

Fjernbusser

Svenske erfaringer og EU regulering

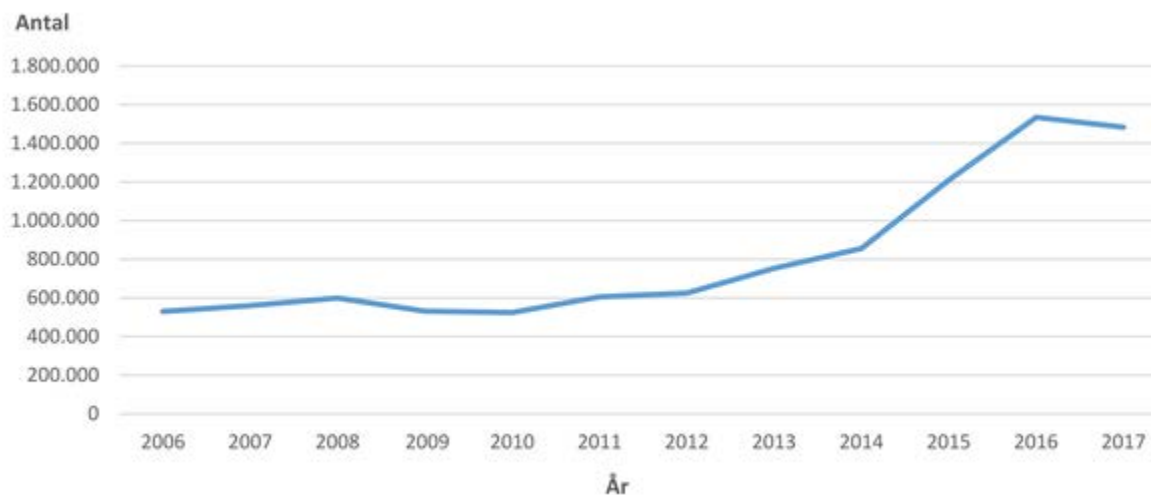
Morten Brønnum Andersen
Trafikselskaberne i Danmark
28. august 2018



Vækst i antal passagerer

Fjernbusser er i vækst:

- Antal passagerer i 2006: Knap 600.000
- Antal passagerer i 2017: Knap 1,5 mio.



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



Fjernbus

Krav:

- Tilladelse
- Rute over mere end 2 trafikselskabers områder/Sjælland/Bornholm

Operatør kan indgå kontrakt med Trafikstyrelsen om ”offentlig tjeneste vedrørende bestemte kundegrupper”

Formål:

- understøtte mobilitet og god tilgængelighed
- supplere og styrke det kollektive trafikudbud

Cepos-notat om fjernbusser

Rejsende kan spare op imod 40 pct., hvis private operatører og fjernbusser får lov at konkurrere med de offentlige selskaber

Fjern:

- Restriktioner på private operatører
- Geografisk begrænsning, der hindrer private i at servicere rejsende på korte og mellemlange rejser

Trafikselskaberne udbyder kørslen til private operatører

Bekymringer:

- Cherry picking: Vil kommerciel trafik alene køre på linjer/tider med mange rejsende
- Trafikselskabernes drift bliver dyrere – eller må indskrænkes
- Målkonflikt:
 - Allokativ effektivitet – fokus på borgere i hele regionen
 - Produktionseffektivitet – at enkelte ruter produceres effektivt

CEPOS NOTAT:

**STORE FORBRUGERGEVINSTER VED AT FJERNE DET
OFFENTLIGES MONOPOL PÅ KOLLEKTIV TRAFIK**

06-03-2018

AF JONAS HERBY (T: 2728 2748) OG THOMAS DUE BOSTRUP

I 2016 rejste over 1,5 millioner passagerer med fjernbusser i Danmark. Det er en stigning på cirka 25 pct. siden 2015. Fjernbussernes succes skyldes blandt andet, at de har reduceret de kollektivt rejsendes samlede rejseomkostninger på en række ruter. Da fjernbusruten fra Rudkøbing til København åbnede i juni 2016, faldt de samlede rejseomkostninger for passagererne således med 211-271 kr. Det svarer til en besparelse på 35-45 pct. Den største besparelse stammer fra de lavere billetpriser, hvor den private kollektive trafik, fjernbussen, er 188-248 kr. billigere end den offentlige kollektive transport (Fynbus og DSB). De samlede tidsomkostninger er også lidt lavere med den private kollektive trafik end med den offentlige (henholdsvis 256 kr. og 279 kr.).

Svenske erfaringer

Liberalisering 1.1.2012 =>

Kommercielle busser kan køre lokal/regional kollektiv trafik

”Mer kollektivtrafik och samhällsnytta för pengarna”

- Markedsåbningen i regional kollektiv trafik har marginal betydning på udbud og valgmuligheder
- Kommerciel andel:
 - Regional kollektiv trafik: 2,9 pct. (nicher)
 - Interregional trafik: 44 pct.

Hvorfor ikke større udbredelse regionalt?

- Trafikselskabernes indtægter fra billetter og tilskud
- Overskudsgrad er lav i den offentligt udbudte trafik
- Manglende partnerskaber?



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK





Engelske erfaringer

Svensk evalueringsrapport om engelsk marked:

”direktkonkurrens på linjer är ytterst ovanligt och operatörer tenderar istället att dela upp marknaden mellan sig.”

Over tid opstod klare vindere i byer/regioner => operatører har delt markedet imellem sig.

Relativt høje indtjeningsmarginer (15-20 pct.)



Engelske erfaringer II

Engelsk liberalisering =>

- usammenhængende system
- ringe betjening hvor ikke kommercielt grundlag

Ny Bus Services Bill vil give mulighed for større offentlig albuerum ift. til det kommercielle marked

Et skridt i retning af model vi kender fra London og Danmark

BBC Sign in News Sport Weather Shop Earth Travel

NEWS

Home Video World UK Business Tech Science Stories Entertainment & Arts

England Local News Regions Manchester

Greater Manchester mayor could change 'insane' bus system

1 May 2017

Facebook Messenger Twitter Email Share

10

Hammersmith 10

GETTY IMAGES

The bus network in the capital is regulated by Transport for London



EU regulering

Kommissionen fremlagde nov. 2017 forslag om ændring og liberaliseringer af fælles regler for adgang til markedet for buskørsel (KOM 647):

Markedet for buskørsel

- Rutekørsel <100 km: Tilsynsorgan kan afslå om økonomisk analyse viser, at økonomisk balance i offentlig tjenesteydelseskontrakt bringes i fare
- Ruter >100 km: Kan ikke gives afslag pga. ruten truer kollektiv rutekørsel

Terminaler (min 600 m²)

- Ret til adgang på fair, lige, ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår
- Adgang kan kun afslås pga. manglende kapacitet



EU regulering II

Rapporteur Roberts Zile (lettisk kons. MEP) tilføjer grunde til at nægte tilladelse:

- *would compromise at least one existing or planned public service contract*
- *occurs in an urban and/or suburban centre*
- *same public passenger transport function as that of PSO granted an exclusive right*

Terminaler:

- Kun autoriserede faciliteter omfattes
- Vedr. forpligtigelse til at udpege alternativer: Klargøres, at der evt. ikke er nogle

Proces: Kommission → Parlament → Rådet

- Østrigsk formandsskab prioriterer ikke forslaget
- I Rådet med rumænsk formandsskab fra januar 2019 =>
- Vindue på tre måneder inden parlamentets valgperiode udløber
- UITP: "It seems unlikely that this will be possible."



Overvejelser

Trafikselskaber og fjernbusselskaber kan sammen gøre kagen større

- Fjernbusser vigtig og integreret del af samlet kollektive mobilitetsudbud
- Bevar helhedssyn: Drifts- vs. samfundsøkonomi

Der samarbejdes allerede i dag (dog få anmodninger herom):

- Midttrafik og NT samarbejder med Thinggaard/980X fra Frederikshavn til Esbjerg
- Fjernbusser kan benytte Aarhus Rutebilstationen og Aalborg Busterminal
- Takstsamarbejde mellem Movia og Abildskou: Tillægsbillet til lokalbanen

Kan samarbejdes mere mhp. at forbedre det kollektive mobilitetsudbud – fx:

- Koordinering af køreplaner, takster, udnyttelse af knudepunkter, salg og marketing

Bliver fjernbusser del af Rejseplan og Rejsekort?