

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Likelydende brev
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref
10/1553- EC

Dato
29.10.2010

Høring - Forslag til direktiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) KOM(2010)475

Samferdselsdepartementet sender herved forslag til Parlaments- og rådsdirektiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) KOM (2010)475 på høring.

Forslaget i dansk versjon finnes på følgende link:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0475:FIN:DA:PDF>

Forslaget i engelsk versjon finnes på følgende link:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0475:FIN:EN:PDF>

Innledning

Direktivforslaget ble lagt frem av EU-kommisjonen 17. september 2010, og er bl.a. hjemlet i artikkel 91 i Traktaten. Forslaget inneholder en omarbeiding og sammenslåing av de tre direktivene i jernbanepakke I med senere endringer, samtidig som det er foretatt en del presiseringer og moderniseringer, herunder tatt ut foreldede bestemmelser. Jernbanepakke I omhandler bl.a. krav om liberalisering av godstransporten, tilgang til terminaler og andre fasiliteter, fordeling av infrastruktur og avgifter for bruk av denne, krav til lisenser, etablering av markedsovervåkingsfunksjonen mv. Disse direktivene er implementert i norsk rett gjennom lisensforskriften av 16. desember 2005, nr. 1490, og fordelingsforskriften av 15. februar 2003 nr. 135.

Formålet med forslaget er å få et fungerende indre marked også på jernbaneområdet

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59
www.regjeringen.no/sd

Telefon
22 24 90 90 / 22248301
Org. nr.:
972 417 904

Veg- og baneavdelingen
Telefaks:
22 24 95 72

Saksbehandler:
Elisabeth Classon
22 24 82 19

som skal medvirke til å øke konkurranseevnen for gods- og passasjertransporten. På grunn av jernbanens høye energieffektivitet vil et skifte fra vei til jernbane medføre mindre CO₂-utslipp samt redusere andre forurensende stoffer.

Det er særskilt tre problemområder som Kommisjonen mener gjenstår før jernbanen skal kunne bli konkurransedyktig. Dette gjelder:

1. Konkurransen

Forslaget tar sikte på å øke konkurransen på jernbanemarkedet ved å gjøre tilgangsvilkårene gjennomsiktige og tilgangen lettere. Dette gjelder for eksempel krav til bedre tilgang til jernbanerelaterte tjenester som for eksempel vedlikeholdsanlegg, terminaler mv., og krav til mer detaljert nettveiledning (network statement) slik at potensielt nye aktører lettere kan få informasjon om tilgjengelig infrastruktur og vilkårene for å benytte denne. Videre skal denne publiseres på minst 2 offisielle EU-språk.

2. Styrking av markedsovervåkingsorganet

Forslaget innebærer en utvidelse av organets myndighetsområde til også å omfatte jernbanerelaterte tjenester, herunder å kunne ilegge sanksjoner mv. Videre foreslås det at organet skal være uavhengig av andre offentlige myndigheter.

3. Nye regler for å styrke infrastrukturinvesteringer mv.

Forslaget omfatter krav til nasjonale langtidsplaner og flerårige avtaler mellom infrastrukturforvalter og staten. Dette vil bl.a. gi markedsaktørene mer forutsigbare rammer å forholde seg til og kunne gi incitament til å forbedre sine prestasjoner. Videre stilles det mer detaljerte krav til infrastrukturavgifter. Bl.a. skal det kunne tas hensyn til kostnadene ved støy som forårsakes av jernbanedriften, forutsatt at tilsvarende hensyn er tillatt i EU-regler for godstransport på veg.

Nærmere om forslaget

Nedenfor følger en nærmere gjennomgang av de vesentligste endringene i direktivet i forhold til dagens jernbanepakke I. Mange av artiklene i det omarbeidede forslaget er i hovedsak en videreføring av allerede implementerte rettsakter eller kun redaksjonelle endringer. Mange av bestemmelsene er utformet med henblikk på å tydeliggjøre skillet mellom togselskaper og infrastrukturforvalter i «tidligere» integrerte selskaper. Flere av bestemmelsene gir kommisjonen fullmakt/myndighet til å endre vedleggene til direktivet

Artikkel 3 Søker, jf. artikkel 41

Det åpnes for at også andre enn jernbaneforetak kan søke om infrastrukturkapasitet, men det må benyttes et jernbaneforetak til å utføre transporten.

Artikkel 6 Separate regnskap

Det stilles i artikkelen krav om at jernbaneforetak skal føre separate regnskap for passasjertransport og for godstransport, herunder for offentlig kjøp. Nytt i bestemmelsen er at det må kunne føres tilsyn med at regnskapet føres i tråd med dette.

Artikkel 8 Utviklingsstrategi for jernbaneinfrastrukturen

Medlemsstatene må utvikle og publisere strategier for utvikling av jernbaneinfrastrukturen. En slik strategi skal omfatte minst 5 år. Infrastrukturforvalteren skal utarbeide virksomhetsplaner, som berørte skal få uttale seg om før de fastsettes. Videre skal markedsovervåkingsorganet avgi en ikke-bindende uttalelse om hvorvidt planen er hensiktsmessig.

Artikkel 13 Jernbanerelaterte tjenesteytelser

Det kreves at jernbaneforetak som har en dominerende stilling i markedet og som også tilbyr jernbanerelaterte tjenester slik som terminaler, skiftetjenester mv. må være organisert på en slik måte at gods/passasjertransporten og de jernbanerelaterte tjenestene organisatorisk er uavhengige av hverandre med hensyn til rettslig status, organisasjon og beslutningstaking.

Imidlertid kan nye vedlikeholdsfasiliteter eller andre tekniske fasiliteter som er utviklet spesielt for nytt rullende materiell forbeholdes ett særskilt jernbaneforetak i en periode på fem år fra oppstart av driften.

Videre skal servicefasiliteter, i tilfelle de ikke har vært i bruk på to år, tilbys for utleie/leasing.

Artikkel 27 Offentliggjøring av nettveiledning

Det stilles krav om at nettveiledningen skal publiseres på to offisielle EU-språk. Det stilles krav om at nettveiledningen også skal inneholde informasjon om tilgang til servicefasiliteter. Nærmere om innholdet i nettveiledningen fremgår av vedlegg VI.

Artikkel 29 Opplysninger om avgiftssystemet

Det kreves bl.a. at medlemsstatene skal sikre at infrastrukturforvaltere som treffer avgjørelser om avgifter som har virkning for annen infrastruktur, samarbeider og koordinerer avgiftsinnkrevingen.

Artikkel 30, jf. vedlegg VII, Kontrakt mellom kompetent myndighet og infrastrukturforvalter

Det foreslås at infrastrukturforvaltere og kompetent myndighet skal inngå en kontrakt over minimum 5 år om bl.a. vedlikehold av infrastruktur, kvalitetsforbedring av infrastruktur tjenester, og incentiver for å redusere kostnadene ved levering av infrastruktur tjenester og tilgangstjenester. Kontrakten skal omfatte statlig

finansiering i hele kontraksperioden. Medlemslandene skal konsultere aktørene (interested parties) om kontraktens innhold. Markedsovervåkingsorganet skal vurdere om de planlagte mellom- og langsiktige budsjetttrammene er hensiktsmessige. Infrastrukturforvalter skal føre regnskap over eiendeler (med «current» verdsetting) og detaljer over utgifter til fornying og oppgradering av infrastrukturen.

Artikkel 31 Avgiftsprinsipper

Infrastrukturavgifter skal inngå i finansieringen av infrastrukturforvalteren og tjenestetilbydere av tilgrensende infrastrukturentjenester. Avgiftene for minstepakken for tilgang til jernbaneinfrastrukturen skal settes til de direkte marginale kostnadene knyttet til bruk av infrastrukturen i samsvar med vedlegg VIII pkt. 1. Infrastrukturavgifter kan omfatte et tillegg for begrenset kapasitet i infrastrukturen for periode med høy kapasitetsutnyttelse.

Ved beregning av infrastrukturavgifter skal det kunne tas hensyn til kostnadene ved støy som forårsakes av jernbanedriften, forutsatt at tilsvarende støyhensyn er tillatt i EU-regler for godstransport på veg. Infrastrukturavgiften kan justeres for andre miljøvirkninger knyttet til togframføringen, jf. vedlegg VIII pkt. 2. En slik justering skal differensieres i forhold til miljøvirkningen, og slike «miljøavgifter» kan kun tillates dersom tilsvarende er tillatt i EU-regler for godstransport på veg. Medlemslandene skal bestemme hvordan inntektene fra «miljøavgifter» skal disponeres, og disse skal være sporbare fra innkreving til disponering/anvendelse.

Artikkel 32, jf. vedlegg VIII Unntak fra avgiftsprinsippene

Bestemmelsen gir anledning til å sette «mark ups» (dvs i tillegg til ordinære infrastruktur avgifter) for å sikre «fullfinansiering» av begrensede deler av infrastrukturen. «Mark ups» skal likevel ikke ekskludere markedssegmenter som kan dekke sine direkte marginale kostnader m.m. Avgiften skal midlertidig reduseres for tog som er utstyrt med ETCS som kjører på «konvensjonell» infrastruktur (med ATC), jf. pkt. 5 i vedlegg VIII.

Artikkel 35 Ytelsesordning

Infrastrukturavgiften skal utformes slik at de «oppmuntrer» togselskapene og infrastrukturforvalter til å minimere driftsavvik og forbedre ytelsen i jernbanenettet, i gjennom en «ytelsesordning». Prinsippene for ytelsesordningen er gitt i vedlegg VIII pkt. 4.

Artikkel 36 Reservasjonsavgift

Infrastrukturforvalter kan pålegge avgift på infrastrukturkapasitet som er tildelt (ifm. ruteplanleggingen), men ikke benyttet, for å stimulere til effektiv utnyttelse av kapasiteten. Når det er mer enn en søker til et ruteleie skal det pålegges en reservasjonsavgift.

Artikkel 37 Samarbeid mellom infrastrukturforvaltere

Medlemsstatene skal påse at infrastrukturforvalterne samarbeider om «mark ups» og ytelsesordninger som omhandler grenseoverskridende trafikk.

Artikkel 53 Infrastrukturkapasitet til vedlikeholdsarbeid

Det stilles krav om at infrastrukturforvaltere i tide skal underrette berørte parter om ikke planlagt vedlikeholdsarbeid.

Artikkel 55 Markedsovervåkingsorganets uavhengighet

Markedsovervåkingsorganet skal være uavhengig, og kan ikke lenger ligge i transportdepartementet. Organet skal være en særskilt myndighet som organisatorisk, funksjonelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstaking er rettslig adskilt fra og uavhengig av enhver annen offentlig myndighet.

Det stilles krav om at lederen og styret i organet skal utpekes for en fast periode som kan forlenges iht. klare regler som sikrer uavhengighet. Lederen og styret skal ikke ha arbeidet i et jernbaneforetak opp til tre år før denne blir leder for organet. Det samme gjelder i tre år etter opphør av stilling. Lederen skal selv kunne bestemme om tilsetting og oppsigelse av medarbeidere.

Artikkel 56 Markedsovervåkingsorganets oppgaver

Arbeidsoppgavene til markedsovervåkingsorganet foreslås utvidet. Det er tydeliggjort at kompetansen skal omfatte avgjørelser vedrørende adgangen til og innkreving av avgifter for jernbanerelaterte tjenester. Det fremgår av forslaget at organet må få tilstrekkelige ressurser for å kunne utføre sine oppgaver. Organet skal videre kunne gi hensiktsmessige sanksjoner inkludert bøter/mulkt. Det stilles videre krav om at det skal kunne utføre revisjoner hos jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere. En avgjørelse truffet av organet skal ikke kunne overprøves av en annen administrativ instans. Det gis detaljerte bestemmelser om krav til informasjon som jernbaneforetak og infrastrukturforvaltere skal gi til organet ved behov.

Artikkel 60

Kommisjonen har fått delegert myndighet til å fastsette mer detaljerte bestemmelser. Dette gjelder bl.a. endringer i bilag II om infrastrukturforvalters vesentlige funksjoner, bilag III om hvilke tjenester som skal ytes til jernbaneforetak, bilag IV om opplysninger for overvåking av markedet, parameter for kontraktsmessige avtaler mellom infrastrukturforvalter og kompetent myndighet mv.

Artikkel 67

Direktivene 91/440/EF, 95/18/EF samt 2001/14/EF med senere endringer foreslås opphevet.

Konsekvenser

Vi ber om at høringsinstansene vurderer særskilt konsekvensene som forslaget vil kunne få for den enkelte aktør/instans. Dette gjelder både administrative, økonomiske og rettslige konsekvenser.

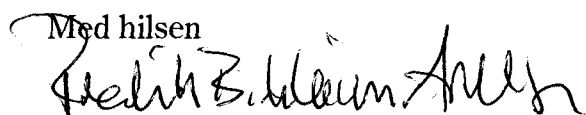
Vi ber samtidig om innspill som kan brukes i de videre prosessene overfor EU-institusjoner m.fl. for å ivareta norsk interesser og for å kunne påvirke den videre utformingen av direktivforslaget.

Høringsfrist

Vi ber om eventuelle innspill til utkastet innen fredag 7. januar 2011. Vi ber høringsinstansene også forelegge saken for underliggende etater o.l. som kan ha interesse i å uttale seg.

Andre som ønsker å avgi uttalelse i saken har anledning til dette i forbindelse med at høringsbrevet legges ut på departementets hjemmeside:

<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer.html?id=2066>

Med hilsen


Fredrik Birkheim Arnesen e.f.



Elisabeth Classon

Kopi til:

Statens havarikommisjon for transport

Likelydende brev sendt til:

Akademikerne
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Baneservice AS
Berg, Haldenterminalen
Borregaard
CargoLink AS
CargoNet AS
Finansdepartementet
Fiskeridepartementet
Flytoget AS
Fornyings-, administrasjons- og
kirkedepartementet
Green Cargo AB
Haldenterminalen i Berg
Harald Møller AS
Hector Rail AB
Helge R. Olsen & Sønn AS
Jernbaneverket
Konkurransetilsynet
Landsorganisasjonen i Norge
Larvik Havn KF
Logistikk- og transportindustriens
landsforening
Malmtrafikk AS
Mantena AS
Mitrans AS Hamar
Narvik Havn KF
Norcem AS
Norsk Jernbaneforbund
Norsk Jernbaneklubb
Norsk lokomotivmannsforbund
Norske Skogindustrier ASA
NSB AS
NSB Gjøvikbanen AS
Nærings- og handelsdepartementet
Næringslivets Hovedorganisasjon
Oslo Havn KF
Peterson Rail AB
Rail Terminal
Railcare Tåg AB
ROM Eiendom AS
SJ AB

Box 39,

Sverdvegen 13

Box34

SJ AB Trafiksäkerhet
Smurfit Norpapp AS
Statens jernbanetilsyn
Teknologibedriftenes Landsforening
Transportbrukernes Fellesorganisasjon
Tågakeriet i Bergslagen AB
Utenriksdepartementet
Valdresbanen AS
Veolia Transport Bane AS
Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Bangårdsgatan 2