



Konkurransetilsynet
Norwegian Competition Authority

Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Peder Østbye
Postboks 8004 Dep
0030 Oslo

FORNYINGS- OG ADMINISTRASJONSDEPARTEMENTET
15 JAN. 2007
ARKIVKODE: OOR SD
SAKSNR: 200603245-5

Dykkar
ref.:

Vår ref.: 2006/1901 - 3
MAB SIAA 522.1

Saksh.: Silje Aarvik

Dato: 11.01.2007

■ Høyringsvar - Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjonen i det nasjonale jernbanenettet

Konkurransetilsynet viser til brev av 1. desember 2006 samt vedlagt høyringsbrev frå Samferdselsdepartementet datert 24. oktober 2006 om organisering av stasjons- og godsterminalfunksjonen i det nasjonale jernbanenettet.

Med bakgrunn i St.meld. nr. 6/Innst. S. nr. 118 (2004-2005) sette Samferdselsdepartementet hausten 2005 ned ei arbeidsgruppe for å vurdere forvaltinga av eigarskapet til stasjonar og terminalar ved det norske jernbanenettet nærare. I mandatet til arbeidsgruppa vart det lagt vekt på at eigarskapet til stasjonar og godsterminalar må organiserast slik at forvaltingsmessige og forretningsmessige omsyn, samt omsynet til konkurransenøytralitet vert ivareteke.

Arbeidsgruppa leverte sin rapport i slutten av september 2006 med anbefaling om at dagens modell for stasjonsområda vert vidareført. Arbeidsgruppa fann heller ikkje grunnlag for å foreslå endringar i organiseringa og/eller eigarskapet til dei eksisterande godsterminalane for jernbane.

Konkurransetilsynet sine merknader

Ved val av modell for framtidig organisering av stasjonar bør ein ta omsyn til risikoen knytt til at NSB i dag eig dei fleste stasjonsområda, samstundes som selskapet er aktivt i marknaden for persontogtrafikk. Dette temaet verkar å ha fått liten plass i rapporten til arbeidsgruppa. Selskap som eig infrastruktur kan i ein konkurransesituasjon ha insitament til å tilgodesjå egne interesser og bør difor berre få tilgang til å tilby produkt i konkurranseutsette marknader dersom det føreligg betydelege synergieffektar mellom verksemdene.¹

For å sikre ein formålsteneleg bransjestruktur bør eit organisatorisk skilje mellom infrastruktur- og konkurranseverksemd vere så klart som mogeleg. Dette inneber juridisk, fysisk og personellmessig skilje. Infrastruktur- og konkurranseverksemd vil vanlegvis ha ulike hovudmål. Selskap som forvaltar monopolinfrastruktur bør, i motsetnad til konkurranseverksemd, ha andre mål enn bedriftsøkonomisk verdimaksimering.

Utskiljing av infrastruktur vil vidare gjere det lettare for det offentlege å kontrollere at monopolverksemd utfører sitt samfunnsoppdrag. Samstundes vil det kunne redusere usikkerheita til konkurrentar til det offentlege føretaket med tanke på mogeleg diskriminerande

¹ Jf. Von der Fehr m.fl. *På like vilkår? En analyse av konkurranse mellom offentlige og private foretak*,



tilgangsvilkår eller krysssubsidierting. Reduksjon i usikkerheita rundt rammene vil betre konkurranseforholda i marknaden.

Det følgjer av dette at ein modell der same selskap står for både eigarskap og forvaltning av infrastrukturen, betre vil kunne ivareta prinsippet om konkurransenøytralitet. Overføring av eigarskapet til infrastrukturen til den forvaltingsansvarlege verksemda vil leie til auka transparens, samt redusere transaksjonskostnader knytt til utnytting av infrastrukturen. I tillegg til å sikre at kapasiteten i infrastrukturen vert nytta best mogeleg, vil føretaket som har forvaltingsansvaret ha insitament til å bidra til auke i passasjergrunnlaget ettersom dette vil støtte opp under formålet med verksemda. Konkurransetilsynet viser til at ein tilsvarende modell til dømes er valt for organisering av dei fleste norske lufthamner.

Konkurransetilsynet har ikkje ytterlegare kommentarar til høringa.

Med helsing


Frode Karlsen (e.f.)
avdelingsdirektør


Håkon A. Cosma
seksjonsleiar