

NSB
Prinsensgate 7-9
N-0048 Oslo
T (+47) 23 15 00 00
F (+47) 236 20 113
nsb.no

Dato: 10.01.2011
Saksnr: 10/5410
Deres ref: 10/1553
Henvendelse til: Arne Fosen

OTTATT
13 JAN 2011



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

FORSLAG TIL DIREKTIV OM OPPRETTELSE AV ET FELLES EUROPEISK JERNBANEOMRÅDE (OMARBEIDING) KOM (2010) 475 – HØRINGSSVAR FRA NSB AS.

Generelle kommentarer:

NSB AS (NSB) viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 29.10.2010 vedrørende "Forslag til direktiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding)".

NSB er positiv til forslaget intensjoner om å forenkle og modernisere de tre direktiver i første jernbanepakke og konsolidere dem inn i et nytt samlet direktiv.

Vi støtter videre intensjonene om en langsiktig og forutsigbar forpliktelse fra statens side når det gjelder å utvikle planer for investeringer og vedlikehold i infrastrukturen.

NSB mener det er viktig å stimulere til et effektivt marked for tilgang og levering av servicetjenester. Det er i alle parter interesse at disse tjenestene i så stor grad som mulig profesjonaliseres og tilbys i markedet til alle operatører. NSB mener tilgang til disse tjenestene allerede i dag er gjort tilgjengelige for alle gjennom konkurranselovgivningen og jernbaneloven med forskrifter. Rammebetingelsene for en positiv videreutvikling av dette markedet bør derfor basere seg på EUs konkurranselovgivning. Unødvendige inngrep i et marked gjennom eks. prisregulering, kan svekke effektiviteten og viljen til å investere i denne type tjenester, noe som vil være negativt for den videre utvikling av sektoren.

Det er viktig å sikre at de forslag som nå fremmes bidrar til å effektivisere jernbanesektoren og styrke dens konkurransekraft vis a vis de andre transportmidlene. Vi setter spørsmålsteget om detaljeringsgraden i forslaget er for stor. Svært mange av bestemmelsene er lagt til egne vedlegg med krav om meget omfattende og detaljerte krav og opplysninger som skal følges og innrapporteres. Dette kan medføre store administrative og kostnadskrevende prosesser for hvert enkelt selskap, og hele sektoren og bidra til å svekke jernbanens konkurransekraft, både hva angår gods- og persontrafikk. Jernbanens konkurransekraft er allerede svekket av et komplekst og meget ressurskrevende regelverk.

I tillegg har Kommisjonen såkalt delegert myndighet til å fastsette mer detaljerte bestemmelser og endre innholdet i flere av bilagene. Deler av disse bilagene inneholder vesentlige elementer hvor eventuelle endringer bør underlegges den normale beslutningsprosessen.

Ad tilgang til tjenester.

Når det gjelder tilgang til jernbanerelaterte tjenester (art. 13), legger direktivet opp til en utvidelse av pliktsubjektene og hvilke tjenester som er omfattet i forhold til dagens regelverk. Det bør i tråd med kommentarene foran, legges til grunn en distinksjon mellom "essential" og "non-essential" services.

Den europeiske domstolen har uttalt at tilgang til såkalte "essensielle fasiliteter" bør gis til alle operatører på ikke-diskriminerende vilkår. Ikke-essensielle tjenester bør da leveres under normale markedsforhold. Unødvendige inngrep i markedet svekker effektiviteten og viljen til å investere i denne type tjenester noe som vil være negativt for den videre utvikling av sektoren. Det kan derfor stilles spørsmål om det er hensiktsmessig med en så omfattende detaljregulering som det legges opp til i direktivutkastet.

Eks på unødvendig regulering er spesifikke krav til hvordan selskap som har en dominerende posisjon og leverer tjenester, skal være organisert – transparens kan sikres på mindre inngripende måter.

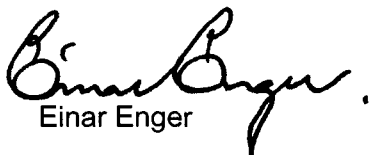
Ad kjørevegsavgifter.

Det er viktig at man har enkle og transparente systemer som ikke vanskeliggjør utviklingen i jernbanesektoren gjennom byråkratisering og økte transaksjonskostnader. Det foreliggende forslaget fremstår unødig komplisert og detaljert. Systemet for kjørevegsavgifter må ikke svekke jernbanens konkurransekraft vis a vis andre transportformer.

Det er viktig at jernbanens kjørevegsavgifter knyttes opp mot infrastrukturens kvalitet og konkurransesituasjonen på andre transportmidler, slik at man ikke risikerer utilsiktede vridninger mellom transportmidlene.

Forslaget åpner også for at andre enn jernbaneselskaper kan søke ruter. Like viktig er imidlertid at infrastrukturen har tilstrekkelig kapasitet og kvalitet for å gi muligheter til økt godstrafikk på jernbane.

Vennlig hilsen



Einar Enger