

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

Stavanger, 12. februar 2007

## **Høring – Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet.**

Vi viser til Deres brev av 24. oktober 2006, Deres referanse 05/1486 BB.

### Veolia Transport

Veolia Transport utøver en betydelig jernbanevirksomhet, og opererer ca. 3.300 vognenheter (lokomotiv, vogner og motorvogner) på verdensbasis. Veolia Transport Sverige opererer blant annet nattogene mellom Göteborg/Stockholm og Narvik, og vant nylig en fem års kontrakt på persontogtransporten Sundsvall-Östersund-Storlien, med forbindelse til Trondheim.

Veolia Transport Norge (tidligere Connex Norge) søkte i 2003 – gjennom datterselskapet Connex Tog AS – om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet i Norge. Vår søknad ble innvilget av Statens Jernbanetilsyn 22. juni samme år. Connex Tog AS deltok i 2003 i tilbudskonkurransen om persontogtransporten mellom Notodden og Porsgrunn, utlyst av Telemark fylkeskommune. Da Samferdselsdepartementet i 2005 utlyste konkurranse om persontogtransporten på Gjøvikbanen, var Connex Tog AS én av tre tilbydere. Connex Tog er dermed den eneste togoperatøren som har deltatt i de to anbud på persontogtransport som har vært utlyst i Norge.

### Vurdering av arbeidsgruppens innstilling.

Arbeidsgruppen har vurdert hele åtte ulike modeller, der modell A innebærer uendret eierskap, dvs. at NSB fortsetter å eie stasjonene bygget før 1. desember 1996, og at

Jernbaneverket eier stasjonene bygget etter denne dato. Modell B innebærer at Jernbaneverket eier samtlige stasjoner.

Etter vår oppfatning innebærer modellene C1, C2, D1, D2 og E mer byråkrati, mindre transparens og økte kostnader, da alle disse modeller introduserer ytterligere en aktør/organisasjon sammenlignet med dagens situasjon.

Modell A innebærer at Jernbaneverket leier nødvendige arealer på de stasjoner som eies av NSB. Leien som NSB mottar fra Jernbaneverket forutsettes å dekke administrasjon, drift og vedlikehold, som gjennomføres av NSB (ved eiendomsenheten).

#### Effektivitet vs. rammebetingelser

Rapporten legger til grunn at effektivitet i eiendomsforvaltningen er et av kriteriene som skal vektlegges ved utformingen av rammebetingelsene. Dette mener vi er å snu saken på hodet: Staten ved samferdselsdepartementet skal legge rammebetingelsene for all jernbanevirksomhet i landet, herunder infrastrukturen, togfremføring på infrastrukturen og tilsynet med det hele (Statens Jernbanetilsyn). Det kan ikke være slik at det som til enhver tid er den mest effektive løsningen, skal bestemme rammene for hvordan jernbanen skal struktureres. Men når rammene er fastlagt, er det naturligvis viktig å sørge for høyest mulig effektivitet innenfor disse.

Når det er sagt, kan vi imidlertid ikke se at arbeidsgruppen har dekning for å hevde at Jernbaneverket ikke er en like kompetent eiendomsforvalter som NSB. Gruppen viser til at "Eiendomsforvaltningen i NSB ivaretas av et AS. Dette gir incitament til en profesjonell og kostnadseffektiv eiendomsforvaltning."

Vi er enige i at aksjeselskap er å foretrekke fremfor forvaltningsbedrift som organisasjonsmodell for forretningsvirksomhet, men vi kan ikke se at dette skal tillegges vekt i denne sammenheng (vi merker oss for eksempel at arbeidsgruppen ikke hevder at forvaltningsbedriften Statsbygg ikke driver "profesjonell og kostnadseffektiv" eiendomsforvaltning).

Det å omgjøre en forvaltningsbedrift til et aksjeselskap er *per se* ikke tilstrekkelig til å sikre en "profesjonell og kostnadseffektiv" eiendomsforvaltning. Skal arbeidsgruppen benytte "kompetanse i eiendomsforvaltning" som et evalueringskriterium, er det helt nødvendig å hente frem fakta som underbygger arbeidsgruppens hypotese om at NSB Eiendom AS er mer kompetent enn Jernbaneverkets Infrastrukturdivisjon til å løse dette

oppdraget. Etter vår oppfatning er det ikke grunn til å anta at NSB skulle være mer kompetent enn Jernbaneverket til å drive forvaltning av stasjonsbygg og stasjonsarealer.

#### NSBs interesser vs. øvrige togoperatørens interesser

Arbeidsgruppen synes å ha fokusert mer på detaljer enn overordnede prinsipper, og lagt mer vekt på NSBs interesser enn de øvrige togoperatørens interesser. Dette illustreres best i kapittel 9.1, der arbeidsgruppen i avsnittet Effektivitet i eiendomsforvaltningen hevder at "Dagens organisering, ved at NSB som konsern driver både trafikkvirksomhet og eiendomsforvaltning, bidrar til å sikre en reel avveining mellom trafikkhensyn og effektiv eiendomsforvaltning."

- For det første tas det for gitt at togoperatøren NSB skal drive eiendomsforvaltning. Det er imidlertid langt fra sikkert at en togoperatør skal utøve slik virksomhet.
- For det andre er det ikke tale om forvaltning av en vilkårlig eiendomsportefølje, men stasjonsbygg og -arealer som NSBs konkurrenter er avhengige av.
- For det tredje ignoreres at "trafikkhensyn" i denne sammenhengen omfatter også NSBs konkurrenters trafikk: det er høyst usannsynlig at NSB i en situasjon med knappe ressurser vil prioritere andre operatørens behov fremfor NSBs egne behov, selv om en objektiv vurdering skulle tilsi dette.
- For det fjerde introduserer arbeidsgruppen "effektiv eiendomsforvaltning" som et aspekt som trafikken skal avveies mot: Dette innebærer at utviklingen av gods- og persontransporten på landets jernbanenett skal avveies mot effektiv eiendomsforvaltning, som i beste fall må karakteriseres som underlig. Videre er det i strid med likebehandlingsprinsippet at én operatør, NSB AS, får legge premisser som påvirker konkurrentenes trafikk.

#### Prinsipiell avgrensning

Slik Veolia ser det, er hvem som skal eie persontrafikkstasjonene og godsterminalene først og fremst et prinsipielt spørsmål. Veolia mener det er prinsipielt galt at én av flere togoperatører skal være eier.

NSB AS er en togoperatør, som har konkurrert med blant annet Veolia om kontrakt på persontogtransport i Norge. Det er rimelig å anta at NSB i fremtiden vil konkurrere med andre togoperatører om kontrakter på persontogtransport i Norge.



I et scenario der en annen togoperatør enn NSB vinner kontrakt på all fremføring av persontog på Bergensbanen, er det usannsynlig at NSB vil prioritere vedlikehold og oppgraderinger av stasjonene langs Bergensbanen, dersom NSB samtidig ser et like stort behov for vedlikehold/oppgradering av stasjoner selskapet selv betjener. Da det er knappe ressurser tilgjengelig for denne typen prosjekt, er det meget plausibelt å anta at NSB vil havne i en slik situasjon.

Alle stasjoner som er bygget etter 1. desember 1996, dvs. etter oppdelingen av forvaltningsselskapet Norges Statsbaner til NSB BA og Jernbaneverket, eies av Jernbaneverket. Dette er etter vår vurdering ikke tilstrekkelig vektlagt av arbeidsgruppen. Dette fordi modell A med tiden vil innebære at stadig flere stasjoner vil være eid av Jernbaneverket. Velger man arbeidsgruppens modell A, vil vi med andre ord få to regimer for landets jernbanestasjoner: man velger faktisk både modell A og modell B, der NSB eier de gamle stasjonene og Jernbaneverket de nye. Med andre ord vil vi ha to parallelle organisasjoner som forvalter stasjonene, med et bredt spekter av muligheter for forviklinger og unødvendig byråkrati.

Som nevnt ovenfor, mener vi samferdselsdepartementet skal legge rammene for landets jernbanevirksomhet. Deretter er det opp til aktørene (infrastrukturforvalter, jernbanevirksomhetene og tilsynsmyndigheten) å sørge for en optimal ressursutnyttelse.

Vi mener med andre ord at samferdselsdepartementet må sørge for et klart skille mellom togoperatørene og infrastrukturen som disse skal benytte, for å unngå å gi én operatør (NSB) innflytelse over infrastruktur som NSBs konkurrenter er avhengige av. Vi mener at enhver modell som gir NSB AS – eller noen av konsernets datterselskap – en eller annen form for innflytelse over infrastruktur som NSBs konkurrenter er avhengig av, er konkurransevridende og i strid med likebehandlingsprinsippet.

Dermed anbefaler Veolia at Jernbaneverket står som eier av samtlige persontrafikkstasjoner og godsterminaler.

Med vennlig hilsen  
Veolia Transport Norge AS

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Rolf Michael Odland".

Rolf Michael Odland  
Leder forretningsutvikling

**Veolia Transport Norge AS**

Post and visiting address: Klubbgaten 1, NO-4013 Stavanger  
Phone +47 5156 4100 Fax +47 5156 4101  
Reg. No. at Norwegian Companies Registration Office: NO980 885 526MVA  
Registered Seat: Stavanger Municipality  
ost@veolia-trans ort.no www.veolia-trans ort.no