

Statens Jernbanetilsyn
Wergelandsveien 3
0167 Oslo

Flytoget AS

Postboks 19 Sentrum
NO-0101 Oslo

Besøksadresse:
Karl Johansgate 7

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

www.flytoget.no

e-mail:
flytoget@flytoget.no

Dato: 22.08.2005
Henvendelse til: Asle Martinsen, tlf.: 23159180
Deres ref:
Arkiv: 130
Kopi til: THV, TEB, SHO

Høringsuttalelse – utkast til forskrifter til jernbaneloven (lisensforskriften og tillatelsesforskriften)

Innledning

Det vises til Samferdselsdepartementets høringsbrev datert 1.6.2005, hvor departementet ber om kommentarer til forslagene til forskrifter innen 22. august 2005.

Flytogets generelle kommentar er at hovedtrekkene i endringene er positive, særlig fordi forslagene til forskrifter innebærer en opprydning i regelverket og organiseringen av virksomheter som faller inn under jernbaneloven. Det er særlig gunstig at det blir skilt klart mellom lisens og sikkerhets sertifikat. Vi ser det også som positivt at regelverket for annen skinnegående transport blir skilt ut i egen forskrift.

Vi noterer at det ikke legges opp til en liberalisering av persontransporten. Utgangspunktet er at NSB AS fortsatt skal ha enerett til transport av personer med mindre annet blir særlig fastsatt. Flytoget AS skal ha tilgang til det nasjonale jernbanenett "i det omfang departementet bestemmer" jf. utkastet til lisensforskrift § 2-1. Selv om det i liten grad legges opp til konkurranse om persontrafikken, åpner ordlyden for at Flytoget AS kan gis tilgang til andre deler av nettet enn dem Flytoget AS trafikkerer i dag. Departementet bør vurdere om praksis på dette punktet bør liberaliseres innenfor det forslaget til forskrift gir rom for.

Etter Flytogets oppfatning er grunntrekkene i forskriftene gode, imidlertid vil vi i det følgende peke på en del forhold som vi mener bør tas i betraktning før de endelige versjonene av forskriftene utformes.

Bank: 7058.06.74605

Foretaksregisteret:
NO 965 694 404 MVA

IBAN nr.: NO 04 7058 0674 605

Samferdselsdepartementets rolle

En rekke funksjoner er tiltenkt departementet i henhold til forskriftsutkastene. I henhold til utkastet til lisensforskriften § 1-3 skal Samferdselsdepartementet ha følgende regulatoroppgaver:

- Gi tilgang til å trafikere det nasjonale jernbanenettet
- Overvåke konkurransen på markedet for jernbanetransport
- Godkjenne transportvilkår og tilleggsavgift.

I tillegg er Samferdselsdepartementet eier av den største statlige aktøren, nemlig NSB. Eierinteressen kan medføre at departementet blir tilbøyelig til å ta særlig hensyn til NSB under utøvelsen av myndigheten som nevnt i punkt 1 til 3 over. Som ansvarlig for transportsektoren i Norge er det også departementet som er den største kjøper av jernbanetransporttjenester til staten.

Til sammen innebærer dette at Samferdselsdepartementet sitter med en rekke sentrale roller hvor kryssende interesser må avveies. Det kan være uheldig og svekke tilliten til at alle aktører blir likebehandlet, at staten i samme departement skal ivareta så forskjellige hensyn.

Konkret vil vi stille spørsmålstegn ved hvorledes departementets mange roller stemmer overens med de EØS-rettslige direktivene forskriftene mener å implementere, bl.a. direktiv 2004/49/EF. En rekke steder i direktivet er det påpekt at reglene skal håndteres rettferdig og uten forskjellsbehandling av aktørene. Videre er det forutsatt at organene som skal stå for myndighetsutøvelsen skal være uavhengig av alle de øvrige aktørene. Dette er presisert i preambelet og fremgår også av en rekke av bestemmelse.

Vi vil særlig peke på direktiv 2004/49/EF artikkel 10 nr 7 hvoretter konkurransen i markedet for jernbanetransport skal overvåkes av et organ som skal være opprettet i henhold til direktiv 2001/14/EF artikkel 30, eller organ med tilsvarende uavhengighet. Av bestemmelsen i direktiv 2001/14/EF artikkel 30 fremgår det at overvåkingsorganet – som i utgangspunktet kan være departementet – skal være uavhengig av blant annet søkerne. Ordet "søkerne" er definert i samme direktivs artikkel 2 til å være jernbaneforetak. Som eier av NSB kan ikke departementet anses for å være uavhengig av dette jernbaneforetaket. Det kan derfor synes som den organiseringen det legges opp til i forskriften på dette punktet – og som innebærer at departementet skal ha en rekke roller – kombinert med den øvrige organiseringen av statens jernbanevirksomhet, ikke er i tråd med direktivene.

Tilgang til annen infrastruktur, lisensforskriften § 2-3

Flytoget anser det som positivt at man nå får en hjemmel til å benytte havnespor og eventuell annen infrastruktur. Det framgår imidlertid ikke klart om denne retten bare gjelder i forhold til godstrafikk eller om den også gir rett til å kreve bruk av sidespor til for eksempel vedlikehold eller hensetting av materiell.

Konkurranse på kommersielle strekninger – tillegg til lisensforskriften § 2-1?

I dag er NSBs virksomhet på de kommersielle strekningene beskyttet mot konkurranse, mens Flytoget AS må tåle konkurranse fra NSB på sin kommersielle strekning. NSBs drift på samme strekning som Flytoget AS er i tillegg støttet ved offentlig kjøp av transporttjenester på det aktuelle strekket.

Dette skaper et urimelig konkurransefortrinn for den ene parten og en konsekvens av dette må følgelig være at også Flytoget må kunne gis en generell tillatelse til å utvide dagens virksomhet til andre stasjoner og områder.

Det bør vurderes om ikke forskriften bør åpne for at departementet skal kunne gi generell tillatelse til andre jernbaneforetak å trafikere de kommersielle strekningene. For Flytoget AS del antar vi imidlertid at det ligger en slik adgang i lisensforskriftens § 2-1 bokstav b.

Annen persontransport med begrenset omfang, jf. lisensforskriften § 2-2

I forbindelse med "chartertrafikk" på jernbanenettet, er det forutsatt at denne trafikken ikke skal komme i konkurranse med statens jernbanetrafikkselskap. I denne sammenhengen er det antatt at det må legges vesentlig vekt på uttalelser fra de foretak som driver persontransporttjenester. Vi vil peke på at det kan synes uheldig at en aktør skal spørres om en annen aktør bør ha anledning til å utføre et oppdrag eller en konkret virksomhet. Forutsetningen i direktivet er at myndighetsutøvelsen innen jernbanetransportvirksomhet skal skje uavhengig av de enkelte aktørene. Det vises til det som er sagt over om dette.

Krav om lisens for jernbaneforetak, jf. Lisensforskriften § 4-1

Flytoget anser at det er en god klargjøring at man nå deler mellom lisens og sikkerhets sertifikat og at dette vil kunne bidra til en klarere forståelse av reglene for internasjonale aktører og dermed bidra til økt konkurranse. Det er også positivt at man legger opp til at denne ikke skal ha tidsbegrensning. Det bør stilles som krav at søknaden om lisens skal utformes på fastsatt skjema, jf nedenfor.

*Krav om sikkerhets sertifikat for jernbaneforetak, jf Lisensforskriften § 5-5
Saksbehandlingstid*

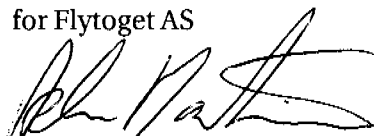
Dagens tillatelsesforskrift legger opp til en saksbehandlingstid på maksimalt 3 måneder etter at Statens Jernbanetilsyn (SJT) har mottatt alle nødvendige opplysninger. I lisensforskriften er det lagt opp til at denne saksbehandlingsfristen økes til 4 måneder. Flytoget anser dette for meget lite ønskelig. Vi vil foreslå at saksbehandlingsfristen opprettholdes. I denne sammenhengen vises til forvaltningslovens § 11 a om saksbehandlingstiden for enkeltvedtak generelt. Forutsetningen er at det skal foreligge svar innen en måned. Hvis forvaltningsorganet ikke er i stand til å møte denne fristen, skal det gis et foreløpig svar som forklarer hvorfor saksbehandlingen vil ta lenger tid. Loven gir uttrykk for et prinsipp som departementet bør ha i tankene ved utformingen av reglene for jernbanesektoren.

Et stort problem i dagens saksbehandling har vært mangel på forutsigbarhet i prosessene. For å sikre en slik forutsigbarhet bør det stilles som krav at SJT innen 14 dager etter mottatt søknad gjennomfører orienteringsmøte med søker, der man på bakgrunn av den foreløpige gjennomgangen av søknaden utarbeider en tidsplan for innsendelse av eventuelle manglende opplysninger og påfølgende saksbehandling.

Søknader etter forskriften bør fremmes på fastsatt skjema

Både i Danmark og Sverige er det utarbeidet skjemaer for de forskjellige formene for søknader som skal sendes i henhold til regelverket for jernbanesektoren. Dette er en stor hjelp for søkeren fordi slike skjemaer gir klare signaler om hvilke opplysninger og hvilken dokumentasjon som må vedlegges for at søknaden skal være komplett. I tillegg vil vi anta at slike skjemaer vil lette myndighetenes arbeid og generelt gi fortlgang i saksbehandlingen. Vi vil derfor be departementet vurdere om ikke forskriften bør fastsette at søknader etter forskriftene skal sendes inn på fastsatt skjema.

Med hilsen
for Flytoget AS



Asle Martinsen
sikkerhetssjef