



Norsk Lokomotivførerforbund

Svingen 2, 0196 Oslo

Epost: nlf@lokmann.no

Org.nr: 971 056 54

Telefon: 23 20 21 10

Dato: 12.10.2023

Saksref: 202216529

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 Hamar
postmottak@banenor.no

Høringsuttalelse Network Statement 2025

Norsk Lokomotivførerforbund (NLF) har følgende merknader til revidert Ytelsesordning. Vedlegg til Network Statement 2025

Det framgår av Jernbanelovens §6-6 (1) at det skal etableres en ytelsesordning for hele jernbanenettet med formål om at «Ytelsesordningen skal oppmuntre jernbaneforetakene og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelsene på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse.» Norsk Lokomotivførerforbund (NLF) mener at ytelsesordningen i fremste rekke må gi sterkeste incentiver til den aktøren som er ansvarlig for den største andelen av driftsforstyrrelsene på jernbanen. Pr i dag oppfatter vi at et stadig økende vedlikeholdsetterslep, implisitt Infrastrukturforvalter, er årsak til størsteparten av forstyrrelsene.

NLF foreslår at ytelsesordningen endres på følgende måte:

3.1. Forsinkelser forårsaket av infrastrukturen

NLF er positiv til at satsene økes, spesielt for godstog. Vi mener likevel at satsene bør økes ytterligere slik at de reflekterer kostnadene, spesielt godsselskapene har, knyttet til forsinkelsen. Fungerende infrastruktur er en forutsetning for å kunne drive godstogvirksomhet lønnsomt og for å opprettholde tillitt til gods på bane. Ustabil infrastruktur fører til høyere kostnader og lav lønnsomhet. Per i dag sliter bransjen med å gjøre nødvendige investeringer i nytt togmateriell **da marginene allerede er veldig lave.**

3.2. Forsinkelser forårsaket av togtrafikken

NLF stiller spørsmålstegn ved hvorfor et togselskap som forsinker togtrafikken skal betale en høyere sats enn det infrastrukturforvalter må betale ved tilsvarende forsinkelser? NLF mener at disse satsene må være like.

3.3. Innstillinger forårsaket av infrastrukturen

NLF er positiv til at godstog tas inn i ordningen, men vi stiller spørsmål ved om satsen for godstog er for lav? NLF mener at satsene må forhøyes slik at de reflekterer det økonomiske tapet godstogselskapene har på grunn av innstillingen. Satsene bør ta hensyn til at godstog kjøres over lengre strekninger og som togpar. Dersom et tog blir innstilt den ene veien, er det

overhengende fare for at det også blir innstilt den andre veien, fordi materiell og personell er på feil sted som en følge av den opprinnelige innstillingen. Det går ikke klart fram av ytelsesordningen om begge innstillinger dekkes? NLF mener at Bane Nor må betale erstatning for begge veier dersom hele togparet blir innstilt med rotårsak i infrastrukturen.

3.4. Innstillinger fra togselskapene

Det foreslås at godstogselskapet må betale erstatning dersom det innstiller et godstog. Hvorfor er det et problem at et godstogselskap innstiller sitt eget tog? Det blir jo bare mere plass på sporet og mindre slitasje, og infrastrukturforvalter får uansett betalt for ruteleiet gjennom infrastrukturavgiften.

Det er lave marginer i godsbransjen, og det vil kunne være nødvendig å innstille noen tog med lav utlastingsgrad på kort varsel for å spare utgifter. Det vil være urimelig at dette skal straffes med erstatningskrav.

Dersom en innstilling fra godsselskapets side skyldes at materiell/personell er feil plassert på grunn av en tidligere innstilling forårsaket av infrastrukturen, blir det meningsløst dersom godsselskapet skal betale erstatning. Det er mulig at det er tenkt på dette, men det går ikke fram av høringsdokumentet. NLF ber om at dette oppklares i dokumentet.

NLF foreslår derfor at innstillinger fra godstogselskapene side beholdes som tidligere, og settes til 0 kroner.

3.5. Tak på månedlige beløp

Vi forstå det slik at maks utbetaling pr måned tilsvarer den summen selskapet betaler i infrastrukturavgift. NLF er positive til at taket på månedlige beløp for erstatning som skyldes forhold i infrastrukturen økes, men mener likevel at det ikke må settes et tak som forhindrer at godstogselskapene får betalt i samsvar med de kostnadene de har i forbindelse med innstillinger og forsinkelser. NLF foreslår at det ikke settes noen tak for godstogbedriftene.

NLF er negative til at taket for hva togselskapene skal kunne betales økes fra 50 til 75 prosent. NLF mener satsen togselskapene skal betale skal beholdes på nåværende nivå.

4. Forslag til bonusordning for godstogselskap

NLF er positive til forslaget om bonusordningen for godstrafikken som er ment å motivere godstogselskapene til å gjøre grep for å redusere sine forsinkelser. Vi tror imidlertid ikke er det er veldig mange forsinkelser som er mulig å «motivere» seg ut av, så vi tror ikke effekten blir stor. Men det kan være verdt et forsøk å prøve ut denne ordningen.

Med hilsen
Norsk Lokomotivførerforbund
Rolf Ringdal
Sign.