

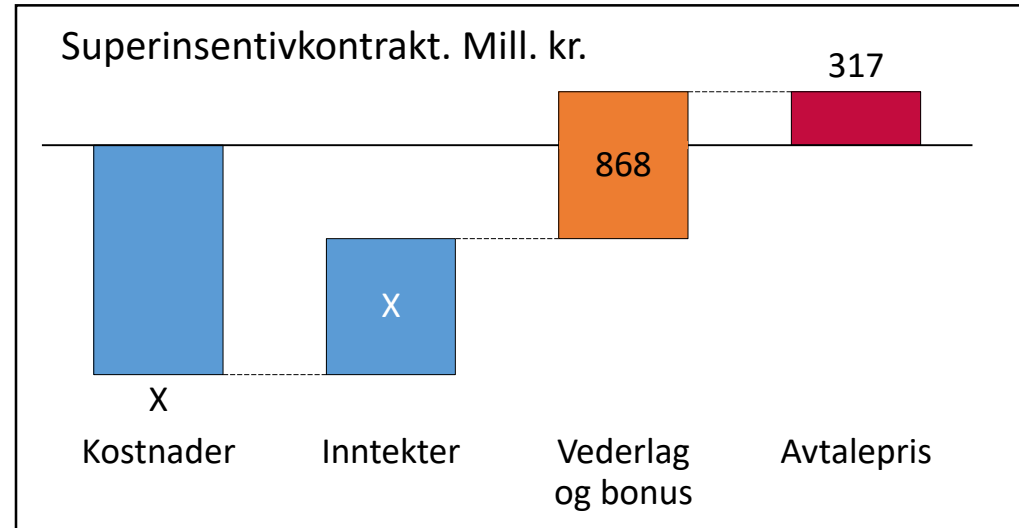
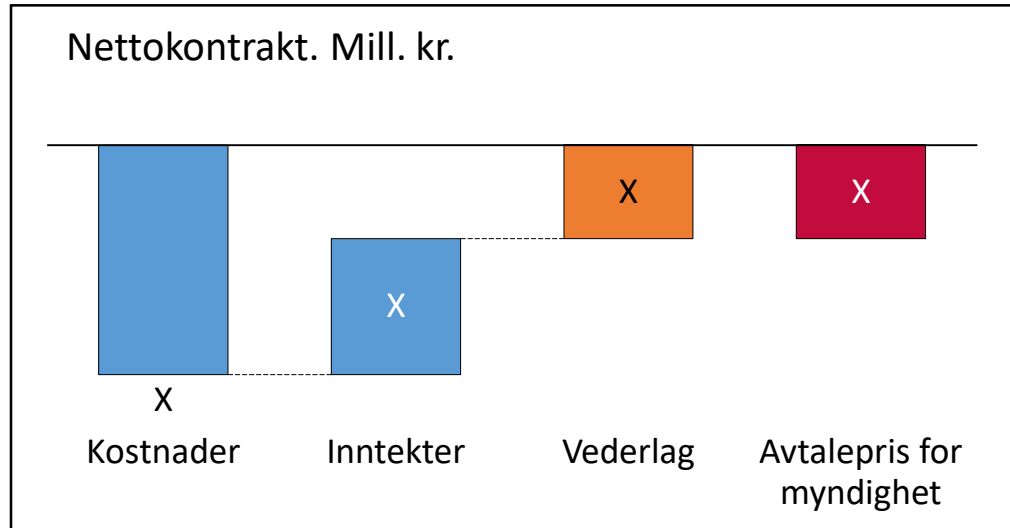


Urbanet Analyse

# La operatørene betale for å kjøre tog – insentiver for bedre togtilbud

*Frokostseminar 9.september 2019  
Kristine Wika Haraldsen*

# Foreslår bonus-/malus-systemer som snur opp ned på risikostrukturen



- Trafikantnyttene øker med 132 millioner på de tre strekningene
- Offentlige utgifter reduseres 13 millioner på de tre strekningene

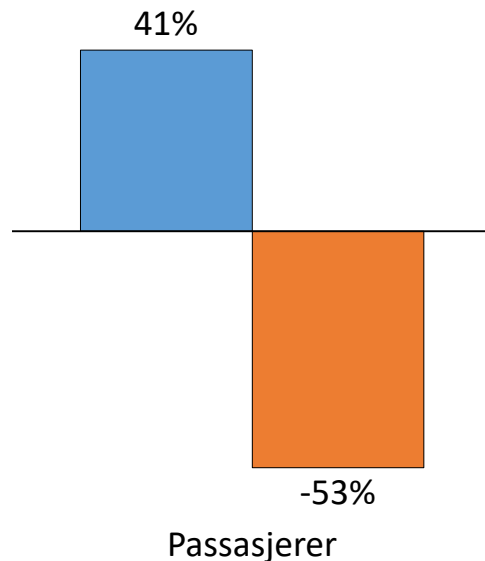
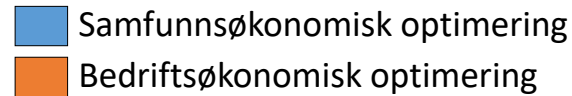
# Bakgrunn for bonus-/malus-systemer som snur opp ned på risikostrukturen

- Erfaringer fra konkurranseutsetting:
  - Lav passasjeravhengig bonus har ingen påvisbar effekt
  - Passasjeravhengig bonus må henge sammen med frihet til å endre tilbudet
- Incentivene må være så høye at det lønner seg å forbedre tilbudet for å trekke flere passasjerer
  - Operatøren motiveres til utvikling, ikke kostnadsreduksjon
- Potensialet for profitt gjør operatøren villig til å betale for å få tilgang til incentivene
  - Myndighetenes risiko begrenses gjennom profittdeling

# Insentiver for å utvikle et best mulig tilbud

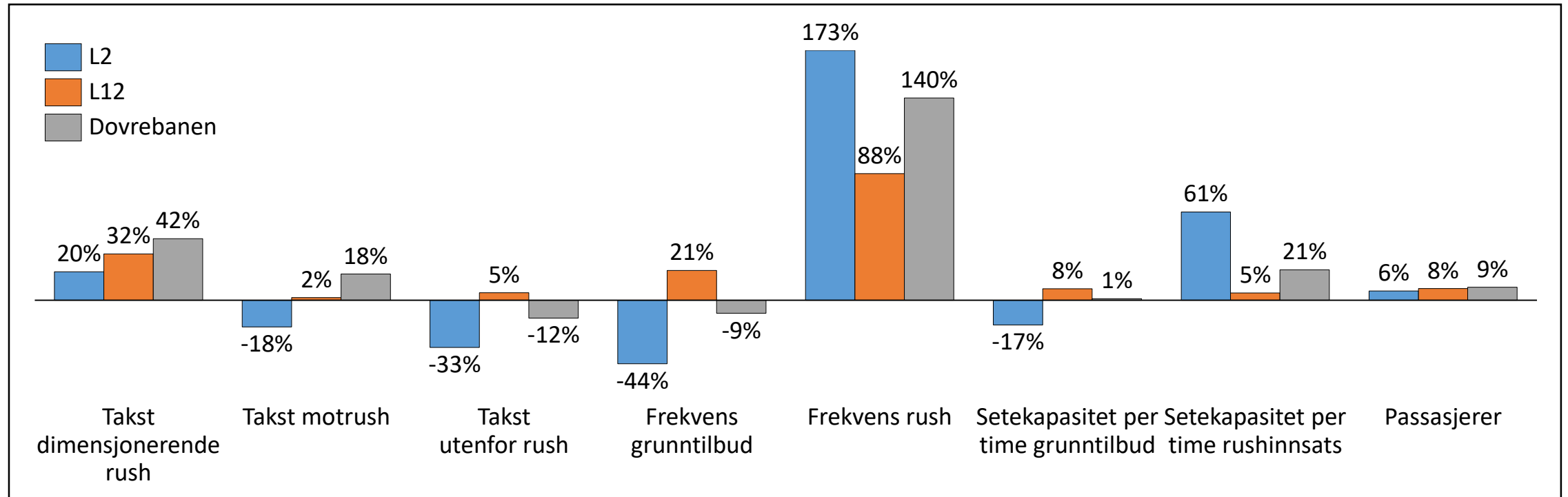
- Bonus/malus på taktisk nivå handler om å motivere operatøren til å utvikle tilbudet
- Innovative operatører framfor kostnadseffektive
- Vi beregner optimale insentiver i en stilisert modell
- Modellen maksimerer samfunnsøkonomisk nytte og operatørens profitt
- Tilbudet optimeres ved å variere takster, frekvens og vognstr.
- Det er mest kostbart å øke tilbudet i rushtrafikken

# Utgangspunktet for bruk av bonus/malus er målkonflikten mellom myndighet og operatør



- Samfunnsøkonomisk optimering gir sterk økning i vederlag
- Profittmaksimering viser potensiale for kommersiell trafikk på to strekninger
- Samfunnsnytte per økte vederlagskrone på 1,5-1,7 kr

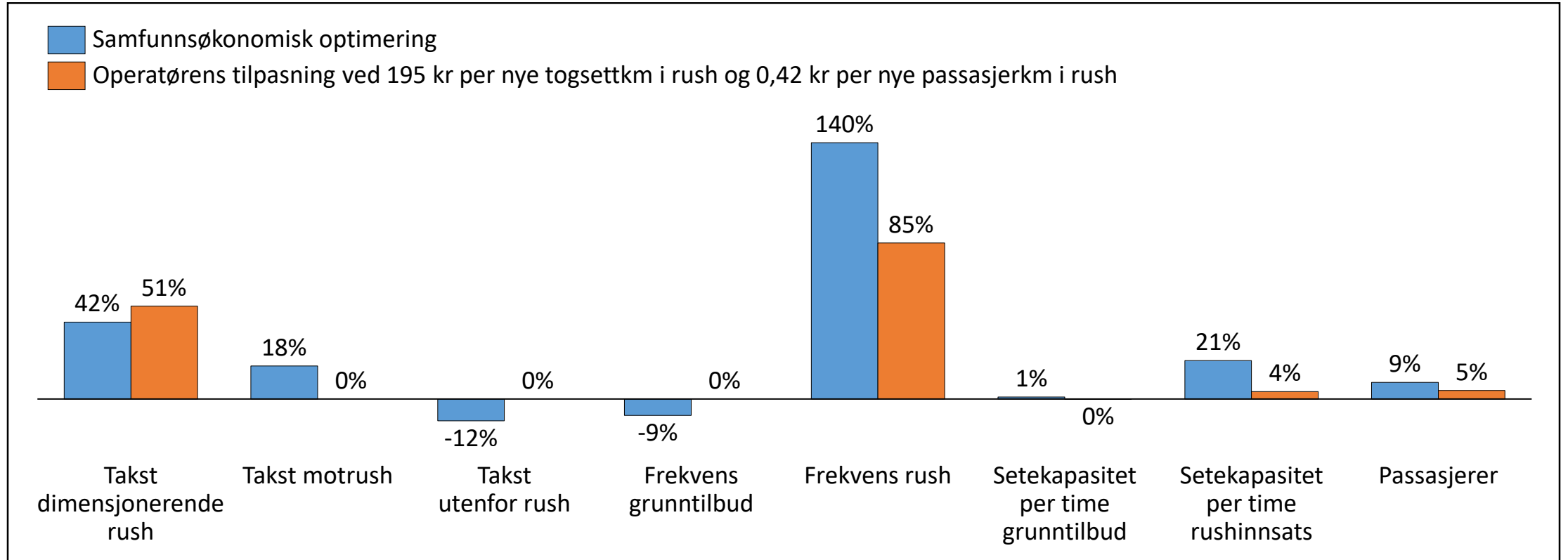
# Samfunnsøkonomisk optimering viser at tilbudet kan forbedres innenfor dagens vederlag



# Hvordan motivere operatøren til å levere et samfunnsøkonomisk optimalt tilbud?

- Å beholde inntektene er ikke nok for å få operatøren til å tilpasse seg i tråd med myndighetenes ønske – nettokontrakt er ikke nok
- Inntekt per reise er lav sammenliknet med kostnad per reise
- Anbefaler kombinasjon av bonus per nye togsettkilometer og passasjerkilometer

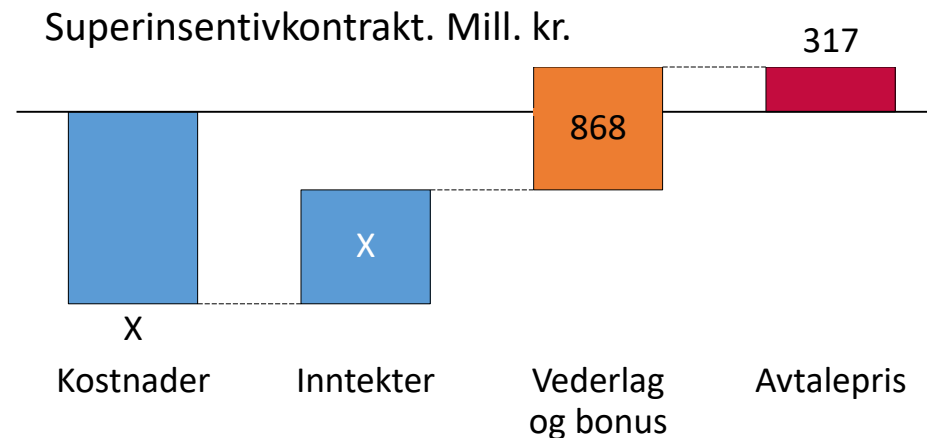
# En kombinasjon av bonus-/malus-systemer er mest effektivt



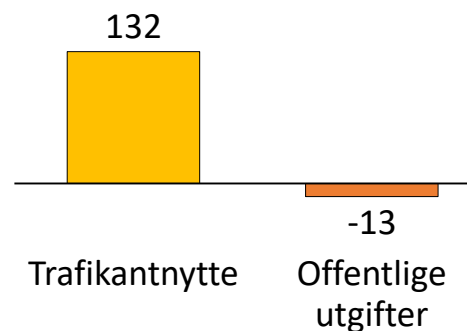


# Anbefaling - trafikkavtale med superinsentiver

- Operatørene betaler for å få kontrakten - franchise-modell
- Må deretter jobbe for å få insentivene
- Økt økonomisk risiko for operatør. Myndighetenes risiko dempes gjennom profittdeling



Endring fra dagens nivå mill. kr



# Anbefalt nivå på insentiver i trafikkavtaler

	Fjerntog	Regiontog	Lokaltog	Felles (?)
<b>Takster og rutetilbud</b>				
<b>Nettokontrakt</b>	Dagens takster	Dagens takster	Dagens takster	Dagens takster
<b>Takstdifferensiere høytrafikk</b>	Ja	Ja	Ja	Ja
<b>Bonus per passasjerkm i rush</b>	0,42 kr	0,39 kr	0,27	0,4 kr
<b>Bonus per togsettkm i rush</b>	195 kr	180 kr	275 kr	180 kr
<b>Reisegaranti per passasjer</b>				
<b>Forsinkelse (per minutt)</b>	6 kr	6 kr	4 kr	6 kr
<b>Innstilte avganger</b>	Alternativ transport			
<b>Kompensasjon (per avgang)</b>	300 kr	100 kr	50 kr	2*billettprisen
<b>KTI: Tiltak hvis nivået faller under startnivå</b>	90 %	90 %	90 %	90 %