



Samferdselsdepartementet

Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: 2008/1127
MAB EICE 522.1

Dato: 04.03.2009

Høring - Forskrift om universell utforming av rullende materiell til jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane

Det vises til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet (SD) av 19. desember 2008 med vedlagt høringsnotat om forslag til ny forskrift om universell utforming av rullende materiell med jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane (forskrift om universell utforming).

Forslaget gis for å oppfylle kravene i lov av 20. juni 2008 nr. 42 om forbud mot diskriminering på grunnlag av nedsatt funksjonsevne (diskriminerings- og tilgjengelighetsloven) § 9. Bestemmelsen oppstiller en plikt til generell tilrettelegging (universell utforming) av fysiske forhold slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig. Loven trådte i kraft 1. januar 2009 og forutsetter egen forskrift om universell utforming av transportmidler.

Konkurransetilsynet er positiv til at tilgangen til transportmidler bedres for personer med nedsatt funksjonsevne, samt at det oppstilles regler for å få en mest mulig ensartet/standardisert utforming av det fysiske materiell som brukes til persontransport. Konkurransetilsynet har i det følgende begrenset seg til å påpeke de konkurransemessige sider ved forslaget.

Konkurransetilsynet har merket seg at det i forslaget oppstilles nasjonale særkrav til rullende materiell ut over de krav som vil bli stilt i EU.¹ I denne sammenheng savnes det en nærmere vurdering av forslagens konsekvenser for den fremtidige samtrafikkevnen på det transeuropeiske jernbanenettet, herunder de eventuelle begrensninger slike særkrav vil kunne ha for fremtidig internasjonal konkurranse innen jernbanesektoren.

Dette gjelder spesielt i forhold til særkravet i utkastets § 3 om at togmateriellets innganger må tilrettelegges for trinnfri innstigning tilpasset standard plattformhøyde på 760 mm over skinnetopp. Slik tilsynet forstår forslaget kan det være grunn til å frykte at dette særkravet vil kunne redusere samtrafikkevnen og skape etableringshindringer i Norge. Ettersom det ikke stilles tilsvarende krav for rullende materiell etter det europeiske regelverket, vil materiellet ellers i EU ikke nødvendigvis være tilpasset kravet til plattformhøyde som stilles for å trafikere det norske jernbanenettet.²

¹ Kommisjonsvedtak 2008/164/EF om teknisk spesifikasjon for samtrafikkevne vedrørende personer med redusert mobilitet i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog (TSI PRM). TSI PRM er ikke endelig. Den skal implementeres som forskrift i norsk rett med hjemmel i forskrift av 10. april 2006 nr. 411 om samtrafikkevnen i det konvensjonelle jernbanesystemet og jernbaneloven.

² Dersom dagens formuleringer i TSI PRM blir endelig vedtatt vil regelverket legge opp til en mer fleksibel løsning hvor materiellet ikke må ha trinnfri innstigning i 760 mm høyde, men kan ha totrinns trappesystem.

Det vil av denne grunn være fare for at det nevnte særkravet i fremtiden vil kunne medføre redusert mulighet for samtrafikkevne og svekke mulighetene for konkurranse på det nasjonale jernbanenettet. Det stilles derfor spørsmål ved om hensynet til fremtidig mulighet for samtrafikk og konkurranse i tilstrekkelig grad er tatt i betraktning ved vurderingen av et slikt nasjonalt særkrav. Det bemerkes i denne sammenheng at hensynet til personer med nedsatt funksjonsevne også er vurdert ved utformingen av tilsvarende regler for å sikre tilgjengeligheten i EU, uten at det er funnet nødvendig med et slikt tilpassning i EU-området (se nærmere om dette nedenfor).

Konkurransetilsynet ser det som viktig, dersom det i fremtiden er ønskelig å åpne for sterkere konkurranse i jernbanesektoren, at det skal være tilrettelagt for dette, både hva gjelder infrastrukturen, togmateriell og regelverk. Behovet for ethvert særkrav som nå eller i fremtiden stilles til fysisk utforming/tilpassing for rullende materiell og infrastruktur på jernbanenettet som kan være egnet til å svekke samtrafikkevnen og konkurranse, bør avveies mot en slik svekkelse.

Det vises i denne forbindelse også til EUs målsetning om at transportnettene skal fungere uten hindringer mellom de enkelte nasjonene i Europa og det store samordningsarbeid som er gjort på jernbaneområdet i EU for å finne frem til felles standarder på de tekniske områdene slik at samtrafikkevnen kan bedres i fremtiden. Dette arbeidet har pågått over lengre tid og blant annet resultert i at EU har utarbeidet en rekke "Technical Specifications for Interoperability", såkalte "TSI'er", som skal sikre interoperabilitet/samtrafikkevne i Europa i fremtiden.

I sammenheng med utarbeidelsen av en egen TSI (TSI PRM³) for å bedre tilgjengeligheten for personer med nedsatt funksjonsevne på det europeiske jernbanenettet, har det vært sentralt å avveie hensynet til samtrafikkevnen på det transeuropeiske jernbanenettet opp mot hensynet til best mulig tilgjengelighet for flest mulig. Til tross for at TSI'en skal ivareta samme hensyn som forslaget til forskrift om universell utforming, er det ikke funnet grunn til å innføre det samme krav til trinnfri innstigning av hensyn til bevegelseshemmede i EU.⁴ Selv om TSI'en kun inneholder minimumskrav, går det klart frem at det ikke kan innføres tilleggskrav/særkrav for å forbedre tilgjengelighet så lenge dette innebærer urimelige kostnader for jernbaneforetakene, eller er til hinder for interoperabilitet på det transeuropeiske jernbanenettet.⁵

Nye særkrav som kan redusere samtrafikkevnen synes heller ikke å være i tråd med de endringer som nylig er gjort i jernbaneloven⁶ for å legge til rette for konkurranse. I forarbeidene⁷ til disse endringene ble nettopp vanskelighetene ved ulike nasjonale standarder for jernbanevirksomhet, både hva gjelder infrastruktur og materiell fremhevet som et konkurranseproblem.

Noen av de konkurransemessige betenkelige sider ved slike tilleggskrav kan muligens reduseres ved at det kan gjøres unntak fra enkelte krav dersom det innebærer en svekkelse av samtrafikkevnen (forslaget § 5). Konkurransetilsynet er imidlertid usikker på om denne skjønsmessige unntaksadgangen på en effektiv måte vil sikre muligheten for større samtrafikkevne og konkurransen.

Konkurransetilsynet er kjent med at de særkrav som foreslås skal innføres gradvis og at det dermed ikke vil få umiddelbare konsekvenser for aktørene i markedet. Tilsynet er også kjent med at det på bakgrunn av andre tekniske ulikheter i jernbaneinfrastrukturen i Europa i dag, må foretas mange tilpassninger før det kan bli aktuelt med utstrakt samtrafikk og en reell konkurranse mellom foretak fra ulike land, inkludert Norge. Dagens hindringer gjør det

³ Kommisjonsvedtak 2008/164/EF om teknisk spesifisering for samtrafikkevne vedrørende personer med redusert mobilitet i det transeuropeiske jernbanesystem for konvensjonelle tog og høyhastighetstog (TSI PRM). TSI PRM er ikke endelig. Den skal implementeres som forskrift i norsk rett med hjemmel i forskrift av 10. april 2006 nr. 411 om samtrafikkevnen i det konvensjonelle jernbanesystemet og jernbaneloven.

⁴ Det pågår nå parallelt, ut fra det som er opplyst i vedlagte høringsnotat side 3, et arbeid med tanke på å implementere TSI PRM i norsk rett.

⁵ Se høringsnotatets kommentarer til forslaget § 5


⁶ Ot.prp. nr. 54 (2004-2005) som ble vedtatt ved Besl.O.nr.89 (2004-2005)

⁷ Ot.prp. nr. 54 (2004-2005), side 15, første avsnitt



imidlertid enda viktigere å utarbeide et regelverk for fremtiden som kan bidra til å finne felles standarder som kan forbedre samtrafikkevnen og gjøre det mulig å åpne for sterkere konkurranse.

Med hilsen

for 
Jostein H. Solberg (e.f.)
seksjonsleder


Einar Christie Ellingsen
seniorrådgiver

Kopi på e-post til:
Fornyings- og administrasjonsdepartementet

Mottakere:
Samferdselsdepartementet Postboks 8010 Dep 0030 Oslo