



Jernbaneverket

MOTTATT

17 JAN 2011

Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO-2308 Hamar

Telefon:

Telefaks:

Sentralbord
Jernbaneverket:
05280

Reg. nr:
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:
7694.05.01888

www.jernbaneverket.no

Det kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Henvendelse til: Sven Marius Utklev Gjeruldsen
Tlf.: 22 45 51 35
Faks:
E-post: smug@jbv.no

Dato: **13 JAN 2011**
Saksref.: 10/06148 SJS 008
Deres ref.: 10/1553-EC
Vedlegg:

Forslag om opprettelse av et felles europeisk jernbaneanråde (omarbeiding av "jernbanepakke I") – Jernbaneverkets høringsuttalelse

Det henvises til brev fra Det kongelige samferdselsdepartement av den 29. oktober 2010.

Jernbaneverket stiller seg positiv til at det nå settes ytterligere fokus på jernbaneanrådet, med sikte på å øke jernbanens konkurransevne. Videre vil Jernbaneverket på generelt grunnlag uttale at en rekke av de tiltakene som nå foreslås synes å bidra til et klarere lovverk innenfor jernbanesektoren, noe som kan gjøre terskelen for å komme inn på markedet lavere for nyetablerte, private jernbaneselskap.

I forbindelse med kommisjonens identifikasjon av tre problemområder, viser vi til betydningen av at det i Norge også arbeides med andre rammebetingelsesspørsmål.

Jernbaneverket vil nedenfor gi kommentarer til de enkelte punkter i forslaget.

Artikkel 3 Søker, jf. artikkel 41

Jernbaneverket ser svært positivt på at det nå later til å åpnes for "authorized applicant", altså at andre enn jernbaneforetak kan søke om ruter. Dette har også i tiltagende grad vært etterspurt fra markedet, og så sent som under høringsrunden for Jernbaneverkets Network Statement for 2012 fremkom det ønske fra Cargonet om en slik ordning. Etter Jernbaneverkets oppfatning vil en slik ordning også kunne gjøre det enklere for bedrifter som ønsker å bruke jernbanen for transport av sine varer, ettersom de selv kan søke om ruter, så konkurranseutsette transporten og gi rutene til anbudsvinneren. I dagens situasjon påføres Jernbaneverket mye unødvendig ekstraarbeide, idet alle togselskap som ønsker å konkurrere om en gitt transport, hver for seg må søke om ruter. Dette medfører at ruter utarbeides i utrengsmål, samt at man risikerer at den som vinner anbudet ikke får kjøre i en rute som er ideell. Dette kan også være ødeleggende for en god utnyttelse av kapasiteten i jernbanenettet.

Artikkel 6 Separate regnskap

Etter Jernbaneverkets syn er den norske modellen, der infrastruktur, persontrafikk og gods er skilt ut i forskjellige selskaper, godt egnet til å ivareta intensjonen i foreliggende artikkel.

Artikkel 8 Utviklingsstrategi for jernbanen

Nasjonal Transportplan må etter Jernbaneverkets syn være egnet til å ivareta kravet om en plan for utvikling av infrastrukturen. Tidshorisonen på NTP er også tilstrekkelig for å ivareta femårskravet. Når det gjelder infrastrukturforvalterens plikt til å utvikle egne virksomhetsplaner og ekstern involvering i den forbindelse, mener Jernbaneverket at dette kan ivaretas ved at etaten sender sitt forslag til årsbudsjett og fireårsplaner ut på høring, til blant andre fylkeskommunene og togselskapene.

Artikkel 13 Jernbanerelaterte tjenesteytelser

Forslaget vil etter Jernbaneverkets oppfatning kunne bidra til at det blir enklere for mindre, private aktører å komme seg inn på markedet. Jernbaneverket har de senere årene merket en viss misnøye fra enkelte togselskaper for så vidt gjelder de terminalytelser som ytes på godsterminaler i Norge. Dette har medført at man på Alnabru i dag har to togselskaper med hvert sitt uavhengige terminaldriftsopplegg, noe som gjør at man må gjennomføre et stort antall unødvendige skifteoperasjoner. Dette tærer på terminalens kapasitet til å håndtere godsmengder på en effektiv måte.

Det er en kompliserende faktor i denne sammenheng at eierskapet til godsterminalene i Norge ofte er delt mellom Jernbaneverket og ROM eiendom AS. Dette medfører at Jernbaneverket ikke kan konkurranseutsette driften av hele terminalen. I mange tilfeller er ikke Jernbaneverkets andel av terminalen stor nok til at man kan forsvare en konkurranseutsetting av terminaltjenestene på denne delen alene. Jernbaneverkets oppfatning er derfor at for å sikre ikke-diskriminerende tjenester på norske godsterminaler, bør eierskapet til disse overføres til staten v/ Jernbaneverket. Ved å konkurranseutsette driften av den enkelte terminal til én terminaloperatør vil man ventelig kunne oppnå effektiviseringsgevinster, få en mer hensiktsmessig drift av terminalene og sikre nøytralitet.

Det bemerkes her at pliktsubjektet synes å vris fra "infrastrukturforvalter" til "operatøren/leverandøren av servicetjenesten", slik at det fra Jernbaneverkets side forutsettes at koordineringen av servicetjenestene ikke nødvendigvis tilligger infrastrukturforvalteren; utover å bringe informasjon i Network Statement. Fra Jernbaneverkets side er det ønskelig at pliktsubjektet blir "infrastrukturforvalter" for så vidt gjelder ansvar for eierskap og drift av terminaler som i dag helt eller delvis eies av selskaper i NSB-konsernet. Etter Jernbaneverkets syn er konkurranseutsetting av drift av offentlige godsterminaler et ansvar som hører hjemme under etatens ansvarsområde.

Jernbaneverket ønsker også å bemerke at for å sikre en fullt ut ikke-diskriminerende tilgang til offentlig eide verksteder og andre servicefasiliteter, bør eierskapet til disse også etter hvert skilles ut.

Jernbaneverket bemerker videre at dette punktet vil kunne ha en positiv innvirkning på konkurransen i jernbanesektoren dersom man i fremtiden skulle komme til å liberalisere markedet også for persontrafikkens vedkommende.

Man ser fra Jernbaneverket ingen problemer med at anlegg der et jernbaneforetak har lagt ned større investeringer skal kunne beholdes for eksklusiv bruk i en periode på maksimalt fem år. Videre støtter Jernbaneverket forslaget om at anlegg som ligger ubenyttet over en periode på mer enn to år skal tilbys for utleie/leasing. Dette vil etter Jernbaneverkets oppfatning bidra til øket aktivitet ved flere av jernbanens anlegg.

Art. 27 Offentliggjøring av nettveiledning

Jernbaneverket ser positivt på at Network Statement skal være tilgjengelig og forståelig også for utenlandske jernbaneforetak. Etter hva Jernbaneverket kan forstå er ikke norsk et EU-språk, mens dansk og svensk er det. Jernbaneverkets nettveiledning utgis i dag på norsk og engelsk, og det sees fra Jernbaneverket som lite ønskelig å endre på dette. Det bes derfor om at regelverket utarbeides slik at norsk aksepteres som ett av de to språkene nettveiledningen utgis på.

Artikkel 29 Opplysninger og avgiftssystemet

Slik Jernbaneverket leser punktet er det først og fremst innkrevingen av infrastrukturavgifter man ønsker en helhetlig samordning av. Jernbaneverket deltar aktivt i sammenslutningen Rail Net Europe (RNE), som arbeider med å utvikle et felleseuropeisk innkrevingssystem for infrastrukturforvalterne på jernbanen. Det gjøres her oppmerksom på at infrastrukturforvalterne i de land som Jernbaneverket ventelig vil ha mest samhandling med (Danmark og Sverige) også er medlemmer i RNE.

Artikkel 30, jf. vedlegg VII, Kontrakt mellom kompetent myndighet og infrastrukturforvalter

Jernbaneverket støtter forslaget om flerårige kontrakter mellom kompetent myndighet og infrastrukturforvalter. Slik Jernbaneverket tolker forslaget betyr dette at Jernbaneverket innvilges flerårige budsjetter, spesielt for investeringer, men også for drift og vedlikehold.

Etter Jernbaneverkets oppfatning kan man gjennom flerårige kontrakter sikre mer langsiktighet i arbeidet med å vedlikeholde og utvikle jernbaneinfrastrukturen, og det kan oppnås større forutsigbarhet for det enkelte investerings- og vedlikeholdsprosjekt. Det vil ventelig også kunne medføre større forutsigbarhet for leverandørmarkedet, noe som kan lette arbeidet med å få en mest mulig interoperabel jernbane samt redusere prosjektkostnadene. Dersom alle infrastrukturforvaltere i EØS-området har slike avtaler, vil det gjøre leverandørene i stand til å justere produksjonsvolumet i forhold til forventede infrastrukturprosjekter, noe som i sin tur kan gi stordriftsfordeler som også kommer Jernbaneverket til gode.

Videre vil slike kontrakter gjøre det mulig å arbeide målrettet og systematisk frem mot implementering av nye og bedre rutemodeller.

Høringsrunden kan etter Jernbaneverkets syn gjennomføres ved at Jernbaneverkets handlingsprogram sendes på høring blant aktørene i markedet, herunder først og fremst togselskaper, fylkeskommuner og interesseorganisasjoner.

Når det gjelder infrastrukturforvalterens plikt til å føre regnskap over eiendeler med "current" verdsetting, mener Jernbaneverket at etatens periodiserte regnskap kan dekke dette formålet. De periodiserte regnskapene må da spille en mer fremtredende rolle i styringsdialogen mellom departementet og Jernbaneverket.

Artikkel 31 Avgiftsprinsipper

Jernbaneverket merker seg at lovgivningen legger opp til marginalkostnadsbaserte infrastrukturavgifter. Slik ordlyden i departementets brev er, synes det for Jernbaneverket som noe uklart om dagens ordning der det ikke kreves inn avgift for bruk av ordinær infrastruktur med tillatt aksellast på under 25 tonn kan videreføres.

Jernbaneverket stiller seg positivt til at man skal kunne kreve inn tilleggsavgift for overbelastet infrastruktur, for å gi togselskapene incentiver til å legge rutene på andre tider av døgnet.

Dersom infrastrukturavgift skal innkreves, bør en slik avgift etter Jernbaneverkets syn først og fremst ha som formål å gi en optimal utnyttelse av infrastrukturen og å oppnå bedre driftsstabilitet gjennom incitamentsordninger. (Jfr §35). Det er også viktig at lovgivningen klart avgrensner hva som dekkes av en slik infrastrukturavgift, altså en positiv avgrensning av minstepakken som infrastrukturforvalter skal levere. Det er også viktig ved eventuell innføring av infrastrukturavgift at man ser hen til andre transportmodi, og sørger for at ikke avgiften svekker jernbanens konkurransekraft mot disse.

Artikkel 32 Unntak fra avgiftsprinsippene

Flere infrastrukturforvaltere har gjennom organisasjonen EIM ytret seg negativt til denne bestemmelsen. Jernbaneverket støtter at togselskapene skal gis incentiver til å innføre ny teknologi, men er i utgangspunktet skeptisk til det kompliserte byråkrati dette kan medføre.

Artikkel 35 Ytelsesordning

Jernbaneverket er i utgangspunktet positive til å bygge gode incitamentsstrukturer. I denne sammenheng skal det nevnes at ytelsesordninger har vært diskutert i sammenslutningen Nordic Infrastructure Managers (NIM), og at det også pågår et arbeid i RNE for å se på en felleseuropeisk modell. Jernbaneverket ønsker ikke at det utvikles en egen norsk ytelsesordning uten at man hensyntar arbeidet som legges ned i de andre forvaltningene. Videre ønsker Jernbaneverket å kommentere at listen over mulige forsinkelsesårsaker i direktivforslagets vedlegg VIII pkt. 4 er atfor omfattende. En slik ordning må være brukervennlig, slik at informasjon kan legges inn raskt og enkelt.

Artikkel 36 Reservasjonsavgift

Dette punktet vil etter Jernbaneverkets syn kunne bidra til besparelser, idet man ved å innføre en avgift ventelig vil redusere antallet "unødvendige" søknader om ruteleie. Ennvidere vil det representere et incitament til å søke om ruteleier utenom rushtidene, og dermed stimulere til bedre utnyttelse av jernbanenettets totale kapasitet. Jernbaneverket ber departementet vurdere om det er mulig å legge en avgift også på *tildelingen* av den enkelte rute. Jernbaneverkets arbeid med å legge en ruteplan kan kompliseres vesentlig av ruter som det er levert inn søknad på, men som av ulike grunner ikke benyttes.

Artikkel 37 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere

Det vises til uttalelse ovenfor, der Jernbaneverket ikke ønsker bruk av "mark-ups". Når det gjelder ytelsesordninger for grenseoverskridende trafikk, viser Jernbaneverket til det pågående arbeidet med en ytelsesordning i RNE, der Jernbaneverket deltar aktivt.

Artikkel 53 Infrastrukturkapasitet til vedlikeholdsarbeid

Jernbaneverket oppfatter at dagens rutiner for sportilgang ved ikke-planlagt vedlikeholdsarbeid tilfredsstillende.

Artikkel 55 Tilsynsorgan

Dette punktet understreker nødvendigheten av helt uavhengige tilsyn, og åpner også for at jernbanetilsynenes funksjoner til dels kan legges i forskjellige organer. Det vises her til at Jernbaneverket ved opprettelsen av Statens Jernbanetilsyns markedsovervåkningsfunksjon anbefalte at denne funksjonen ble lagt til Konkurransetilsynet..

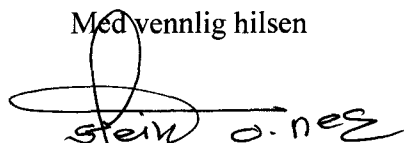
Artikkel 56 Markedsovervåkningsorganets oppgaver

Jernbaneverket oppfatter at Konkurransetilsynet vil være vel rustet til å ivareta de oppgaver som er rubrisert i artikkel 56. Etaten vil likevel be om at man fjerner bestemmelsen om at en avgjørelse truffet av markedsovervåkningsorganet ikke kan overprøves. Etter Jernbaneverkets oppfatning vil en tilsvarende løsning som dagens, der Fornyings- og administrasjonsdepartementet kan overprøve Konkurransetilsynet, være tilstrekkelig.


Oppsummering og konklusjon

Etter Jernbaneverkets oppfatning tar forslaget sikte på å løse flere av de punkter som både for infrastrukturforvaltere og togselskap i dag oppleves som problematiske. Forslaget synes å legge bedre til rette for konkurranse på sporet, noe som kan bidra til å få mer trafikk over fra vei til bane. De økonomiske konsekvensene av forslaget har ikke Jernbaneverket vurdert på det nåværende tidspunkt.

Med vennlig hilsen



Stein O. Nes
Ass jernbanedirektør



Svein Horrisland
Kommunikasjonsdirektør