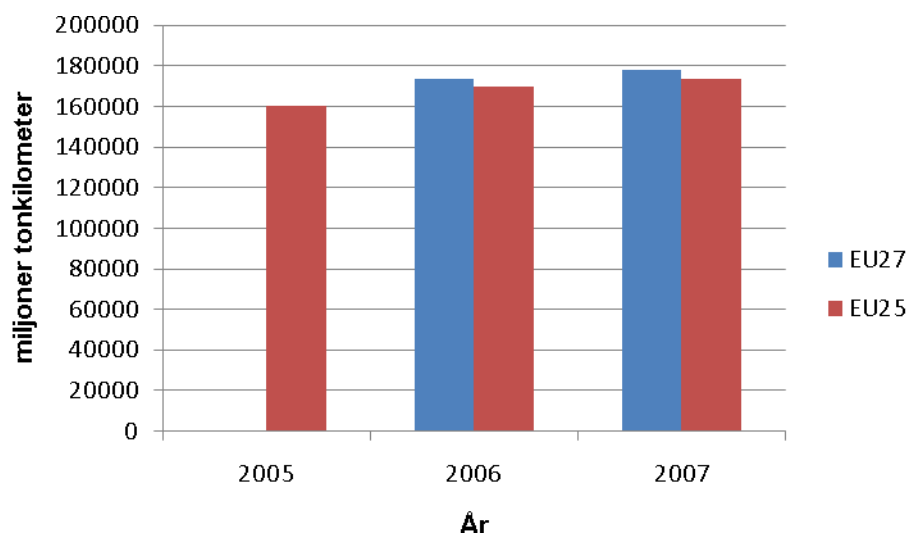
**Figur 3.2: Järnvägens andel av godstransportarbetet på land**  
Källa: Eurostats hemsida

Den relativt låga andelen godstransporter är problematisk eftersom utvecklingen går emot intentionerna med transportpolitiken i EU. I vitboken<sup>7</sup> talades det exempelvis om att återupprätta balansen mellan trafikslagen. En ökad andel transporter på järnväg är ett sätt att minska trängseln på vägarna, men kan även bidra till att uppnå miljö och klimatmål. En väl fungerande järnvägssektor kan också bidra till att stärka näringslivets konkurrenskraft samt till förverkligandet av den inre marknaden.

<sup>7</sup> Europeiska gemenskapernas kommission (2001): Vitbok; den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, *Kom (2001) 370 slutlig*, Bryssel.

### 3.2 Utveckling av en gränsöverskridande europeisk järnvägsmarknad

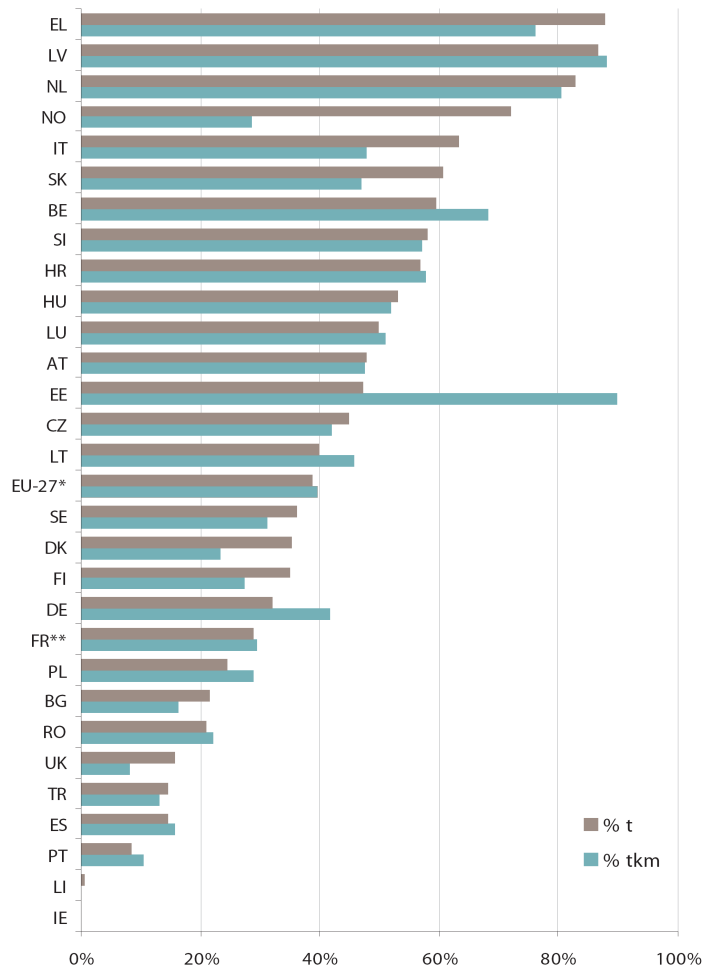
Det har inte förflutit särskilt lång tid sedan år 2006 då marknaden skulle öppnas för internationell godstrafik. Det går därför inte att utifrån tillgängliga data uttala sig om effekter av det första järnvägspaketet på utvecklingen av den internationella godstrafiken på järnväg. Inom EU25 har trafiken ökat från drygt 160 miljarder tonkilometer till knappt 174 miljarder tonkilometer mellan åren 2005 till 2007, vilket motsvarar en ökning på drygt 8 procent (Figur 3.3).



**Figur 3.3: Internationell godstrafik på järnväg**

Källa: Eurostat 2009

Järnvägens andel av de internationella godstransporterna varierar relativt mycket mellan olika länder (Figur 3.4). Genomsnittet för EU27 är knappt 39 procent av lastade ton och drygt 39 procent om andelen tonkilometer avses. I dessa siffror ingår dock inte transittrafik. Grekland, Lettland och Nederländerna har en mycket hög andel av de internationella godstransporterna på järnväg både beräknat som tonkilometer och lastade ton. I figuren ingår inte trafik som lastats utanför EU.



**Figur 3.4: Järnvägens andel av internationella godstransporter år 2007 (ton och tonkm.)**

**Källa: Eurostat 2009**

Själva järnvägsföretagen är en viktig del av utvecklingen av en gräns-överskridande europeisk järnvägsmarknad. Allra störst är tyska DB Schenker med en omsättning på 3 815 miljoner Euro (Tabell 3.1). Företagens storlek kan i viss utsträckning förklaras med olika länders skilda visioner för den tidigare monopolistens framtid. Detta resonemang utvecklas vidare i avsnitt 4.1.

**Tabell 3.1: Europas största järnvägsgodsföretag**

<i>Företag och land</i>	<i>Omsättning 2007 (eller 2008)</i>
DB Schenker, Tyskland	3 815 miljoner € (2008)
Rail Cargo Austria (RCA), Österrike	2 417 miljoner €
SNCF, Frankrike	1 600 miljoner € (2008)
PKP, Polen	1 273 miljoner €
Trenitalia, Italien	1 009 miljoner €
Green Cargo, Sverige	630 miljoner €
CFR Marfa SA, Rumänien	544 miljoner €
EWS, Storbritannien dotterbolag till DB Schenker	465 miljoner €
ZSSK, Slovakien	459 miljoner €
Renfe, Spanien	371 miljoner €
MAV Cargo, Ungern dotterbolag till RCA	355 miljoner €
B-Cargo (SNCB), Belgien	350 miljoner €

Källa: SIKA 2009

En bärande tanke med det första järnvägspaketet är att ökad konkurrens ska vitalisera järnvägssektorn. För att öka konkurrensen krävs att de nya företagen som träder in på marknaden kan ta marknadsandelar. När det gäller marknadsandelarna för nyinträdande företag finns en stor variation mellan medlemsstaterna (Tabell 3.2). Flertalet länder uppvisar i alla fall en positiv trend genom att marknadsandelen för de nyinträdande företagen är större år 2008 i jämförelse med år 2006.

**Tabell 3.2: Marknadsandel för nyinträdande företag 2006 och 2008**

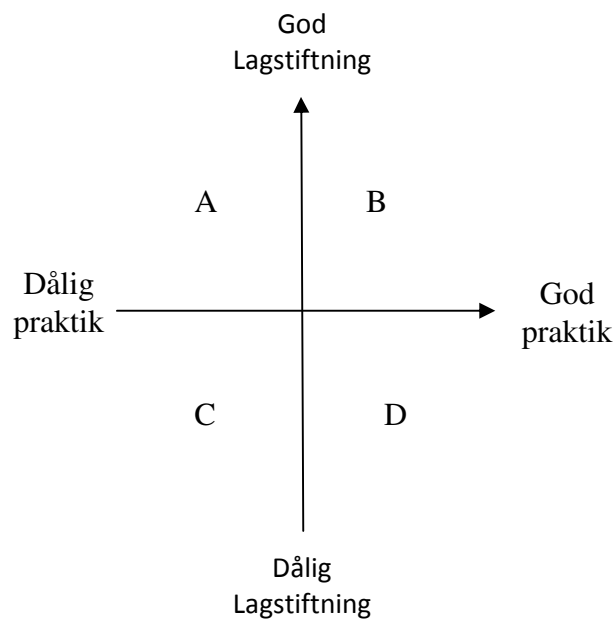
<i>Land</i>	<i>Marknadsandel nyinträdande företag (%)</i>	
	<i>2006</i>	<i>2008</i>
Belgien	3	6,1
Bulgarien	3,2	14,3
Danmark	0	5*
Estland	30,6	49
Finland	0	0
Frankrike	0,6	10
Grekland	0	0
Irland	0	0
Italien	11,5	11,5
Lettland	10,6	0
Litauen	0	0
Luxemburg	0	0
Nederländerna	18	25
Polen	16,8	24
Portugal	0	0
Rumänien	26,7	41
Slovakien	2,9	2
Slovenien	0	0
Spanien	4,9	5
Storbritannien	100	100
Sverige	32,5	36
Tjeckien	saknas data	saknas data
Tyskland	16,4	22
Ungern	9	14,4
Österrike	10	14

\*skattning av Hultén

Källa: SIKA 2009

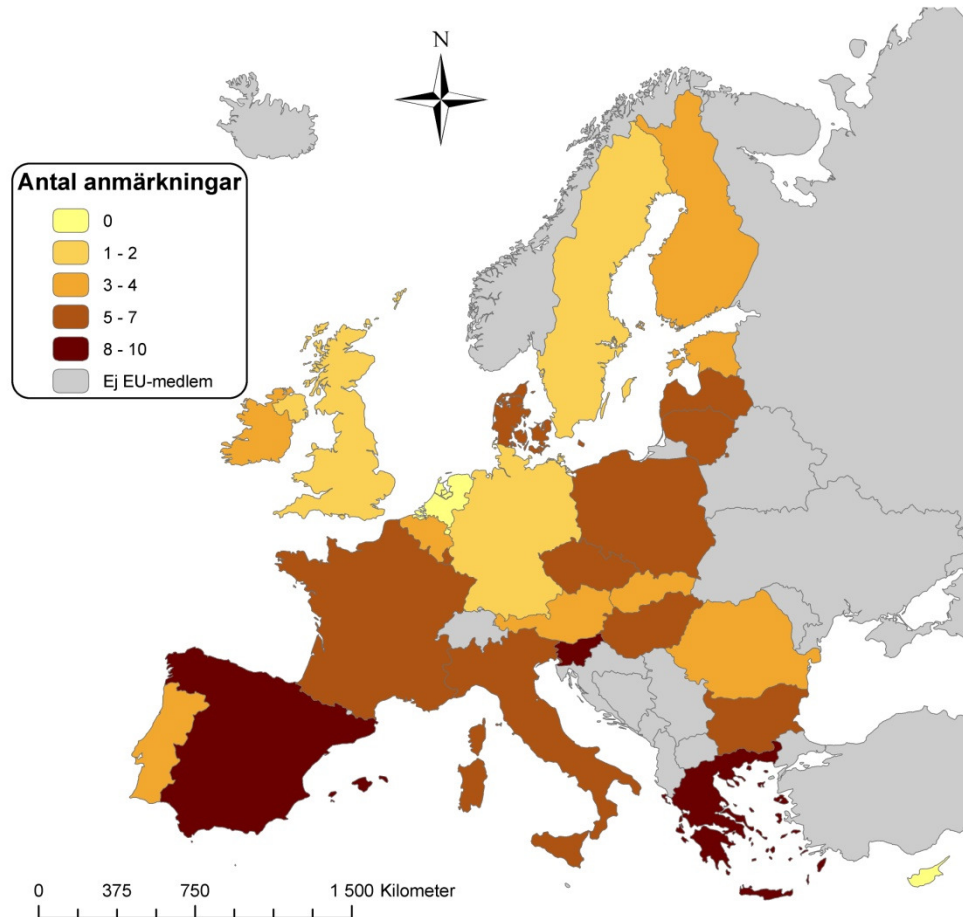
## 4 Implementering av lagstiftning

Inledningsvis kommer detta kapitel ha ett starkt fokus mot lagstiftning och dess implementering. Under den genomgången bör man ha i åtanke att en korrekt implementering av lagstiftning inte behöver resultera i en god praktik och vice versa. Allra sämst är kombinationen av både en dålig lagstiftning och praktik. Det skulle kunna illustreras av en dåligt fungerande järnvägsmarknad med minskade marknadsandelar och låg marknadsöppning (A i Figur 4.1). Det mest eftersträvansvärda är givetvis en kombination av korrekt implementering av lagstiftning och en god praktik. Detta betyder att man inte ska "stirra sig blind" på implementeringen av lagstiftning, utan man bör även se till resultatet av regleringarna i form av exempelvis järnvägstrafikens marknadsandelar.



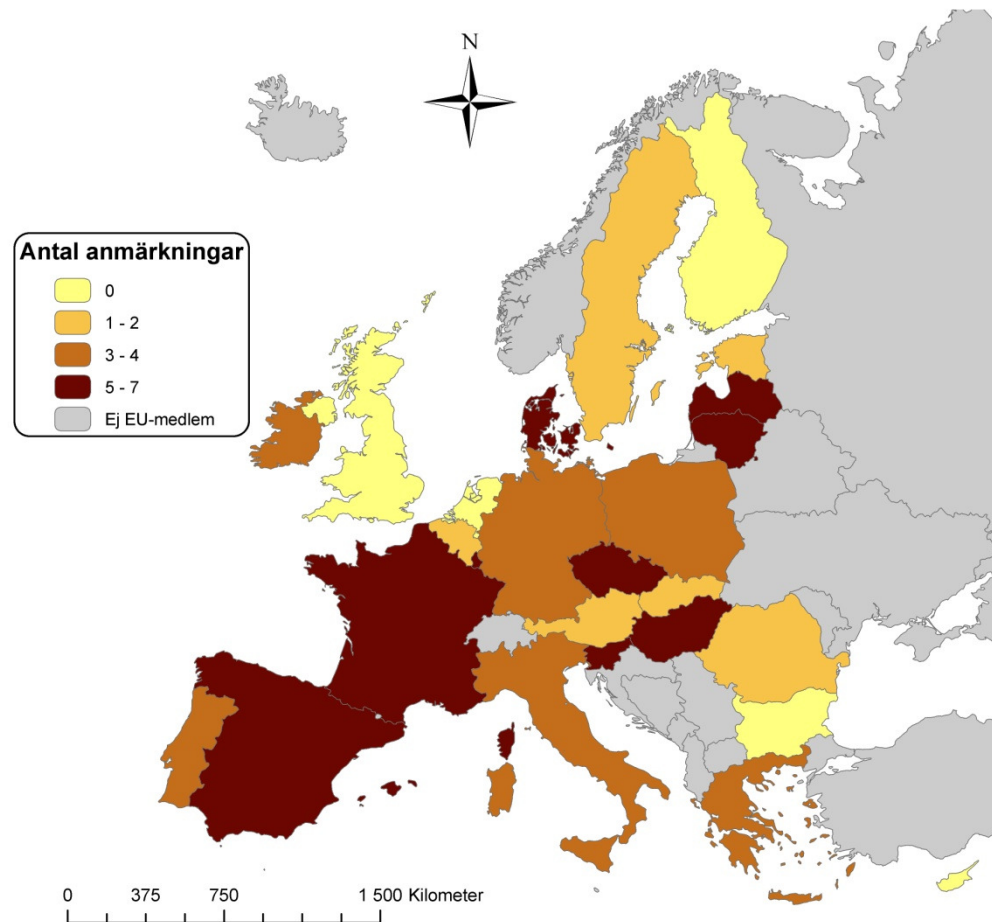
**Figur 4.1: Olika kombinationer av lagstiftning och praktik**

En bild av implementeringen av det första järnvägspaketet kan fås genom att studera de anmärkningar som kommissionen givit medlemsstaterna. Anmärkningarna har delats ut i form av *letters of formal notice* som kom under sommaren 2008 och en reviderad version, *reasoned opinions*, av dessa anmärkningar som kom i oktober 2009.



**Figur 4.2: Antal anmärkningar från Kommissionen enligt letters of formal notice**  
Källa: Commission of the European Communities 2008

Flest anmärkningar fick Spanien med 10 anmärkningar följt av Grekland och Slovenien enligt utskicket som kom under sommaren 2008 (Figur 4.2). Av de länder som bedriver järnvägstrafik var det enbart Nederländerna som inte fick någon anmärkning. Även Sverige, Tyskland och Storbritannien ligger bra till med endast en eller två anmärkningar.

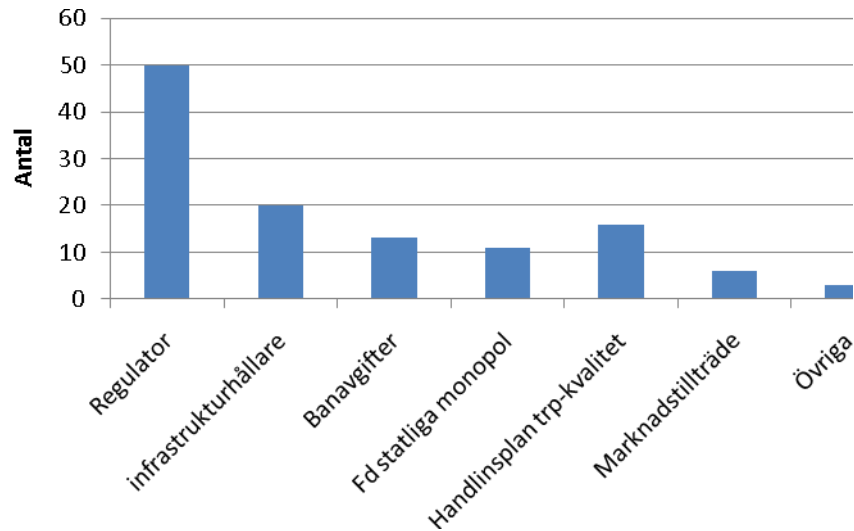


**Figur 4.3: Antal anmärkningar från Kommissionen enligt reasoned opinions**

Källa: Commission of the European Communities 2009

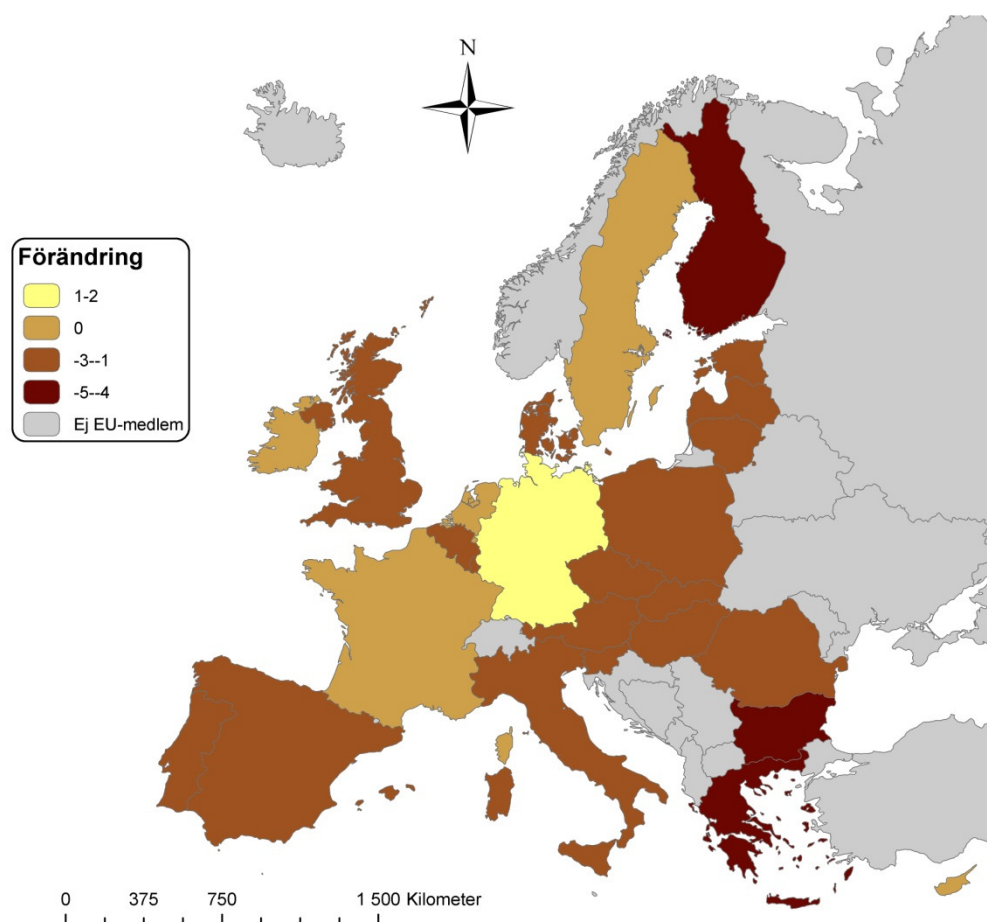
I kommissionens anmärkningar från oktober 2009 har antalet anmärkningar totalt sett minskat. Nu delar Spanien bottenplaceringen med Frankrike som har fått 7 anmärkningar (Figur 4.3). Bland de länder som inte har någon anmärkning har Nederländerna fått sällskap av Storbritannien, Finland och Bulgarien.





**Figur 4.4: Antal anmärkningar för olika områden enligt letters of formal notice**  
 Källa: Commission of the European Communities 2008

Av Figur 4.4 framgår att de flesta anmärkningarna går att koppla till järnvägsregulatorn. Det kan exempelvis röra sig om att regulatorn inte är oberoende eller att den saknar tillräcklig makt. Därefter följer anmärkningar som har med infrastrukturhållaren att göra. Det kan exempelvis gälla att infrastrukturhållaren inte bestämmer banavgifterna självständigt eller att infrastrukturhållaren inte är oberoende.



**Figur 4.5: Skillnaden i antalet anmärkningar mellan letters of formal notice och reasoned opinions**

Källa: Commission of the European Communities 2009 och 2008

I Figur 4.5 görs en jämförelse av antalet anmärkningar från kommissionen från sommaren 2008 respektive oktober 2009. Tyskland är det enda landet som har fått fler anmärkningar. Grekland som ursprungligen fick många anmärkningar har förbättrat sig avsevärt med en minskning med 4 anmärkningar. Bulgarien gjorde också en stark upphämtning och har numera ingen anmärkning.

Denna typ av sammanställning ger visserligen en indikation på i vilka länder implementeringen har kommit långt. Det är dock viktigt att hålla i minnet att anmärkningarna är av olika karaktär och därmed olika svåra att komma tillrätta med. I vissa fall är det en handlingsplan som saknas och i andra fall måste hela myndighetsstrukturen på transportområdet ses över.

## 4.1 Olika modeller för implementering och dess effekter

Detta avsnitt bygger i stor utsträckning på det konsultuppdrag Staffan Hultén har utfört åt SIKA<sup>8</sup>. Ett viktigt konstaterande är att EU:s medlemsländer valt att implementera de första två järnvägspaketen på många olika sätt. En första olikhet är att länderna har givit den nya övervakande myndigheten (järnvägsregulatorn) ett större eller mindre oberoende från landets regering. I en del länder är

<sup>8</sup> Staffan Hulténs rapport finns publicerad i sin helhet som SIKA PM 2009:5

järnvägsregulatorn en del av ett ministerium, i andra länder bildar järnvägsregulatorn en egen myndighet och i en tredje grupp av länder ingår järnvägsregulatorn i en större myndighet som antingen kan syssla med enbart transportfrågor (den svenska Transportstyrelsen) eller med transportfrågor och närliggande industrier (Nederländerna).

En andra olikhet är att länderna har valt olika organisationsformer för den tidigare monopolistens verksamheter. I några länder, t.ex. Tyskland, Belgien och Österrike, ingår infrastrukturhållaren, godstrafik- och persontrafikföretagen i samma koncern. I några andra länder, t.ex. Frankrike, Spanien och Finland, har infrastrukturhållaren organisatoriskt avskilt från godstrafik- och persontrafikföretagen som ingår i ett eget företag. I en tredje typ av länder har infrastrukturhållaren och godstrafik- och persontrafikföretagen delats upp i separata enheter. Men i denna grupp finns det flera olika lösningar. I Storbritannien kontrollerar staten infrastrukturhållaren, men har ingen som helst ägarmässig koppling till godstrafik- och persontrafikföretagen. I Danmark och Nederländerna äger staten både infrastrukturhållaren och persontrafikföretaget, medan godstrafikföretaget har sålts till DB Schenker. I Sverige äger staten fortfarande infrastrukturhållaren och godstrafik- och persontrafikföretagen. Utöver dessa organisatoriska lösningar finns det också andra betydande skillnader. I de flesta länder ingår nästan alla stationer i infrastrukturhållarens organisation. Två undantag är Sverige och Storbritannien, i vilka de flesta stationer har överförts till andra företag. Det finns också betydande skillnader i hur stora organisationerna har blivit efter uppdelningen i infrastrukturhållare, godstrafik- och persontrafikföretag. I Frankrike har t.ex. RFF (infrastrukturhållaren) färre än 800 anställda, vilket kan ställas mot att SNCF har 201 000 anställda. SNCF sköter också de facto banunderhållet i det franska järnvägsnätet. I Spanien har Adif, som är motsvarigheten till RFF, drygt 14 000 anställda. I Finland har banförvaltningscentralen (RHK) som ansvarar för järnvägsnätet 120 anställda jämfört med de nära 10 000 som arbetar inom järnvägen i VR-koncernen.

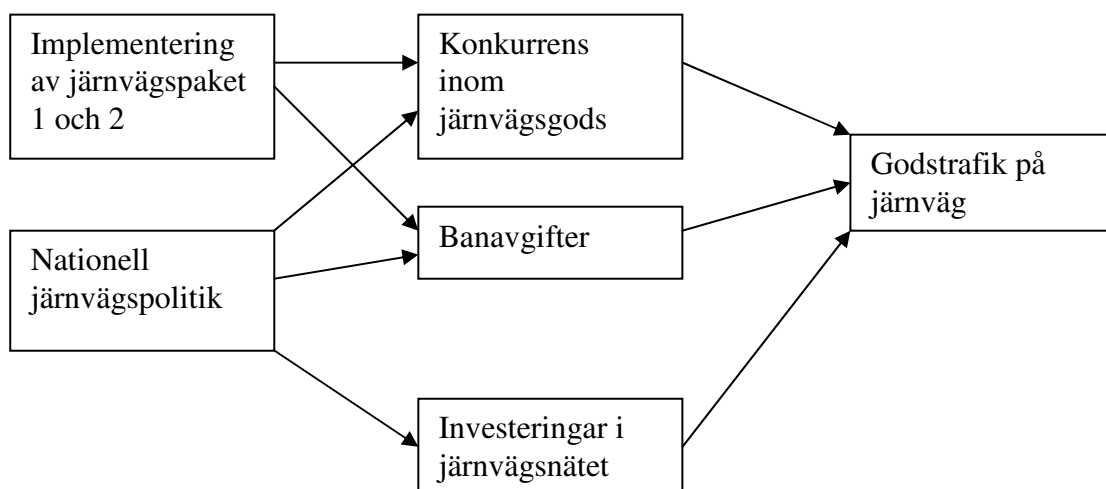
En tredje olikhet är att länderna har olika visioner för den tidigare statliga monopolistens framtid. I t.ex. Storbritannien, Danmark och Nederländerna, har staten privatiserat godsdelen av den tidigare monopolistens verksamhet. Framför allt tyska DB men i viss utsträckning franska SNCF köper upp andra godsföretag för att stärka sin position på den europeiska marknaden. DB Schenker har t.ex. köpt de privatiserade godsdelarna av den nederländska och danska statsjärnvägen och köpt två polska bolag, PTK med 2 000 anställda och PCC med 5 800 anställda (DB Schenker, 2009). Företaget har också förvärvat EWS, som svarar för majoriteten av godstrafiken i Storbritannien. SNCF har nyligen köpt Veolias snabbt växande järnvägsgodsföretag (Journal of Commerce, 2009). Även svenska Green Cargo har tagit en stor ägarandel (49 %) i den privatiserade godsdelen av den danska statsjärnvägen (DSB). Europas största järnvägsgodsföretag redovisades i Tabell 3.1. För företag som är involverade även i annan typ av trafik är det enbart järnvägsdelen som avses i denna sammanställning.

En fjärde olikhet är att länderna har olika visioner för den tidigare statliga monopolistens framtid. Framför allt tyska DB men i viss utsträckning franska SNCF köper upp andra godsföretag för att stärka sin position på den europeiska marknaden. DB Schenker har t.ex. köpt de privatiserade godsdelarna av den

nederländska och danska statsjärnvägen och köpt två polska bolag, PTK med 2 000 anställda och PCC med 5 800 anställda. SNCF har nyligen köpt Veolias snabbt växande järnvägsgods företag. Även svenska Green Cargo har tagit en stor ägarandel (49 %) i den privatiserade godsdelen av den danska statsjärnvägen (DSB). I andra länder, t.ex. Storbritannien, Danmark och Nederländerna, har staten privatiserat godsdelen av den tidigare monopolistens verksamhet.

### Modellen för att utvärdera effekterna av det första och andra järnvägspaketet

De förändringar i regelverken för järnvägsbranschen som antogs i de första och andra järnvägspaketerna kan förväntas ge både direkta och indirekta effekter. En första typ av direkt effekt är de organisatoriska förändringarna som vi beskrev ovan. En andra typ av direkt effekt är inträdet av nya aktörer på de nationella järnvägsgodsmarknaderna, vilket ger en ökad konkurrens. En eftersträvd indirekt effekt är att öka marknadsandelen för godstrafiken på järnväg i konkurrensen med andra transportslag. Den sista typen av effekt påverkas även av hur stora investeringar som görs i järnvägsnäten, vilket är en fråga som inte behandlas i järnvägspaketerna.



**Figur 4.6: Faktorer som förklarar utvecklingen av godstrafik på järnväg**

Källa: SIKA 2009

Modellen i Figur 4.6 visar de samband som kommer att studeras med hjälp av statistiskt material och andra uppgifter från EU:s medlemsländer. Dessa samband undersöks genom ett datamaterial som täcker in faktorerna och de möjliga sambanden i figuren ovan.

Implementering av järnvägspaketerna mäts antingen som den avregleringsregim som länderna har valt eller som hur många påpekanden som kommissionen gav till medlemsländerna under sommaren 2008 och i oktober 2009 om genomförandet av det första järnvägspaketet. Antalet påpekanden behandlades på ett övergripande sätt i form av ett antal kartbilder i inledningen av detta kapitel.

Fortsättningsvis kommer termen idealtyp att användas för begreppet avregleringsregim. Termen idealtyp avspeglar idén att det finns stiliserade förenande drag i hur grupper av länder har utformat sitt avreglerade järnvägssystem. Det betyder att i idealtypen förenas ett lands nationella järnvägspolitik med de krav som finns i järnvägspaketen.

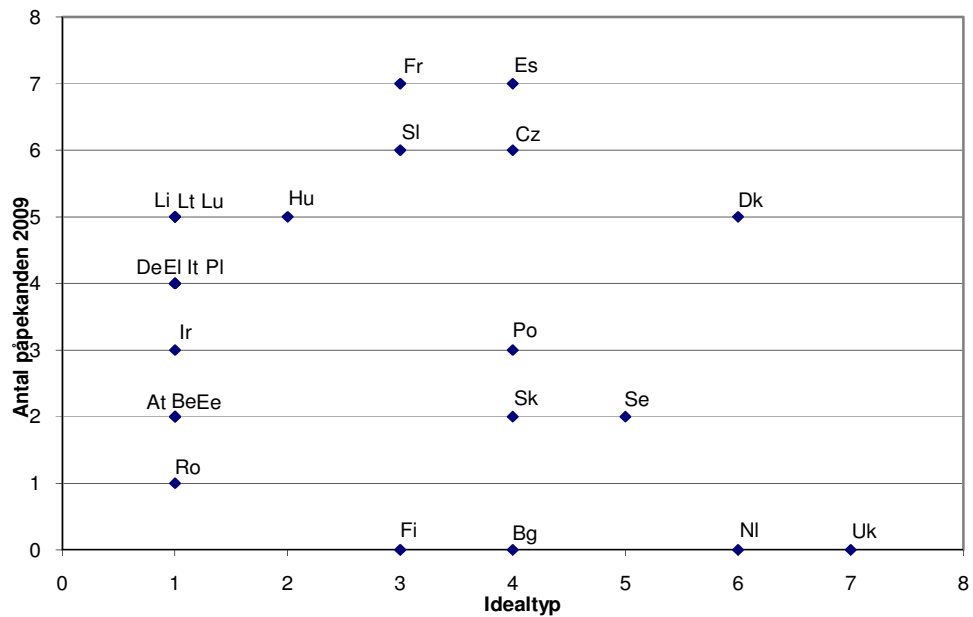
Staffan Hultén har identifierat sju olika idealtyper/regimer som han har betecknat med siffrorna 1 till 7, och där ett högre tal indikerar en mer omfattande avreglering:

1. Denna idealtyp påminner mycket om den organisationsform som Sverige hade perioden 1985-88, d.v.s. en sammanhållen koncernstruktur med infrastrukturhållare, persontrafikbolag och godstrafik. De gemensamma funktionerna finns i regel också i koncernen. I en del länder ingår också busstrafik och andra verksamheter. De stora skillnaderna jämfört med Sverige 1985-88 är att det finns en järnvägsregulator och att konkurrenter har rätt att träda in på marknaden.
2. I denna idealtyp bildar persontrafiken och infrastrukturen ett bolag som kontrolleras av staten. Godstrafikdelen från den tidigare monopolisten har privatiserats. Ungern är det enda land som valt denna idealtyp och godstrafikföretaget har sålts till den österrikiska statsjärnvägen.
3. I denna idealtyp har infrastrukturhållaren organisatoriskt avskilts från den tidigare monopolistens person- och godstrafikföretag. Infrastrukturhållaren är i huvudsak en planerande och beställande enhet med få anställda. Det faktiska underhållet och driften av t.ex. stationer utförs av den tidigare monopolisten. De tre organisationerna ägs eller kontrolleras av staten.
4. Denna idealtyp påminner om idealtyp 3 men här är infrastrukturhållaren en väsentligt större organisation och sköter underhåll i egen regi och har även i en del fall hand om stationerna. Sverige hade en organisation av järnvägen 1988-2000 som i huvudsak såg ut på detta sätt.
5. I denna idealtyp är infrastrukturhållaren, gods- och persontrafiken uppdelade i tre olika organisationer. Den svenska järnvägen är organiserad enligt denna idealtyp sedan 2001.
6. Denna idealtyp liknar den femte men här har godstrafikföretaget också privatiserats och sålts till utländskt företag. Danmark och Nederländerna har valt denna idealtyp.
7. I denna idealtyp är all persontrafik och godstrafik privatiserad. Infrastrukturhållaren kontrolleras av staten. Storbritannien är det enda land som organiserat järnvägen på detta sätt. Tabell 4.1 anger vilken idealtyp respektive EU-land tillhör.

**Tabell 4.1: Idealtyper och påpekanden från kommissionen 2009**

<i>LAND</i>	<i>IDEALTYP / REGIM</i>	<i>ANTAL PÅPEKANDEN AV KOMMISSIONEN 2009</i>	<i>PÅPEKANDE OM ATT IM INTE HAR TILLRÄCKLIGT OBEROENDE FRÅN DEN TIDIGARE MONOPOLISTEN</i>
Belgien	1	2	Ja, saknas regler för att garantera oberoendet av IM från den tidigare monopolisten
Bulgarien	4	0	
Danmark	6	5	
Estland	1	2	Ja, järnvägsoperatören sköter många av de gemensamma funktionerna
Finland	3	0	
Frankrike	3	7	Ja, järnvägsoperatören sköter många av de gemensamma funktionerna
Grekland	1	4	
Irland	1	3	
Italien	1	4	Ja, saknas regler för att garantera oberoendet av IM från den tidigare monopolisten
Lettland	1	5	Ja, järnvägsoperatören sköter många av de gemensamma funktionerna
Litauen	1	5	
Luxemburg	1	5	Ja, järnvägsoperatören sköter många av de gemensamma funktionerna
Nederländerna	6	0	
Polen	1	4	Ja, saknas regler för att garantera oberoendet av IM från den tidigare monopolisten
Portugal	4	3	
Rumänien	1	1	
Slovakien	4	2	
Slovenien	3	6	Ja, järnvägsoperatören sköter många av de gemensamma funktionerna
Spanien	4	7	
Storbritannien	7	0	
Sverige	5	2	
Tjeckien	4	6	
Tyskland	1	4	Ja, saknas regler för att garantera oberoendet av IM från den tidigare monopolisten
Ungern	2	5	Ja, järnvägsoperatören sköter många av de gemensamma funktionerna
Österrike	1	2	Ja, saknas regler för att garantera oberoendet av IM från den tidigare monopolisten

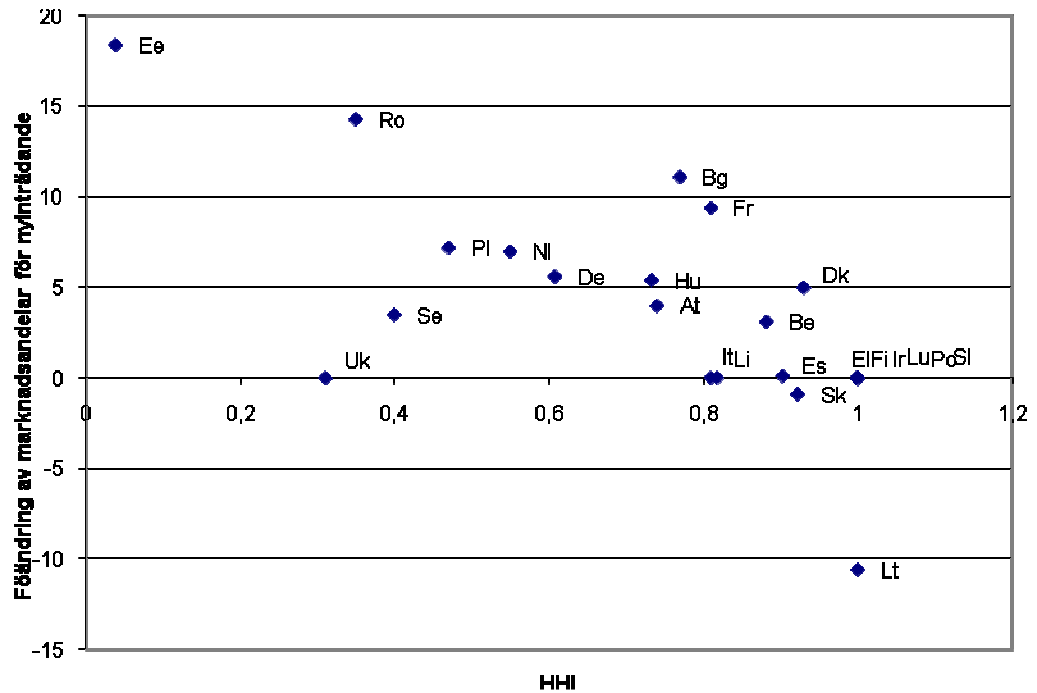
I Figur 4.7 återges sambandet mellan idealtyp och antal påpekanden från kommissionen 2009. Av figuren kan man se att störst antal påpekanden får de länder som har börjat bryta upp monopolistens koncernstruktur. En tolkning av detta resultat är att det kan uppkomma många problem när länderna går från den ursprungliga monopolstrukturen till organisatoriska enheter som har en lägre eller högre grad av oberoende. Minst antal påpekanden får de länder som har delat upp monopolistens koncern i tre delar – Infrastrukturhållare, persontrafik och godstrafik. I idealtyp 1 ges det alltifrån en anmärkning till fem anmärkningar. Det beror förmodligen på att givet att ett land har valt denna organisatoriska lösning så kan landet implementera den på ett sätt som bättre eller sämre överensstämmer med intentionerna i det första järnvägspaketet.



**Figur 4.7: Samband mellan idealtyp och påpekanden 2009**

Källa: SIKÄ 2009

Faktorn konkurrens eller konkurrensintensitet kan mätas på tre olika sätt. Dels genom att mäta hur stor andel av marknaden som de nyinträdande företagen har 2008, och dels genom att mäta förändringen av de nyinträdande företagens marknadsandel från 2006 till 2008. Dessa resultat redovisades i Kapitel 3. Här kommer konkurrensintensiteten att mätas genom att ta fram ett mått på HHI (Herfindahl-Hirschman Index - kvadraten av de största företagens marknadsandel) för det största företaget 2008.



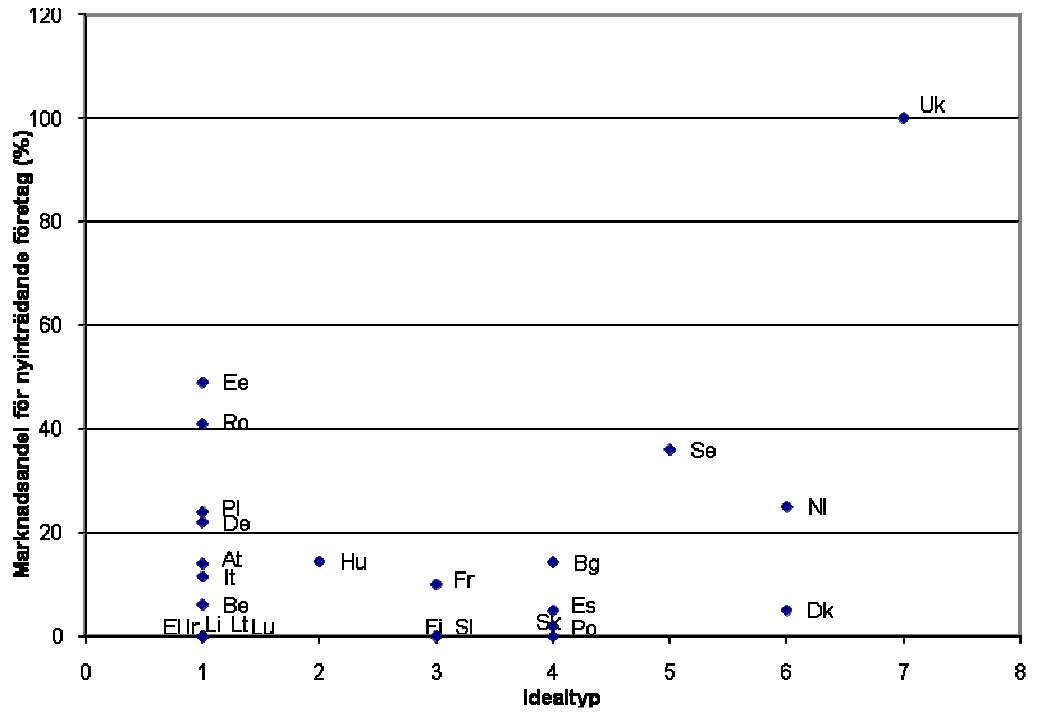
**Figur 4.8: Sambandet mellan HHI och förändring av nyinträdande företags marknadsandel 2006-2008**

Källa: SIKA 2009

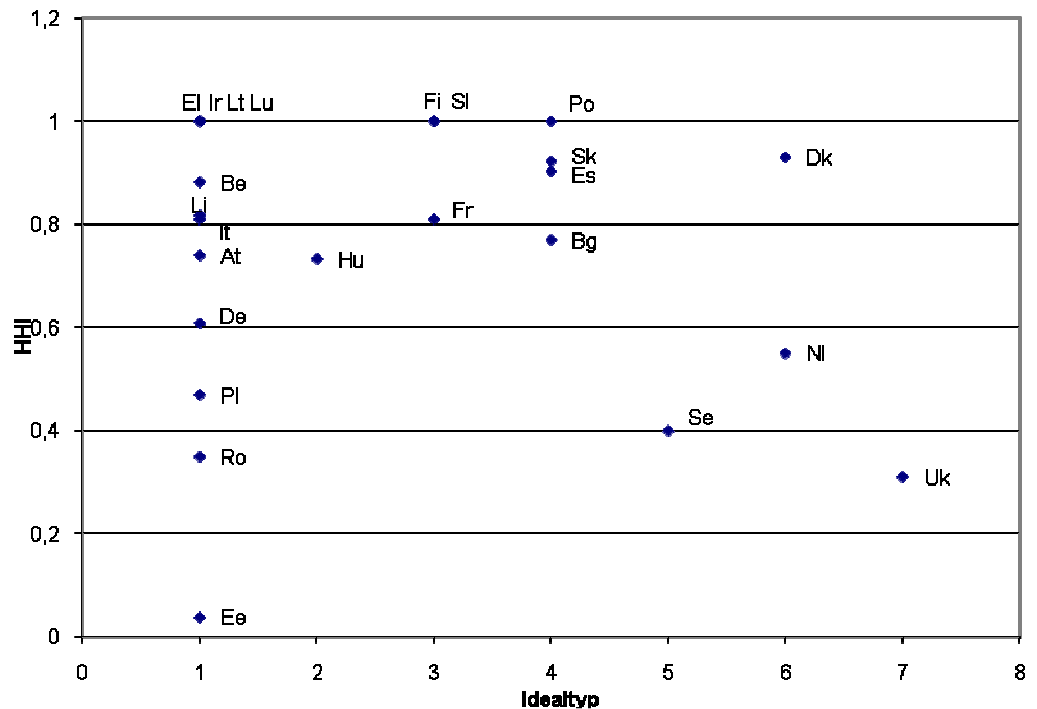
I Figur 4.8 undersöks sambandet mellan HHI, d.v.s. det största företags marknadsandel, och förändringen av de nyinträdande godstrafikföretagens andel på de nationella marknaderna 2006-2008. Av figuren framgår ett visst samband, som enkelt kan uttryckas som att ett lägre HHI år 2008 indikerar en ökad konkurrens perioden 2006-2008. Ett annat resultat hade varit minst sagt förvånande med tanke på att avregleringen i de flesta medlemsländer påbörjades under 2000-talet.

I Figur 4.9 och Figur 4.10 undersöks om det finns något samband mellan idealtyp och två olika mått på konkurrens: nyinträdande företags marknadsandel och HHI. Vid en första okulär besiktning av materialet (d.v.s. att man ser på sambanden i figuren) så verkar det inte finnas något samband mellan variablerna på de två axlarna. Om idealtyp 1 utesluts framträder dock ett positivt samband mellan idealtyp och de nyinträdande företags marknadsandel år 2008 och ett negativt samband mellan idealtyp och HHI, d.v.s. sambanden går i rätt riktning. Ju mer marknaden öppnas för konkurrens genom en upplösning av det gamla monopolet desto större blir de nyinträdande företags andel av marknaden. I dessa två figurer och i många figurer längre fram i rapporten verkar värdena för länderna i idealtyp 1 vara så pass heterogena att det inte går att se några samband om denna idealtyp ingår i bedömningen. Därför kommer idealtyp 1 att uteslutas från vissa analyser för att spåra mönster i det övriga materialet.



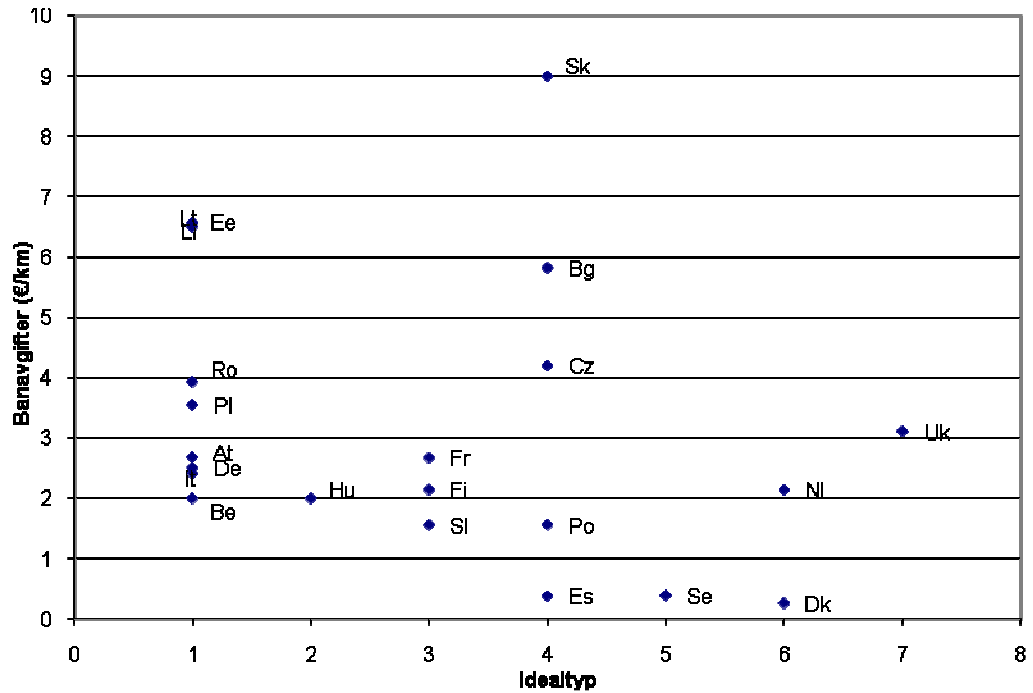


Figur 4.9: Idealtyp och nyinträdande gods företags marknadsandel  
Källa: SIKa 2009



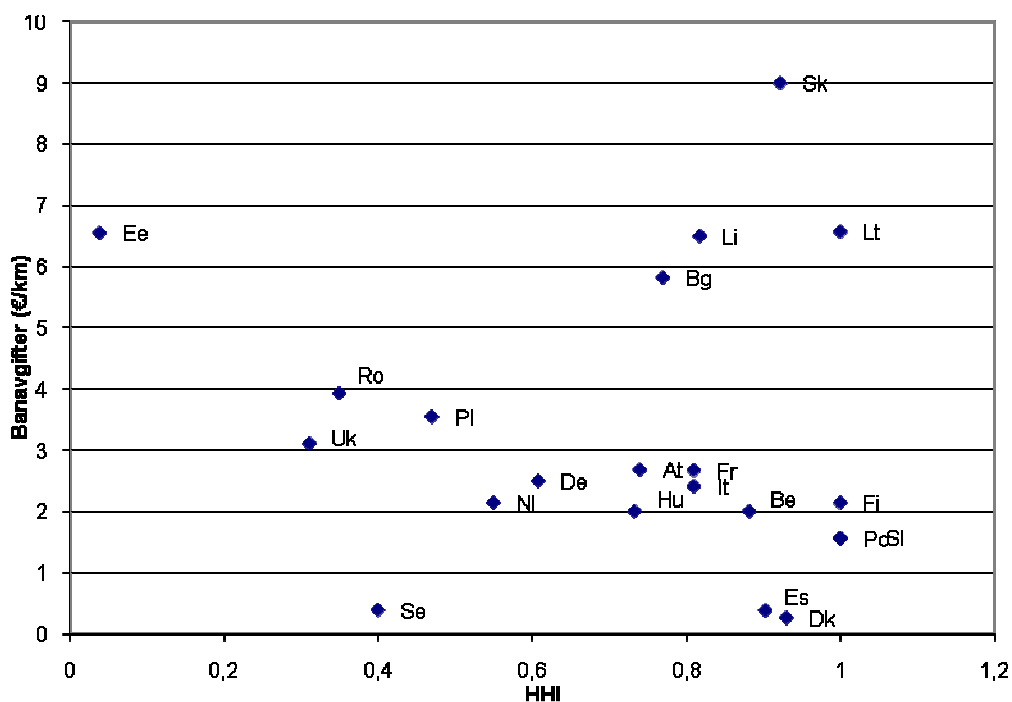
Figur 4.10: Idealtyp och HHI för det största företaget på järnvägsgodsmarknaden 2008  
Källa: SIKa 2009

I Figur 4.11 undersöks om det finns ett samband mellan banavgifter (mätt som € per km för ett 960 tons godståg) och idealtyp. I denna figur verkar det inte finnas något samband mellan de två variablerna. Banavgifterna kan vara höga eller relativt höga vid en långtgående avreglering och kan vara låga eller relativt låga vid en avreglering som är mindre omfattande. Emellertid så har inget land som behåller koncernstrukturen en banavgift som är lägre än 2 € per km för ett 960 tons godståg och fem av 13 länder som har brutit upp koncernstrukturen har en banavgift som är lägre än 2 € per km för ett 960 tons godståg.



**Figur 4.11: Idealtyp och banavgifter i € per km för ett 960 tons godståg 2007-2009**  
Källa: SIKÄ 2009

Sambandet mellan konkurrens och banavgifter har också undersökts. Det finns många anledningar till varför banavgifternas nivå skulle kunna påverkas av hur intensiv konkurrensen är på en marknad. En anledning är att konkurrerande företag är mer ovilliga att betala höga banavgifter som gör det svårt för dem att konkurrera med andra transportslag medan statligt ägda monopolföretag kan kompenseras för höga banavgifter via offentligt stöd. Som framgår av Figur 4.12, där sambandet mellan HHI och banavgifterna undersöks, kan man emellertid inte se något sådant samband i datamaterialet.

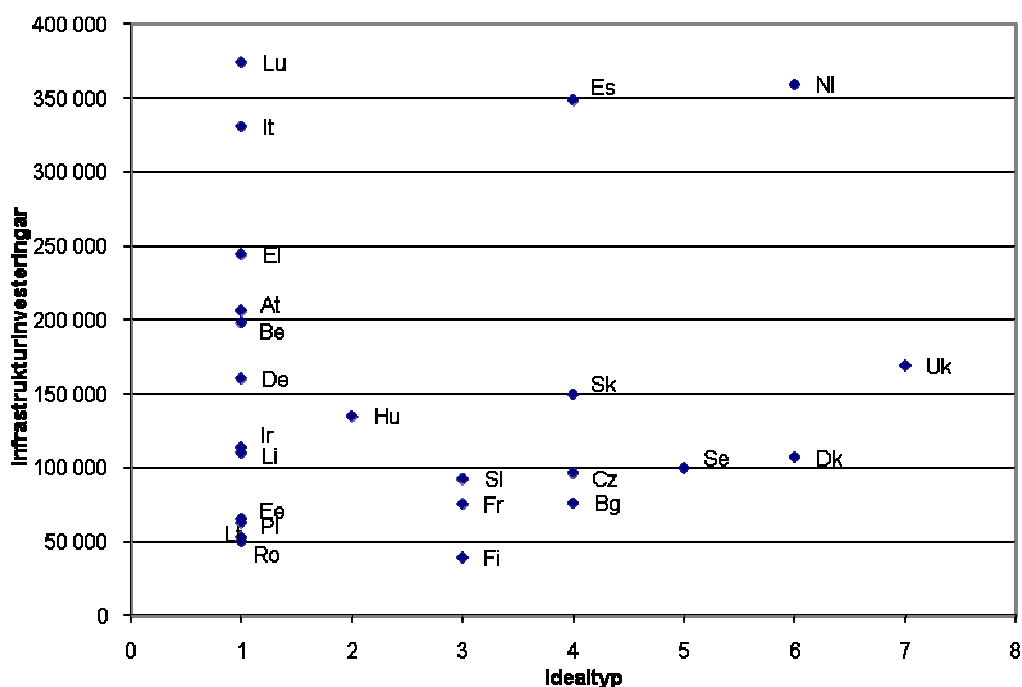


Figur 4.12: HHI och banavgifter i € per km för ett 960 tons godståg 2007-2009

Källa: SIKa 2009

F

I Figur 4.13 studeras sambandet mellan idealtyp och infrastrukturinvesteringar. Det senare måttet mäter de totala investeringarna utslaget per spårkilometer (hela landets nät), inklusive spårunderhåll, justerat för köpkraft. Återigen kan man notera att idealtyp 1 är en mycket heterogen grupp med en mycket stor variation i investeringsvolymerna. Som helhet finns det inget samband mellan de två variablerna.

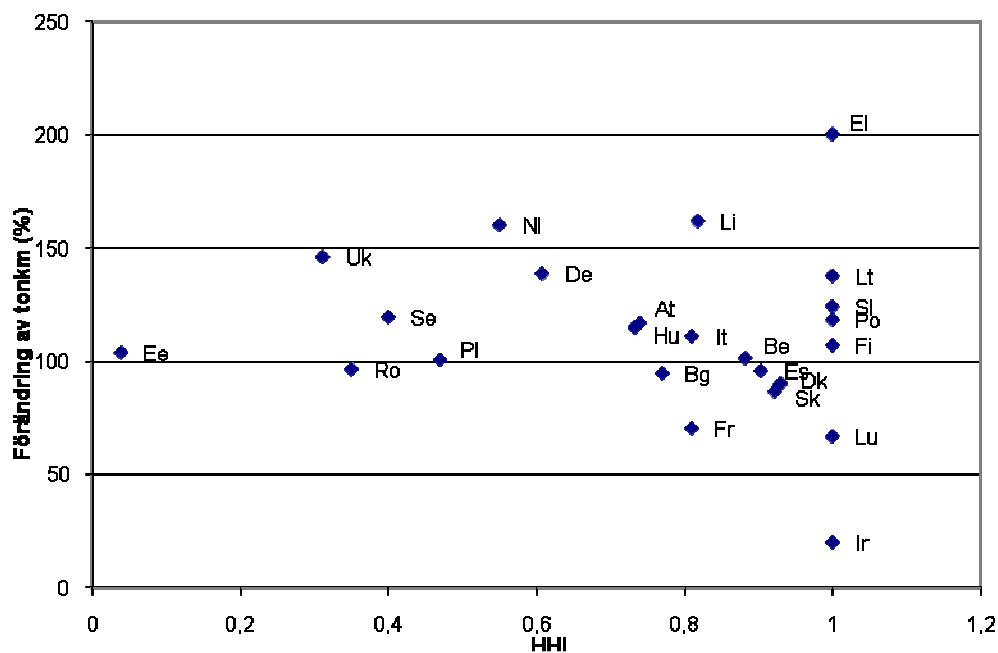


**Figur 4.13: Idealtyp och investeringar i järnvägsnätet**

Källa: SIKA 2009

Det kanske viktigaste målet med EU:s järnvägspolitik är att öka järnvägens andel av transportarbetet inom EU. I de följande figurerna studeras hur de faktorer (variabler) som behandlats ovan påverkar utvecklingen av antalet tonkm. från 2000 till 2007. År 2007 valdes som sista observation beroende på att den ekonomiska krisen redan 2008 medförde dramatiska fall i järnvägsgodstransporterna i många medlemsländer.

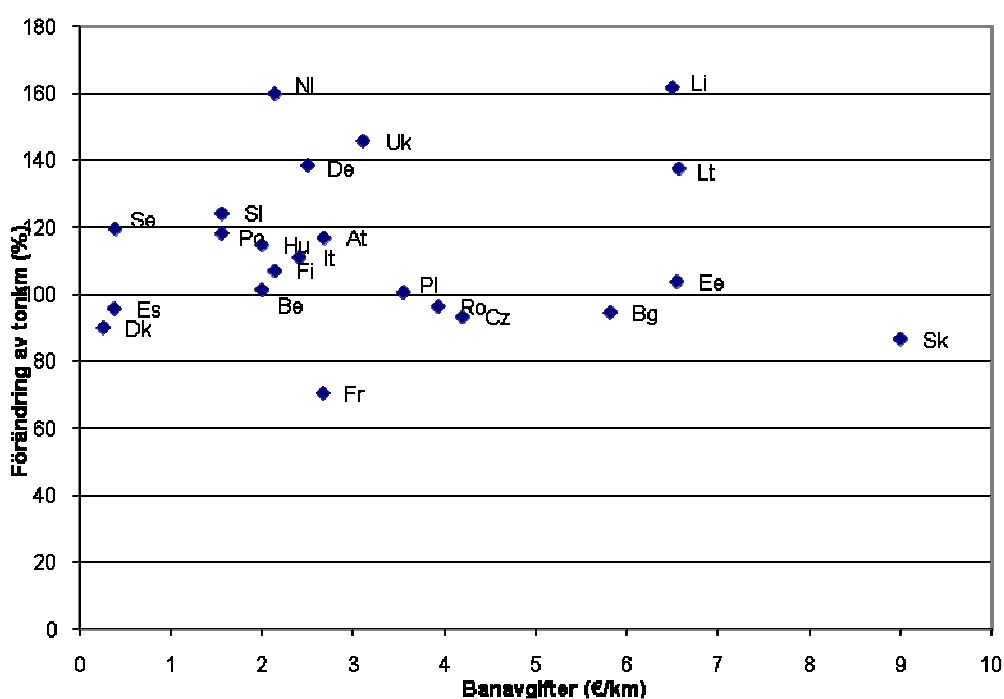
I Figur 4.14 finns det uppgifter om HHI (det största företags marknadsandel i kvadrat) och förändringen av antalet tonkm. perioden 2000-2007. De två extrempunkterna bland de länder som enbart har en godsoperatör (HHI-måttet är lika med 1) kan vara värda att notera speciellt eftersom de avser två länder som nästan saknar järnvägsgodstransporter. Värdet 200 är för Grekland som gick från 0,4 till 0,8 miljoner tonkm., värdet 20 är för Irland som gick från 0,5 till 0,1 miljoner tonkm. Även om man utesluter dessa två värden finns det inget tydligt samband mellan konkurrens och utfört transportarbete.



**Figur 4.14: HHI och förändring av antalet tonkm. 2000-2007**

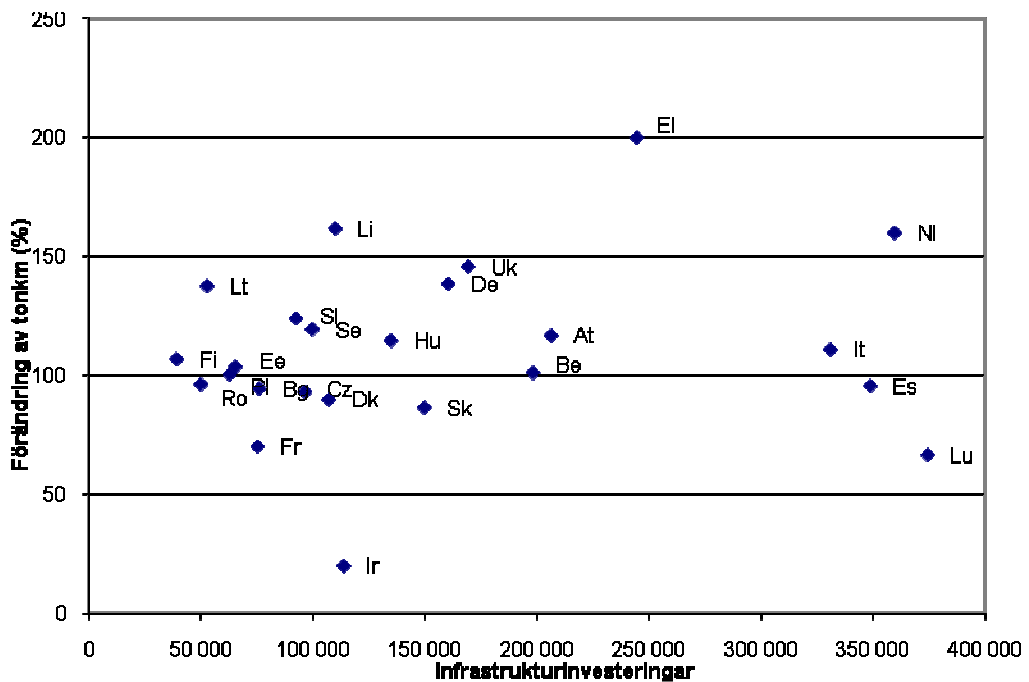
Källa: SIKÄ 2009

I Figur 4.15 undersöks sambandet mellan banavgifternas storlek och förändringar av godstrafiken på järnväg. Tyvärr har det inte varit möjligt att finna några användbara data för banavgifternas storlek innan genomförandet av järnvägspaketen. Till exempel har franska SNCF i en rapport framhållit att deras godstrafik har påverkats negativt av ökade banavgifter under de senaste åren. Figur 4.15 visar inte på något samband av typen ju högre banavgifter desto sämre utveckling av godstrafiken. En observation man kan göra är att länderna verkar tillhöra olika grupper. Några med väldigt låga banavgifter (lägre än 1€ per km) som saknar entydig utveckling. Länder med medelhöga avgifter (1-3 € per km) som har en god utveckling. Länder med höga banavgifter (3-6€ per km) som har svag utveckling av godstrafiken och slutligen länder mycket höga avgifter (mer än 6 € per km) som saknar en entydig utveckling.



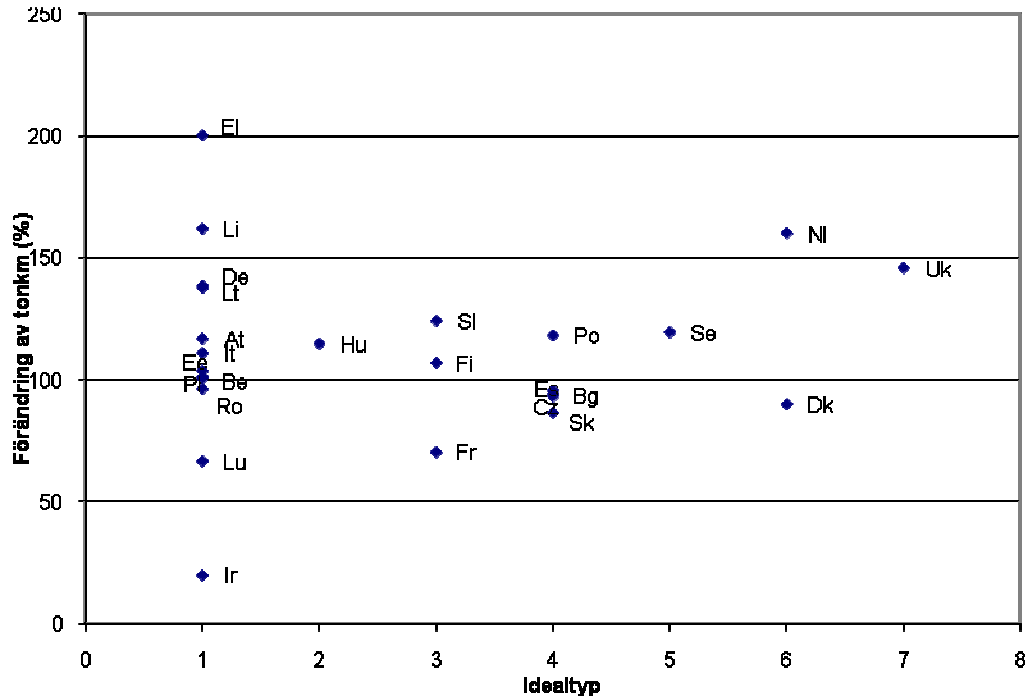
**Figur 4.15: Banavgifter och förändring av antalet tonkm. 2000-2007**  
Källa: SIKa 2009

I Figur 4.16 visas sambandet mellan infrastrukturinvesteringar (definierades ovan) och förändring av antalet tonkm. under perioden 2000 till 2007. Av detta diagram framgår inga som helst samband eller mönster. En förklaring till detta kan vara att måttet inte avser investeringar som är riktade mot järnvägsgods utan mot hela järnvägssektorn. I en del länder kan det vara så att ett högt tal för investeringarna avspeglar förbättringar för godstrafiken, medan det i andra länder kan vara investeringar i nya höghastighetsbanor. Till exempel har länderna med de fyra högsta värdena genomfört stora investeringar i höghastighetsnät: Nederländerna, Spanien, Italien och Luxemburg. Men även om dessa länder tas bort från diagrammet så framträder inga tydliga samband.



**Figur 4.16: Infrastrukturinvesteringar och förändring av antalet tonkm. 2000-2007**  
Källa: SIKA 2009

Figur 4.17 visar sambandet mellan idealtyp och förändringen av antalet tonkm. Om idealtyp 1 inkluderas syns inget samband i materialet. Exkluderas denna idealtyp så har marknaden med en högre grad av avreglering en positivare utveckling för godstransporterna på järnväg än länder med en lägre grad av avreglering.



**Figur 4.17: Idealtyp och förändring av antalet tonkm. 2000-2007**  
Källa: SIKA 2009.





## 5 Slutsatser

Syftet med denna rapport var att utreda vilka delar av det första järnvägspaketet som medlemsländerna valt att införliva eller införlivat på ett sätt som är tveksamt i förhållande till paketets intentioner. Till syftet hörde att förklara medlemsstaternas val och vilka effekter detta fått på järnvägens konkurrenskraft och dess förmåga att tjäna den inre marknaden.

Kommissionen har vid två tillfällen påpekat brister i medlemsländernas implementering av det första järnvägspaketet. Dessa påpekanden är en god utgångspunkt för att kartlägga i vilken utsträckning olika länder har implementerat det första järnvägspaketet. Av de länder som bedriver järnvägstrafik fick alla länder utom Nederländerna någon form av kritik. Vid det andra tillfället är det fyra länder som helt undgår kritik. Dessa är Bulgarien, Finland, Nederländerna och Storbritannien. De flesta länder fick färre påpekanden vid det andra tillfället. Några av undantagen var Tyskland som fick fler påpekanden och Frankrike, Irland och Sverige som hade ett oförändrat antal påpekanden.

En kritik som riktas mot många länder är att de har behållit den gamla koncernstrukturen från tiden före avregleringen. Andra länder som också har behållit denna struktur har inte fått någon kritik alls på denna punkt, vilket visar att kommissionen inte varit konsekvent i sina bedömningar. En annan viktig kritik är att järnvägsregulatorn har otillräcklig makt att kontrollera konkurrensen på marknaden eller att begära information från företagen. Denna kritik har framförts även till länder där det inte finns konkurrenter till den tidigare monopolisten. Detta ter sig besynnerligt eftersom regulatorns agerande borde testas i förhållande till något faktiskt och inte en tänkt situation. Slutsatsen av dessa observationer är att flexibiliteten i regelverket och tøjbarheten i regeltolkningen gör att EU:s medlemsländer kunnat införa järnvägspaketet på det sätt som de själva anser vara lämpligast.

Till syftet hörde även att förklara medlemstaternas val när de implementerat järnvägspaketet. Den viktigaste orsaken till att länderna har valt olika vägar att implementera järnvägspaketet är som tidigare framhållits att det har funnits en stor tolkningsfrihet i hur reformerna skulle genomföras. Följande exempel illustrerar detta. Kommissionen har explicit medgivit att järnvägsregulatorn kan vara en del ett regeringsdepartement. Paketet medger också att den tidigare koncernstrukturen kan behållas så länge som infrastrukturhållaren uppnår ett tydligt oberoende från järnvägsdriften. Paketet ger inte heller tydliga regler för hur de gemensamma funktionerna skall vara organiserade. Banavgifternas storlek kan också variera från 0,25€ per tonkm. till nästan 10€ per tonkm. utan att det leder till några försök från kommissionens sida att hitta tydligare regler för hur avgifterna skall sättas. Givet denna situation så har olika länder kunnat driva sina nationella lösningar inom järnvägsområdet. En del länder har velat hålla tillbaka järnvägsgodstrafiken genom att höja avgifterna. Andra länder (Tyskland,

Frankrike och Österrike) har velat bygga upp en internationell aktör inom järnvägsgods. En tredje grupp av länder (Danmark, Nederländerna, Ungern m.fl.) har önskat privatisera sina järnvägsföretag eller få in utländska operatörer och det har också varit möjligt att göra. De flesta länder har i paketets anda ändå de facto öppnat sina marknader för järnvägsgods för konkurrens.

Rapporten syftade även till att visa på vilka effekter ländernas olika sätt att implementera järnvägspaketet fått på järnvägens konkurrenskraft och dess förmåga att tjäna den inre marknaden. Flera omständigheter talar för att paketen redan har uppnått flera av de utlovade målen. En första observation är att på många järnvägsgodsmarknader har nyinträdande företag tagit betydande marknadsandelar. En andra observation är att det börjar skapas en EU-marknad för järnvägsoperatörer som är aktiva på flera nationella marknader. Denna typ av process har varit viktig på många andra avreglerade marknader: telekommunikationer, elproduktion, m.fl. En tredje observation är att på ländernivå finns det nu många goda exempel att lära av. Detta gäller både den grupp av länder som kallas EU-15 och den grupp som kallas EU-12. I båda dessa grupper finns det länder som har en väsentligt bättre utveckling än genomsnittet vad gäller konkurrensutsättning och ökning av järnvägsgodstrafiken.

## 6 Källor

Commission of the European Communities (2008): *Letters of formal notice; for first railway package*, Brussels.

Commission of the European Communities (2009): *Reasoned opinions on First Railway Package (Directives 1991/440/EEC and 2001/14/EC)*; Memo, Brussels.

Commission of the European Communities (1996): White paper; a strategy for revitalizing the community's railways.

Eurostat (2009): *Panorama of transport*, Eurostat statistical books, Luxemburg.

Journal of Commerce (2009): SNCF, Eurotunnel acquire Veolia Cargo, 3 September 2009, <http://www.joc.com/node/413238>

Nash, C. och Matthews, B. (2009): *European transport policy; progress and prospects*, Institute for transport studies, Leeds.

Nash, C. och Rivera-Trujillo, C. (2007): Rail reform in Europe: Issues and research needs, I: Rietveld, P. och Stough, R.R (red): *Institutions and sustainable transport; Regulatory reform in advanced economies*, Edward Elgar, Cheltenham.

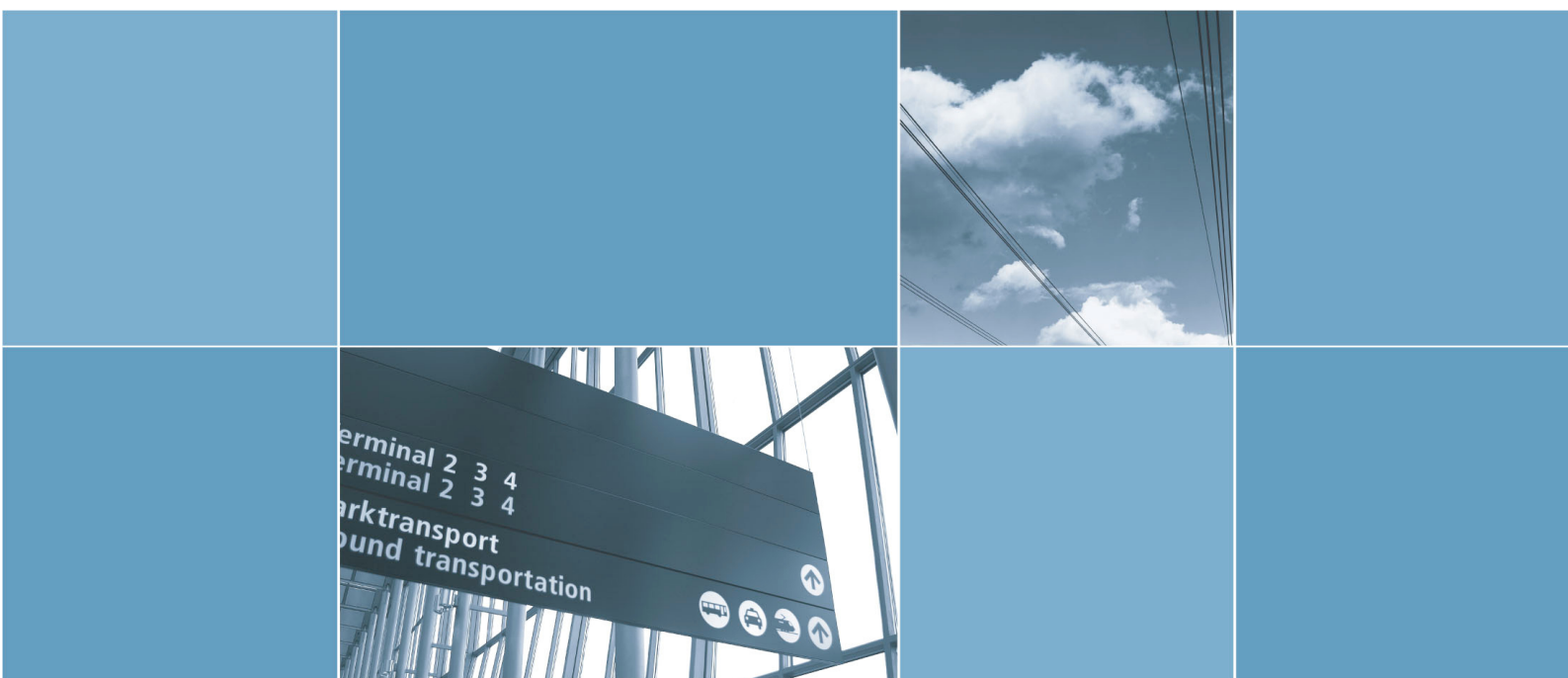
Nash, C. (2001): The impact of EU policies on private investment in railways, Association for European transport.

SIKA (2009): EU:s första järnvägspaket; implementering och effekter, *SIKA PM 2009:5*, Östersund.



SIKA är en myndighet som arbetar inom transport- och kommunikationsområdet. Våra huvudsakliga uppgifter är att göra analyser, nulägesbeskrivningar och andra utredningar åt regeringen, att utveckla prognos- och planeringsmetoder och att ansvara för den officiella statistiken.

Utredningarna publiceras i serierna *SIKA Rapport* och *SIKA PM*. Statistiken publiceras i serien *SIKA Statistik*. Samtliga publikationer finns tillgängliga på SIKAs webbplats [www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se).



Statens institut för kommunikationsanalys  
Akademigatan 2, 831 40 Östersund  
Telefon 063-14 00 00  
Fax 063-14 00 10  
e-post [sika@sika-institute.se](mailto:sika@sika-institute.se)  
[www.sika-institute.se](http://www.sika-institute.se)

