

08 Godkendelse af mandat til at Movia kan forhandle ny forhandlet kontrakt på lokalbaneområdet

Dokumentnummer
1371587

Bestyrelsen

Mødedato:
30.06.2022

Indstilling:

Det indstilles, at

- Bestyrelsen godkender, at administrationen igangsætter en proces omkring indgåelse af nye forhandlede kontrakter mellem Movia og Lokaltog A/S om jernbanevirksomhed og infrastrukturforvaltning på lokalbanestrækningerne.

Beslutning:

Sagsfremstilling:

Baggrund

Movia har i dag enslydende forhandlede kontrakter med Lokaltog A/S om jernbanevirksomhed og infrastrukturforvaltning på lokalbanerne i henholdsvis Region Hovedstaden og Region Sjælland. Da de nuværende kontrakter udløber ved udgangen af 2025, skal der indgås nye kontrakter gældende fra 1. januar 2026.

Movia er hovedaktionær i Lokaltog A/S og ejer ca. 75 pct. af aktierne. Lokaltog har i dag det fulde ansvar som både operatør- og infrastrukturforvalter. Disse to roller er på det statslige banenet opdelt i operatører, hvor DSB er den største, og med Banedanmark som infrastrukturforvalter. Lokaltog ejer det rullende materiel, mens ejerskabet af infrastruktur, bygninger og arealer er placeret i Lokaltogs 100 pct-ejede datterselskaber.

Movias nuværende kontrakter med Lokaltog A/S er forhandlede kontrakter med hjemmel i PSO-forordningen¹. Det betyder, at rammer og vilkår for Lokaltogs drift fastlægges ved forhandling mellem parterne. Alle kontrakter for lokalbaner i Danmark er i dag indgået som forhandlede kontrakter. Transportministeriet er aktuelt i gang med at aftale en ny forhandlet kontrakt med DSB om kørsel med fjern-, regional- og S-tog på det statslige banenet for gældende fra december 2022.

Juridisk vurdering

Movias eksterne advokat, DLA Piper, har redegjort for, der er hjemmel til at

¹ Forordningen fastsætter rammebestemmelser for tildeling af kontrakter om offentlig trafikbetjening og for ydelse af kompensation for omkostninger i forbindelse med offentlige serviceforpligtelser. PSO-forordningen opretholder den dagældende regulering og fastsætter tillige fælles regler for tildeling af kontrakter om personbefordring med jernbane.

fortsætte den nuværende praksis, hvor rammerne for Lokaltogs offentlige trafikservice fastlægges gennem forhandlede kontrakter, fordi Lokaltog A/S på grund af Movias ejerskab anses for at være intern operatør. Reglerne indebærer, dog at den Lokaltog som intern operatør kun må udføre offentlig personbefordring inden for det geografiske område, der gælder for Movia, og at Lokaltog A/S ikke deltager i udbudsprocesser vedrørende offentlig personbefordring uden for Movias område.

Økonomisk vurdering

Movia har foretaget en vurdering af, hvorvidt en forhandlet kontrakt fortsat er en økonomisk hensigtsmæssig ramme for Movias styring af Lokaltog A/S' leverancer. Vurderingen er foretaget med bidrag fra Rambøll.

Vurderingen af Lokaltogs økonomi er gennemført med udgangspunkt i den tidligere proces og den daværende bestyrelses beslutning i 2016, hvor de nuværende kontrakter med Lokaltog blev indgået.

Beslutningen om den nugældende forhandlede kontrakt med Lokaltog blev truffet på et grundlag etableret i 2013, hvor der blev gennemført en dybdegående benchmark analyse samt en markedsanalyse. Analyserne blev udført med udgangspunkt i økonomierne hos Lokalbansen A/S og Regionstog A/S, som sidenhen fusionerede til Lokaltog A/S i 2015.

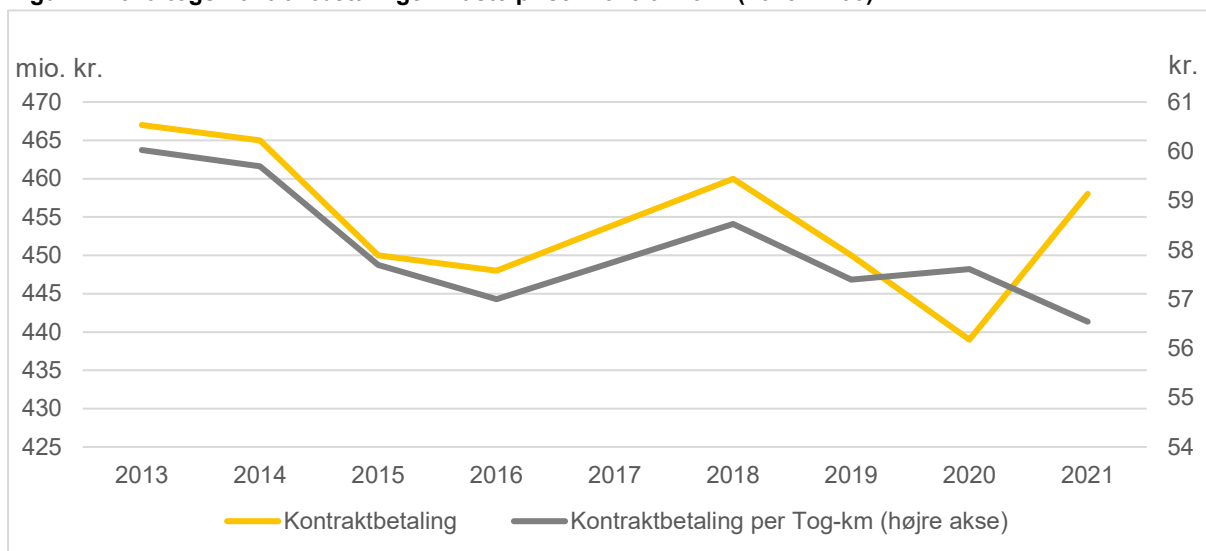
Analyserne konkluderede overordnet set, at økonomien i begge lokalbaneselskaber var robust og effektiv sammenlignet med lignende lokalbaneselskaber i Europa, og at der sandsynligvis ikke ville være en økonomisk gevinst ved et udbud, set i relation til de omkostninger et udbud ville medføre.

Effektiviseringerne ved fusionen mellem de to hidtidige lokalbaneselskaber er blevet udmøntet i kontrakterne fra 2017 gennem en reduktion af kontraktbetalingen – og dermed regionernes tilskud - henholdsvis 1. januar 2019 og 1. januar 2022. Den samlede effektivisering i den nuværende kontraktperiode udgør ca. 4 pct. eller i alt ca. 75 mio. kroner (2015 prisniveau).

Administrationen har derfor med input fra Rambøll og med udgangspunkt i, at der ikke er sket væsentlige ændringer i de eksterne forudsætninger, som lå til grund for de daværende analysers konklusion, vurderet, om Lokaltogs økonomi fortsat kan anses for værende robust og effektiv.

Figur 1 viser udviklingen i kontraktbetalinger og kontraktbetalinger pr tog-km fra gennemførelsen af den seneste analyse til i dag. Af denne fremgår en positiv og faldende kontraktbetaling, særligt når kontraktbetalingen bliver målt i forhold til produktionsomfanget (tog-km), hvor der ses et fald på knapt 6 pct. i perioden. Stigningen i kontraktbetalinger fra 2020 skyldes Lokaltogs overtagelse af togdriften fra DSB mellem Roskilde og Køge. Lokaltog A/S har som udgangspunkt en robust og effektiv økonomi i 2022 sammenlignet med forudsætningerne ved indgåelse af den nuværende kontrakt.

Figur 1: Lokaltogs kontraktbetalinger i faste priser 2013 til 2021 (2013 = 100)



Økonomien i udbudte kontrakter

Der kan ikke ud fra de gennemførte vurderinger konkluderes, om det vil give en besparelse på lokalbanedriften at udbyde kontrakterne. Dette afhænger bl.a. af markedssituationen og antallet af interesserede bydere.

En eventuel økonomisk gevinst ved et udbud skal dog sammenholdes med transaktionsomkostningerne for gennemførslen. Foruden udarbejdelse af selve udbudsmaterialet, ville der i forbindelse med et udbud skulle gennemføres en opdeling af Lokaltogs virksomhed i henholdsvis togdrift og infrastrukturforvaltning svarende til opdelingen mellem DSB og Banedanmark på det statslige net. Transaktionsomkostningerne til et udbud må derfor forventes at være høje og som minimum udgøre et to-cifret millionbeløb.

Til sammenligning var de forventede omkostninger til fusionen af Lokalbanen A/S og Regionstog A/S til Lokaltog A/S samlet set ca. 30 mio. kr. i 2015-priser de første tre år. Erfaringsmæssigt er der højere transaktionsomkostninger forbundet med en virksomhedsopdeling end ved en fusionering. Hertil kommer, at en virksomhedsopdeling må forventes at være tidsmæssig krævende. Opdelingen af DSB og Banedanmark har taget flere år. I transaktionsomkostningerne vil endvidere indgå udarbejdelse af en model for håndtering af det rullende materiel, som Lokaltog A/S i dag ejer.

Det er administrationens vurdering, at de nødvendige kompetencer til at gennemføre et jernbaneudbud skal findes eksternt.

Materiel og infrastruktur

Lokaltog A/S er aktuelt i proces med at indkøbe 14 batteritog til Region Sjælland og 4 batteritog til Nærumbanen. De første nye tog forventes leveret nogenlunde samtidig med udløbet af Lokaltogs nuværende kontrakter. Leverandørstyringen i forbindelse med fremstilling og indsættelse af nyt togmateriel er erfaringsmæssigt en kompleks proces, og det vurderes derfor hensigtsmæssigt at bevare størst mulig kontinuitet gennem denne proces ved at

bevare ansvaret for anskaffelsen og idriftsættelsen af de nye togsæt hos Lokaltog A/S hele perioden. Materielindkøbet indebærer samtidig et teknologiskift, der kræver uddannelse af værkstedspersonale og lokomotivførere samt ombygning af værkstedsforhold og etablering af ladeinfrastruktur.

Forhandlede kontrakter med Lokaltog A/S skal udover betaling for kørsel af tog også indeholde betaling til drift og vedligehold af infrastrukturen. Som bekendt ligger udgifter til fornyelse eller opgradering af banerne eller stationerne, uden for de forhandlede kontrakter. Større anlægsprojekter på banerne forudsættes fortsat udbudt særskilt og efter aftale med regionerne, der finansierer udgifterne særskilt.

Konklusion og anbefalinger

På baggrund af de gennemførte vurderinger anbefaler administrationen, at der nu igangsættes en proces omkring indgåelse af nye forhandlede kontrakter med Lokaltog A/S fra januar 2026. Administrationen forudsætter, at der indsættes krav om fortsatte, løbende effektiviseringsgevinster i en ny forhandlet kontrakt med Lokaltog A/S, så der ligesom i den nuværende kontrakt vil være en robust og effektiv økonomi. Det nærmere potentiale herfor skal afklares i det videre arbejde.

Samarbejde med regionernes administrationer og forelæggelse for regionsrådene

Regionernes administrationer inddrages løbende gennem hele kontraktprocessen via en følgegruppe. Følgegruppen orienteres om proces og forløb samt inddragelse i drøftelserne af de beslutninger, som forventes at skulle forelægges til Movias bestyrelse i løbet af processen. I forbindelse med processen skal regionerne politisk godkende et indkøbsgrundlag, der fastsætter de trafikale rammer for drifts- og betjeningsomfanget samt de overordnede serviceparametre - ligesom det er tilfældet, når der er tale om indkøb af busdrift.

Den videre proces

Beslutningen om forhandlede kontrakter er den første af flere, som bestyrelsen skal træffe inden kontrakten endeligt indgås. Administrationen vil fastlægge den nærmere proces med tilhørende tidsplan frem til kontraktstart den 1. januar 2026. Det tilstræbes, at kontrakterne kan indgås i løbet af 2024.

Administrationen forventer i løbet af processen at fremlægge en række kontraktprincipper til beslutning i Movias bestyrelse, der efterfølgende vil indgå i forhandlingsforløbet med Lokaltog A/S.

Når forhandlingerne er afsluttede, vil bestyrelsen få nærmere afrapportering, herunder om udmøntningen af principperne i kontrakterne.

Økonomi:

Arbejdet med at aftale og indgå forhandlede kontrakter sker inden for de forudsatte budgetmæssige rammer.

Åbent/lukket punkt:

Åbent punkt.

Kommunikation:

De to regioner orienteres om bestyrelsens beslutning og begrundelserne herfor jf. dette notat.