

# **Liberalisering og konkurrenceudsættelse af togdrift**

## *Sammenfatning*

***Om analysen***

Denne analyse er gennemført af Lauritzen Consulting v/ Finn Lauritzen for CEPOS.

Analysen af togområdet indgår i en større analyse af transportområderne tog, taxa og postvæsen

Finn Lauritzen etablerede Lauritzen Consulting i 2015.

Finn Lauritzen har tidligere siddet 4 år som direktør for det dansk-svenske Øresundssamarbejde, 6 år som direktør for Erhvervs- og Byggestyrelsen og 9 år som direktør for Konkurrencestyrelsen.

**Indhold**

Indledning ..... 4

Konkurrence og togdrift..... 5

Anbefalinger for togdrift ..... 7

## Indledning

En række ydelser, som har stor betydning for mange, leveres af transport- og logistiksektoren. Nogle af disse leveres ved hjælp af fysiske net, hvor der er betydelige stordriftsfordele. Andre ydelser leveres af brancher, der er særregulerede for at sikre tyndt befolkede områder samme service som andre. I dette notat gennemføres en analyse af konkurrenceforholdene i togsektoren.

Notatets konklusion er, at der kan være udfordringer ved at indføre eller at fremme konkurrencen sektoren og samtidig regulere, så der er sikkerhed for en høj kvalitet og en god forsyning til alle geografiske områder i et land. Men det er muligt - og alle de lande, der har gjort det, har efter en læreproces høstet betragtelige gevinster. Det vil derfor være en god idé at gøre det samme i Danmark. Det skønnes i notatet, at der på togområdet er et årligt effektiviserings- eller velstandspotentiale på mindst 700 mio. kr.

## Konkurrence og togdrift

Da toget vandt udbredelse i 1800-tallet, var det mange steder på privat initiativ og med privat finansiering. I de fleste lande overtog staten efterhånden ejerskabet af såvel banelegemer som tog, og en god, regelmæssig og effektiv togdrift blev anset for en vigtig del af et velfungerende samfund. Efter anden verdenskrig faldt togenes andel af den samlede transportmængde i de fleste lande i takt med, at familierne fik bil. Men i de sidste årtier er togenes trafikandel steget igen. I dag lever mere end halvdelen af jordens befolkning i byer, som ville bryde trafikalt sammen uden regionaltog og metroer.

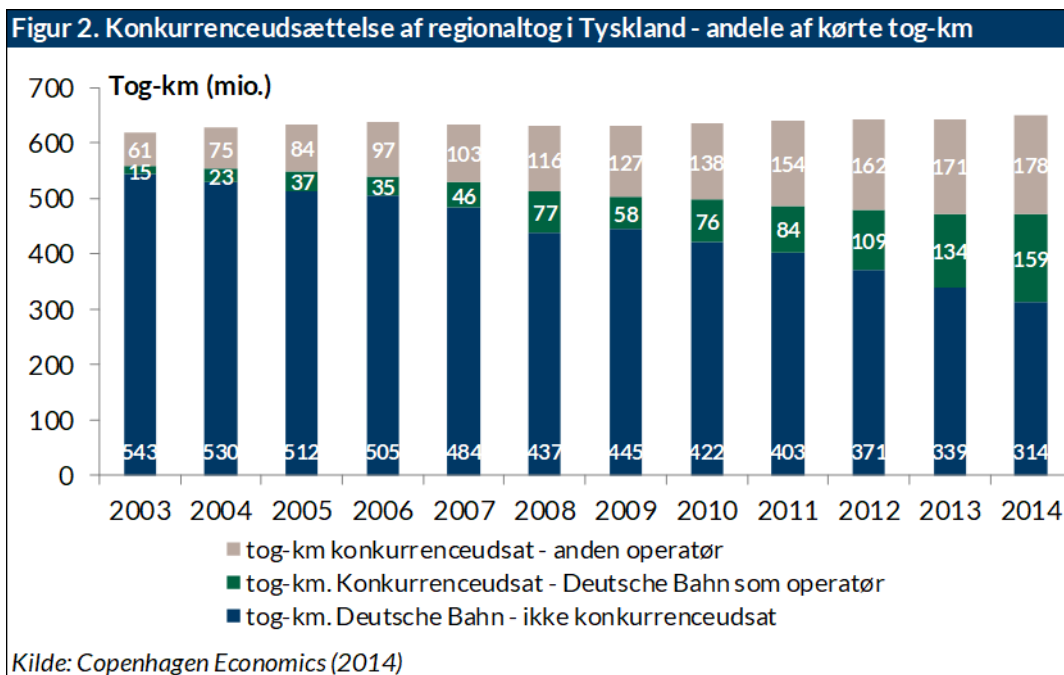
Storbritannien (UK) var det første land i verden til at etablere jernbaner (i 1825) - og er også det land, der har flest erfaringer med at indføre konkurrence på togområdet. I UK har hele togdriften været i udbud, og der tillades i et vist omfang også konkurrence i togsystemet (dvs. forskellige udbydere, der løbende konkurrerer på de samme strækninger).

De engelske togudbud er designet, så de bydende selskaber ikke nødvendigvis får et tilskud for at betjene et togområde med et på forhånd aftalt antal togture i døgnet. I nogle regioner ender udbuddene om at betjene en region med et sådant tilskud - men i andre regioner kan markedsforholdene tilsige, at de bydende selskaber skal betale for retten til at køre tog. Systemet indebærer på denne måde en krydssubsidiering, hvor passagerer i tæt befolkede områder er med til at betale for togtransporten i tyndt befolkede områder. Subsidiene til franchisekontrakter i tyndt befolkede områder opvejes stort set af betalinger for kontrakterne i andre regioner, så netto-tilskuddet til disse kontrakter under ét i 2013-14 kun udgjorde 0,1 mia. pund. De fleste er enige om, at konkurrenceudsættelsen i UK har øget effektiviteten i det britiske togsystem og medført samfundsøkonomiske og budgetmæssige gevinster.

Tyskland er, efter UK, et af de lande, der har flest erfaringer med konkurrence i og om togdriften. På nogle områder er omstillingen af Deutsche Bahn (DB), der blev etableret i 1994 som en fusion af de tidligere øst- og vesttyske, statsejede selskaber, dog ikke gået så hurtigt. Skinneinfrastrukturen er ikke skilt ejermæssigt fra togdriften, men alene funktionelt - dvs. som et sideordnet datterselskab i Deutsche Bahn-koncernen.

De tyske regionaltog, der styres af de enkelte länder, og som udgør ca. 55 pct. af den tyske togtrafik, er i stigende grad blevet konkurrenceudsat. Länderne er lovmæssigt forpligtede til at gennemføre udbud af hele regionaltogdriften senest i 2023. Regionaltogenes kørsel er interessant, fordi den på mange måder minder om dansk togdrift.

DB's konkurrenter har vundet godt halvdelen af de regionale udbud, jf. figur 1. De gennemsnitlige besparelser i tilskud til togdriften har udgjort 26 pct. (af de samlede tilskud til togdriften, dvs. uden at indregne tilskuddet til skinneinfrastrukturen). Besparelsen har været størst på regional-express-tog, som kører på mere befærdede strækninger, mindst på "almindelige" regionaltog, og 23 pct. på S-tog.



I Danmark vurderede Boston Consulting Group (BCG) i 2009 et bruttoeffektiviseringspotentiale for DSB på 8-900 mio. kr. om året. BCG vurderede bl.a. et scenarie, hvor al togtrafikken blev udbudt over nogle år i 12 klumper. Bruttoeffektiviseringspotentialet blev opgjort på baggrund af en international benchmark af "god praksis". Det skønnede potentiale for bruttobesparelser på 8-900 mio. kr. i forhold til det daværende tilskud til DSB på 3,6 mia. kr. svarer godt til de tyske erfaringer om, at udbud reducerer tilskuddene med ca. 25 pct.

Til sammenligning kan det anføres, at Rigsrevisionen i 2012 i forbindelse med opgørelsen af udbudsomkostningerne i Danmark, hvor Arriva vandt udbuddet om at køre tog i Midt- og Vestjylland, nåede frem til, at den samlede besparelse ved udbuddet kunne opgøres til 304 mio. kr. gennem perioden 2003-10. Det svarer til 28 pct. af de omkostninger, der var forventet uden udbud, og ligger dermed meget tæt på de tyske erfaringer.

## **Anbefalinger for togdrift**

Der vil være et betragteligt effektiviseringspotentiale ved at konkurrenceudsætte resten af togdriften i Danmark (dvs. ikke blot Midt- og Vestjylland). Det kan gøres på mange måder. Det vil være hensigtsmæssigt, hvis dette sker over nogle år - både for at give Trafikministeriet og Trafikstyrelsen mulighed for løbende at udnytte erfaringer med, hvordan udbuddene kan tilrettelægges bedst muligt, men også for at give DSB mulighed for at gennemgå en virksomhedsudvikling, der betyder, at DSB vil være rustet til at give skarpe, men rentable bud.

Baseret på erfaringerne fra andre lande vil en gradvis konkurrenceudsættelse af togdriften i Danmark efter en årrække kunne give en besparelse på mindst 700 mio. kr. om året.

Det er derfor positivt, at der primo juni 2017 er indgået et jernbaneforlig, som indebærer, at når togkørslen i Midt- og Vestjylland igen udbydes i 2018, vil dette inkludere strækningerne mellem Vejle og Struer og mellem Odense og Svendborg. Trafikministeren har endvidere tilkendegivet et ønske om at udbyde driften af S-togene.