

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
REGISTRERT	BS TEF
28 SEPT. 2005	
STAV	05.1268-28
LEKRE	705.5 AVSKREFT

Sentrum

Flytoget AS
Postboks 19

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:

Dato: 23.09.2005
Henvendelse til: Terje Bulling, tlf. 23159199
Deres ref:
Arkiv:
Kopi til:

INNFØRING AV KONKURRANSE OM PERSONTRANSPORT PÅ JERNBANE. HØRING AV FORSLAG TIL REGULERING

Det vises til departementets høringsbrev datert 04.07.2005 vedrørende forskrift om tilrettelegging for konkurranse om persontransport med jernbane.

NSBs rolle etter forskriften

Departementets forslag til forskrift bygger på dagens eierstruktur, det vil si at NSB eier produksjonsfaktorer det vil bli nødvendig å trekke på ved konkurranseutsetting. Samtidig forutsettes det at NSB skal kunne være med i konkurranse med de andre aktørene i markedet. Det er vanskelig å se hvordan man skal kunne oppnå en reell og ikke-diskriminerende konkurranse under slike rammebetingelser.

De sentrale produksjonsfaktorene NSB besitter er verkstedinfrastruktur, salgs- og distribusjonssystemer og til en viss grad også rullende materiell. NSB har spesialkompetanse for sitt utstyr, noe som gjør dem bedre i stand til å vurdere og beregne et tilbud enn konkurrentene. NSB har også inngående kunnskap om markedet, i motsetning til konkurrentene.

I tillegg har Flytoget dårlig erfaring med NSB som eier av verkstedinfrastrukturen. Det er ikke åpenhet rundt forhold som bestemmer leien, kapasitetsutnyttelsen og prioriteringen av de enkelte kunder. Selv om forskriften legger opp til at leien skal kunne fastsettes av departementet, er en del av de sentrale elementene som skal inngå i beregningen, fastlagt av NSB. Det er heller ikke laget et opplegg for å sikre likebehandling ved tilgang til verkstedinfrastrukturen.

I høringsnotatet forutsetter departementet at NSBs synspunkter skal høres i prosessen fordi NSB "råder over en stor del av de nødvendige produksjonsfaktorene, og derfor både har god kjennskap til markedssituasjonen og vil være pliktsubjektet ved et

Bank: 7058.06.74605

Foretaksregisteret:
NO 965 694 404 MVA

IBAN nr.: NO 04 7058 0674 605

eventuelt inngrep" (høringen under overskrift "Prosessuelle bestemmelser" tredje avsnitt). Dette gir NSB en mulighet til å komme med innspill som i første rekke ivaretar hensynet til NSB, på bekostning av konkurrentene.

Forskriftsforslaget skaper et klart konkurransefortrinn for NSB. NSBs samlede posisjon åpner for at NSB kan prise sine tilbud taktisk og basert på en mer omfattende informasjon og kunnskap enn de øvrige operatørene har. Disse problemene må ivaretas for å oppnå en reell og ikke-diskriminerende konkurranse i markedet.

Etter Flytogets oppfatning vil et viktig grep være at rullende materiell og verkstedinfrastruktur legges til et eget eierselskap (for eksempel Jernbaneverket), slik at aktørene i markedet får likere rammebetingelser. Dette vil være et skritt i retning av å løse de problemene det er pekt på over.

Rullende materiell

Nytt rullende materiell har en forventet levetid på ca 25 år. For at aktørene skal kunne ha et reelt valg om hvorvidt materiell skal leies inn eller kjøpes, bør departementet vurdere å sette kontraktlengden opp mot 25-30 år. Dette har vært gjort med hell i andre europeiske land. Dette vil også minske den skjevheten som er pekt på ovenfor og som er en konsekvens av NSBs eierskap til relevant rullende materiell i Norge.

Billettering

Etter Flytogets oppfatning bør operatørene selv kunne velge å etablere egne salgs- og distribusjonssystemer. Prinsipielt bør ikke operatørene påtvinges å bruke NSBs, eller noen andres salgs- og distribusjonssystemer, da dette er konkurransevridende. Det at operatørene kan velge salgs- og distribusjonssystemer selv, er et av operatørenes konkurransefortrinn ved levering av tilbud. Hvis man påtvinger operatørene å bruke bestemte systemer, er operatørene til enhver tid prisgitt den pris, kvalitet, funksjonalitet som leverandøren er i stand til å levere. Kun gjennom eget salgs- og distribusjonssystem kan operatørene etablere et optimalt og skreddersydd produkt for gjeldende strekning. Ved dette ivaretar man også hensynet til pasasjerene. Flytoget er enig med departementet i at dette er et viktig hensyn.

Vi ønsker også å bemerke at teknologi, herunder salgs- og distribusjonssystemer, er et vesentlig konkurransemiddel i de utenlandske markeder med åpen konkurranse innenfor transportbransjen i dag. Ved å pålegge operatørene bruk av systemer, pålegges også operatørene bruk av en bestemt teknologi og mulighetene for bruk av teknologi som konkurransemiddel bortfaller i sin helhet.

Infrastruktur

Infrastruktur er i utgangspunktet ikke omhandlet i høringsnotatet. For operatørene, i en konkurransesituasjon, vil kvaliteten på infrastrukturen/jernbanenettet som stilles til disposisjon være et vesentlig element ved vurderingen av hvilket tilbud som kan gis.

Departementet bør derfor vurdere å ta inn i konkurransegrunnlaget rammebetingelser som vil ha betydning for tilbudet, så som garanterte minimumsstandarder, vedlikehold, videreutvikling

og investeringer i aktuell infrastruktur. Videre bør det gis en viss forutsigbarhet for kjøreveisavgift.

Samferdselsdepartementets rolle

Flytoget finner det betenkelig at Samferdselsdepartementet besitter en rekke roller ved konkurranseutsetting av persontransport.

Departementet vil være oppdragsgiver ved gjennomføringer av konkurranser om persontransport. Departementet er samtidig eier av NSB som er forutsatt å være en av de store aktørene i markedet. Departementet skal også kunne gi pålegg om vederlaget NSB skal være berettiget til, for å stille rullende materiell og verksted til disposisjon. Forskriftsutkastet legger også opp til at departementet skal ha rollen som regulator og føre tilsyn med markedet.

Etter vår oppfatning er det grunn til å stille spørsmål om departementet vil klare å skille de forskjellige rollene fra hverandre. Uansett er det betenkelig at departementet stilles i en posisjon som gir grunnlag for å reise spørsmål ved om departementet innehar den nødvendige uavhengigheten. Det vises til Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker, datert 10.02.1967, § 6 annet ledd, hvorefter en tjenestemann vil være inhabil hvis det foreligger forhold som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet. Tilsvarende problemstilling reises ved at departementet kontrollerer så mange av de sentrale funksjonene ved konkurranseutsetting av persontrafikk med jernbane. Etter Flytogets syn bør man som et minimum legge regulatorrollen til et annet organ. Jernbanetilsynet kan være et naturlig valg.

Med hilsen
for Flytoget AS

Terj Bulling
Teknisk direktør

"Terje Bulling"
<Terje.Bulling@flytoget.no>

23.09.2005 15:05

Til <tor-erlend.framstad@sd.dep.no>
cc Sverre Høven <Sverre.Hoven@flytoget.no>, "Thomas Havnegjerde" <Thomas.Havnegjerde@flytoget.no>, "Arild Boge" <Arild.Boge@flytoget.no>
Emn Høring - Forskrifter Jernbaneloven
c

Oversender dokument om innføring av konkurranse om persontrafikk på jernbane, som avtalt.

Med vennlig hilsen
Terje Bulling
teknisk direktør
Flytoget AS
Kontor: 23159159
Mobil: 90556411
www.flytoget.no



- 12-09048-B5.doc