

Samrådsspørgsmål om 4. jernbanepakke/PSO-forordningen

Samrådsspørgsmål AF stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V):

”Er regeringen indstillet på at støtte EU-kommissionens forslag til 4. Jernbanepakke, der lægger op til en åbning af markederne for personbefordring med tog med det mål at sikre passagerne en bedre togservice til en billigere pris?”

Baggrund og sammenhæng mellem 4. jernbanepakke og PSO-forordningen

4. jernbanepakke er meget omfattende og indeholder seks lovgivningsinitiativer. I lyset af samrådets fokus tager jeg som udgangspunkt, at spørgeren sigter til udbudselementet i pakken, der indgår i den såkaldte PSO-forordning.



Lad mig derfor uddybe min holdning til Kommissionens forslag om obligatoriske udbud af passagertrafikken på jernbanen.

Infrastruktur er afgørende. Ingen universel organisationsform

Det er vigtigt for mig at understrege, at regeringen ikke er modstander af udbud. Vi mener i stedet, at det enkelte land skal have lov at bestemme selv.

Jeg er således skeptisk overfor Kommissionens ensidige fokus på konkurrence og udbud, som den eneste rigtige tilgang til at skabe vækst i jernbanesektoren.

Som jeg tidligere har angivet er det afgørende for et attraktivt togprodukt primært, at der bliver investeret i ny infrastruktur som nye signaler, Timemodellen osv.



Der synes heller ikke at være én organisationsform for jernbanesektoren i Europa, som har været en entydig succes, mens Kommissionens udspil er meget ensidigt.

Netværksfordele Hertil kommer, at obligatoriske udbud, som Kommissionen foreslår det, kan underminere mulighederne for netværksfordele.

I Kommissionens udspil foreslås, at den maksimale volumen af en kontrakt opgjort i togkilometer, må være den højeste værdi af enten 10 mio. togkilometer eller en tredjedel af den samlede volumen af personbefordring med jernbane på nationalt plan.

Dette krav vil betyde en opdeling af DSB's eksisterende drift på et antal udbudspakker, som vil kræve mere



rullende materiel og mere mandskab end i dag og dermed umiddelbare merudgifter. Vores skøn på baggrund af BCG-rapporten er, at det kan medføre behov for i størrelsesordenen 25-30 ekstra togsæt til en omkostning, der vil løbe op i ca. 120 mio. kr. årligt.

Risiko for konsolidering på få statsejede operatører

Det er også svært at sige, hvordan konkurrencen med obligatorisk udbud reelt ville blive.

Jernbanemarkedet i dag består i alt overvejende grad af statsejede selskaber med offentlige midler i ryggen. Der kan være risiko for en konsolidering på ganske få europæiske operatører, der vil trække tæppet væk under øvrige leverandører.



Selvfølgelig er passager-jernbanemarkedet et andet, men erfaringen i Danmark ved liberaliseringen af godsmarkedet på jernbanen har *ikke* været, at der er opstået en effektiv konkurrence mellem en mangfoldighed af private operatører. Markedet domineres derimod af en enkelt statsejet operatører, der har en markedsandel på knap 80 pct.

Erfaringen ved liberaliseringen af færgemarkedet er ligeledes, at der selv efter en årrække med udbud ikke er nogen effektiv konkurrence ved de statslige udbud af kontrakter om færgefart.

***Paradoks at
datterselskabers
ejere er
modstandere af
udbud!***

Afslutningsvis kan jeg fortælle, at jeg haft et møde med min hollandske



kollega, der i høj grad er på linje med os. Det hollandske parlament har desuden benyttet sig af muligheden for at give Kommissionen et såkaldt ”gult” kort, da de har vurderet, at forslaget om obligatoriske udbud ikke er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Holland ønsker således ikke, at EU skal bestemme, om Holland skal sende strækninger i udbud.

Vi er endvidere bekendt med, at Tyskland ligeledes har udtrykt sig skeptisk over for forslagets udbudselement.

Jeg synes, at det er en interessant pointe, at to af de operatører, der indgår i den meget udbudsivrige branche forening Dansk Tog – nemlig Arriva og Abellio – er ejede af stater – henholdsvis Tyskland og Holland – som



selv er meget skeptiske over for obligatorisk udbud. Det er da et paradoks!

På grund af den forventede udbredte modstand mod obligatoriske udbud i kredsen af medlemslande er det også uklart, hvornår forslaget skal forhandles.

Jeg takker for ordet.