

Bane NOR SF
postmottak@banenor.noflytoget@flytoget.no
www.flytoget.no

Att.:

Dato: 11.10.21
Henvendelse til: Ali Ahsan Syed
Deres ref.: Saksnr. 202101997
Dok.nr.:
Kopi til:

Høringssvar Network Statement 2023

Flytoget har gjennomgått høringsutkastet til nettveiledningen for 2023 og gir i dette brev våre kommentarer. Da vi ikke kan se å ha mottatt svar på våre kommentarer fra tidligere høringer, har vi gjentatt enkelte tidligere bemerkninger som fremdeles er aktuelle for kommende Network Statement.

Vi har en generell kommentar til AST som omhandler rettslig status opp mot Network Statement. Våre øvrige kommentarer til AST sendes i eget høringsbrev, ref. brev sendt fra Bane NOR datert 01.10.21 «Høring AST – Avtale om sportilgang og bruk av tjenester».

Flytoget har følgende kommentar til AST og Network Statement:

1.3.2 Rettslig status og forpliktelser

Det henvises til 1.3.2.1: «i henhold til norsk lovgivning er Network Statement et rent informativt dokument. Det betyr at informasjon i Network Statement ikke er juridisk bindende forpliktelser for Bane NOR.»

I avsnitt 1.3.3 Klageprosedyre står det: JBF og andre søkere som mener å ha blitt urettferdig behandlet, utsatt for forskjellsbehandling eller fått sine interesser krenket på annen måte, kan i henhold til jernbaneforskriften § 11-2 klage til SJT. Flytoget legger til grunn at det med dette menes om man har fått sine interesser krenket i henhold til reguleringer i lov og forskrift og ikke i henhold til nettveiledning. Så lenge nettveiledning kun er et informativt dokument kan det heller ikke være juridisk bindende for JBFene. Det er videre vanskelig å se hvordan man kan få sine rettigheter krenket i forhold til et rent informativt dokument.

Videre henvises det til 1.3.2.2 hvor det står «Den informasjon Bane NOR gir i Network Statement skal være korrekt. Bane NOR påtar seg likevel intet ansvar som følge av feil.» All den tid flere av reguleringene i nettveiledning får en juridisk bindende forpliktelse mellom partene, gjennom AST, så vil Bane NOR måtte være ansvarlig for eventuelle feil og mangler i nettveiledningen. Alternativt må de reguleringene fra nettveiledning som inngår i AST, tas inn i sin helhet i AST. Så lenge AST henviser til nettveiledning vil den være å anse som et vedlegg til AST og Bane NOR kan ikke fraskrive seg ansvaret for deler av AST ved å henviser til at nettveiledning ikke er bindende. AST vil i praksis bli en svært ubalansert avtale hvis det skal legges til grunn at alle reguleringer i AST, også henvisninger til nettveiledningen, skal være bindende for JBFene, mens de kun er bindende for Bane NOR der hvor dette fremgår av AST.

I henhold til Jernbaneforskriftens §5-1 og §5-2 har Bane NOR en rekke «skal-plikter» knyttet til nettveiledningen, herunder skal de utforme «Et avsnitt som viser hvilken type jernbaneinfrastruktur som står til rådighet for jernbaneforetakene, og vilkårene for å få adgang til denne,» jf. §5-2(a). Vilkår for tilgang kan ikke beskrives «informativt» og uten ansvar for den som definerer vilkårene.

Det anbefales at Bane NOR omarbeider innholdet i pkt. 1.3, slik at det kommer klart frem at den myndighetsutøvelse som man faktisk utøver i nettveiledning også medfører ansvar for Bane NOR dersom den er uriktig, villedende eller ufullstendig – på linje med alminnelige forvaltningsrettslige og erstatningsrettslige prinsipper. I motsatt fall bør Bane NOR klart redegjøre for hvorfor de mener de har grunn til å fraskrive seg et slikt ansvar.

Flytoget har følgende *konkrete* kommentarer til Network Statement:

- Pkt. 6.2.1. JBFs plikt til å bruke TJN. Her slås det fast at jernbaneforetakene er forpliktet til å følge de gjeldende trafikkregler og andre driftsregler som gjelder jernbanenettet. Nettveiledning inneholder derimot ingen informasjon om hvilke tiltak det enkelte jernbaneforetakene må gjøre for å holde seg oppdatert eller hvordan Bane NOR vil sikre at jernbaneforetakene får informasjon om endringer. Det anses ikke tilstrekkelig å henvise til en nettside uten at det er etablert et system som varsler jernbaneforetakene om endringer. Hvis jernbaneforetakene skal kunne ivareta sin plikt til å følge gjeldende regler må Bane NOR sikre rettidig informasjon om endringer.
- Pkt. 3.4.1.2. Gass- og røykvernutstyr på tog. Med mindre det beskrives kravet til gass- og røykvern er hjemlet i SJT sine tillatelseskrav til å ta i bruk kjøretøy, anbefales det å stryke kravet fra nettveiledningen. Hvis kravet er hjemlet i lov eller forskrift bør det refereres til de gjeldende krav. Det er ikke nettveiledningens oppgave å stille krav til utstyr på kjøretøy, dette er i sin helhet regulert av SJT.

Prising av hensetting for persontog

- Flytoget registrerer at Bane NOR bygger sin prisingsmodell for hensetting på å «velte» sine fulle kostnader over på togoperatørene. Derimot, for erstatningsbusser ved planlagte avvik, dekker Bane NOR kun 80%, for å sørge for at operatørene har incentiver til å drive mest mulig effektivt. Flytoget ønsker at Bane NOR går i dialog med togoperatørene for å sikre prisingsmodeller med innebyggede incentivordninger også for hensetting. I den grad Bane NOR ikke har incentiver til å drifte effektivt, etterlyser Flytoget detaljerte rapporter om hva pengene konkret går til, hvilke effektiviseringstiltak som er under implementering, samt effekten av historiske effektiviseringstiltak.
- Flytoget har gjort en enkel beregning av hva utgifter til hensetting vil bli i 2022 og årene fremover 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 doubling 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.

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.

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 jernbaneforetak 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.

Siden 2016 har Flytoget sendt hørings svar og påpekt flere forhold, både i AST og Network Statement, som verken er svart ut eller avklart av Bane NOR i årlige høringsprosesser.

Flytogets kommentarer er av interesse for alle jernbaneforetak, inkl. SJT. Derfor ber vi Bane NOR om å innkalle alle jernbaneforetak til en felles gjennomgang der Bane NOR forbereder svar på innsendte hørings svar som er av felles interesse. Kommentarer som ikke tas opp i et felles møte bes svares ut skriftlig, og publiseres sammen med jernbaneforetakenes hørings svar.

Flytoget henviser til den pågående prosessen SJT har med Bane NOR der det etterlyses bedre dokumentasjon av beregningsmetode. Vi forutsetter at Bane NOR ikke fastsetter prisene eller gjør andre endringer relatert til dette før saken er ferdig behandlet.

<https://www.sjt.no/jernbane/nyheter/sjt-etterlyser-bedre-dokumentasjon-av-beregningsmetode>

Med vennlig hilsen
For Flytoget AS

Trine Pande-Rolfsen
Direktør drift og teknisk