

13. august 2013

PRODUKTIVITETS  
KOMMISSIONEN //

Til  
Benny Engelbrecht  
Formand for Folketingets Transportudvalg

---

Kære Benny Engelbrecht.

I Produktivitetskommissionens Analyserapport 2 om "Konkurrence, internationalisering og regulering", der blev offentliggjort den 30. maj, havde der desværre indsneget sig nogle fejl og unøjagtigheder i rapportens beskrivelse af visse forhold indenfor jernbanevæsenet og postvæsenet. Jeg vedlægger derfor en ny udgave af rapporten, hvor disse fejl og mangler i rapportens kapitel 13 er udbedret.

Rettelsen af de omtalte fejl og unøjagtigheder har ikke givet anledning til ændringer i Produktivitetskommissionens anbefalinger vedrørende jernbanedriften. Hovedanbefalingen er fortsat, at togdriften på flere jernbanelinjer sendes i udbud. Også på postområdet er kommissionens anbefaling til forbedring af konkurrencevilkårene substantielt uændret, men vi har benyttet lejligheden til at præcisere formuleringen af anbefalingen en smule.

I rapporten af 30. maj refererede vi, at konsulenthuset Quartz+co i en rapport fra 2011 til Transportministeriet og Finansministeriet beregnede, at der er et effektiviserings- og besparelspotentiale i DSBs kerneforretning på 1,2-1,3 mia. kr. per år (regnet i 2014-priser, i 2010-priser er tallet 1,05 mia.). Dette skøn byggede bl.a. på en benchmarking af DSB i forhold til bedste praksis inden for jernbanedrift. Transportministeriet har gjort opmærksom på, at DSB med sin genopretningsplan "Sundt DSB" har iværksat initiativer, der skal forbedre DSBs økonomi med 1 mia. kr. om året inden udgangen af 2014. I den nye udgave af vores rapport nævner vi, at disse igangsatte og planlagte initiativer kan have mindsket effektiviseringsgevinsten ved at overdrage (dele af) jernbanedriften til andre operatører. I lyset heraf har vi nedjusteret skønnet for de mulige produktivetsgevinster ved gennemførelsen af kommissionens samlede forslag inden for netværksservice fra tidligere 2-3 mia. til i størrelsesordenen 2 mia. kr. Vi gør dog samtidigt opmærksom på, at selve muligheden for konkurrenceudsættelse giver både DSB og andre potentielle operatører en tilskyndelse til løbende at arbejde for effektivitetsforbedringer. Det er baggrunden for, at Produktivitetskommissionen fortsat finder det relevant at anbefale øget konkurrenceudsættelse.

På postområdet havde Produktivitetskommissionen i rapporten af 30. maj en anbefaling, der gik ud på at sikre lige konkurrencevilkår for alle aktører på postmarkedet, bl.a. gennem lige adgang til adresseinformationer. Kommissionen er blevet kritiseret for, at denne anbefaling er irrelevant, da postloven indebærer, at Post Danmark er forpligtet til at sælge adresseoplysninger og flytteoplysninger til konkurrerende postvirksomheder. Problemet her er imidlertid, at Post Danmarks konkurrenter ikke har samme adgang som Post Danmark til løbende, ajourførte adresseoplysninger, herunder midlertidige opholdssteder, og at Post Danmark kan have et incitament til at sætte høje priser for salg af disse oplysninger til potentielle konkurrenter. I den nye udgave af rapporten peger kommissionen på, at dette problem evt. kan løses ved at henlægge administrationen af adresseoplysninger til et uafhængigt ikke-postbefordrende selskab, som man har gjort i Sverige. Kommissionen

opfordrer til at undersøge muligheden for at etablere en lignende selskabskonstruktion i Danmark.

Det har vakt berettiget moro, at Produktivitetskommissionens rapport af 30. maj indeholdt en sætning om, at et salg af statens aktier i Post Danmark kan overvejes. Der skulle naturligvis have stået "PostNord" og ikke "Post Danmark". I den nye udgave af rapporten præciserer vi, at det relevante er at fastholde den oprindelige målsætning om, at PostNord AB skal bringes frem til børsnotering, da det kan give en tilskyndelse til øget effektivitet. Produktivitetskommissionen har imidlertid ikke analyseret problemstillingerne omkring en børsnotering og et evt. efterfølgende aktiesalg nærmere, og hverken rapporten af 30. maj eller den nye udgave af rapporten indeholder derfor en anbefaling af et aktiesalg.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til at korrigere nogle misforståelser, der har været fremme i medierne.

Det har været fremhævet som en fejl fra Produktivitetskommissionens side, at vi i rapporten af 30. maj skrev, at taksten for godstransport via jernbane er mere end dobbelt så høj i Danmark som i Tyskland. Denne oplysning stammede fra en rapport fra IBM Business Services (Rail Liberalisation Index 2011), der ofte anvendes i internationale sammenligning af forholdene i de europæiske landes jernbanevæsen. De tal for de danske jernbanetakster, der er angivet i IBM-rapporten, er ifølge IBM beregnet af den danske Trafikstyrelse ud fra en metode, der skulle sikre international sammenlignelighed af omkostningerne pr. fragtkilometer ved at transportere en given mængde gods mellem de to største godsterminaler i det pågældende land. Oplysningen i Produktivitetskommissionens rapport af 30. maj skulle således være korrekt, men i den nye udgave af vor rapport præciserer vi, at de høje danske takster skyldes de høje danske broafgifter og ikke afgifterne for benyttelse af selve jernbanenettet. Vi nævner også, at selve den danske baneafgift for gods, der ikke er gennemgående transittrafik, indtil videre refunderes via et miljøtilskud.

I rapporten af 30. maj skrev vi, at taksten for at anvende banenettet ikke fastsættes på basis af operatørernes betalingsvillighed. Det er blevet tolket som om, Produktivitetskommissionen anbefaler et sådant princip for takstfastsættelsen, hvilket ville være i modstrid med den gældende EU-regulering på området. Kommissionens rapport af 30. maj indeholdt imidlertid ikke en sådan anbefaling, jf. opsummeringen af vores anbefalinger i boksen s. 132 i den oprindelige rapport. For at undgå misforståelser præciserer den nye udgave det gældende EU-princip for takstfastsættelsen.

Det omtalte kapitel i vores rapport omhandlede alene visse reguleringsmæssige forhold inden for netværksservice. Produktivitetskommissionen er imidlertid opmærksom på, at produktiviteten på fx transportområdet i meget høj grad også afhænger selve infrastrukturen. I vort kommende arbejde vil Produktivitetskommissionen derfor behandle betydningen af infrastrukturen – herunder transportinfrastrukturen – for Danmarks produktivitet.

Hvis du har spørgsmål eller kommentarer vedrørende de forhold, der er nævnt i dette brev, er du velkommen til at henvende dig til mig eller mit sekretariat. Hvis der er interesse for det, kommer jeg også gerne til stede på et møde i din folketingsgruppe for at fortælle om Produktivitetskommissionens hidtidige og fremadrettede arbejde.

Med venlig hilsen



Peter Birch Sørensen  
Formand for Produktivitetskommissionen

Kopi af dette brev er sendt til orientering til:

Transportminister Pia Olsen Dyhr  
Departementschef Sophus Garfiel, Økonomi- og Indenrigsministeriet  
Departementschef David Hellemann, Finansministeriet  
Departementschef Michael Dithmer, Erhvervs- og Vækstministeriet