

Bane NOR  
postmottak@banenor.no

Biskop Gunnerus gt. 14  
Postboks 19 Sentrum  
0101 OSLO

Telefon: 23 15 90 00  
Faks: 23 15 90 01  
Kundetelefon: 815 00 777

Att.:

flytoget@flytoget.no  
www.flytoget.no

Dato: 09.10.20  
Henvendelse til: Trine Pande-Rolfsen  
Deres ref.: 202002653  
Dok.nr.:  
Kopi til:

### **Hørings svar Network Statement 2022**

Flytoget har gjennomgått høringsutkastet til Network Statement 2022 og gir med dette våre kommentarer til utkastet.

Flytoget har følgende *generelle* kommentarer, noen av kommentarene er gjentatte kommentarer fra tidligere høringer:

- Vi ser fortsatt en utfordring med hensyn på avtalerettslige forhold etter hvert som jernbanereformen implementeres. All den tid Network Statement kun skal være av informativ art, uten juridiske bindende forpliktelser for Bane NOR, er det vanskelig å se hvordan den skal finne sin plass i rene forretningsmessige forhold mellom infrastrukturforvalter og jernbaneforetakene.
- I Network Statement 2022 står det, som Flytoget også har påpekt tidligere, at Network Statement er et rent informativt dokument og at informasjonen i Network Statement ikke er juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR. Flytoget stiller seg spørrende til riktigheten av dette da utarbeidelse av Network Statement er et krav i Jernbaneforskriften. Hvordan kan et dokument en er pålagt å utarbeide, med konkrete krav til innhold, være rent informativt?
- Flytoget har tidligere kommentert at det er utfordrende å identifisere alle endringer i høringer på Network Statement. Nå som Network Statement 2022 er bygget opp etter RNEs nye mal er det enda vanskeligere å se hvilke endringer som er utført. Det burde ha vært en mer detaljert oversikt over endringer, utover beskrivelsen i høringsbrevet. Den endringslisten som det er linket til i høringsbrevet inneholder ingen endringer relatert til Network Statement 2022.
- Det er mange henvisninger i AST til Network Statement. Når Network Statement 2022 nå er endret til å være tilpasset RNEs nye mal tolker Flytoget det dithen at dette vil være en større endring som vil kreve en signert AST. Høringsutkastet mangler informasjon om hvordan Network Statement 2022 vil påvirke AST. Oppdatert AST burde vært sendt på høring sammen med Network Statement 2022.

Flytogets *konkrete* kommentarer følger under:

#### Prising av hensetting for persontog

- I kapittel 2 er det ved etablering av prissystem tatt høyde for et tillegg for rimelig fortjeneste. Det er benyttet en WACC-tilnærming for å beregne kapitalkostnaden, der WACC nominelt før skatt er satt til 4,8 prosent beregnet ut ifra 2019-tall. Flytoget stiller spørsmål ved om det er riktige forutsetninger som er lagt til grunn gitt endringer i økonomien etter koronautbruddet.
- Flytoget har gjort en enkel beregning av hva utgifter til hensetting vil bli i 2022 og sammenliknet det med faktiske utgifter til hensetting i 2019. Nye satser for hensetting per meter per time for Østlandet som angitt i kapittel 3 vil gi en nærmest dobling av utgifter til hensetting. Flytoget synes at prisøkningen er for høy og ønsker en utdypende forklaring på hvorfor det gjøres en så stor endring fra en rutetermin til en annen. Flytoget hadde forventet en mer gradvis korreksjon.
- I kapittel 5 er det angitt en modell for årlige prisjusteringer hvor neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Flytoget er tilfredse med at det benyttes en modell som gjør det forutsigbart å se kommende års utgifter på et tidlig tidspunkt. En modell som justeres årlig etterskuddsvis etter endringer i SSB-indeks virker å være fornuftig.
- En faktor som kan påvirke jernbaneforetakene negativt er utfordringene rundt økende behov for hensetting på Østlandet i årene fremover etter hvert som jernbaneforetak/Norske tog mottar flere togsett. Dette knytter seg både til tilstrekkelig antall hensettingsplasser, og ikke minst lokaliseringen av hensettingsplassene i forhold til jernbaneforetakenes driftsoperasjon og vedlikeholdsbase (jernbaneforetakene har i dag hensettingsplasser som er gunstig etter disse elementene). Det bør tas en gjennomgang av hvilke nye kostnader som i tillegg påføres jernbaneforetakene ved å bli henvist til hensettingsplasser som ligger ugunstig til og dette bør hensyntas ved prising av hensettingsplasser i Network Statement.

#### Prising av stasjon

- I kapittel 2 er det lagt til grunn et prissystem som er basert på årsabonnement etter planlagt årlig ruteplan. På flerbrukerstasjoner vil årlig pris per jernbaneforretak bli bestemt utfra antall planlagte stopp etter ruteplan. Flytoget er enig i at det er bra med forutsigbare modeller, men stiller spørsmål ved om å benytte en modell som tar utgangspunkt i kostnader per stasjon og antall stopp er riktig da det ikke er direkte sammenheng mellom kostnader ved en stasjon og antallet tog som stopper ved stasjonen.
- I kapittel 2, tabell 2, er det angitt nærmere 20 MNOK i digitaliseringskostnader. Flytoget antar at det her kun er innlemmet kostnader for systemer som alle jernbaneforetakene drar nytte av.
- I kapittel 2 er det ved etablering av prissystem tatt høyde for et tillegg for rimelig fortjeneste. Det er benyttet en WACC-tilnærming for å beregne kapitalkostnaden, der WACC nominelt før skatt er satt til 4,8 prosent beregnet ut ifra 2019-tall. Flytoget stiller spørsmål ved om det er riktige forutsetninger som er lagt til grunn gitt endringer i økonomien etter koronautbruddet.
- Flytoget har gjort en enkel beregning av hva utgifter til stasjoner vil bli i 2022 basert på tall i kapittel 3 og sammenliknet det med faktiske utgifter til stasjoner i 2019. Nytt prissystem vil gi en økning på utgifter til stasjoner i størrelsesorden 25% i 2022 sammenliknet med 2019. Flytoget synes at prisøkningen er vel høy og ønsker en utdypende forklaring på hvorfor det gjøres en så stor endring fra en rutetermin til en annen. Flytoget hadde forventet en mer gradvis korreksjon.
- I kapittel 5 er det en angitt en modell for årlige prisjusteringer hvor neste års priser vil være klare tredje kvartal året før. Flytoget er tilfredse med at det benyttes en modell som gjør det forutsigbart å se kommende års utgifter på et tidlig tidspunkt. En modell som justeres årlig etterskuddsvis etter endringer i SSB-indeks virker å være fornuftig.

### Network Statement 2022

- Flytogets hovedkommentarer til Network Statement 2022 er relatert til nye prismodeller og hvordan dette slår ut for jernbaneforetakene. Se våre kommentarer til rapport om prising av hensetting for persontog og rapport om prising av stasjoner over.
- Modell for kompensasjon av planlagte avvik dekker kun utgifter til alternativ transport (kapittel 5.7.3). Jernbaneforetakene har ytterligere kostnader relatert til planlagte avvik, slik som personell for å bistå kundene, utgifter til renhold og utgifter til leie av oppholdsrom for operativt personale for å nevne noe. Flytoget mener at modell for kompensasjon for alternativ transport under punkt 5.7.3 bør utvides til å dekke enkelte kostnader utover kun kostnader til alternativ transport.

Med vennlig hilsen  
For Flytoget AS

Trine Pande-Rolfsen  
Direktør Drift og teknisk