



Jernbaneverket

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

Henvendelse til: Kjartan Kvernsveen  
Tlf.: 22 45 51 23  
Faks: 22 45 50 90  
E-post: [kkv@jbnv.no](mailto:kkv@jbnv.no)

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK: BS	S.BFH: TEF
15 SEPT. 2005	
S.NR.: 05, 1268 - 23	
ARKIVKODE: 705.5	AVSKREVET:

Besøksadresse:  
Stortorvet 7

Postadresse:  
Postboks 1162 Sentrum  
NO-0107 Oslo

Telefon:  
22 45 51 00

Telefaks:  
22 45 50 90

Sentralbord  
Jernbaneverket:  
22 45 50 00

Reg. nr:  
NO 971 033 533 MVA

Bankgiro:  
7694.05.01888

[www.jernbaneverket.no](http://www.jernbaneverket.no)

Dato: 13. 09. 2005  
Saksref.: 05/04000 SJS 859  
Deres ref.: 05/803 TEF  
Vedlegg: 1

### Høring Forskrift Jernbaneloven i fm. kapittel IIA med bestemmelser som legger til rette for konkurranse om persontransport med jernbane. Jernbaneverkets høringsuttalelse

Jernbaneverket viser til Samferdselsdepartementets ekspedisjon av 04.07.då.

Høringsnotatet bærer preg av et solid arbeid fra departementets side, hvilket også gjenspeiler seg i utkastet til forskrift. Det er gjennomgående gitt gode begrunnelser for hvert enkelt punkt i forskriften. Jernbaneverkets høringsuttalelse gis i hovedsak med det siktemål å gjøre et godt utgangspunkt enda bedre. For øvrig vil Jernbaneverket allerede nå oppfordre til at departementets høringsnotat benyttes som underlag for departementets kommentarer til forskriften som vi for fremtiden håper å kunne finne via internett.

Jernbaneverkets kommentarer til forskriftsutkastet følger strukturen i høringsnotatet med to unntak. De gjelder hhv. Jernbaneverkets behov for statistisk informasjon og begrepsbruk og følger umiddelbart nedenfor.

#### Om Jernbaneverkets behov for statistisk informasjon.

Den for Jernbaneverket viktigste bestemmelsen i forskriftsutkastet er ”§ 5 Utlevering av informasjon”.

Både Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket har behov for detaljert informasjon fra togselskapene. Departementet primært for å kunne utarbeide presise konkurransegrunnlag på aktuelle strekninger og som løpende styringsinformasjon, Jernbaneverket i sitt arbeid med å utvikle det statlige jernbanenettet. Databehovene for Departementet og Jernbaneverket vil ofte være sammenfallende. Jernbaneverket forutsetter at den informasjon departementet mottar til planlegging og styring av jernbanesektoren også formidles til Jernbaneverket som fagetat. Togselskapene bør slippe å dobbeltrapportere de dataene som etterspørres. Dette krever en samordning og

koordinering av innsamling, bearbeiding og presentasjon av data og annen informasjon.

Jernbaneverkets behov for statistisk informasjon fra togselskapene er primært knyttet opp mot utrednings-, planleggings og vedlikeholdsarbeidet, samt til beregning av kjøreveisavgift og forbruk av kjørestrøm. Rapporteringen av antall bruttotonnkilometer som grunnlag for beregning av forbrukt energi til togframføring og til beregning av kjøreveisavgiften er tilfredsstillende. Den løpende periodiske rapporteringen av trafikkdata til utrednings-, planleggings og vedlikeholdsformål for NSB AS' del *fraværende*. De oppgaver JBV får fra NSB AS om trafikkutviklingen er basert på ad hoc henvendelser knyttet opp mot avgrensede utrednings- og planleggingsarbeider. Dette gir et dårlig grunnlag for JBV til å utføre pålagte oppgaver på en tilfredsstillende måte. SD bør være vel kjent med denne problemstillingen gjennom korrespondanse og deltagelse i diverse møter.

NSBs manglede vilje og/eller evne til å gi løpende periodisk informasjon om trafikkutviklingen har ikke bare gjort at Jernbaneverket tidvis har manglet et pålitelig underlag for sine egne prioriteringer og nytte/kost-beregninger, men også gitt brudd i mangeårige historiske jernbanestatistikker.

I St.meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015 skriver Samferdselsdepartementet at *"departementet [vil] tillegge Jernbaneverket et klarere fagansvar for å beskrive behovet for endringer i togtilbudet i lys av den infrastrukturpolitikken som til enhver tid føres. Dette er viktig for å sikre at nytteeffektene av ny og bedre infrastruktur faktisk realiseres og gir bedre togtilbud til brukerne."*

Skal Jernbaneverket aksle et slikt fagansvar fordrer det bedre trafikkstatistikk fra togselskapene.

I arbeidet med Nasjonal Transportplan 2006-2015 har det vært problemer med å framskaffe nødvendige trafikkdata bl.a for jernbanetransport. Den tverretatlige prosjektgruppen har derfor, i forbindelse med forberedelsene til Nasjonal Transportplan 2010-2019 nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra Statens Vegvesen, Kystverket, Avinor og Jernbaneverket til å lage en plan for å framskaffe manglende data. I denne forbindelse bør det være klart hvem som har ansvaret for å innhente, bearbeide og presentere offisielle trafikk tall for jernbane.

Med mindre departementet har til hensikt *selv* å samle inn, bearbeide og presentere de statistiske opplysningene, bør Jernbaneverket eller en annen enhet/etat få oppdraget med å innhente informasjonen *på vegne* av departementet. For at innsamlingsarbeidet skal kunne skje mest mulig friksjonsfritt er det en fordel om utkastets § 5 ble supplert med en setning om at departementet kan delegere oppgaven med å innhente informasjon samt retten til å gi pålegg til andre.

I fall departementet har til hensikt *selv* å samle inn nødvendig statistisk informasjon, legger Jernbaneverket til grunn at vi for fremtiden kan rette våre forespørsler om statistisk informasjon til departementet.

### **Om gjennomgående begrepsbruk – "togselskap" i stedet for "trafikkutøver":**

Jernbaneverket konstaterer at departementet benytter begrepet "trafikkutøver" i forskriften. Vi påtar oss ansvaret for at denne termen i sin tid så dagens lys, men beklager at den nå synes å finne sin vei inn i forskriftsverket: Rent språklig sett er begrepet "trafikkutøver" bransjenøytralt, det passer like godt eller like dårlig på enhver utøver av trafikk, herunder syklist og fotgjenger. I håp om å gjøre jernbanens verden mer tilgjengelig for allmennheten, har Jernbaneverket i mer enn ett år arbeidet for å innføre termen "togselskap" i samme betydning. Vi mener med dette å ha funnet frem til et umiddelbart forståelig begrep, jfr. parallellene "flyselskap" og "busselskap"; få er i tvil om hva disse driver med. Vi tillater oss å oppfordre også departementet til å innføre termen "togselskap".

### **Om "5. Tilgang til rullende materiell":**

#### **-et europeisk annenhåndsmarked...**

I høringsnotatet (side 7) benytter departementet "[f]raværet av et fungerende europeisk annenhåndsmarked for rullende materiell som er egnet for drift på det norske jernbanenettet ..." som et argument for å pålegge NSB AS å stille materiell til disposisjon "for annen virksomhet som tildeles avtale om persontransport med jernbane."

Jernbaneverket ser argumentet, men tillater seg å påpeke at departementet *selv* kan gi et meget vesentlig bidrag til et fungerende annenhåndsmarked gjennom å pålegge Statens Jernbanetilsyn (SJT) å behandle søknader om godkjenning av rullende materiell selv om det på søknadstidspunktet ikke foreligger konkrete planer om å ta dette materialet i bruk i Norge. Jernbaneverket viser her til "Directive 2004/49/EC [...] on safety on the Community's railways ...": I direktivets fortale (pkt 22) fremgår at "The national safety authorities [...] should carry out their task in an open and non-discriminatory way to help to create a single Community rail system [...]."

SJT's ekspedisjon av 15.07.2005 (SJT's ref. 05/184-6 SF 42: Høring – forslag til forskrift om krav til jernbanevirksomhet på det nasjonale jernbanenettet) er egnet til å etterlate det inntrykk at SJT kan ha oversett dette, se især SJT's høringsnotat side 21 (siste avsnitt)/22). Videre vises til artikkelen "Særnorsk godkjenningssystem kan hemme jernbanekonkurransen" i Samferdsel nr 3 – april 2003.

Videre er det for bastant å hevde at det er et *fravær* av et fungerende europeisk annenhåndsmarked for rullende materiell. Alt materiell som tilfredsstiller RIV-standarden kan i prinsippet benyttes i alle land. Problemet er at NSB historisk sett har valgt å benytte en egen standard som går "ut over" RIV-standarden. Konsekvensen av NSB's valg er at NSB AS' rullende (persontog-)materiell kan ha liten verdi på det europeiske annenhåndsmarkedet.

#### **-markedsverdien på eksisterende norsk rullende materiell utenfor Norge**

Jernbaneverket stiller seg noe undrende til kommentaren i fotnote 3 (side 7): Formålet med å konkurranseutsette offentlig persontransport med jernbane torde som minimum være å få et bedre tilbud til samme kostnad som i dag. I og med det politiske valg om å konkurranseutsette persontrafikken med tog, har man tatt det samfunnsøkonomiske tapet som følger av at NSB har valgt en annen standard enn hva som er gjengs i Europa. Dersom den tilbyr som får tilslaget på for eksempel Bergensbanens

fjernstrekning vil benytte standard europeisk materiell, bør heller departementet akseptere at NSB AS må nedskrive verdien av sitt materiell.

**Om "6. Tilgang til verkstedinfrastruktur m.v.:**

Mht. tilgang til "tyngre verksteder" (høringsnotatets side 12 flg.) er Jernbaneverket usikker på om departementets vurdering er riktig for så vidt gjelder NSB-materiell. For NSB-materiell kan gjelde at også "tyngre verksteder" har spesialisert seg på reparasjoner og/eller vedlikehold av materiell og komponenter som man ikke uten videre – eller kun til en vesentlig høyere kostnad - vil kunne få reparert/vedlikeholdt andre steder.

Det kan etter dette være grunn til å relatere omfanget av et pålegg om tilgang til verkstedinfrastruktur ut fra hvilket togmateriell som skal benyttes. Når NSB-materiell skal benyttes, kan det være grunn til å gi et mer omfattende pålegg enn hvis annet materiell skal benyttes.

Departementet bes vurdere om dette bør kommenteres nærmere i veiledningen til forskriften.

**Om "8. Utlevering av informasjon":**

**Generelt:**

Se avsnittet "Om Jernbaneverkets behov for statistisk informasjon" i innledningen til dette brev.

**-om "c. materiellinnsats":**

Utover de punktene som nevnes i høringsnotatet (side 17) tillater Jernbaneverket seg å peke på at det kan være grunn til å presisere at informasjonen her også bør reflektere hvilken reserveprosent (ekstra materiellenheter) som er nødvendig for å kunne levere et pålitelig tilbud. Dersom det skal være en terskel før togselskap skal kunne erstatte tog med buss, må selskapet ha tilstrekkelig ekstra togmateriell til å kunne ta ut enheter til planlagt vedlikehold samtidig med at vanlig trafikkavvikling pågår.

Departementet bes vurdere om dette bør kommenteres nærmere i veiledningen til forskriften.

**-om "e. driftsstatistikk":**

Jernbaneverket utarbeider i dag oversikter over punktlighet og regularitet. Oversiktene kan brytes ned på ulike vis; for eksempel per bane, per togselskap eller per tog. Det tør således være overflødig å pålegge togselskapene å utlevere denne typen informasjon. Når årsaken til svikt i punktlighets- og regularitet ligger hos togselskapet er Jernbaneverkets kunnskap om de konkrete, bakenforliggende årsakene som regel begrenset til hva vi blir meddelt fra togselskapene.

For å spare togselskapene for unødvendig merarbeid, bes Departementet vurdere om togselskapets informasjonsplikt iht. dette punktet bør avgrenses til årsaker til svikt som skyldes vedkommende togselskaps egne forhold.

**-om "f. kostnader ved fribilletter, sosiale rabatter osv.":**

Jernbaneverket foreslår at punktet reformuleres til informasjon om *omfanget og eventuelle inntekter* av fribilletter, sosiale rabatter osv. Bakgrunnen for forslaget er at det vil være en særdeles krevende utredningsoppgave for togselskapet å si noe om *kostnader* relatert til slike ordninger, med mindre departementet da sikter til kostnader til fribilletter til *egne* ansatte. For å få frem det reelle kostnadsbildet fordres viten om hvorvidt reisende som nyter godt av sosiale rabatter ville reist i samme omfang selv om de ikke hadde nytt godt av slike rabatter. Det fordres også viten om hvorvidt de innehaverne av sosiale rabatter opptar plasser til fortrenghet for reisende som ville betalt fullt ut for sine billetter.

**Om "11. Nærmere om beregning av vederlag"**

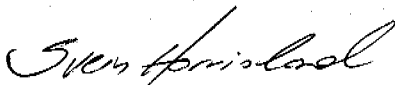
**-om kompensasjon til NSB AS**

Sist i 1. avsnitt (side 26) sies at "[e]ventuell kompensasjon til NSB ... [...], behandles under den forhandlede avtalen om offentlig kjøp." Jernbaneverket legger til grunn at det her henvises til avtalen mellom departementet og NSB AS. Jernbaneverket antar videre at man ved henvisninger til "NSB AS" her også mener NSB AS' datterselskaper. Dette siste fremkommer for så vidt av ordlyden i § 7, 2. ledd; men kunne med fordel vært nevnt også i departementets (fremtidige) kommentarer til forskriften.

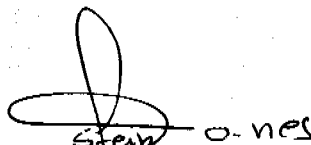
Departementet bes også vurdere om det bør fremgå av forskriften at det er *staten* som vil kompensere NSB iht. dette punktet. Av hensyn til transparens bør departementet vurdere om kompensasjonen skal fremgå av egen budsjettpost i statsbudsjettet.

Jernbaneverket ser frem til at den nye forskriften skal få vist sin egnethet i praksis!

med hilsen



Svein Hørrisland  
etatsdirektør  
Marked og kommunikasjon



Stein O. Nes  
direktør  
Etatscontroller

**Gjenpart:**

**Vedlegg:** Artikkel fra "Samferdsel" nr 3 – april 2003

- Statens vegvesen har ikke så mye som en spade lenger.

Distriktsjef Nils-Erik Bogsrud gir en enkel og grei forklaring på vegvesenets nye organisasjonsmodell. (Romerikes Blad)

- Vi er ærlige, ikke defensive.

Info.dir. Audun Tjomsland i NSB som gir opp konkurransen med flyene og øker togets reisetid mellom Oslo og Bergen med 20 minutter.

ARS: de om sentrafalt fra konv. nett

# Særnorskt godkjenningssystem kan hemme jernbanekonkurransen

Norge har et særnorskt system hvor det kun er operatøren som kan få godkjent togmateriell. Hvis ikke dette endres kan det skape problemer ved innføring av konkurranse på skinnene. Det mener Dr. Christian Gerber, salgsansvarlig i Norden for regionaltog fra togprodusenten Bombardier Transportation.

## Harald Aas

Ved innføring av konkurranse på skinnene er det mange langsiktige forhold som er viktig å ta i betraktning for at dette skal kunne bli vellykket. Dette gjelder ikke minst hvordan myndighetene skal sikre en fornyelse av materiellet og at godkjenningssystemene for materiell blir så smidige som mulig. Gerber stiller spørsmål ved om dette er hensiktsmessig tilrettelagt i Norge.

- I alle Europeiske land jeg kjenner til kan vi som togprodusent søke myndighetene om å få godkjent materiell. Det gjør at vi kan levere togsett ferdig godkjent til kunden. Vi i Bombardier Transportation er for eksempel interessert i å få Regina-toget som går i Sverige godkjent i Norge. Da vil det være lettere å markedsføre det overfor eventuelle nye operatører i Norge.

- I Norge er det imidlertid bare togoperatøren som kan søke om slik godkjenning, sier Gerber. Det betyr at man ser materiellet og operatøren som en enhet, noe som i og for er fornuftig. Men dette kan også skape uønskede hindre i forhold til en ny operatør som skal inn på markedet, sammenlignet med om produsentene kunne ha ferdig godkjent materiell å tilby. Siden godkjenningen følger operatøren og ikke materiellet, vil det også være et spørsmål om en ny operatør må gjennom omfattende godkjenningssystemer selv om de skal bruke eksisterende materiell. Da vil i så fall eksisterende aktører alltid ha et betydelig konkurransefortrinn. Erfaringen er at slike godkjenningssystemer ofte er både langvarige og omstendelige, sier Gerber.

## Jernbanetilsynet

Direktør Erik Ø. Johnsen i Jernbanetilsynet bekrefter at reglene i Norge er slik at det kun er togoperatører som kan få godkjent jernbanemateriell.

- Vi er ikke interessert i å legge ned ressurser i å typegodkjenne materiell for norske forhold dersom det ikke er planer om å bruke materiellet i Norge, sier han. Bestemmelsen skyldes også at godkjenningene baserer seg

på en samspillsanalyse der man vurderer togmateriell, samt bruk og vedlikehold i en helhet, sier Johnsen. Han kan imidlertid ikke se at dette vil skape problemer i forhold til å innføre konkurranse på norske skinner.

- En ny operatør som for eksempel vil drive videre med eksisterende NSB materiell vil ikke trenge noen ny godkjenning med mindre man gjør endringer i vedlikeholdsrutiner eller bruker materiellet på en ny måte som kan ha betydning for sikkerheten. Dersom NSB gjør slike endringer må også de innhente ny godkjenning, så dette er likt for alle, sier Johnsen. Hvis det er små endringer som gjøres og det er vel dokumentert at dette ikke svekker sikkerheten, vil det heller ikke være noen omfattende affære, sier han.

- Når nytt togmateriell skal ha godkjenning i Norge er det viktig at både produsenten og operatøren har en god dialog med Jernbaneverket som eier den infrastrukturen som skal brukes. Hvis materiellet er bra dokumentert og det fungerer i forhold til den norske infrastrukturen, er ikke selve godkjenningen hos oss noen langvarig sak. Vi tar stort sett bare stikkprøver for å se at det er gjort en grundig jobb. Men oppdager vi at en operatør forsøker å få godkjent materiell med en minimum av dokumentasjon, vil de bare få papirene i retur, sier Johnsen.

## Incentiver til å fornye materiellet

- I de anbudspapirene som nå utarbeides er det viktig at det innarbeides incentiver som belønner operatører som vil fornye materiellet. For en operatør som får konsesjon vil det normalt være billigere å kjøre med eksisterende materiell i forhold til å kjøpe nytt. Ved å legge inn incentiver som i man har gjort i Danmark, hvor konsesjonsperioden er lengre dersom man bruker nytt materiell, vil man ivareta dette. En annen mulighet er for eksempel å tilby en høyere godtgjørelse pr utkjørte kilometer ved nytt materiell, sier Gerber.

Dr. Christian Gerber i togprodusenten Bombardier Transportation er opptatt av at godkjenningssystemene for nytt togmateriell i Norge blir så smidige som mulig.



# Anbudsprosessen forsinket

Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket arbeider for tiden under høytrykk med å forberede den varslede konkurransen om togtrafikken på Gjøvik- og Vossebanen. Etter planen skulle anbudspapirene ha vært sendt ut 1. april, men ifølge Samferdselsdepartementet er man noe forsinket. Dette skyldes først og fremst vanskelige forhandlinger med NSB, knyttet til mulighet for overtakelse eller utleie av materiell, personell og tilgang til vedlikeholds- og verkstedsfasiliteter, slik at de økonomiske og praktiske betingelsene for dette kan innarbeides i tilbudsmaterialet. Det skal også gjennomføres drøftinger med lokale myndigheter slik at selve utformingen av togtilbudet er tilpasset det øvrige kollektivtilbudet i de aktuelle områdene. I tillegg må forhold som kontraktsperiodens lengde, myndighetenes tilgang til informasjon om trafikk og inntekter, og krav til takster og takstpolitikk - medregnet krav til billettsystemer og samordning mot øvrig kollektivtransport, avklares.

Avdelingsdirektør Magnar Alsaker i Samferdselsdepartementet sier til Samferdsel at de håper anbudspapirene kan bli sendt ut før sommeren, men kan ikke angi noe nærmere tidspunkt. Ifølge tidligere planer skulle innkomne tilbud bli vurdert i løpet av høsten med etterfølgende forhandlinger med aktuelle operatører, og med endelig kontraktsinngåelse rundt årsskiftet. Trafikkstart skulle være mot slutten av 2004.