

25. januar 2006

Bilag om status for liberalisering af infrastrukturområdet¹

1. Generel liberalisering af infrastrukturer

Det er vanskeligt at måle graden af liberalisering af infrastrukturer. Der vil oftest være tale om at sætte objektive værdier på observationer, der til en vis grad er subjektive. Der er derfor ikke mange samlede analyser af liberaliseringen på hele infrastrukturområdet.

Konkurrencestyrelsen har i 2005 undersøgt graden af liberalisering af 11 af de største infrastrukturer.² Undersøgelsen tog det udgangspunkt, at en vellykket liberalisering afhænger af, at rammevilkårene opfylder en række forhold:

- Reguleringsmyndigheden har ikke samtidig ejerinteresser på markedet.
- Lovgiver har i rammevilkårene aktivt forsøgt at skabe konkurrence eller åbne for udbud ved så vidt muligt at begrænse enerettigheder eller indføre incitamentsregulering.
- Netdelen er adskilt fra konkurrenceudsatte aktiviteter, og der er tredjepartsadgang til nye aktører.
- Der er ikke tekniske barrierer, som hindrer nye aktører i at træde ind på markedet.
- Der er en vis grad af internationalisering.

På de 5 nævnte områder blev de danske infrastrukturer sammenlignet med en række europæiske lande.³

Undersøgelsen viste, at Danmark ligger lidt dårligere end de andre lande i forhold til at begrænse brugen af enerettigheder samt i forhold til reduktion af tekniske barrierer, *jf. tabel 1*. Samlet set var forbedringspotentialet for Danmark en anelse mindre end for gennemsnittet af de øvrige lande.

OECD har for seks infrastrukturer undersøgt behovet for strukturelle reformer i 14 EU-lande samt USA. Undersøgelsen har taget udgangspunkt i OECD's indeks for produktmarkedsregulering, som indeholder indikatorer for statslig kontrol og barrierer for handel og etablering.

¹ Dette bilag er udarbejdet af Sekretariatet for ministerudvalget for Danmark i den globale økonomi. Bilaget er sendt til Globaliseringsrådet som faktuel baggrund for rådets drøftelser. Globaliseringsrådet kan ikke tages til indtægt for bilaget.

² Jernbaner, lufthavne, postomdeling, el, naturgas, fjernvarme, tele, distribution af TV, vandforsyning og spildevandshåndtering, affald til deponering, affald til forbrænding.

³ Sverige, Norge, Finland, UK, Frankrig, Holland, Tyskland, Polen og Ungarn.

Tabel 1: Kvaliteten af rammebetingelser fra infrastrukturer i Danmark

	Gennemsnitlig score for 11 infrastrukturer ¹	Potentiale for forbedringer (pct.)	
		Danmark	EU ²
Adskillelse af regulering og ejerskab	2,2	27	45
Begrænsning og udbud af enerettigheder	1,4	55	42
Separation og tredjepartsadgang	2,0	33	44
Tekniske barrierer	2,1	30	22
Internationalisering	1,6	45	51
Samlede rammebetingelser	1,9	38	41

Note 1: Der tildeles point efter en relativ pointskala fra 0 til 3 point. Note 2: Tallet under "EU" er et gennemsnit af de øvrige europæiske lande, som indgik i undersøgelsen. Kilde: Konkurrenceredegørelse 2005

Ifølge OECD er Danmark et af de lande, hvor behovet for strukturelle reformer er mindst, jf. tabel 2. I tabellen angiver antallet af X'er, hvor stor en indsats, der skal gøres i det pågældende land, for at få landet op på niveau med det land i OECD, der har den mindste produktmarkedsregulering.

Tabel 2: Nødvendigheden af strukturelle reformer for 7 infrastrukturer, 2003

	Lufttrafik	Tele	El	Gas	Post	Jernbane	Veje
Belgien		X		X		XX	
Danmark				X		X	
Finland	X		X	XX		XX	
Frankrig	X	X	XX	XX		XX	
Grækenland	XX	X	XX	XX		XX	XX
Holland				X		X	
Irland	XX	X	XX	XX		XX	
Italien	X			X		X	
Portugal	XX		X	XX		XX	
Spanien				X		XX	
Sverige		X		X		XX	
Tyskland			X			XX	
UK							
USA			XX			XX	
Østrig			X	X		XX	

Kilde: OECD, *The benefits of liberalising product markets and reducing barriers to international trade and investment: the case of The United States and the European Union*, Economics department working paper no. 432.

Inden for infrastrukturuområdet har priserne traditionelt været reguleret efter hvile-i-sig-selv princippet. Princippet indebærer fx, at indtægter og udgifter for et forsyningsområde skal balancere over en periode. Et eventuelt over- eller underskud skal udlignes ved at regulere priserne i fremtiden. Efterhånden er hvile-i-sig-selv princippet blevet afskaffet på de fleste områder, men der er stadig en række steder, hvor princippet bliver anvendt, jf. tabel 3.

Tabel 3: Aktivitetsområder med hvile-i-sig-selv

Statslige områder	Kommunale områder
Systemansvar på el	Varmeforsyning
Systemansvar på gas	Spildevandsbehandling
Flyvesikringstjenesten	Affald
Statens Luftfartsvæsen	Vandforsyning
Arbejdsmarkedets Erhvervs Sygdomssikring	Kommunale havne

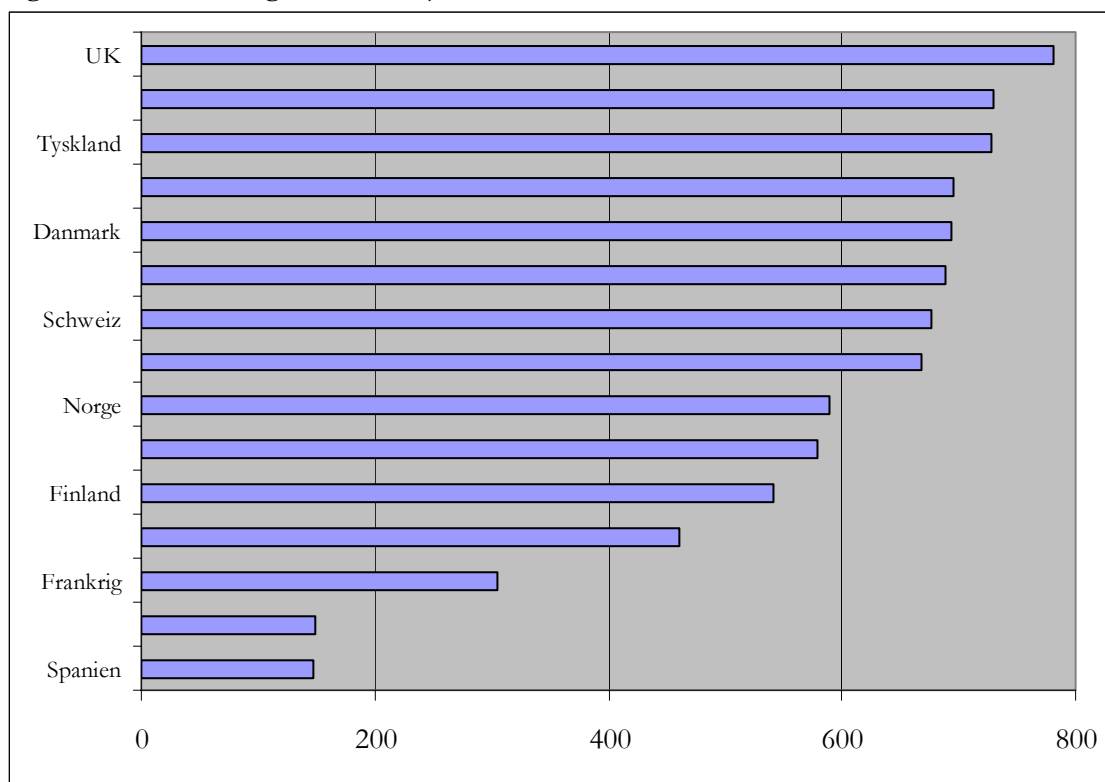
Kilde: Konkurrenceredegørelse 2005

2. Liberalisering af specifikke infrastrukturer

Jernbane

IBM har for det tyske jernbaneselskab, Deutsche Bahn AG, udarbejdet et indeks for liberalisering af jernbanerne i Europa. Indekset bliver udregnet ud fra to forhold: 1) I hvilken grad landene har implementeret EU's bestemmelser på området og 2) Adgangen til markedet og mængden af de facto adgangsbarrierer. Ifølge liberaliseringsindekset ligger Danmark på en 5. plads sammenlignet med 24 andre europæiske lande, *jf. figur 1*, hvor kun udvalgte lande er taget med.

Figur 1: Liberaliseringsindeks for jernbaner, 2004



Kilde: Rail Liberalisation Index 2004, IBM Business Consulting Services og Prof. Dr. Christian Kirchner, Humboldt University, Berlin, www.bahn.de/presse.

Post

Tabel 4 viser en oversigt over graden af markedsåbning for brevpost for udvalgte europæiske lande pr. juli 2005. Som tabellen viser, havde Danmark på det tidspunkt åbnet for konkurrence på brevpost over 50 gram (blev indført 1. januar 2005). Danmark var dermed gået videre end en række af de øvrige lande, der har fulgt bestemmelserne i EU's

postdirektiv. Ifølge disse bestemmelser skulle der på det tidspunkt være konkurrence på brevpost over 100 gram. Flere andre lande har dog allerede liberaliseret postmarkedet fuldstændigt.

Ifølge postdirektivet skal de nationale myndigheder åbne for konkurrence på brevpost over 50 gram pr. 1. januar 2006.

Tabel 4: Markedsåbning i udvalgte europæiske lande, juli 2005

Land	Konkurrence på breve mellem 50 og 100 gram	Konkurrence på breve mellem 0 og 50 gram
Belgien	Nej	Nej
Danmark	Ja	Nej
Estland	Ja	Ja
Finland	Ja	Ja
Frankrig	Nej	Nej
Holland	Nej	Nej
Irland	Nej	Nej
Italien	Nej	Nej
Spanien	Ja ¹	Ja ¹
Sverige	Ja	Ja
Tyskland	Nej	Nej
UK	Ja	Ja
Østrig	Nej	Nej

Note 1: Kun intra-city post. Kilde: EU-Kommissionen, Development of competition in the European postal sector, MARKT/2004/03/C, Juli 2005

E1

EU-Kommissionen har de senere år fulgt liberaliseringen på elmarkederne i Europa. I den sammenhæng er Danmark et af de lande, hvor markedsåbningen er nået længst, *jf. tabel 5*, hvor de 15 tidligere EU-lande indgår. Danmark er også et af de lande, hvor separationen mellem netaktiviteter og konkurrenceudsatte aktiviteter er størst.

Tabel 5: Markedsåbning i de 15 tidligere EU-lande, 2005

Land	Markedsåbning (pct.)	Separation ¹	
		TSO	DSO
Belgien	90	Ejer.	Selskab.
Danmark	100	Ejer.	Selskab.
Finland	100	Ejer.	Selskab.
Frankrig	70	Selskab.	Ledelse.
Grækenland	62	Selskab.	Regnskab.
Holland	100	Ejer.	Selskab.
Irland	100	Selskab.	Ledelse.
Italien	79	Ejer.	Ledelse.
Luxembourg	84	Selskab.	Ledelse.
Portugal	100	Selskab.	Regnskab.
Spanien	100	Ejer.	Selskab.
Sverige	100	Ejer.	Selskab.
Tyskland	100	Selskab.	Regnskab.
UK	100	Ejer.	Selskab.
Østrig	100	Selskab.	Regnskab.

Note 1: Angiver graden af separation mellem transmissionselskab(TSO)/distributionsselskab(DSO) og den konkurrenceudsatte virksomhed. Den største grad af separation er ejermæssig adskillelse. Herefter følger selskabsmæssig adskillelse, ledelsesmæssig adskillelse og regnskabsmæssig adskillelse. kilde: EU-Kommissionen, Evaluation of the performance of network industries providing services of general economic interest, Bruxelles 20.12.2005.

Der er andre ting end selve markedsåbningen, der spiller ind på effektiviteten af konkurrencen. Energinet.dk har beregnet den samfundsmæssige nytteværdi ved at lægge et elkab under Storebælt, så de to landsdele bliver forbundet, og der dermed kommer mere konkurrence, jf. tabel 6.

Storebæltsforbindelsens nytteværdi er beregnet som forskellen mellem værdien ved markedsagt og ved fuldkommen konkurrence. Nytteværdien for Danmark ved at lægge en 600 MW forbindelse er 155 mio. kr. om året. Hvis der lægges en 400 MW forbindelse bliver nytteværdien 92 mio. kr. om året.

Tabel 6: Samfundsmæssig nytteværdi ved en elektrisk Storebæltsforbindelse

	400 MW		600 MW	
	Danmark Mio. kr./år	Norden Mio. kr./år	Danmark Mio. kr./år	Norden Mio. kr./år
Markedsagt	143	88	218	134
Fuldkommen konkurrence	51	34	63	44
Forskel	92	54	155	90

Kilde: Energinet.dk, Nytteværdien af en elektrisk Storebæltsforbindelse, Bilagsrapport 2005.

For eventuelle faktuelle spørgsmål: Kontorchef Jacob Schaumburg-Müller, Konkurrencestyrelsen, tlf. 72 26 81 45