

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVG./SEK: BS	S.BEH.: BB
31 JAN. 2007	
S.NR.: 05/1486-16	
ARKIV: 711	AVSKREVET:



LOGISTIKK- OG
TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.,
0030 Oslo

Oslo, den 26. januar 2007

Rapport om organisering av stasjons- og godsterminalfunksjonen i det nasjonale jernbanenettet – høring

Deres saksref.: 05/1486-BB

Logistikk- og transportindustriens Landsforening¹ (LTL) representerer bedrifter (Schenker, NorCargo, Tollpost Globe, DHL mfl) som utgjør majoriteten av kunder som benytter godsterminalene tilknyttet jernbanenettet. Deres volumer representerer således en svært stor andel av alt gods som håndteres ved slike terminaler.

På det grunnlag ber LTL dels om å bli registrert som høringsinstans, dels om å få avgi følgende høringsuttalelse til foreliggende rapport.

Prinsipielt

Det er LTLs prinsipielle standpunkt at en godsterminal ikke bør driftes av selskap som har forretningsmessige interesser i fremføring av gods på jernbane. Det er spesielt viktig å sikre konkurransenøytralitet på denne måten i og med at det fra og med siste årsskifte er åpnet for konkurranse om fremføringen av gods på jernbanen. Likeledes må de samme reglene gjelde for private som for offentlige terminaleiere/-forvaltere.

Eierskap

I og for seg er det strengt tatt ikke nødvendig at staten eier alle terminalene for å sikre konkurransenøytralitet, så lenge eventuelle private eiere ikke selv driver jernbaneselskap som er i behov av terminalkapasitet. LTL støtter likevel subsidiært mindretallet i utredningsgruppen, representanten fra Jernbaneverket, som foreslår at Jernbaneverket bør eie alle kombiterminalene som i dag eies av NSB/CargoNet.

En slik organisering har òg det ved seg at den sikrer at eiendomsforvaltningen skjer ut fra hensyn som fremmer politiske målsetninger om mer gods over på bane. Ved at godsterminaler/kombinerte terminaler eies av virksomheter som har en eller annen form for forretningsmessige interesser i eiendomsforvaltningen, kommer også andre hensyn inn – hensyn som lett kan virke mot behovet for en mest mulig fleksibel bruk av terminaleiendommene, for eksempel avhending til andre formål der det er attraktive eiendommer. For å sikre mest mulig effektiv godsfremføring er det nødvendig at det foreligger egnede tomter i forbindelse med ombygging, nybygging, relokalisering etc.

Etter at CargoNet sluttet med vognlast i 2003, foretok NSB eiendom/ROM eiendomsforvaltning nedbygging og salg av tilhørende fasiliteter. Vi har også erfart at

¹ LTL er en bransjeforening i NHO med medlemmer i bransjer som samlastere, speditører, havneterminaloperatører etc. –m.a.o. de bransjene som nettopp står for den kollektive transport av gods. Det er om lag 400 medlemmer i LTL, og disse representerer nær 10 000 arbeidsplasser. LTL-bransjene er nøytrale i forhold til transportbærer (vei, bane, båt, fly), men foretar valg etter hva som er kundenes krav til fremføring (pris, kvalitet, rett tid).



ROM så å si kontinuerlig søker å ta arealer fra terminalene til andre formål, for eksempel boliger. Eiendomsselskapet eier uteareal, terminaler, lager med mer som er en klar forutsetning for en moderne helhetlig jernbanedrift. I en moderne og helhetlig logistikk er det av avgjørende betydning at også terminalarealene og lagerfasilitetene inngår. Når konjunktorene i en tid gjør det fristende å bygge ut arealer/terminalarealer med boliger, forretningslokaler og liknende – som i ettertid i praksis ikke kan omgjøres, kan man for alltid ha ødelagt for fremtidige nye løsninger.

Kapasitetsfordeling

LTL hadde gjerne sett at arbeidsgruppen drøftet nærmere problemstillinger knyttet til at terminaleieren også selv driver godstogtransport. Så vidt vi forstår lisensforskriften, gjelder den (§ 2-3) for eksempel bare fordeling av restkapasitet der en privat terminaleier/-forvalter også driver togselskap. Spørsmålet er da om det er konkurransenøytralitet når en slik eier/forvalter bare tilbyr restkapasitet til konkurrentene på sporet?

Lisensforskriften gjelder for øvrig bare tjenester som er direkte relatert til jernbaneverkets terminalarealer, ikke minst fordi tjenestene som tilbys der, betales etter kostpris. I hvilken grad det er ledig kapasitet på andres terminalarealer berøres, så vidt vi kan se, ikke i rapporten. Her er antakeligvis prissetting en annen, som gjør det mer kostbart å kjøpe eventuell ledig kapasitet. I seg selv innebærer det en ulik behandling av konkurrerende selskap som driver godsfrøring på jernbane.

LTL erfarer også at CargoNet ikke har vært vant med å betale leie for terminaler/arealer som tilhører NSB Eiendom/ROM eiendomsforvaltning, men at dette nå er i ferd med å endre seg. Imidlertid dokumenterer dette behovet for en organisering av godsterminalfunksjonen som sikrer konkurransenøytralitet.

Vi registrerer sammenlikningen mellom vei- og jernbaneterminaler når det gjelder CargoNets posisjon. Imidlertid er det ikke slik at en terminaleier knyttet til jernbane kan velge lokalisering såpass fritt som tilsvarende på vei.

Kapasitetsknapphet

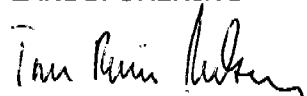
Vi forstår at Jernbaneverket har ansvaret for å håndtere situasjoner som oppstår når kapasiteten ved en terminal er fullt utnyttet eller vel så det. LTLs medlemmer har tidvis betydelige godsmengder som med fordel kan sendes med tog – mer enn hva det er kapasitet til på jernbanen i dag, delvis på grunn av kapasitetsmangel på terminal, delvis på sporet. I fall det er kapasitetsbrist på en terminal, forutsetter fordelingsforskriften at jernbaneverket gjennomfører en kapasitetsanalyse og – forbedringsplan.

Spørsmålet er så om tilsvarende plikter gjelder for private terminaleiere/-forvaltere. Er det slik at private terminaleiere kan beholde den beste kapasiteten selv, og så tilby konkurrentene det som måtte være av restkapasitet? Det er, så vidt vi vet, imidlertid ikke lov for en privat terminaleier å forfordle konkurrentene når det gjelder restkapasitet, som for eksempel å gi den konkurrenten som utfordrer terminaleieren selv, den dårligste kapasiteten.

Pkt 17,3, 4. avsnitt kan tolkes som om Jernbaneverket gjennom sin tildeling av sporkapasitet i stor grad kan ha bestemmende myndigheter på utnyttelsen av

terminalene selv om disse ikke er eiet av staten. I så fall eksisterer den mulighet at Jernbaneverket kan hindre for eksempel CargoNet tilgang til sine egne terminaler. Det må være feil, og vi antar således at fremstillingen i nevnte punkt ikke er presis nok.

Med vennlig hilsen
LOGISTIKK- OG TRANSPORTINDUSTRIENS
LANDSFORENING



Tom Rune Nilsen
adm.dir.