

Analyse af et liberaliseret fjernbusmarked

18. september 2018

Indhold

1	Indledning	5
1.1	Sammenfatning af resultater	6
2	Introduktion til fjernbuskørsel	7
2.1	Tilladelser	7
2.2	Ruter og vognmænd	7
2.3	Passagerudvikling	8
2.4	Kompensationsordning for ydelse af sociale rabatter	9
3	Konkurrenceparametre	11
3.1	Pris	11
3.2	Rejsetid	11
3.3	Standsningsmønster	12
3.4	Afgangsfrekvenser	12
4	Scenarier for liberalisering	13
4.1	Scenarie 1: En 75 km minimumsgrænse kombineret med krav om krydsning af én trafikselskabsgrænse	13
4.2	Scenarie 2: En 75 km minimumsgrænse	14
4.3	Scenarie 3: En 100 km minimumsgrænse	14
4.4	Scenarie 4: Fuld liberalisering	14
5	Konsekvenser ved en liberalisering	15
5.1	Trafikale effekter	15
5.2	Indtægtstab for togoperatører og trafikselskaber	15
5.3	Gevinster for fjernbusselskaber og passagerer	16
5.4	Konsekvenser for kompensationsordning for sociale rabatter	17
5.5	Metode og datagrundlag	17
	Bilag 1: Rapport: Liberalisering af fjernbusser (Incentive)	19

1 Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er blevet bedt om at vurdere konsekvenserne ved en liberalisering af fjernbusmarkedet.

Fjernbusmarkedet omfatter i denne sammenhæng fjernbusruter, der kører med en fast frekvens og er åben for medtagning af alle passagertyper. Analysen vedrører ikke internationale busrejser, men omfatter dog forbindelsen over Sverige mellem Bornholm og København.

Liberalisering forstås her som opblødning af afstandskriteriet¹. Helt konkret undersøges mulige konsekvenser ved, at der tillades medtagning af passagerer over kortere afstande end, det er muligt under de nugældende regler. I dag er det sådan, at rejser med fjernbus som minimum skal forløbe over mere end to trafikelskabsområder, over mere end området for trafikelskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. I denne rapport belyses konsekvenserne ved forskellige scenarier for, hvordan afstandskriteriet kan blødes op.

Analysen er struktureret omkring 4 nærmere definerede scenarier for liberalisering, som alle muliggør etablering af ruter og/eller udbud af rejser, der ikke er tilladte under de nugældende regler.

- Scenarie 1: 75 km minimumsgrænse kombineret med krav om krydsning af mindst én trafikelskabsgrænse
- Scenarie 2: 75 km minimumsgrænse uden krav om kryds af trafikelskabsgrænse.
- Scenarie 3: 100 km minimumsgrænse
- Scenarie 4: Fuld liberalisering

Minimumsgrænserne er defineret ved vejafstanden, og er et krav til længden af den enkelte rejse. For alle scenarierne antages, at rejserelationer, som er tilladte i dag, også vil være tilladte i fremtiden, uanset om de lever op til scenariets kriterier. Det er primært relevant for relativt korte rejserelationer over Storebælt, som er tilladte i dag uanset længde.

Det bemærkes til scenarie 1 og 2, at Danske Busvognmænd har fremsat forslag om indførelse af netop en 75 km minimumsgrænse for fjernbusrejser, hvilket vil indebære mulighed for udbud af rejser, der ikke er tilladt med fjernbus i dag, herunder fx Aarhus – Aalborg, Odense – Esbjerg, Odense – Billund og København – Næstved.

Det bemærkes til scenarie 3, at der fra Europa-Kommissionens side er fremsat forslag til ændring af forordning (EF) 1073/2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, som netop indebærer, at ruter på minimum 100 km som udgangspunkt skal tillades. Det skal nævnes, at det er usikkert om forslag vil blive vedtaget i den fremsatte form.

En liberalisering vil forøge fjernbussernes markedsandel for så vidt angår antallet af befordrede passagerer i Danmark. Nærværende analyse har blandt andet til formål at klarlægge omfanget af dette for hvert scenarie, samt at estimere de økonomiske konsekvenser for den øvrige kollektive trafik.

Som en del af opgaven er der foretaget en analyse af konsulenthuset Incentive, som har estimeret de forventede trafikale og økonomiske effekter af de nævnte scenarier for liberalisering.

¹ Jf. lov om trafikelskaber §19, stk. 4

Afrapporteringen af Incentives analyse indgår som Bilag 1 til nærværende rapport.

1.1 Sammenfatning af resultater

Under de nugældende regler for fjernbuskørsel er fjernbusmarkedet vokset set over de seneste ca. 10 år, særligt i årene 2012-16 har væksten været stor. Den overordnede forklaring på dette er, at øget konkurrence har medført lavere billetpriser, som har gjort fjernbusproduktet mere attraktivt i forhold til togtrafikken.

Såfremt der åbnes op for nye fjernbusruter og rejserelationer vil det medføre, at fjernbusmarkedet vil vokse yderligere. Dette til dels på bekostning af den øvrige kollektive trafik, og til dels som følge af flere nye rejsende.

Incentive har vurderet konsekvenserne af en liberalisering af fjernbusmarkedet. Analysen viser, at antallet af passagerer med fjernbus i de fire scenarier vil vokse med mellem 13% og 51% (centralt skøn). Væksten vil betyde et indtægtstab i den offentlige trafik, som især vil ramme DSB, da de især betjener de længere relationer. Tabet i billetindtægter for DSB vil udgøre mellem 12 og 28 mio. kr. om året i de fire scenarier (centralt skøn). Det offentlige tilskud til fjernbusser vil stige med mellem 2 og 5 mio. kr. årligt (centralt skøn), hvis de nuværende satser og den gældende ordning for refusion fastholdes. Konklusionerne er behæftet med usikkerhed, som dels knytter sig til det underliggende datagrundlag, og dels knytter sig til fjernbusoperatørernes og passagerernes fremtidige adfærd.

Resultaterne beskriver effekten når markedet har tilpasset sig den nye regulering. Da fjernbusruter kan etableres hurtigt, og markedet allerede i dag er dynamisk, vil dette formentlig dreje sig om en kort årrække på højst 2-3 år.

Resultaterne er baseret på en overordnet forudsætning om, at erfaringerne fra de rejserelationer, som er tilladte i dag, kan overføres til de rejserelationer, hvor der bliver åbnet op for fjernbusstrafik i liberaliseringsscenarierne. Analysen antager samtidig, at antallet af fjernbusrejser ikke bliver påvirket på de relationer, som allerede er tilladte i dag.

Incentive har analyseret hvilke faktorer, der kan forklare fjernbussernes markedsandele i dag, og overført disse erfaringer til de nye rejserelationer. Analyserne viser, at markedsstørrelsen og den absolutte prisbesparelse ved at vælge fjernbus er de væsentligste forklaringsfaktorer. Resultaterne tager desuden udgangspunkt i en forudsætning om, at fjernbusmarkedet i dag er modent; dvs. at markedsudviklingen i de kommende år vil være moderat, hvis lovgivningen ikke ændres.

Såfremt der er politisk ønske om at liberalisere området, anbefaler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på baggrund af nærværende analyse, at der arbejdes videre med en 75 kilometers minimumsgrænse (scenarie 2) i en kombination med de nugældende regler. Denne afgrænsning har et væsentligt potentiale for betjening af rejserelationer, som ikke er tilladt i dag og et bedre potentiale end scenarie 3 (100 km minimumsgrænse). Samtidig vil rejserne som minimum have en varighed på ca. en time, og derved vil de fortsat have karakter af fjerntrafik.

I modsætning til scenarie 1 indebærer scenarie 2, at fjernbus-ruteudbuddet i højere grad vil være styret af behovet/markedsstørrelsen og i mindre grad af de administrative grænser, der for så vidt gælder fjernbusrejser kan være underordnede for passagerne.

Scenarie 4 (fuld liberalisering) indebærer nogle af de samme kvaliteter som scenarie 2, men konsekvenserne for den øvrige kollektive trafik vil være større og er vanskelige at beregne.

2 Introduktion til fjernbuskørsel

Fjernbuskørsel er privat rutekørsel, der forløber over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område, jf. Lov om Trafikskaber § 19, Stk. 4.

2.1 Tilladelser

Alle busvognmænd, der har tilladelse til buskørsel, kan ansøge om at få udstedt tilladelse til fjernbuskørsel, uden at der foretages en vurdering af behovet for den ansøgte kørsel, jf. Lov om Trafikskaber § 22. Med tilladelsen følger en forpligtelse til at udføre mindst 1 afgang 4 dage ugentligt i en periode af mindst 6 måneder.

En tilladelse til fjernbuskørsel omfatter;

- Perioden for tilladelsen
- Udgangs- og endepunkt for rutekørslen
- Strækningen, der køres ad
- Lokaliteter for optagning/afsætning af passagerer på steder og strækninger

Det ligger inden for vognmandens planlægningsfrihed at lade passagererne skifte bus undervejs, eller at lade dem gå om bord på en færge. Begrænsningen ligger ikke på busmateriellets kørsel, men på hvilke typer rejser passagererne må foretage. Typisk køres der dog direkte uden skift.

2.2 Ruter og vognmænd

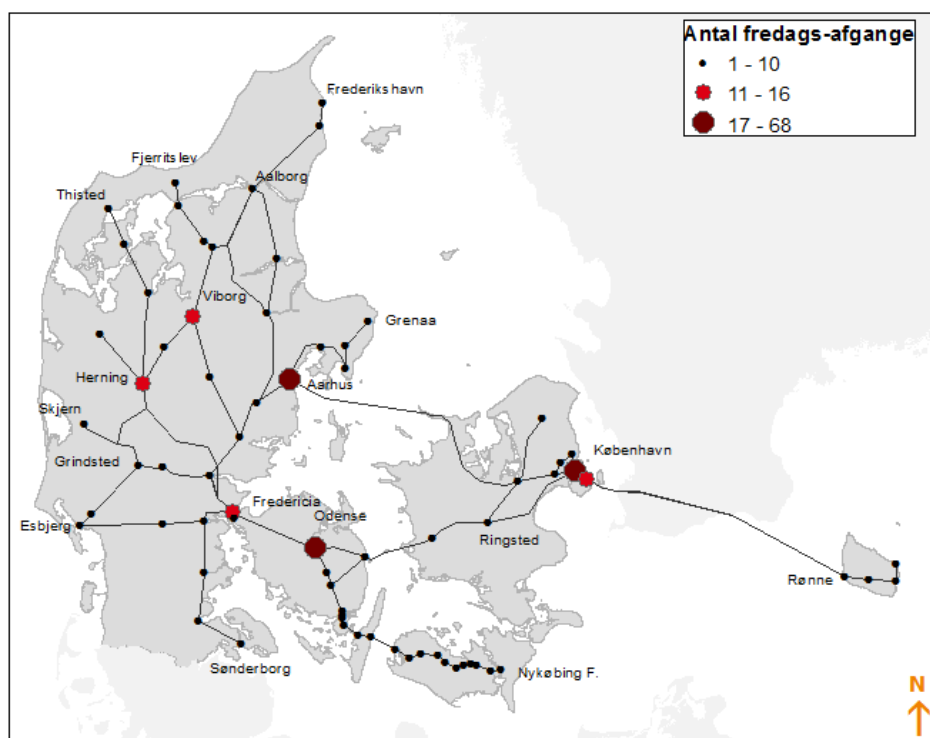
Fjernbusmarkedet har de seneste år været kendetegnet af en høj grad af dynamik, der har resulteret i oprettelse nye ruter. Særligt har trafikken mellem Aarhus/Østjylland og København været præget af priskonkurrence og tilgang af nye operatører. Ved årsskiftet til 2018 var der 25 aktive ruter og 7 operatører.

Tabel 1. Fjernbusoperatører og ruter i november 2017

Operatør	Rute
Thinggaard Ekspres	Frederikshavn - Esbjerg
John's Turist- og Minibusser	Nykøbing F. - Odense
Rute 700	Svaneke - Glostrup
Gråhundbus	Rønne - København
Kombardo Ekspresen	Aarhus - København
Sort Billet	Aalborg - København
Sort Billet	Aarhus - København
Sort Billet	Esbjerg - København
Sort Billet	Hjallese - Hillerød
Sort Billet	Holstebro - København
Sort Billet	Horsens - København
Sort Billet	Rudkøbing - København
Sort Billet	Skjern - København
Sort Billet	Sønderborg - København
Sort Billet	Thisted - København
Sort Billet	Viborg - København

FlixBus Danmark	Aalborg - Kastrup
FlixBus Danmark	Esbjerg - København
FlixBus Danmark	Fjerritslev - Kastrup
FlixBus Danmark	Grenaa - Kastrup
FlixBus Danmark	Holstebro - København
FlixBus Danmark	Nykøbing Mors - Kastrup
FlixBus Danmark	Rudkøbing - København
FlixBus Danmark	Sønderborg - København
FlixBus Danmark	Viborg - København

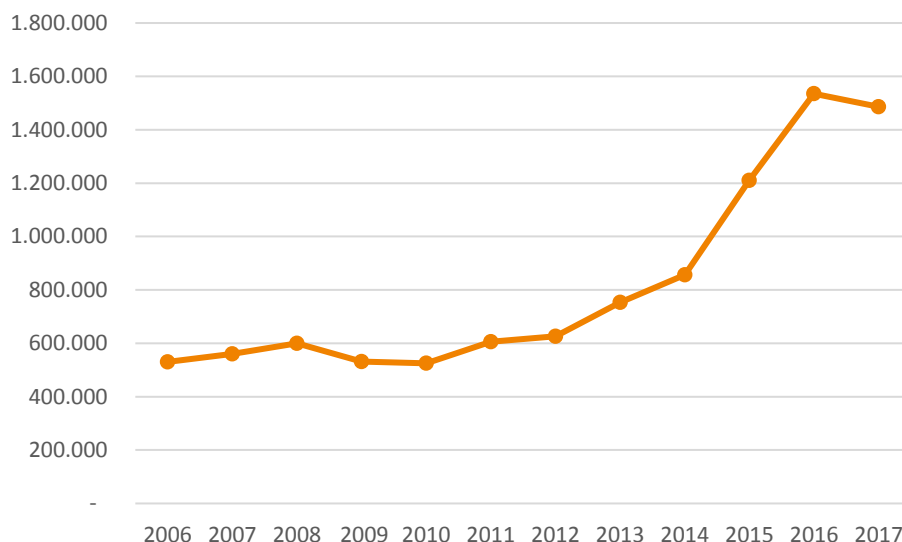
Figur 1. Nettet af fjernbusruter i november 2017



2.3 Passagerudvikling

Antallet af fjernbuspassagerer har igennem flere år været støt stigende, men fra 2016 til 2017 faldt antallet af fjernbuspassagerer med 3,4 pct., jf. figur 2.

Figur 2. Antal passagerer i fjernbustrafikken 2006-2017



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderer, at den primære årsag til faldet i antallet af passagerer i alt er de mange skift i betjeningen, der har været i 2017. Abildskou og Dansk Turistfart (Rødbillet) blev solgt til FlixBus. En række vognmænd, som hidtil havde kørt for Rødbillet, gik sammen om at starte det nye selskab Sort Billet.

Hertil kommer, at der i 2017 ikke var omfattende sporarbejder hen over Fyn, som der har været de foregående år i sommerperioden.

De mange nye operatører på markedet i 2017 har betydet øget konkurrence inden for fjernbustrafikken og dermed faldende billetpriser. Indtil for få år siden var der kun ganske få operatører på fjernbusmarkedet – og disse kørte i hver deres geografiske område. Den enkelte fjernbusoperatør var i første række i konkurrence med DSB og til nogen grad indenrigsflytrafikken.

I 2015 startede Dansk Turistfart (Rødbillet) kørsel mellem København og en række jyske byer, og der var dermed 2 operatører, der kørte mellem landsdelene, hvilket betød en smule konkurrence på billetpriserne. FlixBus' indtog på fjernbusmarkedet i 2017 betød dog et markant fald i den gennemsnitlige billetpris, selv om antallet af operatører var det samme som hidtil, og konkurrencen dermed ikke kan siges at være øget. Som eksempel kan nævnes, at en enkeltbillet København – Aarhus med Abildskou kostede 310 kr., en billet med Dansk Turistfart (Rødbillet) kostede 198 kr. i foråret 2017, mens en billet med FlixBus kan fås ned til 99 kr.

Markedet er under fortsat forandring i 2018. FlixBus har åbnet flere nye linjer, og KombardoExpressen åbnede pr. 1. juni 2018 en ny rute mellem København og Aalborg og pr. 1. september en rute mellem København og Bornholm, hvilket trækker i retning af mere konkurrence på markedet. Der er således fortsat ændringer på markedet i et omfang, der vil kunne påvirke passagertallet – både mellem de enkelte fjernbusoperatører og mellem tog, bus og flytrafik.

2.4 Kompensationsordning for ydelse af sociale rabatter

Fjernbusoperatører, som kører mindst 1 daglig dobbeltafgang, har siden midten af 2009 kunnet modtage kompensation for at yde rabat til bestemte passagergrupper (børn, pensionister og studerende). Kompensationen udbetales og administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Fjernbusoperatører, som modtager kompensation fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, indsender kvartalsvise opgørelser over antal passagerer, som har rejst på en rabatteret billet, samt beregning af den kompensation, som de skal have udbetalt.

Kompensationen, som fjernbusoperatøren modtager fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, beregnes på baggrund af standardprisen for en almindelig voksenbillet.

- I forhold til *studerende* yder TBST en godtgørelse til operatøren på 12 % af prisen på en standardbillet, dog maksimalt 60 kr. pr. rabatteret billet.
- I forhold til *pensionister* yder TBST en godtgørelse til operatøren på 15 % af prisen på en standardbillet, dog maksimalt 60 kr. pr. rabatteret billet.
- I forhold til *medfølgende børn* yder TBST en godtgørelse til operatøren på 40 % af prisen på en standardbillet, dog maksimalt 100 kr. pr. rabatteret billet.

Den maksimale kompensation er indført for at sikre et loft over den kompensation, operatøren kan modtage. Satserne blev fra 2017 justeret ned efter gentagne år med pres på bevillingen.

3 Konkurrenceparametre

En liberalisering af fjernbusmarkedet vil betyde øget udbud af fjernbusrejser samt en overflytning af passagerer fra primært togtrafikken. Baggrunden for passageroverflytningen er, at fjernbusser ofte vil være konkurrencedygtige hvad angår pris især på de lange rejser. I det følgende beskrives forholdet mellem bus og tog på forskellige konkurrenceparametre.

3.1 Pris

Prisen vurderes at være et centralt konkurrenceparameter, og det er et parameter, hvor fjernbusserne står stærkt sammenlignet med toget. Incentives analyse underbygger, at passagerens absolutte prisbesparelse er en af de væsentligste forklaringer på passagerens valg af transportmiddel. (jf. Bilag 1)

Det er muligt for vognmændene at tilbyde priser, fx på strækningen Aarhus - København, der ligger væsentligt under prisen for en tilsvarende togrejse, og som nogle gange er under halv pris.

Tabel 2. Billetpriser for tog og bus på udvalgte relationer

Priseksempler for standardbillet	Aarhus – Kbh.	Odense – Kbh.
Tog	370 – 390 kr.	260 – 280 kr.
Bus	100 – 220 kr.	80 – 190 kr.

Over kortere afstande, hvor de rejsende oftere er pendlere, er fjernbusserne ikke tilsvarende attraktive, fordi passagerer vil have adgang til periodekort mv, samt fordi den absolutte prisbesparelse vil være mindre på de korte rejser.

Det er ikke muligt at angive et præcist forhold imellem priser på fjernbusser og tog, da prissætningen er dynamisk og består af en række rabatordninger og billettyper, der ikke umiddelbart er sammenlignelige. Gennemgående er dog at fjernbusserne er markant billigere.

3.2 Rejsetid

Normalt er rejsetiden et vigtigt konkurrenceparameter for valg af transportmiddel. I følgende tabel vises de estimerede rejsetider for tog og fjernbus på henholdsvis Aarhus – Kbh. og Odense – Kbh.

Tabel 3. Rejsetider for tog og bus på udvalgte relationer

Rejsetids-eksempler	Aarhus – Kbh.	Odense – Kbh.
Tog	170 – 195 min.	75 - 95 min.
Bus	200 - 245 min.	115 - 130 min.

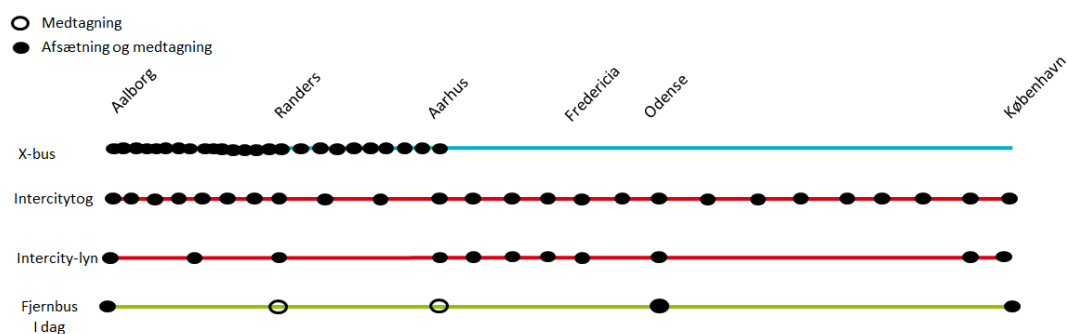
Ovenstående tabel viser, at tog generelt har lavere rejsetider end fjernbusserne. Den samlede rejsetid er dog ikke kun den periode passageren sidder i hhv. bussen eller toget, idet den tid, det tager at komme til og fra stationen eller busholdepladsen også bør medregnes. Det vil være forskelligt fra by til by, hvor attraktivt henholdsvis stationen og busholdepladsen er placeret.

Overordnet vurderes rejsetiden ikke at være af afgørende betydning for passagerenes valg af enten tog eller fjernbus. Dette skyldes, at de lange rejser i overvejende grad er fritidsrejser, hvor rejsetiden vægtes relativt lavere end for erhvervsrejser og daglig pendling. Det vurderes, at over 90 % af de fjernbusrejser, der foretages, er fritidsrejser. (jf. Bilag 1)

3.3 Standsningsmønstre

Som det fremgår af nedstående figur, er fjernbussernes standsningsmønstre under de gældende regler væsentligt forskelligt fra både X-busser og hhv. intercity- og lyntog. Cirklerne i diagrammet nedenfor angiver, at en fjernbus fra Aalborg til København i nogle tilfælde vil samle passagerer op undervejs på vej imod København. Passagerer fra Aalborg vil også kunne opleve at skulle skifte til en anden bus i fx Aarhus, men det vil ikke være muligt, at købe en fjernbusbillet fra Aalborg til hverken Randers eller Aarhus.

Figur 3. Standsningsmønstre for udvalgte kollektive transportmidler



En liberalisering vil medføre, at fjernbussernes standsningsmønstre vil ændre sig med forventeligt gennemsnitligt flere stop. Det vil resultere i længere rejsetider, men udvidelsen af markedet vil samtidig understøtte driften og muligheden for at opretholde lave billetpriser.

3.4 Afgangsfrekvenser

Afgangsfrekvensen for fjernbusser er størst imellem Aarhus og København, hvor passagergrundlaget er størst. På en fredag, hvor fjernbustrafikken vurderes at være mest intensiv er der med den nuværende betjening omkring 40 afgang fra Aarhus til København med fjernbusser, hvilket i store træk svarer til antallet af togafgang i samme relation.

Det generelle billede for de øvrige relationer samt på mindre travle rejsedage er, at toget har en højere afgangsfrekvens og en mere jævn spredning af trafikken.

Afgangsfrekvens er et konkurrenceparameter, men det vurderes at være mindre betydende end pris. Det gælder særligt for de lange rejser, der ofte vil være planlagte, og hvor passageren derfor kan tilpasse sin ankomst til terminalen/stoppestedet.

Uanset om en evt. liberalisering måtte betyde, at fjernbusser kan medtage passagerer over kortere strækninger vil toget sandsynligvis stadig tilbyde en bedre afgangsfrekvens, da de kontraktmæssigt er forpligtet til også at køre på tidspunkter af døgnet, hvor der er et spinkelt passagergrundlag.

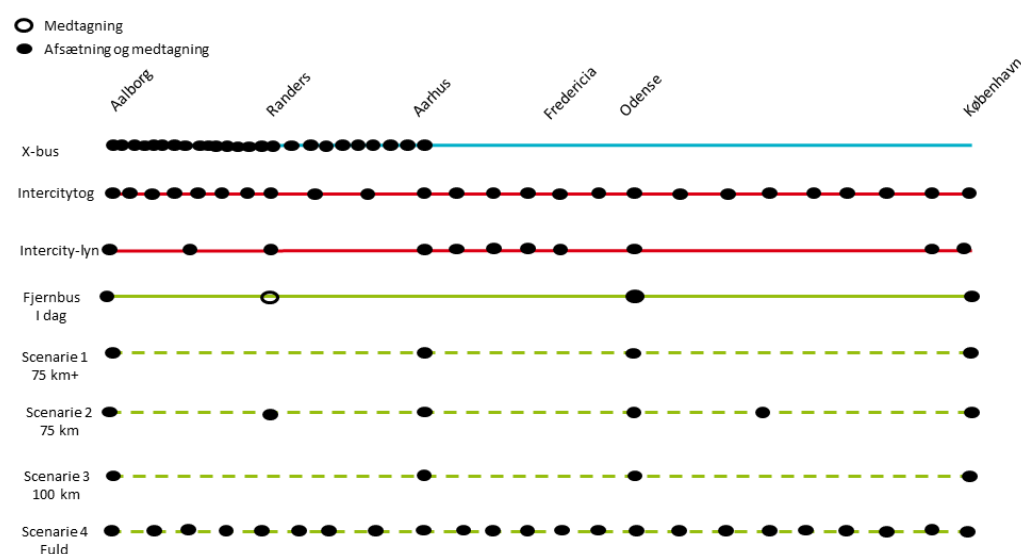
4 Scenarier for liberalisering

Rapportens formål er at undersøge konsekvenserne ved forskellige former for liberalisering af fjernbusmarkedet. Grundlæggende er reguleringen af fjernbustrafikken den, at passagerne minimum skal rejse over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. I det følgende opstilles fire forskellige scenarier for, hvordan et alternativt afstandskriterie kunne se ud. Det gælder for alle fire scenarier, at passagerer må befordres over kortere strækninger end i dag, hvorved standsningsmønsteret kan ændres på de lange ruter, samt at der vil kunne oprettes nye og kortere ruter. Det antages, at en liberalisering vil blive udformet således, at alle ruter, der er tilladte i dag også vil være tilladte efter en evt. lovændring.

I nærværende analyse er der foretaget det valg at gruppere potentielle nye ruter pr. kommuner. Hovedstadsområdet ses under ét, da det ikke vurderes, at fjernbusser vil være et attraktivt alternativ til S-tog og metro hverken i forhold til rejsetid, frekvens eller pris. Nedenfor gennemgås pr. scenarie hvor mange flere kommuner, der potentielt vil kunne blive forbundet med fjernbus relativt til i dag.

Nedenstående figur angiver eksempler på rejsemønstre ved de forskellige scenarier relativt til trafikkoncepter, der er tilladte i dag.

Figur 4. Standsningsmønstre for udvalgte kollektive transportmidler, samt forskellige scenarier for fjernbusliberalisering



4.1 Scenarie 1: En 75 km minimumsgrænse kombineret med krav om krydsning af én trafikskabsgrænse

I scenarie 1 indføres en generel ret til at befordre passager over strækninger af minimum 75 km, såfremt der krydses en trafikskabsgrænse. Det vil forøge de potentielle rutemuligheder med 32 %.

Eksempler på nye ruter: Aalborg – Aarhus, Aarhus – Frederikshavn, Haderslev – Odense, Vejle – Kerteminde og Sønderborg – Odense.

4.2 Scenarie 2: En 75 km minimumsgrænse

Såfremt der ikke stilles krav om krydsning af en trafikselskabsgrænse vil det bl.a. betyde, at der vil blive åbnet op for flere nye relationer på Sjælland. De samlede potentielle relationer vil være 50 % højere end i dag.

Eksempler på nye ruter: København – Næstved, København – Slagelse, Tønder – Esbjerg, Aarhus – Herning og Silkeborg – Randers.

4.3 Scenarie 3: En 100 km minimumsgrænse

Hvis der vælges en 100 km grænse i stedet for en 75 km grænse og uden krav om krydsning af trafikselskabsgrænse vil det betyde en øgning i de potentielle relationer på 38 %

Eksempler på nye ruter: Lolland – København, København – Kalundborg, Aalborg – Aarhus, Haderslev – Odense og Holstebro - Vejle

4.4 Scenarie 4: Fuld liberalisering

En fuld liberalisering betyder juridisk, at der kan oprettes ruter i alle relationer. I forhold til den valgte metode, hvor der tages det udgangspunkt, at der ikke vil blive oprettet ruter internt i kommunerne og internt i Hovedstadsområdet betyder det imidlertid 'kun', at de potentielle relationer øges med 72 %, jf. de benyttede kriterier.

Eksempler på nye ruter: København – Roskilde, Helsingør – København, Aalborg – Hjørring, Svendborg - Odense og Aarhus – Randers.

5 Konsekvenser ved en liberalisering

Konsekvenserne ved en liberalisering af fjernbusmarkedet er analyseret af Incentive, og resultaterne er opsummeret nedenfor.

5.1 Trafikale effekter

Alle fire analyserede scenarier medfører umiddelbart en mærkbar stigning i antallet af fjernbusrejser på mellem 13 % og 51 %. Væksten kan sammenholdes med, at scenarierne åbner op for mellem 32 % og 72 % nye relationer.

Tabel 4. Udvikling i antallet af fjernbusrejser i de fire scenarier

Basis	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4
1,5 mio. rejser	+13 %	+38 %	+18 %	+51 %

At den forventede vækst i antallet af rejser er mindre end væksten i antallet af tilladte relationer, skyldes blandt andet, at de nye relationer er relativt korte og at prisbesparelsen ved at vælge fjernbus derfor er mindre. Derfor er det estimeret at fjernbusserne typisk vil få en lavere markedsandels på de nye relationer.

I analysen er det antaget, at 45 % af de nye rejser med fjernbus er overflyttet fra øvrig kollektiv trafik, at 5 % er overflyttet fra bil, og at 50 % er nye rejser. Denne antagelse er dog behæftet med betydelig usikkerhed, og der er derfor gennemført følsomhedsberegninger hvor det antages at en større andel rejser er overflyttet fra øvrig kollektiv trafik (80 %). Resultater fra følsomhedsberegninger fremgår af bilagets kapitel 6.

Tabel 5 nedenfor viser antallet af nye rejser med fjernbus, og om de er nye rejser eller overflyttede rejser fra hhv. øvrig kollektiv trafik eller bil.

Tabel 5. Fordeling af nye rejser med fjernbus i de fire scenarier

	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4
Fra bil	10.000	29.000	14.000	39.000
Fra øvrig kollektiv	93.000	263.000	126.000	355.000
Nye rejser	103.000	292.000	140.000	395.000
Total	206.000	584.000	280.000	789.000

5.2 Indtægtstab for togoperatører og trafikselskaber

En liberalisering af fjernbusmarkedet vil, som nævnt ovenfor, medføre, at rejser overflyttes fra øvrig kollektiv trafik til fjernbusser. Incentive har beregnet tabet i billetindtægter i de fire scenarier, som en del af deres analyse.

Tabel 6. Bruttoindtægtstab for togoperatører og trafikselskaber (centralt skøn)

I mio. kr	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4
Togoperatører	13,0	24,6	15,0	30,7
Trafikselskaber	1,0	4,2	2,0	5,7
Total	14,0	28,8	17,0	36,4

En overflytning af passagerer fra øvrig kollektiv trafik til fjernbusselskaberne, kan potentielt medføre driftsbesparelser, som ikke er inkluderet i det beregnede

indtægtstab. Fjernbusserne kan således potentielt aflaste den øvrige kollektive trafik, ved at udvide kapaciteten når der er spidsbelastning (i myldretiden og på store rejsedage). Det kan medføre besparelser i den øvrige kollektive trafik, hvis togoperatørerne fx får mulighed for at køre med kortere tog på udvalgte afgang. Således vil indtægtstabet for togoperatører og trafikskaber formentlig være lavere end det beregnede tab som fremgår i tabel 6.

5.3 Gevinster for fjernbusselskaber og passagerer

Indtægtstabet for togoperatører og trafikskaber udlignes i nogen grad af gevinster for fjernbusselskaberne, som yderligere ventes at komme passagererne til gode. Det antages at priskonkurrencen vil medføre, at gevinster for fjernbusselskaberne vil blive omsat til bl.a. lavere priser og større ruteudbud.

Samtidig kan en liberalisering skabe netværkseffekter, hvor rejserelationer som det ikke er rentabelt at betjene i dag, kan inkluderes i et større net, som det samlet set er attraktivt for fjernbusselskaberne at betjene, fordi de enkelte ruter kan føde passagerer ind til hinanden. Selskaberne vil kunne oprette knudepunkter, hvorfra der kan ske omstigning imellem ruterne. Derved kan udbuddet af kollektiv trafik blive styrket til gavn for passagerne, der opnår et større mobilitetsudbud og til gavn for selskaberne, der kan opnå en større omsætning.

Som et eksempel på hvordan netværkseffekter vil kunne styrke fjernbustrafikken kan der tages udgangspunkt i et knudepunkt i fx Fredericia. Der er i dag ruter fra Sønderborg, Esbjerg, Herning, Aarhus m.fl., der passerer Fredericia på vej til København. Ved en liberalisering skabes mulighed for kortere ruter, fx Sønderborg-Fredericia, Esbjerg-Fredericia, Herning-Fredericia eller Aarhus-Fredericia. Tilføjelsen af flere korte ruter forbedrer mulighederne for omstigning, og vil give et større passagergrundlag for de eksisterende ruter, fx vil passagerer fra Sønderborg og Esbjerg kunne omstige til Aarhus-ruterne, og der vil blive skabt helt nye rejsemuligheder. Samtidig ventes knudepunktets passageromsætning at skabe grundlag for helt nye ruter, som fx Tønder-Fredericia eller Svendborg-Fredericia.

Udover potentialet ved kortere ruter kan en liberalisering forbedre økonomien på de eksisterende ruter. Det kan fx ske på en rute fra København til Aalborg, hvor liberaliseringen giver mulighed for, at der medtages passagerer på strækningen mellem Aarhus og Aalborg, hvilket ikke er tilladt i dag. Liberaliseringen kan således understøtte en bedre udnyttelse af kapaciteten i fjernbusserne.

En del af nævnte effekter er forbundet med en stor usikkerhed, og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har derfor ikke foretaget konkrete beregninger af omfanget. Derimod har styrelsen på baggrund af række overordnede antagelser om billetpriser, omkostninger mv. estimeret de direkte gevinster for hhv. passagerer og fjernbusselskaber.

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen estimerer de direkte passagergevinster i form af lavere priser og værdien af 'nye' rejser til 23,1 mio. kr. årligt og nettogevinsterne fjernbusselskaberne til 21,6 mio. kr. årligt. Estimaterne er alene foretaget for scenarie 2.

Det bemærkes, at rejsetiden med fjernbus generelt er længere end tog og bil, og at der for passagerne udover de direkte gevinster også vil være et indirekte tab i form af længere rejsetid. Tabet vil dog ikke overstige gevinsterne.

5.4 Konsekvenser for kompensationsordning for sociale rabatter

Fjernbusoperatørene kan som tidligere nævnt få en delvis kompensation for rabatter, der ydes til studerende, pensionister og børn. En stigning i antallet af fjernbusrejser vil derfor også medføre at udgifterne til udbetaling af kompensation vil stige.

Denne stigning er beregnet af Incentive på baggrund af de nuværende satser og den refusion, som blev ydet i 2017. Det er beregnet, at de 4 scenarier vil medføre et øget tilskudsbehov på 10 % til 35 %.

Tabel 7. Øget tilskud til kompensationsordning vedr. sociale rabatter i de fire scenarier

2017	Sc. 1	Sc. 2	Sc. 3	Sc. 4
15,6 mio.	+1,6 mio.	+4,1 mio.	+2,2 mio.	+5,5 mio.

På trods af den statslige refusion ifm. sociale rabatter kan det oplyses, at de offentlige udgifter til fjernbusser pr. personkilometer er lavere end de tilsvarende for togtrafikken. Således har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen opgjort de offentlige udgifter til 0,10 kr. pr. personkilometer. De beregnede udgifter består af det samlede tilskud til fjernbusserne samt udgifter til administration, drift, vedligeholdelse og fornyelse af vejnettet, som kan tilskrives fjernbusserne. Beregningerne er baseret på data fra 2016, idet styrelsen har estimeret trafikarbejde samt transportarbejde for 2016.

Tabel 8. Offentlige udgifter pr. personkilometer, 2018-pl

	Fjernbus	Tog
Offentlige udgifter	0,10 kr. pr. personkm.	0,89 kr. pr. personkm.

5.5 Metode og datagrundlag

Analysen er gennemført af Incentive for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

For at estimere konsekvenser ved en liberalisering af fjernbusmarkedet er der først identificeret de tilladte relationer under den gældende lovgivning, samt hvilke faktorer der kan forklare hvilke relationer der er betjent i dag, samt fjernbussernes markedsandele på de udbudte relationer.

Dernæst er det identificeret hvilke nye relationer der tillades i de fire scenarier. Det antages at de samme forklaringsfaktorer vil gøre sig gældende for de nye relationer, og på den baggrund estimeres sandsynlighedsvægtede markedsandele på de nye relationer samt antallet af rejser med fjernbus.

Datagrundlaget udgøres af indberetninger fra fjernbusselskabernes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fra 2016, som de har pligt til at foretage for de ruter, de får tilskud til. Grundlaget er ufuldstændigt idet det indeholder information om antal rejser opdelt på rute og billetkategori, men ikke på de enkelte relationer. Derfor har Incentive gennemført en fordeling af rejserne på relationer, som bl.a. er baseret på landstrafikmodellens basismatricer.

Liberalisering af fjernbusser

Rapport

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen



INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

Kolofon

Udarbejdet af: Daniel Sloth Olesen og Claus Bjørn Galbo-Jørgensen

Dato: 15. maj 2018

Kontakt

Incentive, Holte Stationsvej 14, 1., 2840 Holte

T. 61 333 500, M. kontakt@incentive.dk

incentive.dk

Indholdsfortegnelse

1	SAMMENFATNING	4
2	INDLEDNING OG BAGGRUND	5
3	SCENARIER FOR LIBERALISERING	6
3.1	De fire scenarier	6
3.2	Alle scenarier åbner flere potentielle relationer	7
4	RESULTATER	9
4.1	Stigning i antal rejser med fjernbus	9
4.2	Stigning i transportarbejde med fjernbus	10
4.3	Antal nye fjernbusrejser fordelt på kundetyper	10
4.4	Økonomiske konsekvenser	12
5	BILAG: METODEBESKRIVELSE	15
5.1	Analysefilgang	15
5.2	Antal rejser, billetpriser og markedsstørrelse	16
5.3	Estimation af antal passagerer med fjernbus	20
5.4	Beregning af økonomiske konsekvenser	25
6	BILAG: FØLSOMHEDSBEREGNINGER	27
6.1	Stigning i antal rejser med fjernbus	27
6.2	Økonomiske konsekvenser for trafiksselskaber og togoperatører	27
6.3	Økonomiske konsekvenser for tilskud til fjernbusser	31

1 Sammenfatning

Den gældende lovgivning sætter rammer for kommercielle fjernbusoperatørers udbud af passagertransport. Konkret tillader lovgivningen kun kommerciel fjernbuskørsel på relationer, der strækker sig over mere end to trafiksektors områder, over mere end Movias område eller over mere end Bornholm Regionskommunes område. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bedt Incentive om at vurdere konsekvenserne ved fire scenarier for en fremtidig liberalisering af reglerne på området.

Analysen viser, at antallet af passagerer med fjernbus i de fire scenarier vil vokse med mellem 13% og 51% (centralt skøn). Væksten vil betyde et indtægtstab i den offentlige trafik, som især vil ramme DSB, da de især betjener de længere relationer. Indtægtstabet for DSB vil være mellem 12 og 28 mio. kr. om året i de fire scenarier (centralt skøn). Det offentlige tilskud til fjernbusser vil stige med mellem 2 og 5 mio. kr. årligt (centralt skøn), hvis de nuværende satser for støtten fastholdes.

Resultaterne beskriver effekten på lang sigt, dvs. når markedet har tilpasset sig den nye regulering. Da fjernbusruter kan etableres hurtigt, og markedet allerede i dag er dynamisk, vil dette formentlig dreje sig om en kort årrække på højst 2-3 år.

Resultaterne er baseret på en overordnet forudsætning om, at erfaringerne fra de rejserelationer, som er tilladte i dag, kan overføres til de rejserelationer, hvor der bliver åbnet op for fjernbustrafik i liberaliseringsscenarierne. Analysen antager samtidig, at antallet af fjernbusrejser ikke bliver påvirket på de relationer, som allerede er tilladte i dag. Vi har analyseret hvilke faktorer der kan forklare fjernbussernes markedsandele i dag, og overført disse erfaringer til de nye rejserelationer. Analyserne viser, at markedsstørrelsen og den absolutte prisbesparelse ved at vælge fjernbus er de væsentligste forklaringsfaktorer. Resultaterne tager desuden udgangspunkt i en forudsætning om, at fjernbusmarkedet i dag er modent; dvs. at markedsudviklingen i de kommende år vil være moderat, hvis lovgivningen ikke ændres.

Resultaterne er behæftet med usikkerhed, som dels knytter sig til det underliggende datagrundlag, og dels knytter sig udbydernes og passagerernes fremtidige adfærd. Vi har derfor gennemført en række følsomhedsberegninger, som belyser, hvad usikkerheden kan betyde for analysens resultater.

2 Indledning og baggrund

Den gældende lovgivning sætter nogle rammer for kommercielle fjernbusoperatørers udbud af passagertransport. Konkret tillader lovgivningen kun kommerciel fjernbuskørsel på relationer, der strækker sig over mere end to trafikselskabers områder, over mere end Movias område eller over mere end Bornholm Regionskommunes område.

Danske Busvognmænd har fremsendt et liberaliseringsforslag om, at fjernbuskørsel skal kunne udbydes på alle relationer på mindst 75 km. Herudover har Europakommissionen fremsat et forslag til ændring af busforordningen, som blandt andet indebærer en lettere adgang til at etablere rutekørsel i Danmark.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i den forbindelse bedt Incentive om at vurdere konsekvenserne ved fire scenarier for en fremtidig liberalisering af reglerne på området. Konkret har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ønsket at få undersøgt konsekvensen for antallet af rejser med fjernbus, billetindtægterne for trafikselskaberne og togoperatørerne samt det statslige tilskud til fjernbuskørsel.

Vi har opsummeret de centrale resultater og forudsætninger i kapitel 1. I kapitel 3 beskriver vi de fire liberaliseringsscenarier, og hvilke nye fjernbusrelationer de hver især muliggør. I kapitel 4 gennemgår vi resultaterne af analysen. I metodebilaget, kapitel 5, beskriver vi vores analysetilgang, datagrundlaget og forudsætningerne bag analysen. Kapitel 6 indeholder en række bilagstabeller med følsomhedsanalyser, som illustrerer usikkerheden i estimerne.

3 Scenarier for liberalisering

Vi har analyseret fire forskellige scenarier for en fremtidig liberalisering af markedet for fjernbusser. I dette kapitel beskriver vi hvert af de fire scenarier samt deres betydning for, hvilke rejserelationer fjernbusserne lovligt kan udbyde.

3.1 De fire scenarier

Under den nuværende regulering er det kun tilladt for fjernbusoperatører at tilbyde passagertransport på rejserelationer, som strækker sig over mere end to trafikskabsområder, eller som enten starter eller slutter i Movias område eller på Bornholm. Det er således ikke tilladt at transportere passagerer internt i et trafikskabsområde eller på rejser i Vestdanmark, som kun krydser én trafikskabsgrænse.

Vi har analyseret fire forskellige scenarier for en fremtidig liberalisering af reglerne:

- Scenarie 1: 75 km minimumsgrænse kombineret med krav om krydsning af mindst én trafikskabsgrænse.
- Scenarie 2: 75 km minimumsgrænse uden krav om kryds af trafikskabsgrænse.
- Scenarie 3: 100 km minimumsgrænse (hvilket svarer til EU-Kommissionens forslag).
- Scenarie 4: Fuld liberalisering.

Minimumsgrænserne er defineret ved vejafstanden, og er et krav til længden af den enkelte rejse. For alle scenarierne antager vi, at rejserelationer, som er tilladte i dag, også vil være tilladte i fremtiden, uanset om de lever op til scenariets kriterier. Det er primært relevant for relativt korte rejserelationer over Storebælt, som er tilladte i dag uanset længde.

Der har også været fremført forslag om, at fjernbusoperatører lovligt skal kunne medtage passagerer på kortere rejserelationer, hvor fjernbussen kører i forvejen som del af en længere rute. Det kunne eksempelvis være ved en fjernbusrute mellem København og Aalborg med stop i Aarhus. Her vil der ofte være ledig kapacitet i bussen mellem Aarhus og Aalborg, da mange af passagererne kun skal mellem Aarhus og København. Det er imidlertid ulovligt at udnytte den ledige kapacitet til at medtage passagerer mellem Aarhus og Aalborg, da denne rejserelationer kun krydser én trafikskabsgrænse. Dette forslag kan i praksis få samme konsekvenser som en fuld liberalisering (scenarie 4). Det skyldes, at alle rejserelationer dermed vil blive lovlige, hvis blot de indgår som en del af en længere rute. Vi har derfor ikke analyseret dette scenarie separat.

3.2 Alle scenarier åbner flere potentielle relationer

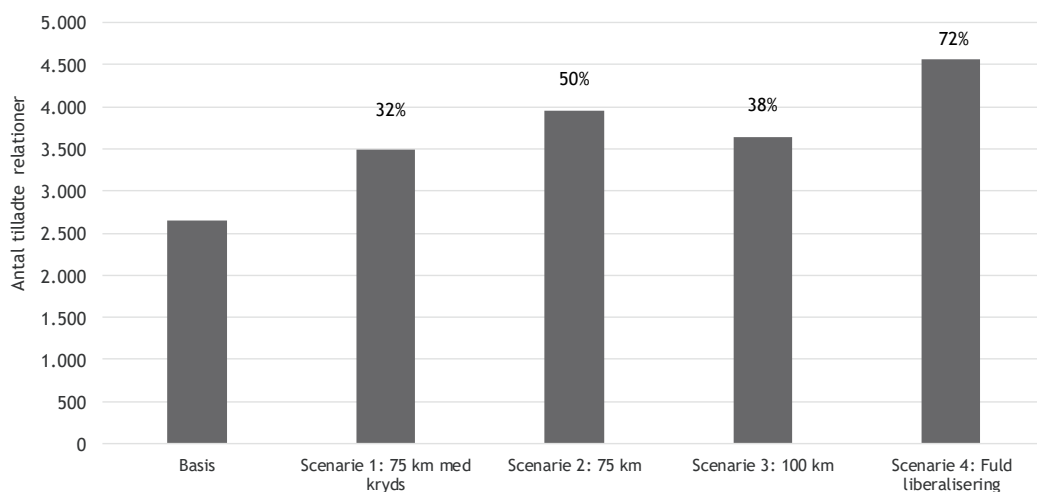
Vi betragter i denne analyse en rejserelation som transport mellem to kommuner (fx Odense-Aalborg eller Skanderborg-Slagelse). Dog betragter vi hele S-togsområdet inklusive Amager under ét (jf. metodebilaget afsnit 5.2).

Under den nuværende lovgivning er det tilladt for fjernbusoperatørerne at udbyde passagertransport på 2.644 rejserelationer. Blandt disse er 244 relationer betjent af en fjernbus. Det svarer til, at ca. 9% af de tilladte relationer betjenes i dag. Vi bemærker, at en busrute typisk vil betjene flere rejserelationer, idet der oftest er indlagt flere stop på ruten.

Figur 1 viser antallet af tilladte relationer i de enkelte scenarier. I scenarie 1, hvor minimumskravet på 75 km kombineres med krav om at krydse mindst én trafiksekskabsgrænse, kommer der samlet 32% flere tilladte rejserelationer, mens scenarie 2, der kun består af et krav om, at turen mindst er 75 km, medfører 50% flere tilladte relationer. For scenarie 3 og 4 kommer der hhv. 38% og 72% flere tilladte rejserelationer.

Figur 1

Antal tilladte rejserelationer pr. scenarie



Kilde: Egne beregninger.

Note: Procenttallene viser stigningen i antal tilladte relationer sammenlignet med i dag.

I tabel 1 har vi listet eksempler på nye rejserelationer, som fjernbusserne lovligt kan udbyde i hvert af de fire scenarier.

Tabel 1

Eksempler på nye tilladte rejserelationer i de fire liberaliseringsscenarier

Scenarie 1: 75 km med kryds	Scenarie 2: 75 km	Scenarie 3: 100 km	Scenarie 4: Fuld liberalisering
Aalborg-Aarhus	København-Næstved	København-Kalundborg	København-Roskilde
Aarhus-Frederikshavn	København-Slagelse	Lolland-Næstved	Helsingør-Fredensborg
Haderslev-Odense	Tønder-Esbjerg	Aalborg-Aarhus	Aalborg-Brønderslev
Vejle-Kerteminde	Aarhus-Herning	Odense-Haderslev	Faaborg-Midtfyn-Odense
Sønderborg-Odense	Silkeborg-Randers	Holstebro-Vejle	Aarhus-Favrskov

Kilde: Egne beregninger.

4 Resultater

I dette kapitel beskriver vi resultaterne for de enkelte scenarier. Først viser vi effekten på antallet af fjernbusrejser i hvert af de fire scenarier. Herefter beskriver vi udviklingen i transportarbejdet, og hvordan de nye fjernbusrejser fordeler sig på kundetyper. Endelig beskriver vi de økonomiske konsekvenser for trafikkselskaber, togoperatører og for statstilskuddet til fjernbusoperatørerne.

For alle resultaterne er der tale om skøn behæftet med usikkerhed. I dette kapitel beskriver vi det centrale skøn for enkelte effekter. I bilaget i kapitel 6 illustrerer vi usikkerheden ved at vise resultaterne fra en række følsomhedsberegninger.

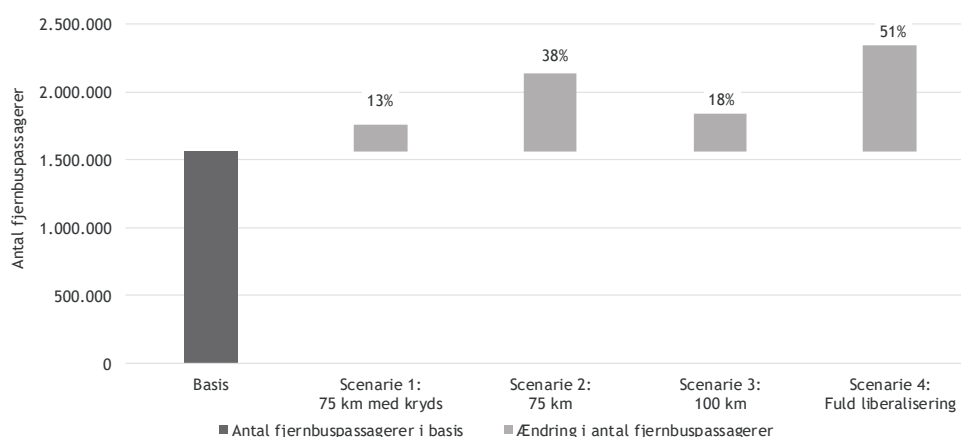
4.1 Stigning i antal rejser med fjernbus

Alle fire scenarier, vi har analyseret, medfører en mærkbar stigning i antallet af fjernbusrejser på mellem 13% og 51%, jf. figur 2 (centralt skøn). Denne vækst kan sammenholdes med, at scenarierne åbner op for mellem 32% og 72% nye relationer, jf. afsnit 3.2.

At den forventede vækst i antallet af rejser er mindre end væksten i antallet af tilladte relationer, skyldes blandt andet, at de nye relationer er relativt korte, og at den absolutte prisbesparelse ved at vælge fjernbus derfor er mindre. Vi estimerer derfor, at fjernbusserne typisk vil få en lavere markedsandel på de nye relationer. Dertil har markedsstørrelsen på de nye relationer, der åbner op, naturligvis også en betydning for resultaterne.

Figur 2

Udvikling i antallet af fjernbusrejser i de fire scenarier (centralt skøn)



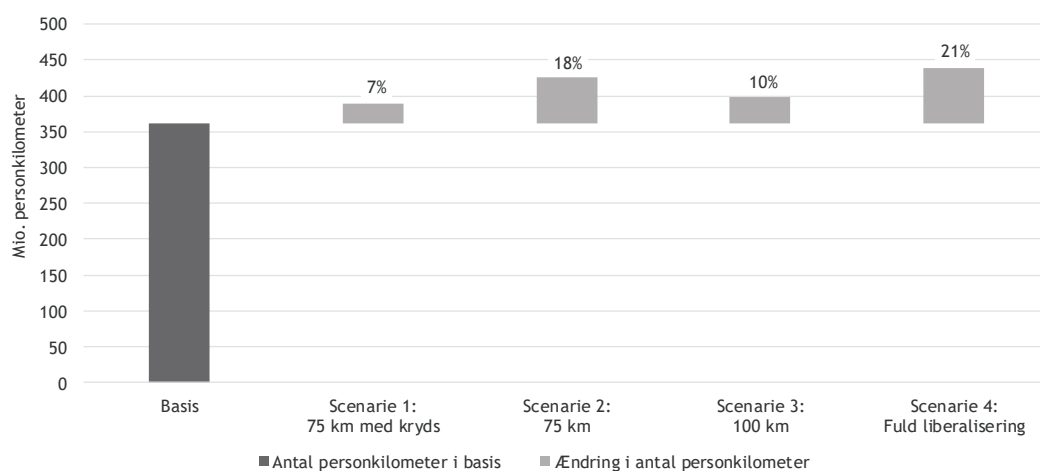
Kilde: Egne beregninger.

4.2 Stigning i transportarbejde med fjernbus

De fire scenarier for en liberalisering af fjernbusmarkedet vil medføre en stigning i transportarbejdet med fjernbus på mellem 7% og 21%, jf. figur 3 (centralt skøn). Transportarbejdet stiger mindre end antallet af rejser. Det skyldes igen, at de nye relationer er kortere end de eksisterende relationer, og derfor bidrager de nye rejser relativt mindre til væksten i transportarbejdet. Denne effekt er særlig tydelig i scenarie 4 (fuld liberalisering), hvor der kommer 51% flere rejser, men kun 21% mere transportarbejde i det centrale skøn.

Figur 3

Udvikling i transportarbejde i de fire scenarier (centralt skøn)



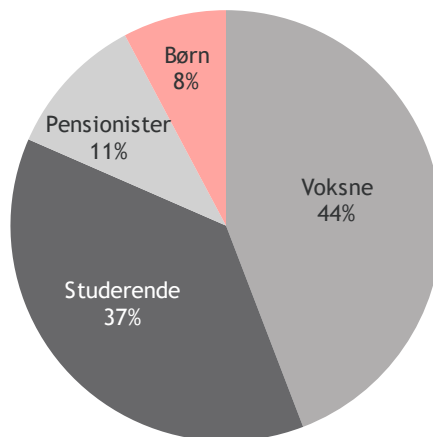
Kilde: Egne beregninger.

4.3 Antal nye fjernbusrejser fordelt på kundetyper

Hvis fjernbusoperatørerne lever op til visse krav¹, kan de delvist få refunderet rabatter til børn, studerende og pensionister fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. De skal derfor indberette, hvordan deres rejser fordeler sig på kundetyper. Indberetningerne viser, at der i dag er en særlig høj andel studerende blandt de rejsende med fjernbus. Denne kundegruppe udgør således mere end en tredjedel af passagererne, jf. figur 4.

¹ Fjernbusoperatøren skal blandt andet udbyde mindst én daglig dobbelttur på ruten hele året. Se <https://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Fjernbus.aspx>.

Figur 4 **Fordeling af fjernbusrejser på kundetype**



Kilde: Passagerindberetning 2016.

Vi antager, at fordelingen på kundetyper vil være den samme i de fire liberaliseringsscenarier som i dag. Denne antagelse forekommer rimelig, idet scenarierne umiddelbart ikke ændrer på fjernbussernes konkurrencerelation over for andre transportformer på de enkelte relationer. Der er således ikke umiddelbart stærke argumenter for, at liberaliseringsscenarierne skulle betyde, at fjernbusserne i højere grad skulle kunne tiltrække andre kundegrupper end i dag.

Tabel 2 nedenfor viser, hvordan den forventede passagervækst i hvert scenarie fordeler sig på de fire kundetyper.

Tabel 2 **Stigning i antal rejser opdelt på kundetype (centralt skøn)**

	Scenarie 1: 75 km med kryds	Scenarie 2: 75 km	Scenarie 3: 100 km	Scenarie 4: Fuld liberalisering
Voksne	91.000	259.000	124.000	350.000
Studerende	77.000	217.000	105.000	294.000
Pensionister	22.000	63.000	30.000	85.000
Børn	16.000	45.000	21.000	60.000
I alt	206.000	584.000	280.000	789.000

Kilde: Egne beregninger.

4.4 Økonomiske konsekvenser

I dette afsnit beskriver vi de økonomiske konsekvenser ved at liberalisere fjernbusmarkedet for trafiksselskaber og topperatorer, samt hvad en liberalisering vil betyde for det offentlige tilskud til fjernbusoperatørerne.

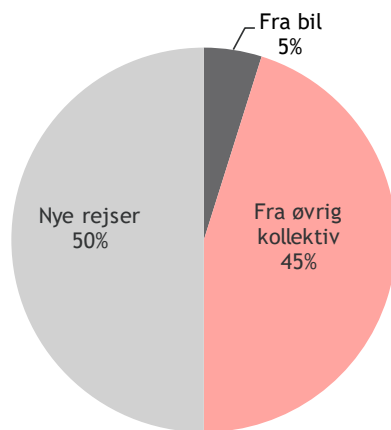
Indtægtstab for trafiksselskaber og topperatorer

Da alle fire scenarier medfører et øget antal rejser med fjernbus, jf. figur 2, vil alle fire scenarier føre til et indtægtstab for trafiksselskaber og topperatorer. Hvor stort tabet vil være, afhænger blandt andet af, hvor stor en andel af de nye fjernbusrejser, der er overflyttet fra den eksisterende kollektive transport.

Det har ikke været muligt at finde relevante studier, der opgør, hvor nye rejser kommer fra ved en liberalisering af markedet for fjernbusser. Vi har kun identificeret studier af overflytning ved opgradering af eksisterende togstrækninger fx Timemodellen og København-Ringsted, hvilket adskiller sig markant for en situation med øget udbredelse af fjernbuskørsel.

I analysen har vi antaget, at 45% af de nye rejser med fjernbus er overflyttet fra øvrig kollektiv transport, at 5% er overflyttet fra bil, og at 50% er nye rejser, jf. figur 5. Denne antagelse er altså behæftet med betydelig usikkerhed, og vi har derfor også gennemført følsomhedsberegninger, hvor vi i stedet antager, at 80% af rejserne er overflyttet fra den eksisterende kollektive transport, jf. afsnit 6.2.

Figur 5 Fordeling af nye rejser med fjernbus



Kilde: Overflytningen mellem transportmidler er antaget på baggrund af forudsætninger der er inspireret af eksisterende analyser af ny kollektiv.

Tabel 3 viser antallet af nye rejser med fjernbus, som enten er overflyttet fra andre transportmidler, eller som er nye rejser (centralt skøn).

Tabel 3 Fordeling af nye rejser med fjernbus (centralt skøn)

	Scenarie 1: 75 km med kryds	Scenarie 2: 75 km	Scenarie 3: 100 km	Scenarie 4: Fuld liberalisering
Stigning i antal rejser med fjernbus	206.000	584.000	280.000	789.000
- fra bil	10.000	29.000	14.000	39.000
- fra øvrig kollektiv	93.000	263.000	126.000	355.000
- nye rejser	103.000	292.000	140.000	395.000

Kilde: Egne beregninger.

I tabel 4 viser vi den samlede indtægtskonsekvens for både trafikskaber og togoperatører for hvert af de fire scenarier. Som det fremgår af tabellen, er det DSB, der får det klart største indtægtstab. Det skyldes, at der er tale om relativt lange rejser, hvor DSB har den primære indtægtsandel.

De seks trafikskaber Movia, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, NT og BAT har en andel af det samlede indtægtstab på mellem 7% og 16%. Den resterende andel på 84% til 93% rammer de to togoperatører, Arriva og DSB. Det samlede provenutab for DSB under fuld liberalisering er på op mod 30 mio. kr. i det centrale skøn. Vi bemærker, at disse skøn er behæftet med usikkerhed. I bilaget, i afsnit 6.2, har vi gennemført en række følsomhedsanalyser, som illustrerer usikkerheden på estimerne.

Tabel 4 Provenutab for trafikskaber og togoperatører fordelt på scenarie (mio. kr., centralt skøn)

Trafikskab	Scenarie 1: 75 km. med kryds	Scenarie 2: 75 km	Scenarie 3: 100 km	Scenarie 4: Fuld liberalisering
Movia	0,0	2,1	0,8	2,4
FynBus	0,1	0,1	0,0	0,2
Sydtrafik	0,2	0,2	0,1	0,3
Midttrafik	0,6	1,3	0,7	2,5
NT	0,2	0,4	0,3	0,4
BAT	0,0	0,0	0,0	0,0
Arriva	0,7	1,4	0,8	2,5
DSB	12,3	23,2	14,2	28,2
I alt	14,0	28,8	17,0	36,4

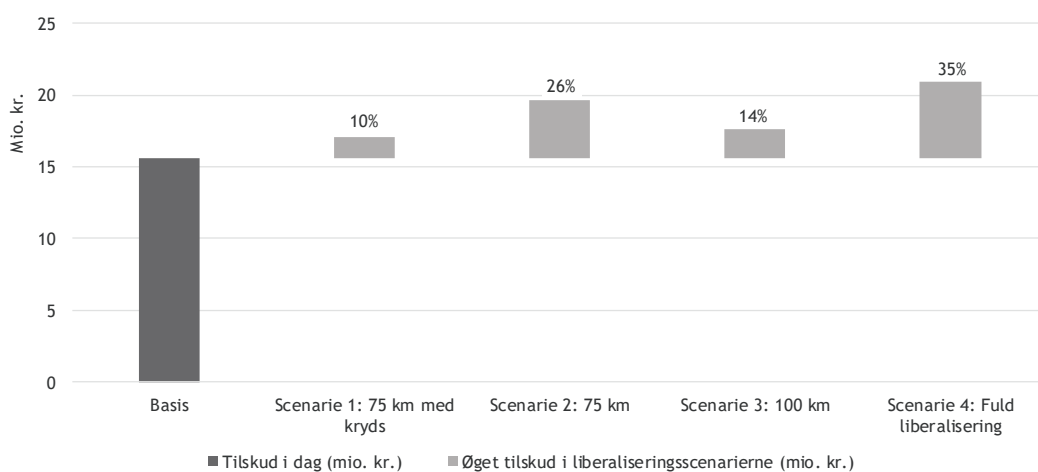
Kilde: Egne beregninger.

Offentligt tilskud til fjernbusoperatører

Fjernbusoperatørerne kan som tidligere nævnt delvist få refunderet rabatter til børn, unge og pensionister. En stigning i antallet af fjernbusrejser vil medføre en stigning til tilskudsbehovet.

Vi har beregnet stigningen i tilskudsbehovet på baggrund af de nuværende satser, som kan findes i Trafikstyrelsens standardkontrakt 2017 for fjernbusser. Som det fremgår af figur 6, medfører de fire scenarier et øget tilskudsbehov på 10% til 35%. Igen vil den største effekt være at finde under fuld liberalisering, hvor det øgede tilskud er på 35% svarende til 5 mio. kr. årligt.

Figur 6 Øget tilskudsbehov til fjernbusoperatørerne (centralt skøn)



Kilde: Egne beregninger.

5 Bilag: Metodebeskrivelse

I dette metodebilag beskriver vi, hvordan vi har gennemført analysen. Afsnit 5.1 beskriver vores overordnede tilgang til analysen. I afsnit 5.2 beskriver vi datagrundlaget, hvad angår antallet af rejser med fjernbus i dag og markedsgrundlaget på potentielle nye relationer. I afsnit 5.3 beskriver vi, hvordan vi konkret har estimeret antallet af rejser med fjernbus, herunder hvordan vi har estimeret billetprisen på relationer, som ikke udbydes i dag. Endelig beskriver afsnit 5.4, hvordan vi har beregnet de økonomiske konsekvenser af en liberalisering.

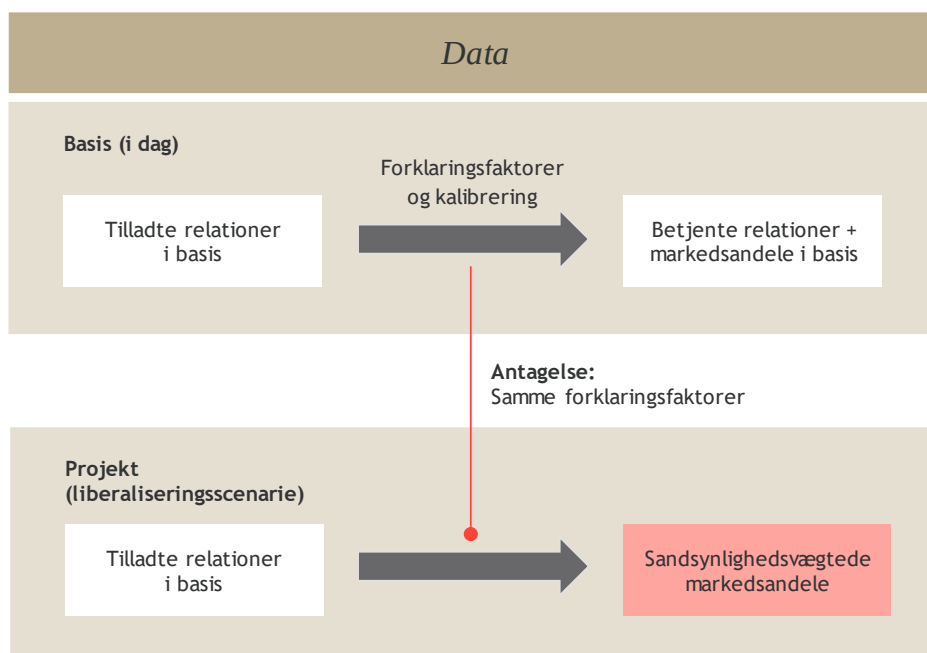
5.1 Analysetilgang

Figur 7 nedenfor illustrerer den overordnede analysetilgang. For at estimere konsekvensen i et liberaliseret fjernbusmarked har vi først identificeret de tilladte relationer under den nuværende lovgivning. Herefter har vi undersøgt, hvilke faktorer der kan forklare, hvilke relationer der bliver betjent af fjernbusser i dag, samt fjernbussernes markedsandele på de udbudte relationer.

Vi har dernæst identificeret, hvilke nye relationer der bliver tilladte i de fire liberaliseringsscenarier. Vi antager, at de samme forklaringsfaktorer vil gøre sig gældende for de nye relationer, og på den baggrund estimerer vi sandsynlighedsvægtede markedsandele på hver af de nye relationer samt antallet af rejser med fjernbus.

Figur 7

Analysetilgang



Analysetilgangen tager udgangspunkt i en forudsætning om, at fjernbusmarkedet i dag er modent.² Det betyder, at analysen tager udgangspunkt i, at markedet i dag har fundet sin langsigtslige vægt givet den gældende regulering. Hvis det udgangspunkt ikke er opfyldt, og fjernbusmarkedet i fremtiden vil opleve en markant vækst selv ved en uændret regulering, så vil effekterne i liberaliseringsscenarierne være tilsvarende højere. Det gælder for både passagerantal, transportarbejde og de økonomiske konsekvenser.

Vi bemærker i den sammenhæng, at der har været en stor vækst i antallet af fjernbuspassagerer siden 2012. Inden for det seneste år har der imidlertid været en vis konsolidering i branchen, idet tyske FlixBus i 2017 har indgået partnerskab med de to største fjernbusoperatører, Rødbillet og Abildskou.³

Resultaterne af estimationen af de fire liberaliseringsscenarier beskriver tilsvarende effekten af en lovændring på lang sigt, dvs. når markedet har tilpasset sig den ny regulering. Da fjernbusruter kan etableres hurtigt, og markedet allerede i dag er dynamisk, vil dette formentlig dreje sig om en kort årrække på højst 2-3 år.

En liberalisering af fjernbusmarkedet kan muligvis medføre en række netværkseffekter. Etablering af nye ruter betyder, at operatørernes rutenet bliver mere fintmasket. Dette kan potentielt i sig selv medvirke til at øge antallet af fjernbusrejser, eksempelvis ved at muliggøre flere rutekombinationer eller ved passagerer kan købe billet til en kortere rejse på en del af en længere busrute (såfremt det er tilladt i det konkrete scenarie). Størrelsen af disse potentielle netværkseffekter er usikker, og de er derfor ikke medtaget i analysen.

5.2 Antal rejser, billetpriser og markedsstørrelse

Rejser og billetpriser med fjernbus

Fjernbusoperatørerne har pligt til at indberette passagertal og indtægter til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for de ruter, de får tilskud til. Vi har modtaget data for 2016, som er det senest tilgængelige år med komplette indberetninger. Disse data indeholder information om antal rejser og indtægter fordelt på kundetype. De indberettede data er imidlertid på et ret aggregeret niveau (enten opdelt på rute eller billetkategori) og oplyser ikke direkte om antallet af rejser på de enkelte relationer. Vi har derfor selv måttet fordele rejserne ud på relationer.

Vi har fundet stoppestederne på de givne ruter fra arkiverede versioner af fjernbusoperatørernes hjemmesider i 2016.⁴ Vi har krydstjekket denne information med data fra Incentives big data-værktøj, TOTEM, der løbende høster information om bl.a. fjernbusruter og priser fra udbydernes hjemmesider. Vi har dernæst brugt basismatricerne fra Landstrafikmodellen⁵ til at fordele

² Da analysen baserer sig på passagerindberetninger fra fjernbusoperatørerne for 2016, er antagelsen mere præcis, at fjernbusmarkedet var modent i 2016.

³ Se <https://www.flixbus.dk/selskabet/presse/pressemeddelelser>.

⁴ Vi har anvendt <https://web.archive.org/>.

⁵ Landstrafikmodellens basismatricer indeholder estimater af antal rejsende på alle relationer i Danmark opdelt på turformål og transportform.

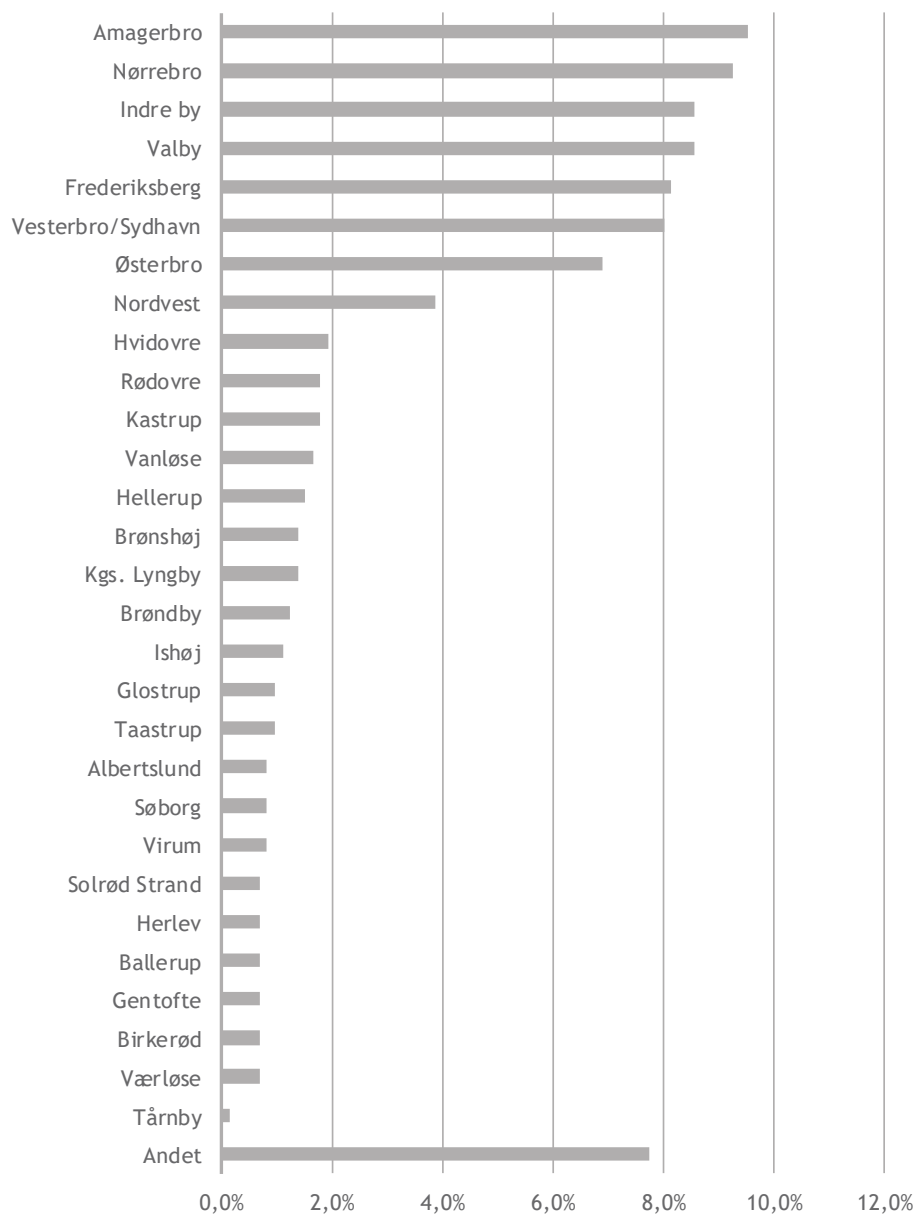
passagerne på de enkelte ruter ud på de mulige, tilladte relationer, der indgår i ruten. Endelig har vi tildelt hver relation en fjernbusbilletpris på baggrund af data fra TOTEM. Vi har brugt disse priser til at kalibrere fordelingen af rejser på de enkelte ruter på relationer, således at den beregnede gennemsnitspris for hver rute i modellen bliver lig med den oplyste gennemsnitspris fra fjernbusoperatørerne.

Vi definerer i modellen en fjernbusrelation som værende fra én kommune til én anden kommune. Vi antager, at stoppestedet er ved den travleste station i kommunen, som vi finder på baggrund af data fra *Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032*.

Dog betragter vi i analysen hele S-togsområdet inklusive Amager som én zone. Det skyldes, at S-togsområdet udgør et sammenhængende område med et fintmasket kollektivt net med relativt lave billetpriser, hvor det forekommer usandsynligt, at kommercielle operatører vil kunne konkurrere med det offentlige tilbud. Dette underbygges af, at fjernbuspassagererne i København i dag kommer fra hele hovedstadsområdet, jf. figur 8. De fleste fjernbuspassagerer bruger desuden S-toget eller offentlige busser som tilbringertransport til fjernbussen, jf. figur 9. Fjernbusserne stopper da også i dag typisk kun ét sted i hovedstadsområdet, oftest tæt på København H.

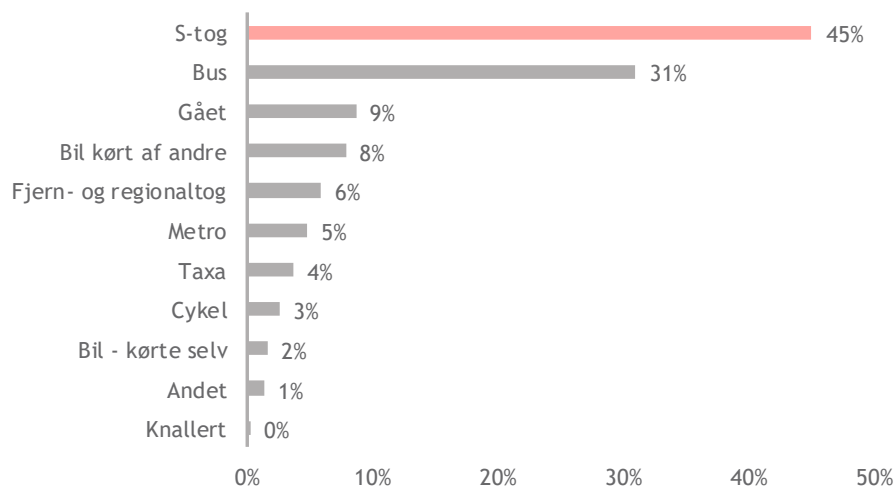
Figur 8

Fjernbuspassagerer i København kommer fra hele S-togsområdet



Kilde: Fælles fjernbusterminal i København, Wilke for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2016.

Figur 9

Anvendt transportmiddel for at komme til en fjernbusafgang blandt rejsende med fjernbus fra Ingerslevsgade (Vesterbro) og Valby Station

Kilde: Fælles fjernbusterminal i København, Wilke for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2016.

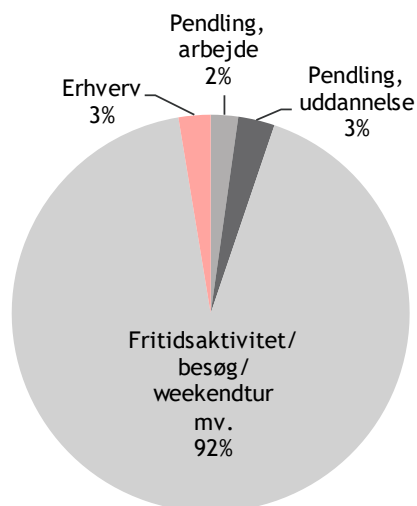
Markedsstørrelse på potentielle relationer

For at finde markedsstørrelsen på de nye, potentielle relationer i de fire liberaliseringsscenarier har vi behov for at kende markedsstørrelsen. Til det bruger vi basismatricerne fra Landstrafikmodellen, der indeholder estimater om antal rejsende på alle relationer opdelt på turformål og transportform. Fjernbusser indgår principielt i rejsetallene for kollektiv trafik i Landstrafikmodellen.

Hele 92% af alle ture med fjernbus i dag er fritidsture, jf. figur 10. Vi bruger derfor kollektivt fritidsrejsende fra Landstrafikmodellen til at estimere den relevante markedsstørrelse på relationen. Vi beregner dermed fjernbussernes markedsandel på relationen ved at gange antallet af fjernbusrejser med 0,91 (for at beregne antallet af fritidsrejser) og efterfølgende dividere dette tal med det samlede antal kollektive fritidsrejser på relationen fra Landstrafikmodellen.

Vi opregner efterfølgende passagertallet ved at dividere med samme faktor (0,91) for dermed at inkludere alle turformål.

Figur 10 Turformål for fjernbuspassagerer



Kilde: Fælles fjernbusterminal i København, Wilke for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2016.

5.3 Estimation af antal passagerer med fjernbus

Kriterie for markedsstørrelse

Fjernbusserne er stærkest på relationer, hvor der er et vist passagergrundlag. Således betjener fjernbusserne i dag kun sjældent relationer med en meget lille markedsstørrelse. Blandt de relationer, hvor det i dag er tilladt at køre med fjernbus, og som ifølge Landstrafikmodellen har under 300 kollektive fritidsrejsende pr. år, er det kun mellem 2% og 8%, der er betjent af fjernbus, jf. tabel 5. Omvendt er næsten alle de største relationer, hvor det er tilladt at køre med fjernbus, betjent af fjernbus i dag.

Tabel 5

Antal relationer med og uden fjernbus i dag fordelt på markedsstørrelse

Markedsstørrelse ^a		Antal relationer			Andel med fjernbus
Fra	Til	Relationer, hvor fjernbus er tilladt	Heraf ikke betjent med fjernbus	Heraf betjent med fjernbus	
0	100	1.704	1670	34	2%
100	200	265	245	20	8%
200	300	153	145	8	5%
300	400	91	75	16	18%
400	500	46	38	8	17%
500	600	36	29	7	19%
600	750	33	24	9	27%
750	1.000	38	32	6	16%
1.000	1.500	69	43	26	38%
1.500	2.000	38	24	14	37%
2.000	2.500	19	12	7	37%
2.500	3.000	23	16	7	30%
3.000	5.000	28	25	3	11%
5.000	10.000	36	14	22	61%
10.000	25.000	26	6	20	77%
25.000	50.000	18	0	18	100%
50.000+		21	2 ^b	19	90%
I alt		2.644	2.400	244	9%

Kilde: Incentive baseret på Landstrafikmodellen, indberetninger fra fjernbusoperatørerne og opslag på fjernbusoperatørernes hjemmesider.

^a Antal kollektive rejser (inkl. fjernbus), turformål "fritid" og "bolig-uddannelse" ifølge Landstrafikmodellen.

^b Relationerne Slagelse-Nyborg og Nyborg-Slagelse har ifølge LTM en markedsstørrelse på over 50.000 rejser om året, men er ikke betjent med fjernbus i dag.

På baggrund af tabel 5 har vi derfor defineret en cut-off værdi for markedsstørrelsen på 300 rejser pr. år, ifølge Landstrafikmodellen, der som minimum skal være opfyldt, for at vi i liberaliseringsscenarierne vil forvente, at relationen potentielt kan være betjent af fjernbus. I dag er 3% af relationerne under dette kriterie betjent med fjernbus, mens 35% af relationerne over kriteriet har fjernbusbetjening, jf. tabel 6.

Tabel 6

Antal relationer med fjernbus opdelt efter kriterie for markedsstørrelse

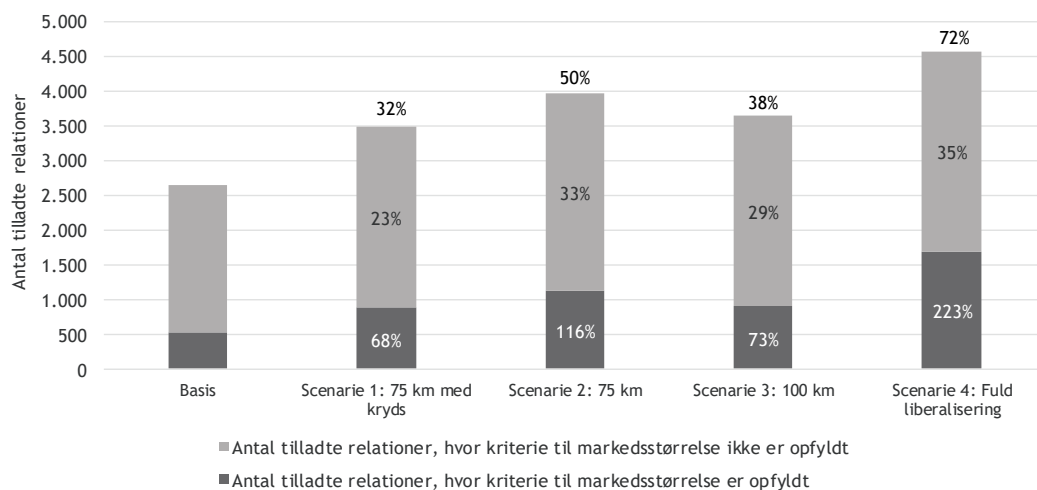
Markedsstørrelse*	Relationer, hvor fjernbus er tilladt	Heraf betjent med fjernbus	Heraf uden fjernbus	Andel betjent med fjernbus
Under 300	2.122	62	2.060	3%
Over 300	522	182	340	35%

Kilde: Incentive baseret på Landstrafikmodellen, indberetninger fra fjernbusoperatørerne og opslag på fjernbusoperatørernes hjemmesider. *Antal kollektive rejser (inkl. fjernbus), turformål "fritid" og "bolig-uddannelse" ifølge Landstrafikmodellen.

Figur 11 nedenfor viser antallet af lovlige rejserelationer, hvor kriteriet til markedsstørrelse er opfyldt, i det forskellige liberaliseringsscenarier.

Figur 11

Antal tilladte rejserelationer pr. scenarie inklusive kriterie til markedsstørrelse



Kilde: Egne beregninger.

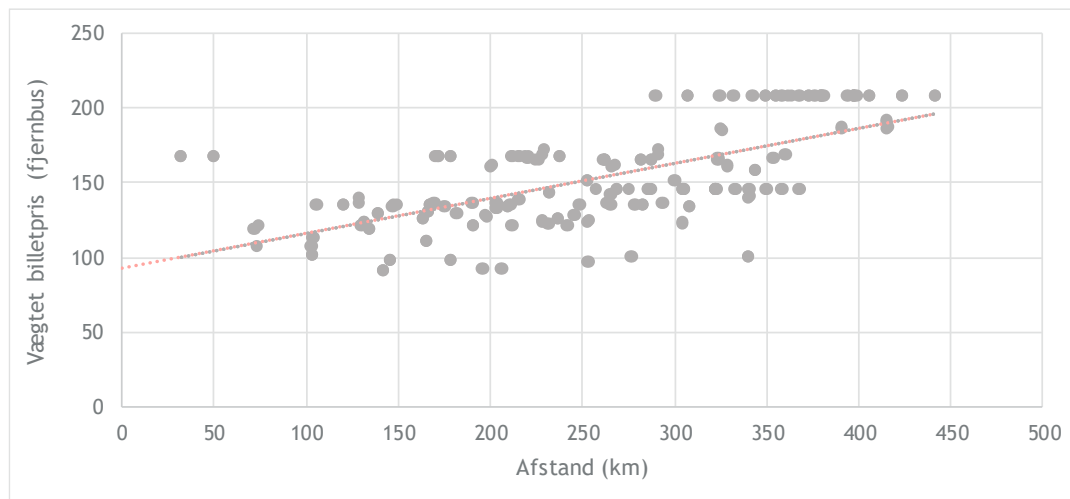
Note: Procenttallene viser stigningen i antal tilladte relationer sammenlignet med i dag.

Estimation af billetpriser i liberaliseringsscenarier

Vi ønsker at estimere, hvad billetprisen med fjernbus vil være på de nye relationer, som der bliver åbnet for under de forskellige liberaliseringsscenarier, hvis en fjernbusoperatør vælger at udbyde kørsel på relationen.

Vi har derfor undersøgt sammenhængen mellem afstand og den gennemsnitlige billetpris på de relationer, der er betjent under den nuværende lovgivning. Vi har fundet vejafstanden ved automatiserede opslag på Google Maps. Sammenhængen mellem afstand og den vægtede billetpris er vist i figur 12.

Figur 12

Sammenhæng mellem afstand og billetpris på fjernbusser i dag

Kilde: Egne beregninger.

Note: Hver prik angiver en fjernbusrelation. Billetprisen er et gennemsnit af operatørernes priser på de enkelte relationer, vægtet i forhold til antallet af rejser, hvis der er flere operatører på relationen.

Sammenhængen i figur 12 kan beskrives ved nedenstående ligning, hvor vi desuden har inkluderet en Storebæltsdummy, der har værdien 1, hvis relationen krydser Storebælt, og 0, hvis relationen ikke krydser Storebælt. Hermed tager vi højde for, at busoperatørerne skal betale broafgift for at passere Storebæltsbroen, hvilken afspejles i deres billetpriser:

$$\text{Vægtet billetpris} = 55,86 + 0,18 * \text{afstand} + 32,3 * \text{Storebælt} + \varepsilon$$

Ligningen fortæller, at fjernbusserne i gennemsnit har en billetpris på 56 kr. plus 18 øre pr. km plus 32 kroner, hvis turen krydser Storebælt. Vi benytter denne ligning til at estimere den forventede billetpris i de nye relationer, som der bliver åbnet op for i liberaliseringsscenarierne.

Vi har ligeledes indsamlet priserne for at benytte den almindelige kollektive transport. Da der helt overvejende er tale om fritidsrejser, har vi set bort fra pendlerkort. Vi har i stedet anvendt billetprisen ved brug af rejsekort på et gennemsnitligt rabattrin, med en gennemsnitlig off-peak-rabat og med en fordeling på kundetyper svarende til passagererne i fjernbusserne, jf. figur 4.

Estimation af fjernbussernes markedsandel

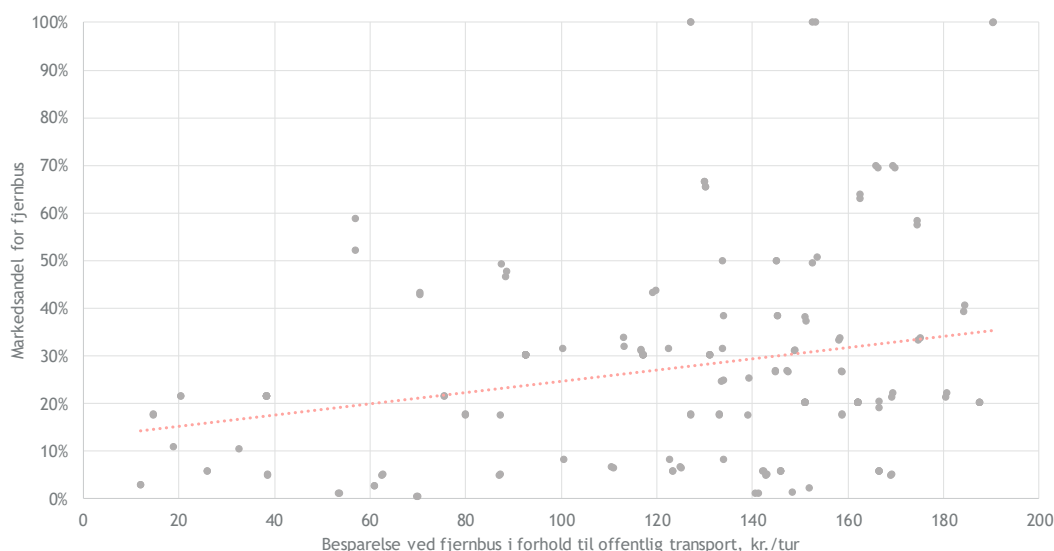
Der er en positiv sammenhæng mellem den absolutte prisbesparelse ved fjernbussen og fjernbussens markedsandel.⁶ Sammenhængen illustreres i figur 13 nedenfor og kan beskrives ved følgende ligning:

$$\text{Fjernbusandel} = 0,1279 + 0,0012 * \text{besparelse} + \varepsilon$$

Ligningen udtrykker, at på de relationer, som er tilladte i dag, har fjernbusserne en forventet markedsandel af det kollektive marked på 13% plus 0,12% for hver ekstra krone, som fjernbusrejsen er billigere end den tilsvarende rejse med offentlig transport. Hvis fjernbussen eksempelvis er 140 kr. billigere end offentlig transport, så har fjernbusserne en forventet andel af det kollektive marked på 30%.

Figur 13

Sammenhæng mellem absolut besparelse ved fjernbus og fjernbussens markedsandel blandt tilladte relationer i dag



Kilde: Egne beregninger.

Note: Markedsandelen måler andelen af rejser med fjernbus i forhold til det samlede antal rejser med kollektiv transport i relationen med turformålet fritid.

Vi anvender ovenstående ligning i kombination med kriteriet om markedsstørrelse til at estimere fjernbussernes andel af det kollektive marked på de nye relationer, som åbner op i liberaliseringsscenarierne. Vi har desuden kalibreret estimationen ved at gange den med en fast parameter, så ligningen estimerer det korrekte antal rejser i basisscenariet.

Vi gør opmærksom på, at der er en stor spredning i markedsandelene, som ikke kan forklares af de anvendte variable. Estimationen bør derfor ikke anvendes til at vurdere, hvor mange

⁶ Sammenhængen er signifikant på et 1% signifikansniveau.

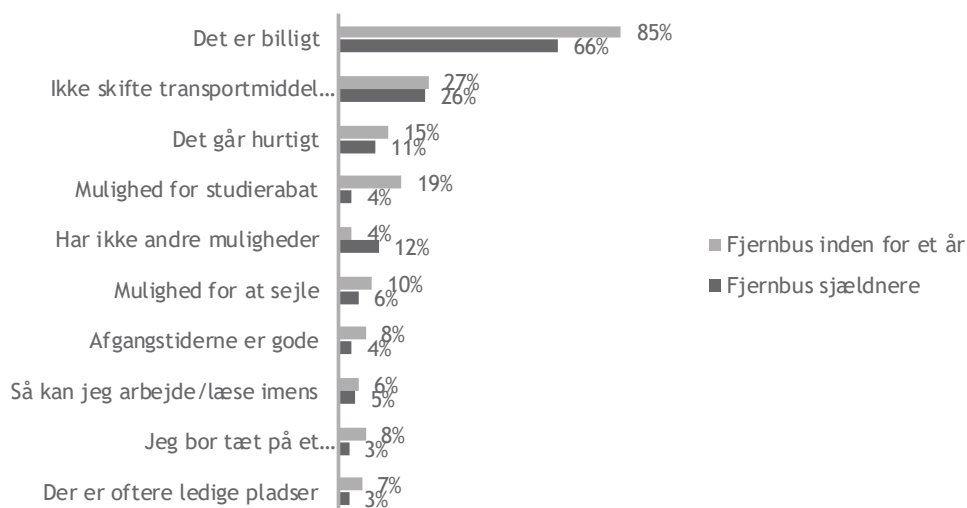
fjernbusrejser der kommer på konkrete relationer. Estimationen bør alene benyttes til at vurdere det samlede antal fjernbusrejser i de forskellige scenarier.

Vi har undersøgt en række andre variable for, om de kan bidrage til at forklare fjernbussens markedsandel. Vi har blandt andet undersøgt den relative prisbesparelse (målt i procent) ved at vælge fjernbus frem for offentlig transport, men denne variabel havde en mindre forklaringskraft end den absolutte besparelse.

Vi har også undersøgt rejssetidsforholdet mellem fjernbus og offentlig transport, men dette har heller ikke nogen forklaringskraft af betydning i forhold til fjernbussernes markedsandel. Dette falder imidlertid fint i tråd med, at passagererne selv angiver prisen som den klart væsentligste driver bag valget af fjernbus jf. figur 14.

Figur 14

Fjernbuspassagerernes motiver for at vælge fjernbus på deres seneste tur med



Kilde: Fælles fjernbusterminal i København, Wilke for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2016.

5.4 Beregning af økonomiske konsekvenser

Overflytning og nye ture

Vi har ovenfor beskrevet, hvordan vi estimerer stigningen i antal rejser med fjernbus i de fire liberaliseringsscenarier. En del af rejserne vil være overflyttet fra offentlig transport eller bil, mens andre vil være nye ture.

Vi baserer overflytningen mellem transportmidler på forudsætninger der er inspireret af to eksisterende analyser af ny kollektiv infrastruktur, København-Ringsted-banen og Timemodellen. På baggrund af disse to analyser antager vi, at 45% af de nye rejser med fjernbus er overflyttet fra øvrig kollektiv transport, at 5% er overflyttet fra bil, og at 50% er nye rejser. Dog er denne

antagelse behæftet med betydelig usikkerhed. Vi har derfor gennemført en følsomhedsberegning, hvor vi i stedet antager, at 80% af rejserne er overflyttet fra offentlig transport, jf. afsnit 6.2.

Provenutab for trafikselskaber og togoperatører

Da der helt overvejende er tale om fritidsture, har vi som tidligere beskrevet i afsnit 5.3 antaget, at rejserne med fjernbus alternativt ville have været foretaget med rejsekort, hvis passagererne benyttede offentlig transport. Vi har på den baggrund beregnet provenutabet for den offentlige transport for hver enkelt relation i liberaliseringsscenerierne.

I praksis ville nogle af rejserne alternativt have været foretaget på DSB Orange-billetter, som er billigere end rejsekort, hvilket trækker i retning af, at provenutabet bliver mindre. Omvendt ville nogle af rejserne givetvis også have været foretaget på almindelige kontantbilletter, der er dyrere end rejsekort, hvilket trækker i retning af et større provenutab.

Beregningerne er baseret på en antagelse om, at trafikselskaberne og togoperatørerne mister hele billetindtægten for rejsen. I praksis vil nogle af fjernbuspassagererne benytte offentlig transport som til- og frabringers transport til fjernbussen, jf. også figur 9 på side 19. Det trækker i retning af, at vi potentielt overvurderer indtægtstab for de kollektive operatører. Dog vil til- og frabringers transporten helt overvejende være korte rejser med en relativt lille billetpris, hvorfor effekten vil være begrænset.

Vi har fordelt provenukonsekvenserne ud på de enkelte trafikselskaber og togoperatører, afhængig af hvilke trafikselskabsområder den enkelte relation går fra og til. På baggrund af rejsekortdata har vi beregnet, hvordan indtægterne gennemsnitligt fordeles sig på selskaber for rejser på mindst 4 zoner. Vi har lavet separate fordelingsnøgler for rejser internt i hvert enkelt trafikselskabsområde og for alle kombinationer af rejser mellem trafikselskabsområderne.

Offentligt tilskud til fjernbusoperatører

Vi har beregnet stigningen i tilskudsbehovet på baggrund af de nuværende satser, som kan findes i Trafikstyrelsens standardkontrakt 2017 for fjernbusser. Satserne er angivet i tabel 7 nedenfor. Beregningen er dermed gennemført under en forudsætning om, at satserne ikke bliver justeret som konsekvens af stigningen i antal fjernbusrejser.

Tabel 7

Tilskud til fjernbusrejser fordelt på passagertype

	Voksne	Studerende	Pensionister	Børn*
Krævet rabat	0%	25%	25%	100%
Ydet refusion	0%	12%	15%	40%
Maks. refusion (kr./rejse)	0	60	60	100

Kilde: Trafikstyrelsens standardkontrakt 2017 for fjernbusser.

* Den fulde refusion på 100% kan opnås for maks to børn under 12 år i følgeskab med en betalende voksen (min. 16 år) eller for et barn under 12 år i følgeskab med et betalende barn op til 15 år. Et barn op til 15 år betaler 50% af standardbilletprisen.

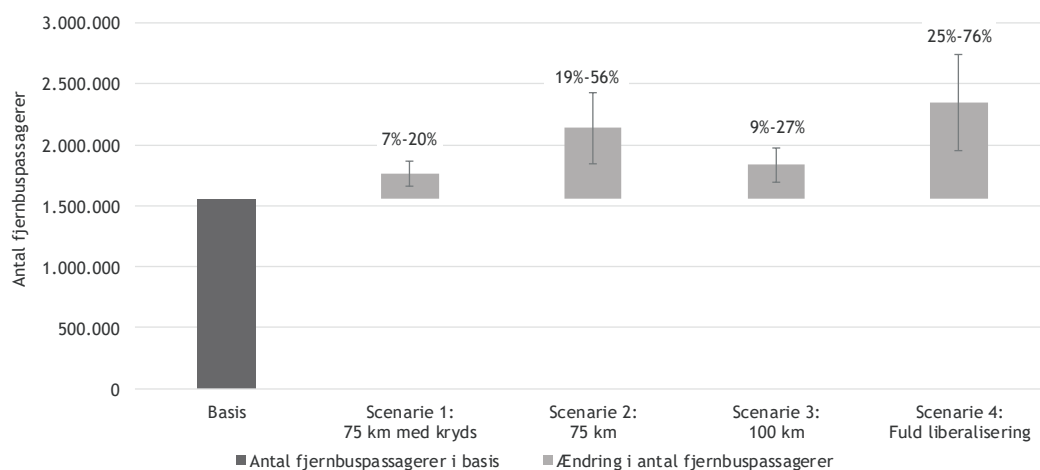
6 Bilag: Følsomhedsberegninger

6.1 Stigning i antal rejser med fjernbus

Estimationen af stigningen i rejser med fjernbus er behæftet med usikkerhed. Usikkerheden knytter sig dels til datagrundlaget og dels til den ligning, vi bruger til at estimere fjernbussernes markedsandel på de nye relationer, som bliver tilladte i liberaliseringsscenarierne. Vi har derfor gennemført en række følsomhedsberegninger, som belyser konsekvenserne for resultaterne, hvis væksten i antallet af fjernbuspassagerer bliver hhv. 50% lavere eller 50% højere end i det centrale skøn, jf. figur 15.

Figur 15

Følsomhedsberegninger: Udvikling i antal rejser med fjernbus (+/- 50% i forhold til centralt skøn)



Kilde: Egne beregninger.

6.2 Økonomiske konsekvenser for trafiksselskaber og togoperatører

På baggrund af den betydelige usikkerhed, som er forbundet med overflytningsgraderne, har vi desuden gennemført følsomhedsberegninger, som beskriver, hvordan de offentlige operatørs provenu påvirkes, hvis 80% af fjernbusserne overflyttes fra den offentlige transport i stedet for de 45%, der er antaget i det centrale skøn, jf. tabel 8.

Tabel 8 Følsomhedsscenario for overflytning mellem transportmidler

Hvor kommer de nye fjernbusrejser fra?	Centralt skøn	Følsomhedsanalyse
Fra offentlig transport	45%	80%
Fra bil	5%	5%
Nye rejser	50%	15%

Resultaterne af følsomhedsberegningerne fremgår af de fire tabeller nedenfor og på de følgende sider, én tabel for hvert liberaliseringsscenarie.

Tabel 9 Følsomhed: Indtægtskonsekvens for trafikskaberne og togoperatørerne, scenarie 1: 75 km med kryds (mio. kr.)

		Fjernbus, passagervækst		
		Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
Movia	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
	80% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
FynBus	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,1	0,1
	80% overflytning fra kollektiv	0,1	0,1	0,2
Sydtrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,2	0,3
	80% overflytning fra kollektiv	0,2	0,3	0,5
Midttrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,3	0,6	0,9
	80% overflytning fra kollektiv	0,5	1,0	1,5
NT	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,2	0,3
	80% overflytning fra kollektiv	0,2	0,4	0,6
BAT	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
	80% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
Arriva	45% overflytning fra kollektiv	0,4	0,7	1,1
	80% overflytning fra kollektiv	0,6	1,3	1,9
DSB	45% overflytning fra kollektiv	6,1	12,3	18,4
	80% overflytning fra kollektiv	10,9	21,9	32,8

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 10 Følsomhed: Indtægtskonsekvens for trafiksselskaberne, scenarie 2: 75 km (mio. kr.)

		Fjernbus, passagervækst		
		Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
Movia	45% overflytning fra kollektiv	1,0	2,1	3,1
	80% overflytning fra kollektiv	1,8	3,7	5,5
FynBus	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,1	0,2
	80% overflytning fra kollektiv	0,1	0,3	0,4
Sydtrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,2	0,3
	80% overflytning fra kollektiv	0,2	0,3	0,5
Midttrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,7	1,3	2,0
	80% overflytning fra kollektiv	1,2	2,3	3,5
NT	45% overflytning fra kollektiv	0,2	0,4	0,5
	80% overflytning fra kollektiv	0,3	0,6	0,9
BAT	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
	80% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
Arriva	45% overflytning fra kollektiv	0,7	1,4	2,1
	80% overflytning fra kollektiv	1,3	2,5	3,8
DSB	45% overflytning fra kollektiv	11,6	23,3	34,9
	80% overflytning fra kollektiv	20,7	41,4	62,1

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 11

Følsomhed: Indtægtskonsekvens for trafiksselskaberne, scenario 3: 100 km (mio. kr.)

		Fjernbus, passagervækst		
		Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
Movia	45% overflytning fra kollektiv	0,4	0,8	1,2
	80% overflytning fra kollektiv	0,7	1,4	2,1
FynBus	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,1
	80% overflytning fra kollektiv	0,0	0,1	0,1
Sydtrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,1	0,2
	80% overflytning fra kollektiv	0,1	0,3	0,4
Midttrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,3	0,7	1,0
	80% overflytning fra kollektiv	0,6	1,2	1,8
NT	45% overflytning fra kollektiv	0,2	0,3	0,5
	80% overflytning fra kollektiv	0,3	0,6	0,8
BAT	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
	80% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
Arriva	45% overflytning fra kollektiv	0,4	0,8	1,2
	80% overflytning fra kollektiv	0,7	1,4	2,1
DSB	45% overflytning fra kollektiv	7,1	14,2	21,3
	80% overflytning fra kollektiv	12,6	25,3	37,9

Kilde: Egne beregninger.

Tabel 12

Følsomhed: Indtægtskonsekvens for trafikskaberne, scenarie 4: Fuld liberalisering (mio. kr.)

		Fjernbus, passagervækst		
		Lavt skøn	Centralt skøn	Højt skøn
Movia	45% overflytning fra kollektiv	1,2	2,4	3,5
	80% overflytning fra kollektiv	2,1	4,2	6,3
FynBus	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,2	0,3
	80% overflytning fra kollektiv	0,2	0,3	0,5
Sydtrafik	45% overflytning fra kollektiv	0,1	0,3	0,4
	80% overflytning fra kollektiv	0,2	0,5	0,7
Midttrafik	45% overflytning fra kollektiv	1,2	2,5	3,7
	80% overflytning fra kollektiv	2,2	4,4	6,6
NT	45% overflytning fra kollektiv	0,2	0,4	0,6
	80% overflytning fra kollektiv	0,3	0,7	1,0
BAT	45% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
	80% overflytning fra kollektiv	0,0	0,0	0,0
Arriva	45% overflytning fra kollektiv	1,2	2,5	3,7
	80% overflytning fra kollektiv	2,2	4,4	6,6
DSB	45% overflytning fra kollektiv	14,1	28,2	42,4
	80% overflytning fra kollektiv	25,1	50,2	75,3

Kilde: Egne beregninger.

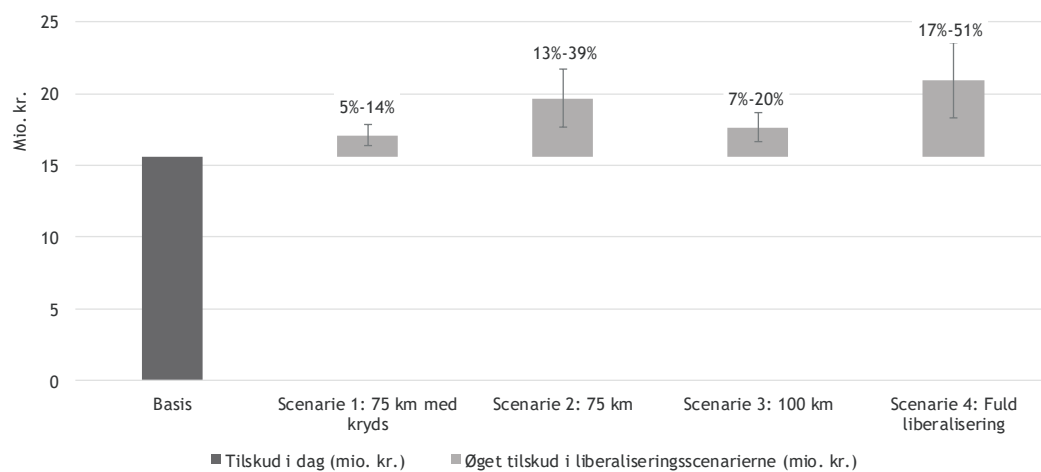
6.3 Økonomiske konsekvenser for tilskud til fjernbusser

Usikkerheden om antallet af passagerer med fjernbus i liberaliseringsscenarierne har også konsekvenser for de forventede tilskud til fjernbusser. Tilskuddet bliver dog ikke påvirket af usikkerheden om andelen af de nye fjernbusrejser, der er overflyttet fra offentlig transport.

Figur 16 nedenfor viser konsekvensen for tilskuddet til fjernbusser, hvis passagervæksten er hhv. 50% lavere eller 50% højere end i det centrale skøn.

Figur 16

Følsomhed: Øget tilskud i basis og projekt (+/- 50% vækst i forhold til centralt skøn)



Kilde: Egne beregninger.