



Beslutningsforslag nr. **B 55**

Folketinget 2013-14

Fremsat den 20. februar 2014 af Kristian Pihl Lorentzen (V), Kim Christiansen (DF), Villum Christensen (LA)
og Mike Legarth (KF)

Forslag til folketingsbeslutning om en samlet plan for udbud af togdriften for passagertrafik

Folketinget opfordrer regeringen til at udarbejde en samlet plan for udbud af togdriften for passagertrafik opdelt i passende sammenhængende pakker med det mål at sikre en bedre og billigere togdrift i Danmark.

Bemærkninger til forslaget

Forslagsstillerne ønsker med dette beslutningsforslag at sikre grundlaget for en bedre og billigere togdrift for passagertrafikken i Danmark. Forslaget skal ses i lyset af udløbet af Transportministeriets nuværende trafikkontrakt med DSB med udgangen af 2014 med deraf følgende behov for politisk stillingtagen til udbud og krav til togdriften i de kommende år. Forslagsstillerne ønsker, at der skal udarbejdes en samlet plan, som på en afbalanceret måde og i koordination med forbedring og udbygning af infrastruktur, elektrificering og fornyelse af materiel gennemfører udbud af jernbanetrafikken i et passende antal udbudspakker over en 10-årig periode.

Forslagsstillerne finder det ikke hensigtsmæssigt, at hele jernbanetrafikken kommer i udbud på én gang, men f.eks. i seks-otte pakker udbudt over en 10-årig periode. Dette antal af pakker vil sikre, at der er en størrelse af og sammenhæng i de udbudte pakker, der sikrer de nødvendige stordriftsfordele, samtidig med at der sker en optimal regional planlægning af jernbanetrafikken, hvor pakkerne er indbyrdes koordineret ud fra det trafikale passagermønster. I den forbindelse er det helt centralt, at der sikres sammenhæng i togdriften og med de øvrige dele af den kollektive trafik set med passagerernes øjne. Der påtænkes således som udgangspunkt udbud af S-togtrafikken i hovedstaden, eltogsdrift mellem København og Esbjerg/Sønderborg, regionalt udbud af Kystbanen og trafikken på Sjælland inklusive de regionale baner, regionaltrafikken på Fyn og i Jylland samt i Nordjylland. Udbuddene skal nærmere afgrænses og ske i en passende takt over en periode på 10 år, således at markedet bygges op i takt med udbuddene. Det påtænkes i den forbindelse, at IC-driften mellem Aalborg og København udbydes til sidst i forløbet.

DSB skal have mulighed for at byde på udbudspakkerne på lige vilkår med øvrige operatører. Det afgørende er ikke, hvem der er operatør, men at passagererne får den bedst mulige kvalitet og service i form af velfungerende togmateriel, højere rettidighed og punktlighed samt færre aflysninger til den økonomisk mest fordelagtige pris. Det er vigtigt at understrege, at forslagsstillerne ikke ønsker hverken udbud eller privatisering af infrastrukturen, men at den skal fastholdes i Banedanmark som forudsætning for en sund konkurrence på banen. Derimod vil forslagsstillerne foreslå, at der gennemføres en analyse af rationaliseringspotentialer, ved at jernbaneinfrastrukturforvaltningen for både statslige og lokale baner samles hos Banedanmark.

Forslagsstillerne mener, at man kan lære af erfaringerne fra de europæiske lande, som i snart 25 år har haft udbud som en strategi til vækst på jernbanen, mere tilfredse passagerer og højere produktivitet. Tilmed har det medført en udvikling af jernbanen med flere ansatte og ikke nedskæringer. (»Employment and industrial relations in the railways sector«, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions). Mere for pengene og mere tilfredse passagerer er nødvendigt, når vi i Danmark skal have jernbanen til at tage en synligt større del af det samlede

transportarbejde. I det følgende redegøres kort for konkurrencen på jernbanen i Sverige, Storbritannien, Tyskland og Danmark og på EU-niveau.

Sverige

Sverige startede med at udbyde togdriften i 1990. Siden er det gået slag i slag med mange udbud og fri trafik. (Professor Gunnar Alexanderssons »Utredningen om järnvägens organisation«, TRU alm. del – bilag 111). I dag er trafikken i Sverige helt konkurrenceudsat, mens vi i Danmark har haft to udbud i Midt- og Vestjylland og et udbud med den danske del af Øresundstrafikken svarende til lidt over 10 pct. af den samlede passagertrafik. Siden 1990 er passagertrafikken i Sverige næsten fordoblet, mens den i Danmark er steget med knap 40 pct. En stor del af fremgangen i Danmark skyldes infrastrukturtiltag som åbning af Storebæltsforbindelsen i 1997 og indvielsen af metron i 2002 (Dataudtræk fra Danmarks Statistikbank, www.statistikbanken.dk, Erhvervslivets sektorer, Transport, Persontransport).

Ud over en imponerende passagertilvækst i Sverige har staten og de svenske län sparet meget store tilskud til jernbaneliften ved åbning af markedet. Der er i nogle tilfælde tale om en besparelse på samlet 40-50 pct. gennem årene, hvor de første udbud gav gevinster på ca. 20 pct. SJ AB har i dag ca. 55 pct. af den samlede trafik. SJ AB blev i 2001 omdannet til et aktieselskab og får i dag ingen subsidier fra staten, men driver fri trafik uden statslige tilskud mellem de største byer og byder på togtrafik på lige fod med andre aktører (»Employment and industrial relations in the railways sector«, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, 2012).

Storbritannien

Den meget store fremgang i antal passagerer kan også ses i Storbritannien, hvor der siden liberaliseringen af jernbaneliften i starten af 90'erne er sket næsten en fordobling af antallet af passagerer (Office of Rail Regulation, www.rail-reg.gov.uk og indlæg af Roger Cobbe, Policy Director, Arriva Trains, holdt den 21. november 2013 i Transportøkonomisk Forening). I dag er der på det engelske marked over 20 private jernbaneselskaber, og den engelske jernbane har i dag meget tilfredse passagerer. Når det gælder frekvens, rettidighed, pålidelighed, kundetilfredshed, rengøring, billetsystem, information etc., ligger Storbritannien således helt i top blandt EU's medlemsstater og foran Danmark (»Europeans' satisfaction with rail services«, Flash Eurobarometer 382a, december 2013, og indlæg af Anthony Smith, Passengerfocus, holdt den 5. december 2013 i Transportøkonomisk Forening).

Tyskland

I Tyskland har de 16 regionale Länder, der i mange tilfælde geografisk og størrelsesmæssigt er større end Danmark, udbudt mere end halvdelen af togstrækningerne. Siden midten af 90'erne har der været gennemført over 200 udbud, og udbuddene fortsætter årene frem. Der er sket en passagertilvækst på 50 pct., og udbud har resulteret i reduktion af til-

skud på over 40 pct. gennem flere udbudsrunder, der er gået hånd i hånd med stigende passagerindtægter. Deutsche Bahn vinder lidt under halvdelen af de udbudte strækninger, jf. indlæg af Bernhard Wewers, LVS Schleswig-Holstein GmbH og vicepræsident for de regionale transportmyndigheder (Länder) i Tyskland, holdt henholdsvis den 13. september 2013 og den 21. november 2013 i Transportøkonomisk Forening.

EU's fjerde jernbanepakke

Europa-Kommissionen har i forslaget til fjerde jernbanepakke fremsat i januar 2013 analyseret effekterne af udbud og konkurrenceudsættelse af jernbanedriften i et arbejdspapir i forbindelse med forslag til forordningen vedrørende åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane. Her konkluderes det bl.a., at der gennem udbud er skabt besparelser på 20-30 pct. i Holland, Sverige og Tyskland (Europa-Kommissionen den 30. januar 2013: Pressemeldelse: »De europæiske jernbaner ved et sporskifte: Kommissionen vedtager forslag til en fjerde jernbanepakke«). Det konkluderes endvidere, at erfaringerne fra disse markeder har vist, at tjenestens kvalitet og disponibilitet er blevet forbedret, samtidig med at passagerernes tilfredshed er vokset fra år til år, og antallet af passagerer i nogle tilfælde er steget med over 50 pct. i løbet af 10 år (Europa-Kommissionen den 30. januar 2013: Pressemeldelse: »De europæiske jernbaner ved et sporskifte: Kommissionen vedtager forslag til en fjerde jernbanepakke«).

Overføres disse resultater til EU som helhed, regner Europa-Kommissionen med, at der gennem udbud og markedsåbning kan skabes besparelser på 21-29 mia. euro samt yderligere vækst i passagerantallet. Det er interessant, at Europa-Kommissionen også regner med en væsentlig positiv effekt for Danmark ved markedsåbning, mens effekterne på de allerede åbne markeder i Sverige og Storbritannien er væsentlig mindre (Europa-Kommissionen, Commission Staff Working Document, Impact Assessment, januar 2013).

I en analyse foretaget af European Passenger Transport Operators fremgår det endvidere, at beskæftigelsen i jernbanesektoren i Storbritannien og Sverige de seneste år er steget med henholdsvis 23 pct. og 45 pct., hvilket hænger sammen med den store passagertilvækst. Omvendt er beskæftigelsen faldet i de lande, som ikke har åbnet markederne, som f.eks. Frankrig (fald på 21 pct.) og Italien (fald på 28 pct.) (www.epto.org og »Employment and industrial relations in the railways sector«, European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions).

Danske erfaringer

I Danmark har erfaringerne også været positive, selv om erfaringerne med den danske del af Øresundstrafikken har været problematiske. Efter forslagsstillernes mening skyldes dette først og fremmest mangel på velfungerende togmateriel, der har medført for mange tog på værksted med deraf følgende nedformeringer, aflysninger og lavere rettidighed end ellers planlagt, jf. TRU alm. del – bilag 97. Desuden er udgifterne til vedligeholdelse af togmateriellet meget højere end det budgetterede med deraf følgende dårlig økonomi for

operatøren. Det er i den forbindelse værd at bemærke, at Transportministeriet i redegørelsen om organiseringen af togtrafikken på Kystbanen og Øresund mener, at problemerne på den danske side ikke så meget skyldes selve udbuddet i sig selv, men trafikens sammenhæng med det svenske fjerntogssystem. En fjerdedel af alle forsinkelser på den danske side skyldes således forsinkelser opstået i Sverige. Samtidig er der tale om en bruttokontrakt, hvor billetindtægterne tilfalder staten og ikke togoperatøren, jf. TRU alm. del – bilag 87. I statens andre kontrakter med togoperatører er der således tale om nettokontrakter, hvor operatøren beholder billetindtægterne og dermed har et yderligere incitament til at få passagertilvækst.

Det første udbud i Midt- og Vestjylland har i kontraktperioden 2003-2010 ifølge Rigsrevisionen medført besparelser på over 300 mio. kr. svarende til 18 pct., samtidig med at såvel kundetilfredshed som rettidighed er steget (Rigsrevisionen, »Notat til Statsrevisorerne om beretning om Trafikministeriets håndtering af kontrakten med Arriva«, april 2012). I anden udbudsperiode frem til 2018 regner Trafikstyrelsen med en yderligere besparelse på 10 pct. (Trafikstyrelsen, pressemeldelse den 12. marts 2009). Der er samtidig fra operatørens side investeret over 760 mio. kr. i nyt materiel. Forslagsstillerne mener, at de særdeles positive resultater fra udbud i Midt- og Vestjylland skal udbredes til resten af Danmark.

På den danske side af Øresundstrafikken har Trafikstyrelsen i kontraktperioden 2009-2015 regnet med en årlig besparelse på ca. 100 mio. kr. Frem til 2009 kørte DSB på strækningen, som derefter blev overdraget til datterselskabet DSBFirst og siden til DSB Øresund. I forhold til DSB's tidligere kontraktbetaling er der tale om en reduktion på næsten 40 pct. De hidtidige erfaringer viser, at staten frem til 2013 har sparet næsten 35 pct. i forhold til DSB's tidligere kontraktbetaling, jf. TRU alm. del – svar på spm. 60 og Helsingør Dagblad den 6. december 2013, side 6.

Større produktivitet gennem udbud og konkurrenceudsættelse

I dag er der et årligt driftstilskud på ca. 5 mia. kr. til den statslige og regionale jernbanedrift, men kun ca. 400 mio. kr. bliver konkurrenceudsat og pristjekket svarende til 8 pct. af det samlede tilskud. Med de hidtidige erfaringer fra udbud og konkurrenceudsættelse er der derfor grundlag for både en billigere og en bedre togdrift til gavn for passagererne og den offentlige økonomi.

Regeringens Produktivitetskommission har i sin reviderede baggrundsrapport »Productivity gains in Danish network industries« vurderet, at konkurrenceudsættelse af dansk jernbanedrift vil kunne frigøre produktivtetsgevinster på mellem 15 og 20 pct., hvilket må vurderes som forsigtigt i lyset af de indhøstede erfaringer. Rapportens analyser viser, at der blandt sektorerne inden for post, tele, elektricitet, godstransport på skinner og personbefordring på skinner er de største gevinster at hente ved at åbne markedet for persontransport på skinner. Produktivitetskommissionen anbefaler da også, at togdriften på flere regionale jernbanelinjer og intercityjernbanelinjer sendes i udbud.

Det skal i den forbindelse nævnes, at Konkurrencestyrelsen (i dag Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen) som opfølgning på liberaliseringen af busmarkedet i 90'erne i Konkurrenceredegørelse 1999 i kapitlet »Konkurrence styrker den kollektive trafik« (kap. 5) konkluderede, at udbud af busk-

ørslen i hovedstadsområdet og andre regionale trafikselskaber havde medført besparelser på 20-25 pct., samtidig med at materiellet kvalitetsmæssigt blev bedre og hurtigere blev udskiftet. Ikkeudbudte busruter lå 30-54 pct. højere i pris i forhold til de ruter, som havde været i udbud.

Skriftlig fremsættelse

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om om en samlet plan for udbud af togdriften for passagertrafik.

(Beslutningsforslag nr. B 55)

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.