

Flytoget AS

Biskop Gunnerus gt. 14
Postboks 19 Sentrum
0101 OSLO

Telefon: 23 15 90 00
Faks: 23 15 90 01
Kundetelefon: 815 00 777

Det kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Att.: Cecilie Taule Fjordbakk

flytoget@flytoget.no
www.flytoget.no

Dato: 18.05.15
Henvendelse til: Jarle Røssland
Deres ref.: 15/425
Arkiv: 09/7
Kopi til: JRO, EEI, HKI

Høring – Utkast til nye jernbaneforskrifter

Flytoget AS (Flytoget) viser til utkast til ny jernbaneforskrift og utkast til lisensforskrift oversendt i brev fra Samferdselsdepartementet (SD) datert 16. februar 2015. Flytoget har gjennomgått utkast til høring for ny jernbaneforskrift og lisensforskrift.

Flytoget forstår det slik at utkast til nye forskrifter er en gjennomføring av EU direktiver knyttet til jernbane om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde, samt at det er foretatt en rekke presiseringer og moderniseringer av forskriften. Jernbaneforskriften blir også mer rendyrket ved at forhold som omhandler lisens løftes ut i en egen lisensforskrift.

Videre følger Flytogets høringssvar:

Lisensforskrift

Flytoget har ingen kommentarer til lisensforskriften.

Ny jernbaneforskrift

Flytogets transportforpliktelser overfor sine kunder er bestemt av jernbaneforskriften, Flytogets transportvilkår og avtalen mellom Samferdselsdepartementet(SD) og Flytoget om utførelse av tilbringertjeneste til og fra Oslo Lufthavn med tog som offentlig tjeneste i 2013 – 2028 (Trafikkavtalen).

For at Flytoget skal kunne levere et tilbud som avtalt til våre kunder, må selskapet kunne stille krav til kvaliteten på leveransen av infrastrukturen.

Flytogets sterke merkevare og kundetilfredshet er over tid bygd opp basert på høye krav til punktlighet og regularitet. For å styrke denne posisjonen ytterligere har Flytoget skjerpet sine mål i tråd med den sterkere konkurransen som gjør seg gjeldende innenfor tilbringertjeneste til og fra Oslo Lufthavn. Dette er også i tråd med politikernes ønske om en høy kollektivandel på reiser til og fra flyplassen.

SD stiller krav til Flytogets leveranser gjennom trafikkavtalen og blant annet at alternativ transport tilbys når dette er nødvendig uansett årsak. Det er etter Flytogets syn rimelig å forvente at kravene



fra SD speiles i jernbaneforskrift og avtale om sportilgang og bruk av tjenester(AST) for den delen hvor Jernbaneverket(JBV) er ansvarlig som leverandør av infrastruktur.

Infrastrukturforvalter (JBV) har på sin side argumentert med at JBV kun i begrenset grad bør kunne holdes ansvarlig for mangelfulle leveranser av infrastruktur, fordi Flytoget ikke betaler kjøreveisavgift. Prinsipielt er det besluttet at det er en kjøreveisavgift, og at den er satt til kr 0,- for det offentlige nettet utenom Gardermobanen. Selv om Flytoget av denne grunn ikke betaler kjøreveisavgift, så er ikke det etter Flytogets syn noe godt argument for at Flytoget ikke skal kunne stille krav til kvaliteten på leveransen av tjenestene. Flytogets merkostnader som følge av feil på infrastrukturen går direkte utover Flytogets billettpriser til våre kunder og lønnsomhet for vår eier. Det må derfor være et riktig prinsipp at den som forårsaker kostnadene også skal dekke dem. Følgelig bør kostnader og tap som oppstår som følge av feil på infrastrukturen dekkes av infrastrukturforvalter(JBV).

En viktig målsetning med ny jernbaneforskrift bør etter Flytogets syn være at det etableres mekanismer som gjør at de økonomiske konsekvensene av mangelfulle leveranser av infrastruktur plasseres hos infrastrukturforvalter (JBV) og at økonomiske konsekvenser som følge av feil som genereres av togselskapet skal dekkes av togselskapet.

Generelle merknader til forslaget

Utkast til ny jernbaneforskrift gjenspeiles i det arbeid som er gjennomført i forhold til ny AST mellom infrastrukturforvalter (JBV) og jernbaneforetakene i Norge. Forskriften trekker opp de overordnede linjene i forholdet mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter, mens dette konkretiseres i andre avtaler så som AST.

Vi oppfatter det nye utkast til jernbaneforskrift som todelt ved at kapittel 1 – 3 i stor grad er en videreføring av dagens forskrift, mens kapittel 4 – 12 er kapitler fra fordelingsforskriften og hjemlet i EU direktiv. Sett i forhold til de nye kapitler så er det ikke etter vårt syn en helhetlig sammenheng i forskriften. Men som SD skriver i sitt høringsnotat, så begrunnes dette med jernbanereformen. Derfor er det ikke hensiktsmessig nå å endre gjeldende rettsstilstand for tilgangen til å trafikere jernbanenettet i forskriftens Kapittel 2.

Merknader til det enkelte punkt i utkastet som SD ber om tilbakemelding på:

Til Kapittel 1: Innledende bestemmelser

Flytoget har ingen merknader til dette kapittel.

Til Kapittel 2:

Flytoget registrerer at § 2-1 ikke endres i denne omgang, men registrerer at endringer på denne paragraf kan komme som følge av reformarbeidet av jernbanesektoren. I § 2-1 pkt. b) står det følgende: «Flytoget AS i det omfang departementet bestemmer». Teksten har stått uendret fra før trafikkavtalen mellom SD og Flytoget AS. Flytoget legger til grunn at de rettigheter som er gitt i trafikkavtalen er uendret også etter at ny forskrift trer i kraft.

Utover dette har ikke Flytoget noen merknader til dette kapittel.

Til Kapittel 3:

Flytoget er fornøyd med at det i forskriftens § 3-4 avsnitt 2 innskjerpes at «offentlige midler som utbetales til virksomhet knyttet til yting av transporttjenester med jernbane som en offentlig tjeneste, skal framgå atskilt i samsvar med artikkel 7 i forordning (EF) nr.1370/2007 i de relevante regnskaper og skal ikke overføres til virksomhet knyttet til yting av andre transporttjenester».

Til Kapittel 4:

Flytoget har ingen merknader til dette kapittel utover at dette legger overordnede presiseringer for hvordan infrastrukturforvalter skal tilby jernbanerelaterte tjenester. Disse er konkretisert gjennom AST (pkt. 9.1) som ble inngått i desember 2014.

Til Kapittel 5:

Flytoget har ingen merknader til dette kapittel.

Til Kapittel 6:

Dette kapittel regulerer bruk av avgifter i ulike sammenhenger som infrastrukturforvalter (JBV) konkretiserer i AST. Avgiftene må beregnes etter et selvkost prinsipp, noe Flytoget opplever at både forskriften og AST gjenspeiler.

Flytoget mener imidlertid at betegnelsen «markedssegment» i § 6-2 avsnitt 2, kan være noe uklar og bør erstattes av et bedre uttrykk. Vi legger til grunn at SD i begrepet ikke mener å skille på kommersielle og offentlig kjøp av togprodukter, men heller lokaltog og regiontog.

I § 6-2 avsnitt 4 omtales et prinsipp om at det kan etableres en avgift hvor det jernbaneforetak som er villig til å betale mest for en bestemt kapasitet på et bestemt sted kan få tilgang. Flytoget mener at innføring av et slikt prinsipp kan ha utilsiktede virkninger og medvirke negativt for en kommersiell operatør som Flytoget.

I § 6-6 omtales ytelsesordningen som tenkes innført. Denne sak er som nevnt over viktig for å øke jernbanens konkurransekraft gjennom at den som forårsaker forstyrrelser i jernbanenettet også må bære de økonomiske konsekvenser av dette. Infrastrukturforvalter(JBV) tok dette inn i AST, men ikke så balansert som jernbaneforetakene ønsket. Flytoget er opptatt av at dette ansvar balanseres mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter.

Utover dette har ikke Flytoget noen kommentarer til dette kapittel.

Til Kapittel 7:

Flytoget har ingen merknader til dette punkt utover det som SD nevner i sitt høringsnotat knyttet til at tildeling av rammekapasitet vil komme i konflikt med den gjeldende ruteplanprosess. Det er derfor riktig at slike rammeavtaler må forhånds godkjennes av Statens Jernbanetilsyn(SJT).

Til Kapittel 8:

Flytoget opplever at dette er konkretiseringer i forskrifts form av det som i dag praktiseres i JBV gjennom ruteplanprosessen.

Til Kapittel 9:

Dette kapittel redegjør for hvorledes konflikter knyttet til overbelastet infrastruktur skal løses og tar utgangspunkt i fordelingsforskriften. Flytoget registrerer at i § 9-5 prioriteres høyest tjenester som inngår i avtale med staten om plikt til offentlig tjeneste. Dette innebærer at NSBs nåværende trafikkavtale og Flytogets trafikkavtale sidestilles. Imidlertid erfarer Flytoget at det er Flytogets trafikk kun på strekningen Asker – Oslo Lufthavn som prioriteres, mens Flytogets trafikk på strekningen Drammen – Asker etter disse kriterier vil behandles med prioritet 4. Det innebærer at hvis Staten ønsker å utvide sin trafikkavtale med NSB på strekningen Drammen – Asker så kan Flytogets mulighet til å operere 3 tog i timen på strekningen måtte reduseres eller opphøre til tross for at disse tog har et kommersielt grunnlag.

Til Kapittel 10:

Flytoget ser det som positivt å utlevere statistikk til infrastrukturforvalter (JBV) basert på den spesifisering som er konkretisert i AST, Vedlegg 2.

Til Kapittel 11:

Flytoget ser det som positivt at SJT inngis større ansvar i forhold til markedsovervåking av jernbanemarkedet, for å sikre en utvikling av markedet på ikke-diskriminerende vilkår og den nødvendige balanse mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetakenes ansvar.


Oppsummering

Oppsummert opplever Flytoget at utkast til ny jernbaneforskrift er et skritt i riktig retning for å få på plass et ikke-diskriminerende og nøytralt forhold mellom jernbaneforetakene. Videre bidrar også utkastet til et tydeligere skille mellom rettigheter og plikter mellom jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter.

Flytoget mener at hvis aktørene sammen skal klare å utvikle et godt togtilbud til passasjerene, må også infrastrukturforvalter (JBV) tørre å ta den risikoen det innebærer å gi forventninger og lovnader om kvaliteten og forutsigbarheten på sine leveranser.

Målet om at den nye jernbaneforskriften skal bidra til god konkurransekraft på jernbanen anser vi for å være innenfor rekkevidde.

Med vennlig hilsen
For Flytoget AS



Cathrine Elgin Engström

