

Konkurrencen fra fjernbusserne har ført til lavere billetpriser hos DSB

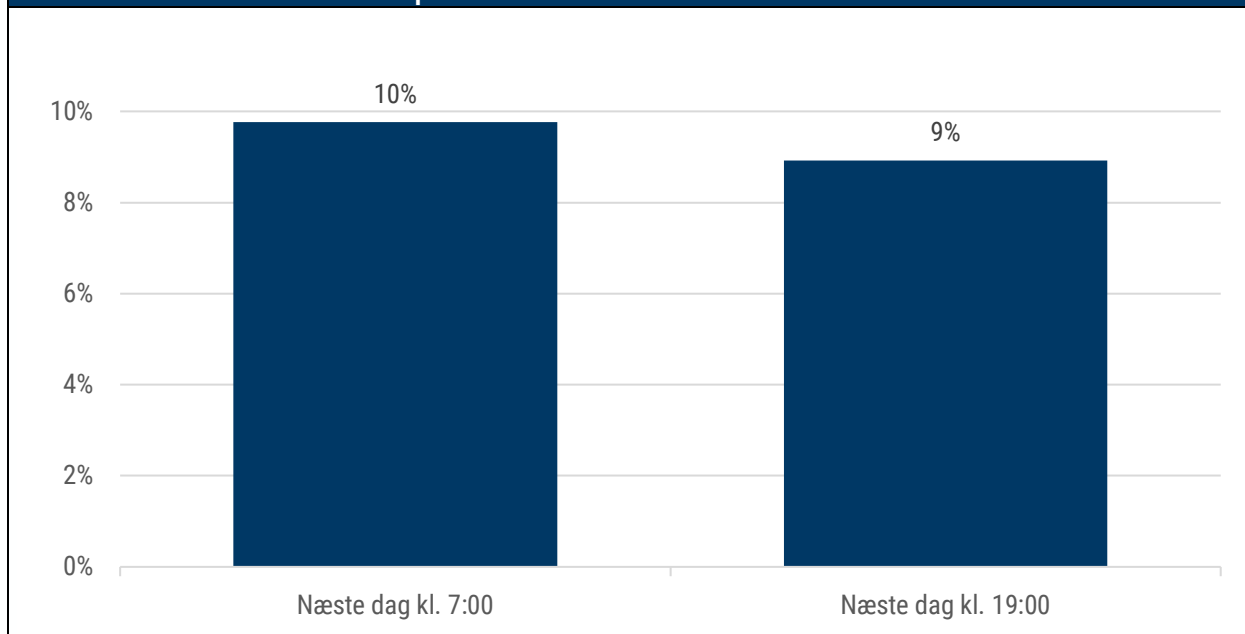
13-12-2021

Af Troels Sabroe Ebbesen og Jonas Herby (T: 2728 2748)

Da Folketinget åbnede for, at fjernbusserne kunne konkurrere med DSB på rejser længere end 75 km, fik ikke kun de nye buspassagerer adgang til billigere billetter. Også togpassagererne fik billigere billetter på grund af den øgede konkurrence om passagererne. Det viser en analyse af billetmarkedet.

- 18. februar 2019 – to måneder efter fremsættelsen af lovforslaget, der skulle gøre det nemmere for fjernbusserne at konkurrere med DSB, og kun 10 dage før lovforslaget som forventet blev vedtaget officielt i Folketinget – øgede DSB sit udbud af Orange-billetter.
- Men det var ikke tilfældigt, hvor der blev udbudt flest nye Orange-billetter. DSB udbød ekstra mange Orange-billetter på de ruter, hvor de ville blive udsat for konkurrence fra fjernbusserne.
- På ruter, der var længere end 75 km – og dermed ville blive udsat for konkurrence fra fjernbusserne – faldt billetprisen med 9-10% mere end på ruter, hvor DSB ikke ville blive udsat for konkurrence.
- Konkurrencen fra fjernbusserne betød, at togpassagererne i gennemsnit sparede 10% i myldretiden (kl. 7:00), mens besparelsen på rejser uden for myldretiden (kl. 19:00) var 9%.

Figur 1 Effekten af konkurrence afhængig af rejsetidspunkt. Konkurrence fra fjernbusser fik DSB til at sænke billetpriserne med 9-10%.



Baggrund

Den 1. juli 2019 trådte en ny lov om trafikselskaber i kraft, som gjorde det muligt for fjernbusselskaberne at konkurrere med DSB på de mellemlange rejser, dvs. rejser hvor strækningen mellem start- og slutdestinationen er over 75 km.¹ Knap to uger efter den nye lov trådte i kraft, kunne FlixBus derfor meddele, at de havde åbnet 38 nye busruter i hele landet.² Dermed fik tusindvis af danskere et nyt og billigt alternativ til den offentlige transport på de typisk mellemlange rejser, som lovgivningen tidligere havde afskåret dem fra.

Boks 1 Væsentligste ændringer i Lov om trafikselskaber (§ 19, stk. 4)

Den væsentligste ændring skete i § 19, stk. 4, som lempede afstandskravene for fjernbusserne, så fjernbussernes ruter fremover blot skal være længere end 75 km for at måtte konkurrere med DSB, hvor de tidligere skulle forløbe over mere end to trafikselskabers områder. Samtidig skærpede man dog kravene til, hvor mange dage med mindst én afgang, der skal udføres.

§ 19, stk. 4 før lovændringen

Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes.

§ 19, stk. 4 efter lovændringen

Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, hvor der er mindst 75 km mellem den enkelte passagers på- og afstigning. Udføres fjernbuskørsel som almindelig rutekørsel, jf. stk. 2, skal der udføres mindst én daglig returrejse 5 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder.

Kilder: Oprindelig version af § 19, stk. 4: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2015/323>. Ændret version af § 19, stk. 4: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2019/207>

Adgangen til de billigere fjernbusser er isoleret set en gevinst for de danske forbrugere (se bl.a. Herby (2018a) og Herby (2018b)). Men den øgede konkurrence kan også komme togpassagererne til gavn. Bl.a. viser Vigren (2017), at SJ (*Statens Järnvägar*, som er den svenske pendant til DSB) sænkede sine billetpriser med 12,6% i gennemsnit, efter at MTR Express i 2015 begyndte at konkurrere med SJ på strækningen Stockholm-Gøteborg. Samtidigt har MTR-Express højere punktlighed end SJ på samme rute. Erfaringerne med liberalisering af den kollektive trafik i udlandet har generelt været positive. Ifølge van de Velde (2010) gavnede liberaliseringen i Sverige særligt

¹ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=207587>

² Kilde: <https://ekstrabladet.dk/nyheder/samfund/i-flaesket-paa-dsb-aabner-38-nye-busruter/7711462>

lavindkomstgrupperne, og i Norge har den private kollektive trafik haft høj brugertilfredshed. I bl.a. Sverige har man desuden gjort det muligt, at fjernbusserne kan blive en del af billetsamarbejdet sammen med de offentlige operatører, så passagererne kan bruge samme billet til fjernbussen og den offentlige transport. Og i Norge tilkøber kommunerne ofte ydelser (fx ekstra stop) fra fjernbusserne, fremfor – som i Danmark – at drive deres egne busser.

Målet med denne analyse er at undersøge, i hvor høj grad den øgede konkurrence har påvirket DSB's priser.

Effekten af konkurrence fra fjernbusser på DSB's prissætning

D. 18. februar 2019 – to måneder efter lovforslaget blev fremsat³, og kun 10 dage før lovforslaget som forventet blev vedtaget officielt i Folketinget⁴ – fordoblede DSB antallet af billige Orange-billetter, og introducerede desuden ny billig billettype, DSB Orange Fri. DSB har flere gange efterfølgende udtalt, at de mange ekstra billige billetter er blevet udbudt for at imødekomme den stigende konkurrence på transportområdet fra både biler og busser.⁵

For at undersøge effekten af konkurrencen på billetpriserne, har vi indsamlet data for billetpriserne på i alt 72 ruter fra dsb.dk over samlet set 152 dage. Hver dag har vi indsamlet prisen for en rejse dagen efter henholdsvis kl. 7.00 og 19.00, så datasættet samlet set indeholder 21.888 prisobservationer. Datametoden er beskrevet nærmere i "Bilag A: Metode" på side 9.

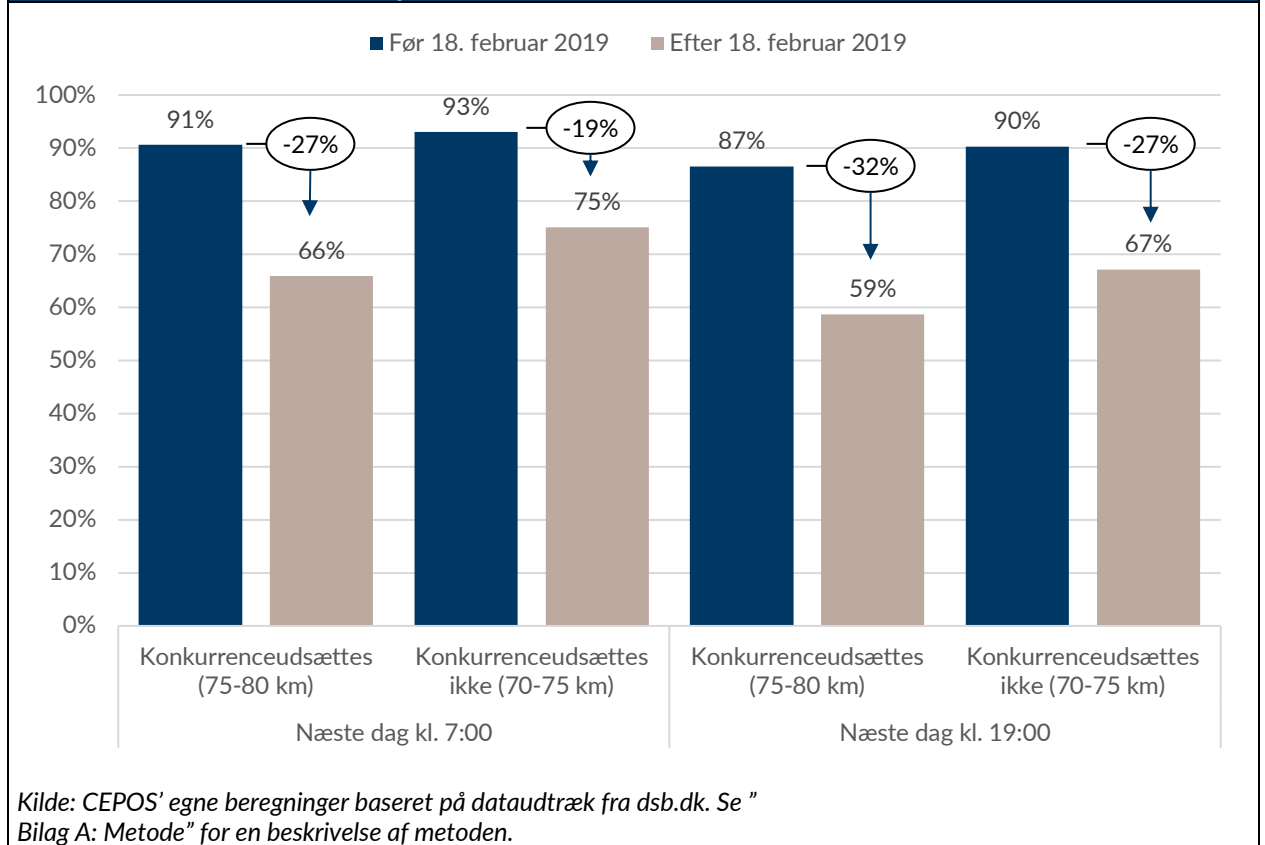
Figur 2 nedenfor viser billetpriserne henholdsvis før og efter d. 18. februar. Billetprisen er opgjort som den gennemsnitlige pris i forhold til en standardbillet. Det fremgår fx, at prisen før skæringsdatoen d. 18. februar, hvor DSB ændrede udbuddet af Orange-billetter, i gennemsnit var 91% af standardprisen for rejser over 75 km kl. 7:00. Efter 18. februar var prisen i gennemsnit 66% af standardprisen i gennemsnit. Et fald på 27% (25%-point). Ændringen skyldes, at sandsynligheden for at kunne få en billigere Orange-billet steg efter skæringsdatoen. Før DSB øgede udbuddet af Orange-billetter var der sjældent ledige Orange-billetter til en rejse dagen efter, og som passager måtte derfor i langt de fleste tilfælde købe en dyrere standardbillet. Efter d. 18. februar – da udbuddet af Orange-billetter steg – var chancen større. Præcis samme effekt ses for rejser kl. 19:00 (uden for myldretiden).

³ Lovforslaget blev fremsat 19. december 2018 jf. https://www.ft.dk/samling/20181/lovforslag/L129/som_fremsat.htm

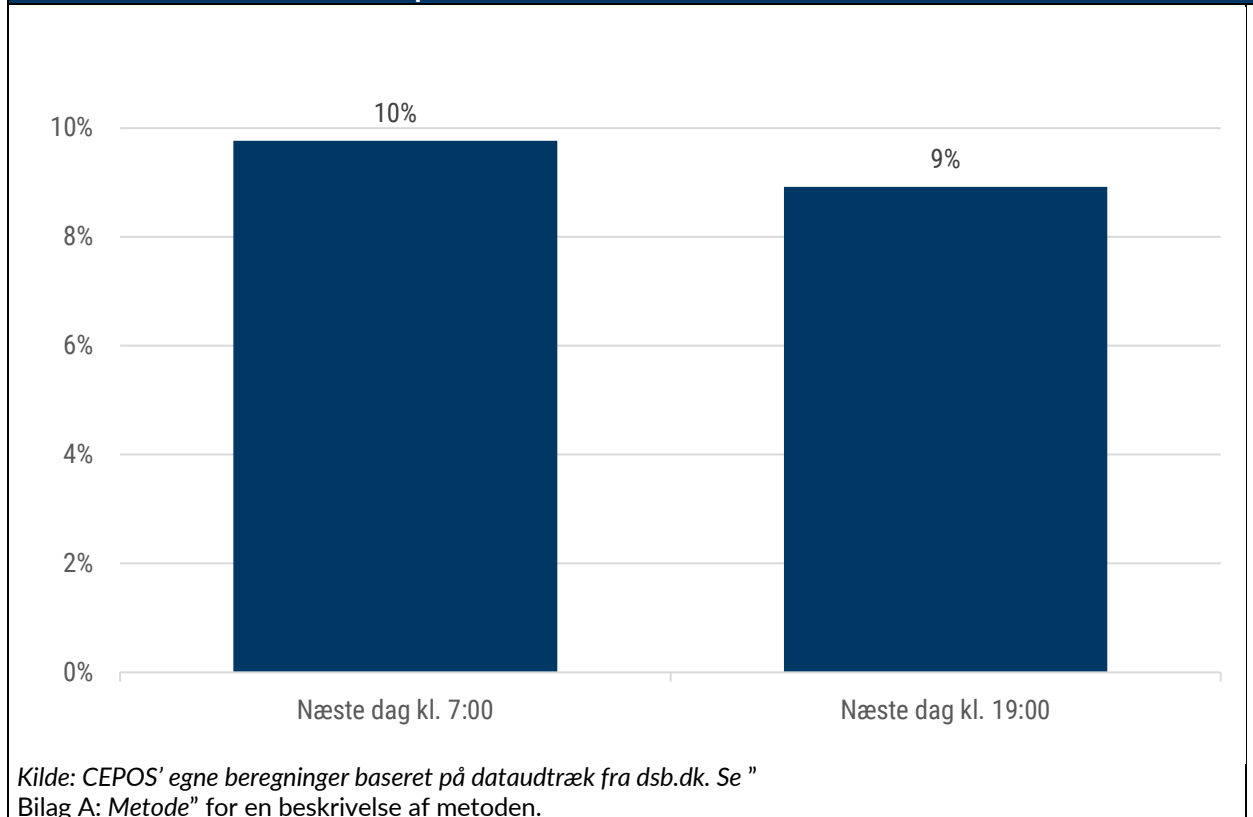
⁴ Lovforslaget blev vedtaget 25. februar 2019 jf. <https://www.ft.dk/samling/20181/afstemning/280.htm>

⁵ Det fremgår bl.a. både af DSB's halvårs-, 3. kvartals- og årsrapport 2019.

Figur 2 Gennemsnitspris som andel af standardpris før og efter DSB øgede udbuddet af Orange-billetter d. 18. februar. Opdelt på rejselængder afhængig af om de blev udsat for konkurrence fra fjernbusserne.



Figur 2 viser, at faldet i billetpriserne var størst på rejser over 75 km, hvor DSB ville blive udsat for konkurrence fra fjernbusserne. Her faldt billetpriserne 27% i myldretiden (7:00) og 32% udenfor myldretiden (19:00). I forhold til ruterne under 75 km, hvor der ikke ville komme konkurrence fra fjernbusser, faldt priserne henholdsvis 8%-point og 7%-point mere på de konkurrenceudsatte ruter. Dette svarer til, at konkurrencen medførte et isoleret prisfald på henholdsvis 10% i myldretiden og 9% uden for myldretid. Dette er illustreret i figur 3.

Figur 3 Effekten af konkurrence afhængig af rejsetidspunkt. Konkurrence fra fjernbusser fik DSB til at sænke billetpriserne med 9-10%.

Ovenstående bekræfter altså resultaterne fra Vigren (2017), van de Velde (2010) m.fl. om, at øget konkurrence fører til gevinster for forbrugerne. Det er med til at bekræfte, at den delvise deregulering af fjernbusserne har været et skridt i den rigtige retning i forhold til at skaffe de rejsende i den kollektive trafik billigere billetter. Det antyder samtidig, at der stadig er et potentiale i at lave yderligere liberaliseringer i den kollektive trafik. Helt oplagt bør afstandskravet afskaffes helt, men øvrige krav til frekvenser mv. kan sandsynligvis også med fordel afskaffes, da de kan være med til at forhindre en effektiv konkurrence på ruterne.

Der er en stor spredning i prisnedsættelsen på de forskellige ruter. På nogle ruter observerer vi ingen prisnedsættelser (det gælder fx Roskilde – Korsør), mens der er meget store prisnedsættelser på andre ruter. Tabel 1 viser et udvalg af de ruter, hvor vi observerer størst prisfald. Bemærk, at det kun er på én af ruterne, hvor der er åbnet en ny fjernbusrute. DSB's prisnedsættelser skal derfor sandsynligvis også ses som et forsøg på at holde konkurrenterne ude, og ikke kun som et svar på konkurrence. Bemærk desuden, at der i Tabel 1 ikke er kontrolleret for, at DSB generelt øgede udbuddet af Orangebilletter og dermed sænkede den gennemsnitlige pris også på ruter under 75 km. Prisfaldene i tabellen kan derfor ikke alene ses som et udtryk for, at der er kommet konkurrence på ruten.

Tabel 1 Udvalg af ruter længere end 75 km, hvor vi observerer store prisfald

Fra	Til	Prisfald 7:00		Prisfald 19:00		Ny fjernbusrute
		Kr.	%	Kr.	%	
Herning St.	Hedensted St.	-38	-39%	-57	-61%	0
Holstebro St.	Thisted St.	-32	-29%	-60	-60%	0
Aalborg St.	Randers St.	-41	-41%	-59	-54%	1
Næstved St.	Glostrup St.	-39	-42%	-48	-53%	0
Holbæk St.	Østerport St.	-51	-50%	-47	-53%	0
Slagelse St.	Ishøj St.	-39	-40%	-41	-48%	0

Kilde: CEPOS' egne beregninger baseret på dataudtræk fra dsb.dk

Ud over at undersøge effekten af den nye lovgivning på billetpriserne dagen efter, så er der lavet en tilsvarende undersøgelse af billetpriserne hvis man bestilte billet hhv. 1 uge og 4 uger før afgang. Her ses der dog ikke nogen betydelig effekt på billetpriserne. Dette skyldes, at det i høj grad allerede var nemt at få fat i en Orange-billet, når man bestilte sin rejse i god tid. For både DSB Orange og DSB Orange Fri billettyperne gælder det nemlig, at de bliver sat til salg to måneder inden afgang, og er tilgængelige, indtil billettyperne er udsolgt for en bestemt rejse.

Samfundsøkonomiske gevinster ved prisnedsættelserne

Lavere konkurrencen fra fjernbusserne har medført en samfundsøkonomisk gevinst for forbrugere i form af større udbud og lavere billetpriser, men også – potentielt – et samfundsøkonomisk tab i form af lavere indtægter hos DSB. Hvorvidt der samlet set er tale om et samfundsøkonomisk overskud, afhænger af, hvordan staten reagerer på de lavere indtægter hos DSB.

Hvis statens reaktion blot er at øge tilskuddet til DSB uden at reducere togdriften, kan der samlet set være et samfundsøkonomisk tab, fordi de samlede omkostninger i samfundet er steget (fordi man nu driver *både* busser og tog på strækningen) og dette kan overstige passagerernes gevinster.

Hvis reaktionen på konkurrencen fra busserne er, at man staten reducerer tilskuddet til DSB (og dermed kapaciteten i togdriften), trækker det imod et samfundsøkonomisk overskud, fordi man erstatter en fravalgt transportform (toget) med en tilvalgt transportform (busserne).

Det er derfor afgørende, at konkurrencen fra busserne ikke modsvares af et større tilskud til DSB.

Anbefaling: Øget liberalisering på transportområdet – også på de korte rejser.

Denne analyse påviser, at den nylige liberalisering af den kollektive transport har givet de rejsende en klar gevinst i form af nye alternativer fra det private i form af alternative transportmuligheder og lavere billetpriser hos DSB. Der er dog ingen grund til, at gevinsten ved øget konkurrence fra privat kollektiv trafik kun skal tilfalde de rejsende, som rejser mere end 75 km.

Alle danskere bør således have lov til at vælge den transportform, de foretrækker, så de kan få samme gevinst ved privat kollektiv trafik på rejser under 75 km, som man kan få på rejser over 75 km.

At forbyde private vognmænd at oprette busruter er en indskrænkning af den grundlovssikrede næringsfrihed, altså retten til frit at vælge, hvordan man vil ernære sig. Selvom denne indskrænkning ikke er et brud på grundloven i juridisk forstand, er det på kant med ånden i grundloven.

Anbefaling: Fjern det offentlige monopol på kollektiv trafik

Monopoler er mindre effektive og leverer generelt dyrere og dårligere produkter og services end virksomheder på et konkurrencepræget marked. Derfor er en af statens vigtigste opgaver at beskytte borgerne mod dominerende monopoler.

Den offentlige kollektive trafiks monopol skader danskernes mulighed for at tilvælge kollektiv trafik. Det skader danskernes mobilitet og det reducerer virksomhedernes arbejdskraftopland til skade for borgerne i Danmark. Som vist i Herby (2018a) og Herby (2018b) bliver omkostningerne bl.a. båret af borgerne i de små og mellemstore byer uden direkte togforbindelser. Der er desuden god grund til at tro, at det offentlige monopol øger uligheden, fordi de høje billetpriser især skader personer med lave indkomster, fordi det især er personer med lave indkomster, der får en gevinst ved at kunne vælge en lavere billetpris imod at acceptere en længere rejsetid, jf. Fosgerau m.fl. (2007). Dette bekræftes også af van de Velde (2010), som påpeger, at liberaliseringen i Sverige særligt gavnedede lavindkomstgrupperne.

Derfor bør målet for Folketinget være, at der i fremtiden bliver fri konkurrence på kollektiv trafik til gavn for borgerne og erhvervslivet.

Anbefaling: Begræns subsidierne til DSB

Det er vigtigt, at den nye konkurrence til DSB – og det deraf følgende økonomiske tab hos DSB – ikke blot modsvares af større statslige tilskud. I stedet bør konkurrencen give anledning til, at DSB reducerer kapaciteten på de ruter, der er blevet udsat for konkurrence.

Det er velkendt fra den økonomiske teori, at et monopol kan bruge midlertidige prisnedsættelser til at afskrække potentielle konkurrenter fra at træde ind på markedet (*predatory pricing*). Udover at presse konkurrenter ud af markedet, kan denne adfærd afskrække konkurrenter fra overhovedet at forsøge at tage konkurrencen op.

Derfor bør Folketinget sikre, at tilskuddet til DSB ikke øges som følge af færre indtægter på ruter, der er blevet udsat for konkurrence.

Anbefaling: Drop styringen af privates forretningsmodeller

I dag skal private operatører leve op til krav om antal afgange pr. uge. I de gældende regler er betjeningskravet for en rute således på mindst en dobbelttur fem gange ugentligt.

Denne form for regulering ødelægger muligheden for, at potentielle kunder til fjernbusruter – der ikke kan bære mange ugentlige afgange – kan få de fulde gevinster ved privat, kollektiv transport.

Hvis danskerne skal opnå de fulde gevinster af privat, kollektiv transport, skal staten lade markedet fungere frit. Ønsker man, at konkrete ruter får betjening, også når der ikke er et marked for det, bør man i stedet udbyde opgaven til private operatører. Dermed får man også indsigt i, hvad kravet/ønsket om betjening reelt koster samfundet.

Anbefaling: Fjern den omvendte bevisbyrde

For at køre med buspassagerer i Danmark skal en række formelle krav til bl.a. bus og chauffør være opfyldt. Udover at opfylde de formelle krav skal virksomhederne også have en direkte tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, før de må køre fjernbusser i Danmark.

Der er tale om omvendt bevisbyrde, hvor et selskab er ulovligt og en rute ulovlig, indtil det modsatte er bevist, og selskabet har fået en godkendelse. Dette står i modsætning til de fleste andre erhverv, hvor man kan starte omgående, så længe man overholder eksisterende lovgivning. Det besværliggør oprettelse af nye ruter og nye busselskaber, og begrænser dermed konkurrencen på fjernbusmarkedet. Derfor bør reglerne ændres, så man kan etablere nye selskaber og starte nye ruter uden forudgående tilladelse, i tråd med grundlovens ånd.

Bilag A: Metode

Vi indsamlede i perioden fra midt januar 2019 til midt september 2019 dagligt billetpriser for 88 forskellige rejserelationer (ruter) på DSB's hjemmeside. Relationerne var udvalgt, så alle relationerne er mellem byer med mindst 10.000 indbyggere (plus udvalgte S-togsstationer) som har en afstand mellem start- og slutdestination på omkring 75 km, hvor ca. halvdelen er over 75 km, mens de resterende er under 75 km. For disse rejserelationer har vi indhentet billetprisen for to forskellige tidspunkter – henholdsvis klokken 07:00 om morgenen og klokken 19:00 om aftenen den efterfølgende dag. For at gruppen af rejserelationer under 75 km og gruppen over 75 km skal være så ensartet som muligt, har vi valgt kun at medtage de rejserelationer som er mellem 70 og 80 km lange i den primære analyse. 16 rejserelationer er frasortet i den primære analyse på dette grundlag. Dermed bygger den primære analyse på billetpriserne fra i alt 72 rejserelationer. Resultaterne inkl. disse rejserelationer er præsenteret i "Bilag B: Analyse baseret på hele datasættet".

Alle billetpriser er fundet ved brug af en computerkode, som har foretaget en søgning på billetprisen for hver rejserelation på DSB's hjemmeside en gang dagligt. Nogle dage er det dog ikke lykkedes computerkoden at indhente billetprisen for alle rejserelationer og på enkelte dage har computerkoden ikke fået indsamlet data overhovedet. Vi har valgt kun at medtage data for de dage, hvor computerkoden har indsamlet det fulde datasæt for dagen. Datasættet består således af billetpriser indsamlet for i alt 152 med fuldt datasæt dage. Af disse dage ligger 22 af dem før d. 18. februar, hvor DSB fordoblede antallet af Orange-billetter på markedet, mens de resterende 130 dage er efter d. 18. februar. De relativt få observation før d. 18. februar skyldes, at vores oprindelige tese var, at DSB først ville sænke deres billetpriser omkring juli måned, idet den nye lovgivning ville træde i kraft fra d. 01/07. Dermed ville vi ved at starte dataindsamlingen i januar måned have en rig datamængde, før ændringen trådte i kraft. Som bekendt forberedte DSB sig allerede på den kommende konkurrence flere måneder i forvejen. Selvom vi kun har data for 22 dage inden d. 18. februar, så har vi alligevel tæt på 3.168 datapunkter i denne periode. Dette skyldes, at der er 72 rejserelationer og to afgangstidspunkter (7:00 og 19:00) for hver af de 22 dage.

Den primære analyse baserer sig altså på 72 rejserelationer på to tidspunkter af døgnet (kl. 7.00 og 19.00) over 152 dage, hvoraf 22 dage ligger før og 130 dage ligger efter skæringsdatoen. Dette fremgår af tabel 2.

Tabel 2. Antal observationer anvendt i den primære analyse (rejser dagen efter på relationer mellem 70 og 80 km) opdelt på rejsetidspunkt og før/efter skæringsdato

	Kl. 07:00	Kl. 19:00	I alt
Før skæringsdato	1.584	1.584	3.168
Efter skæringsdato	9.360	9.360	18.720
I alt	10.944	10.944	21.888

Statistiske test

Der er blevet udført statistiske test for at undersøge hvorvidt resultaterne er signifikante. I den forbindelse er der gjort brug af en model af formen:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_1 X_2$$

Hvor Y er billetprisen i forhold til standardprisen, X_1 er en indikator variabel, som er 1 hvis observationen er indsamlet efter d. 18. februar, mens X_2 er en indikator variabel som er 1 hvis observationen er over 75km. Det sidste led udgør dermed interaktionen mellem de to variable. Her kan man altså se, hvis billetprisen for de to grupper af rejselængder udvikler sig forskelligt efter d. 18. februar. Der er lavet en regression ud fra ovenstående model både for rejser kl. 07:00 næste dag og rejser kl. 19:00 næste dag.

Tabel 3. Regressionsanalyse.

Koefficient	Rejser næste dag kl. 07:00	Rejser næste dag kl. 19:00
α	100,1224***	96,4794***
β_1 (før/efter 18. oktober)	-19,8191***	-24,5439***
β_2 (over/under 75 km)	3,3507**	1,3825
β_3 (krydsled)	-8,6039***	-6,6833***

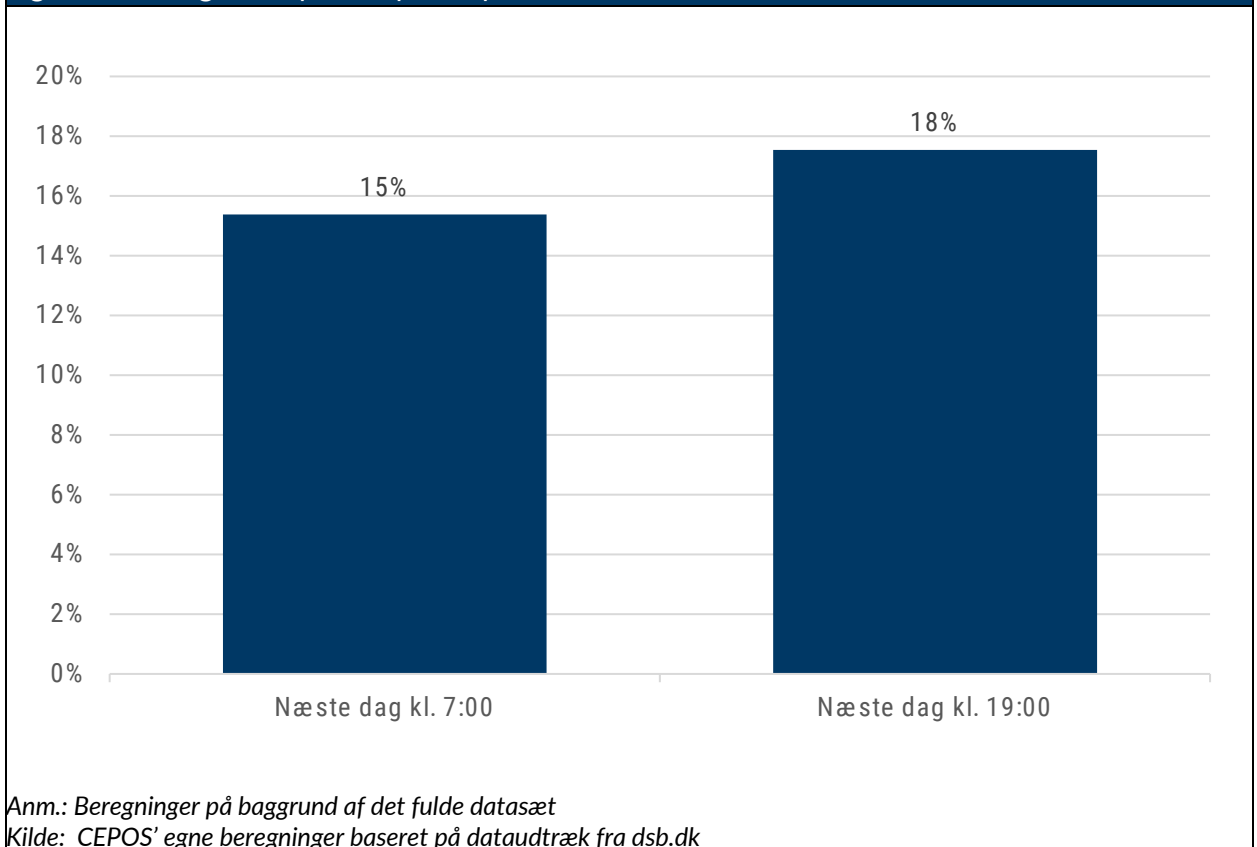
Anm: *** $p < 0.001$, ** $p < 0.01$, * $p < 0.05$

I tabellen tabel 2 ses resultaterne fra regressionerne. Det fremgår at koefficienten β_3 for interaktionsledet er statistisk signifikant både kl. 07:00 og kl. 19:00. Dette betyder altså at DSB sænkede billetpriserne ekstra meget på de rejserelationer, hvor de ville blive udsat for konkurrence.

Bilag B: Analyse baseret på hele datasættet

I den primære analyse har vi kun set på ruter, der er mellem 70 og 80 km. Figur 4 viser faldet i priserne, hvis man inkluderer alle ruter i datasættet. Billedet er overordnet det samme som i den primære analyse (se figur 3), men effekten af konkurrencen fra fjernbusserne er dog endnu større, når man medtager det fulde datasæt.

Figur 4 Ændring i billetpris ift. prisen på en standardbillet efter DSB blev udsat for konkurrence



Litteratur

- Fosgerau, Mogens, Katrine Hjorth, og Stéphanie Vincent Lyk-Jensen. 2007. "The Danish Value of Time". DTU. https://backend.orbit.dtu.dk/ws/portalfiles/portal/4046265/rap5_2007.pdf.
- Herby, Jonas. 2018a. "Liberalisering af den kollektive transport er et bedre alternativ end nye jernbaner". https://cepos.dk/media/1905/liberalisering_af_den_kollektive_transport_er_et_bedre_alternativ_end_nye_jernbaner_02okt2018.pdf.
- . 2018b. "Store forbrugergevinster ved at fjerne det offentliges monopol på kollektiv trafik". CEPOS.
- Velde, Didier van de. 2010. "Long-Distance Bus Services in Europe: Concessions or Free Market?" OECD. https://www.oecd-ilibrary.org/transport/the-future-for-interurban-passenger-transport/long-distance-bus-services-in-europe-concessions-or-free-market_9789282102688-10-en.
- Vigren, Andreas. 2017. "Competition in Swedish Passenger Railway: Entry in an Open Access Market and Its Effect on Prices". *Economics of Transportation* 11–12 (september):49–59. <https://doi.org/10.1016/j.ecotra.2017.10.005>.