

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVDELING: BS	FORH: BB
14 JUNI 2007	
Saksnummer: 05/1486-47	
AVDELING: 7111	FORH: [ ]

Drammen, 14. juni 2007

## Høringsuttalelse – Rapport om organiseringen av stasjons- og godsterminalfunksjonen i det nasjonale jernbanenettet

Autolinkgruppen – Autolink AS - har mer enn 40 års erfaring innen transport og håndtering av biler, og teller i dag 200 medarbeidere. Den årlige omsetningen er på over NOK 430 millioner. Hovedkontoret ligger i Drammen. Autolink har også egne terminaler i Oslo. Mer enn 3/4 av alle biler som selges i Norge, fraktes eller behandles av Autolink. Langt det største volumet fremføres på via jernbane. Gruppen er også etablert i Sverige med eget anlegg og virksomhet i Malmö. Autolink Sweden AB sysselsetter 40 mennesker og betjener både det svenske markedet og nordiske kunder for øvrig. Gruppen er Norges største aktør innen transport av biler, og en betydelig bruker av det offentlige jernbane- og terminalnettet.

Selskapet har en uttalt strategi om å styrke sin posisjon i Skandinavia/Norden, blant annet gjennom å øke fokuseringen på miljøvennlig, jernbanebasert frakt, herunder å diversifisere mot tradisjonelt gods (stykkgods med mer).

### Konklusjon

Autolinks stillingtagen til Samferdselsdepartementets *Rapport om organiseringen av stasjons- og godsterminalfunksjonen i det nasjonale jernbanenettet*, er at selskapet støtter mindretallets konklusjon – rapportens modell B - der Jernbaneverket blir eier. Konklusjonen er begrunnet som følger:

### Konkurransenøytralitet

Sett fra Autolinks ståsted er tilgjengeligheten til godsterminalene i det offentlige terminalnettverket avgjørende for lønnsom drift. I dette perspektiv er det avgjørende for selskapet at (maksimal) *konkurransenøytralitet* sementeres som det bærende prinsipp for utøvelsen av kapasitetsfordelingen.

Erfaringene tilsier at på de terminaler som NSB besitter – og som vår konkurrent CargoNet AS leier – får CargoNet forrang ved kapasitetstildeling – ikke minst når det oppstår kapasitetsbrister. I den daglige kampen om terminaltilgang oppleves dette som konkurransevridende i CargoNets favør, og i strid med det politisk funderte prinsipp om konkurransenøytralitet. Det faktum at *terminaleier* NSB er hovedaksjonær i *terminaldisponerende* CargoNet, forsterker inntrykket av at CargoNet har status som preferansebruker. Til tross for at de regulatoriske forutsetninger som er nedfelt i lov/forskrift nettopp skal hindre anførte konkurransevridning.

Siden 1. januar 2007 er det åpnet for at jernbaneforetak innen EØS-området og Sveits kan drive innenlands godstransport i Norge. Anførte problemstilling blir dermed ytterligere aksentuert; svenske Green Cargo er minoritetsaksjonær i CargoNet med 45 prosent av aksjene og CargoNets nærmeste internasjonale samarbeidspartner. For Autolink er det nærliggende å anta at dette krysseierskapet vil kunne føre til at også

Green Cargo tilståes kapasitetsprioritet. Lignende tildragelser kan – basert på erfaringene så langt – heller ikke utelukkes mht. eventuelt andre utenlandske aktører som NSB/CargoNet vil inngå strategiske samarbeidsavtaler med i fremtiden, eller kjøpe seg inn i. All internasjonal erfaring opp gjennom historien tilsier at denne type kryss-samarbeid og -eierskap ofte medfører konkurransevridding.

Det ligger betydelig merverdier for en aktør i å disponere egne godsterminaler. Selskapet har imidlertid intet i mot at aktørene bygger egne terminaler for egen regning og risiko. Det ligger imidlertid en vesentlig forskjell i det faktum at CargoNet er gitt disposisjonsretten til Statens egne terminaler i det offentlige terminalnettverket i Norge, gjennom sin majoritetseier NSB. CargoNet blir dermed den eneste aktøren som tilgodesees med denne merverdien. Dette synspunkt bekreftes ved at CargoNet i sitt eget tilsvar nettopp har understreket hvor viktig det er for selskapet å ha slik terminalkontroll.

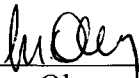
Autolink vil dermed hevde at dagens eierskapsmodell ikke fungerer slik den var ment, politiske føringer og nedfelte regulatoriske forutsetninger til tross.

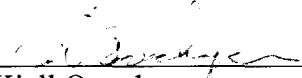
### **Transparens**

Den bærende bjelken for troverdigheten ved et hvert konkurransenøytralt regime er etter Autolinks oppfatning *transparens*. Sammenblanding av eiermakt og operatørutøvelse er – som i foreliggende tilfelle - egnet til å redusere transparensen.

Et terminalmarked som preges av økende kapasitetsbrist, er etter Autolinks oppfatning ikke tjent med at én av transportaktørene har kontroll på store deler av kapasiteten. Skal politiske transport- og miljømål nås, må investeringer i kapasitetsøking og annen, kunderelatert tilpasning på terminalsiden eskaleres raskt. Det er ikke gitt at en hovedaktør og dennes hovedeier har noen interesse i å utvikle terminalene utover det som til enhver tid fyller egne og samarbeidende aktørers behov. På NSB/CargoNets terminaler vil dermed andre brukere risikere å måtte stille bak i køen mht. tilrettelegging, behovstilpasning og service.

Nevnte krysseierskap vil alltid bære i seg kimen til mistenksomhet fra de øvrige aktørers side. Uansett om konkurransevriddingen er reell eller ikke. Med de betydelige utfordringer jernbanetransporten har foran seg i Norge, bør alle ressurser og krefter settes inn på å løse disse. Det vil være uproduktivt og lite tjenelig for samfunnet om kreftene i denne situasjonen skal ødsles på temaer som konkurransevridding og forskjellsbehandling. Ved å tilføre Jernbaneverket eiendomsretten, drifts og operasjonsansvaret for NSB's terminaler/stasjoner, etableres full transparens. Dermed vil alle aktørene ha sikkerhet for – og mulighet til å kontrollere at – ingen operatør gis fortrinnsrett av eiermessige årsaker. Dermed sikres best mulig like kommersielle konkurransevilkår for alle.

  
Lars Olsen  
Administrerende Direktør  
Autolink as

  
Kjell Owrehagen  
Logistikkdirektør  
Autolink as