



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.
0030 Oslo

BS EC
OS 860 - 18
705.5
Stavanger, 18. august 2005

Høringsuttalelse – utkast til lisensforskrift og tillatelsesforskrift.

Vi viser til Deres brev av 1. juni 2005, Deres ref. 05/860 EC.

Connex Tog AS har søkt om og fått tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i henhold til Forskrift av 5. februar 2003 nr. 136 (tillatelsesforskriften), og har derfor noe erfaring med praktiseringen av denne forskrift. På bakgrunn av denne erfaring, har vi synspunkt på hvordan forskriften kan forbedres, og dermed gjøre det lettere for nye operatører å gjennomføre søknadsprosessen.

Etter vårt syn har departementet i tilsendte utkast foreslått endringer og forenklinger som vil bidra til dette.

Forenkling av søknadsprosess

Da vi utarbeidet vår søknad i 2003, oppfattet vi det som kompliserende at beskrivelsen av vilkårene søker må innfri, og dokumentasjonen av disse er delt i kapittel 4 og 5. Dessuten er krav til søknadens innhold delt i flere paragrafer i kapittel 5 (for trafikkvirksomhet: §§ 5-2 og 5-3). Dette medførte overlapping, eksempelvis § 5-2 g) og § 5-3 d), samt § 5-2 i) og § 5-3 b).

I utkast til lisensforskrift har departementet beskrevet vilkårene og kravene til dokumentasjon av disse, i samme paragraf. Ovennevnte overlapping er eliminert som følge av dette. Dette er en betydelig forbedring.

Connex Tog AS

Klubbgt. 1 • N-4013 Stavanger

Tel: +47 51 56 41 00 • Fax: +47 51 56 41 01 • Organisasjonsnummer NO 985 476 748

Presiseringen av krav til forsikringen/garantiens dekning (§ 4-6 i ny forskrift, sammenlignet med jfr. § 4-5 og § 5-3 j) i nåværende forskrift), er en forbedring. At departementet endrer terminologi slik at denne samsvarer med EØS-regelverkets terminologi, ser vi også meget positivt på. For internasjonale foretak, vil dette forenkle erfaringsutvekslingen over landegrensene i EØS-området og Sveits (for eksempel den grensekryssende trafikken på Ofofbanen).

Samlet sett synes vi at departementet med disse to utkast til nye forskrifter har gjort en betydelig forbedring av regelverket tilknytte Jernbaneloven. Imidlertid vil vi i det følgende redegjøre for punkter vi mener kan forbedres ytterligere.

Samferdselsdepartementet i flere roller.

Samferdselsdepartementet er eneste aksjonær i NSB AS. Samferdselsdepartementet vil i årene fremover i stadig større grad vil fylle rollen som kjøper av persontogtjenester. Kravet til transparens tilsier at man bør unngå at det departement som opptrer som generalforsamling i NSB AS - én av flere potensielle leverandører - ikke samtidig skal avgjøre hvilken leverandør som skal tildeles kontrakten.

Samferdselsdepartementet skal også ivareta rollen som regulator av markedet, ved å innvilge eller avslå søknader om tilgang til markedet, og ved å bestemme rammebetingelsene for hvordan konkurransen om markedet skal foregå. Departementet har dessuten instruksjonsmyndighet ovenfor Statens jernbanetilsyn, som har til oppgave å kontrollere NSB og de øvrige jernbaneforetak.

Vi mener videre det er prinsipielt uheldig at departementet innehar alle disse rollene samtidig. Vi vil derfor anbefale at eierskapet overføres fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet, eventuelt at staten selger seg ned til mindre enn 50% eierandel i NSB.

Regulering av tilgang til markedet.

I utkast til lisensforskrift, § 2-2, 1. ledd bokstav b, gis anledning for jernbaneforetak å søke om tilgang for å "drive persontransport på deler av det nasjonale jernbanenettet hvor statens jernbanetrafikkselskap har innstilt slik trafikk."

Motivet for å gi slik tilgang må være at dersom NSB avvikler et tilbud, skal det finnes en åpning for andre jernbaneforetak å tilby denne transporten. Dette vil ikke nødvendigvis koste departementet noe, og kundene blir ikke dårligere stilt enn de var før. Imidlertid er det ikke selvsagt hva som menes med "innstilt slik trafikk". På strekninger hvor NSB ikke lenger kjører persontog overhodet, er saken klar: for eksempel Neslandsvatn-Kragerø eller Sira-Flekkefjord. Problemet her er at enten er skinnene fjernet, eller at strekningen ikke lenger tillates trafikkert av Jernbaneverket. Dermed er det ikke mulig for en ny operatør å erstatte den innstilte trafikken.

Formuleringen vil da få anvendelse for persontogtilbud som er innstilt i sin helhet, selv om togene trafikkerte en strekning som for øvrig benyttes av NSB, for eksempel det tidligere lokaltogtilbudet i Kristiansand-området på strekningene Nodeland-Kristiansand og Vennesla-Kristiansand på Sørlandsbanen. Et annet eksempel er den grensekryssende regiontrafikken på strekningen Karlstad-Kongsvinger-Årnes, også kalt Kungspilen, som ble nedlagt i 2003.

Det er også mulig at formuleringen vil få anvendelse dersom NSB permanent slutter å betjene en eller flere stasjoner på en strekning, men for øvrig opprettholder togproduksjonen. Kundene fra disse stasjoner vil da få et redusert tilbud, selv om togene fremdeles går.

Dersom en ny operatør på dette grunnlag søker om tilgang etter § 2-2, 1. ledd bokstav b, skriver departementet at "det må legges vesentlig vekt på uttalelser [fra NSB]". Dette selv om det nye tilbudet "vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling" (3. ledd i samme paragraf).

Her mener vi departementets tidligere nevnte dobbeltrolle illustreres godt: selv om den nye operatøren inngår avtale om lokal finansiering av togtilbudet (fra fylkeskommune, kommune, næringsliv, etc.), vil departementet legge større vekt på hva NSB mener om det nye tilbudet, enn hva kundene mener om det.

Det ville være oppsiktsvekkende dersom NSB ga en positiv uttale til en konkurrents forslag om å starte persontogtrafikk på strekninger hvor NSB selv fremfører persontog. For eksempel ville reetablering av Kungspilen kunne ta noe trafikk fra NSBs egen persontogtrafikk på Kongsvingerbanen. NSBs påpekning av den uheldige effekt dette kan ha i sin uttalelse til departementet, vil – siden departementet legger vesentlig vekt på denne – sette en stopper for et bedret togtilbud for kundene.

Vi mener derfor at enten må departementet endre sin prioritering – og sette kundens interesser foran NSBs – eller så kan man like gjerne fjerne denne formuleringen. Vi vil dessuten påpeke at så lenge NSB vet at selskapet har betydelig innflytelse på departementets avgjørelse i slike saker, vil NSBs terskel for å legge ned et togtilbud i stedet for å forbedre det, være lavere enn dersom NSB visste at innstilling av et togtilbud medførte en reell fare for at en konkurrent overtar denne trafikken.

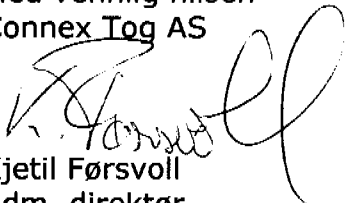
Vilkår for å få sikkerhets sertifikat

Jernbaneforetaket må i henhold til § 5-2, 2. ledd bokstav b, fremlegge "dokumentasjon som viser at personell er behørig autorisert eller sertifisert." Hva angår lokomotivførere, kan man her med fordel vise til kompetanseforskriften (Forskrift av 7. februar 2005 om krav til kompetanse og autorisasjon for førere av trekraftkjøretøy på det nasjonale jernbanenettet).

Saksbehandlingstid

Departementet foreslår i § 5-5 å øke saksbehandlingstiden fra 3 til 4 måneder. Basert på egen erfaring ser vi ingen grunn til å forelenge saksbehandlingstiden. Dersom Statens jernbanetilsyn ikke klarer å behandle disse saker innen 3 måneder, mener vi det riktige tiltaket er å allokere mer ressurser til SJT. Dessuten har SJT siden Connex Tog søkte om tillatelse i april 2003, utarbeidet en "Veiledning til prosess for å få tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge" (som vi antar vil bli oppdatert når de nye forskriftene trer i kraft). Dette sammen med de forenklinger departementet foreslår i de nye forskriftene, tilsier at det vil kreve mindre tid, ikke lenger tid, å saksbehandle disse søknader.

Med vennlig hilsen
Connex Tog AS


Kjetil Førsvoll
Adm. direktør


Rolf Michael Odland