

Flytoget ASBiskop Gunnerus gt. 14
Postboks 19 Sentrum
0101 OSLOTelefon: 23 15 90 00
Faks: 23 15 90 01
Kundetelefon: 815 00 777Det kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Att.: Fredrik Birkheim Arnesen

flytoget@flytoget.no
www.flytoget.noDato: 08.06.2015
Henvendelse til: Emil Eike, tlf: 916 52 106, emil.eike@flytoget.no
Deres ref.:
Arkiv:
Kopi til:NO 965 694 404 MVA
Bank 7058.06.74605

Utdypende kommentarer til Flytogets innspill til Meld. St. 27, På rett spor

Innledning

Flytoget viser til møte hos SD 20.05.15, der Flytoget ble bedt om å utdype eventuelle gråsoner, risiki ved jernbanereformen, og å gi forslag til løsninger på områder som fortsatt ikke er helt avklart. Flytoget har i etterkant av dette hatt en intern prosess.

Flytoget ønsker også å benytte denne anledningen til å berømme departementets arbeid med reformen så langt, som har resultert i en tydelig og godt skrevet stortingsmelding. Sektorens aktører har blitt involvert på en god måte og prosessen har båret preg av stor grad av transparens.

Kort oppsummering av hovedpunkter

- Det bør etableres et advisory board til etableringen av Jernbanedirektoratet som forplikter jernbaneaktørene i transformasjonsfasen og som sikrer gjennomføringskraft
- Det bør opprettes et statlig eid materiellselskap for togmateriell, "Norsk Togmateriell AS".
- Det bør opprettes et statlig eid billettsystemselskap
- De ansattes rettigheter i en konkurransesituasjon bør avklares så tidlig som mulig

Ansvarsforhold mellom partene i jernbanereformen

Reformen ønskes gjennomført raskt, med høy kvalitet. Det vil legges stor innsats i planleggingsfasen for å sikre en effektiv gjennomføringsfase. Jernbanedirektoratet vil stå sentralt i reformarbeidet. Reformen vil medføre store endringer i arbeidsform og samhandling i sektoren. Etter hvert som arbeidet med reformen skrider fram så vil det være viktig med god kontakt mellom alle aktører i en koordinert fremdriftsprosess. Det er mange enheter og selskaper som skal endres og/eller etableres og dette krever god styring.

For å sikre en vellykket reform vil det være avgjørende viktig at aktørene i bransjen er involvert i hele transformasjonsfasen. Flytoget mener det vil være klokt å forplikte topledere i de aktuelle selskapene, for eksempel gjennom etableringen av et Advisory Board. Denne gruppen av topledere bør gis et mandat som tilsier at de skal bidra til å gi den ansvarlige gjennomføreren støtte og innspill, og ikke minst en viktig diskusjonspartner for å sikre at grepene som til enhver tid blir tatt er gjennomførbare for aktørene i sektoren.

Nasjonalt billettsystem

Det skal etableres et nasjonalt billettsystem som en del av den foreslåtte jernbanereformen. For å sikre en sømløs reise når man har flere togoperatører, må man ha et nasjonalt system for billettering som gir kundene et enkelt og oversiktlig billettilbud, og som sikrer at de enkelte operatørene får betalt

sin andel av reisen. Dette systemet kan ta utgangspunkt i NSBs nåværende system og eies av et eget selskap eid av Samferdselsdepartementet, som rapporterer til Jernbanedirektoratet. Bruk av systemet legges inn som forutsetning ved de konkurranseutsettingene som gjennomføres. Systemet må kunne håndtere ulike togoperatører og ha åpne grensesnitt til andre systemer. Det bør utvikles videre til et billettsystem for all kollektivtrafikk i landet, med brukervennlige løsninger på nett og mobil. Dette selskapet vil også eie det billetteringsutstyret som står på stasjoner og i tog. Vi mener det er viktig å etablere dette selskapet raskt, og at det er viktig å sikre seg den spisskompetansen som i dag er tilknyttet NSB sitt billettsystem. Det bør også vurderes om tjenestene som i dag ivaretas av Interoperabilitetstjenester AS i samarbeidet mellom NSB og Ruter AS også bør legges inn i det samme selskapet.

En av de store utfordringene som må håndteres i systemet er håndtering av ulike takstsystemer mellom fylkeskommunale systemer og ulike operatørers takstsystemer. Videre vil det være viktig å avklare hvordan man skal kunne håndtere avstandsrabatter når en reise skjer med flere operatører som har hver sine strekninger og eventuelt ulike takstsystemer. Det er også viktig å kunne knytte til tilleggstjenester som for eksempel parkering, plassreservering, m.m. Selskapet bør være et lite og kostnadseffektivt selskap som i stor grad måles og får dekket sine kostnader gjennom provisjon av de billettinntekter som benytter systemet. Men det er viktig at selskapet gis rammevilkår som sikrer et moderne tilbud til operatørenes kunder i tråd med teknologit utviklingen.

Materiellselskap:

Det er i utgangspunktet tre hovedmåter å organisere materiell på i en konkurranseutsatt jernbane: Alle operatører stiller med eget materiell, operatørene kan lease materiellet eller man kan opprette en "materiellpool" som alle operatører kan eller må benytte. Det vil være ideelt for operatørene å kunne stille med eget materiell, men hensynet til konkurransenøytralitet tilsier at det må opprettes et materiellselskap slik stortingsmeldingen sier. Flytoget har tidligere foreslått at det opprettes et statlig materielleierselskap. Vi mener det er Samferdselsdepartementet som må eie selskapet og at det er Jernbanedirektoratet som må styre dette selskapet. Vedlikeholdsselskapet bør ikke eie togmateriellet da det kan oppstå uheldige konflikter i forhold til eierskap og vedlikeholdsutøvelse. Dagens Mantena AS har også en betydelig virksomhet i Sverige som ikke bør kobles mot en konkurransenøytral materielleier.

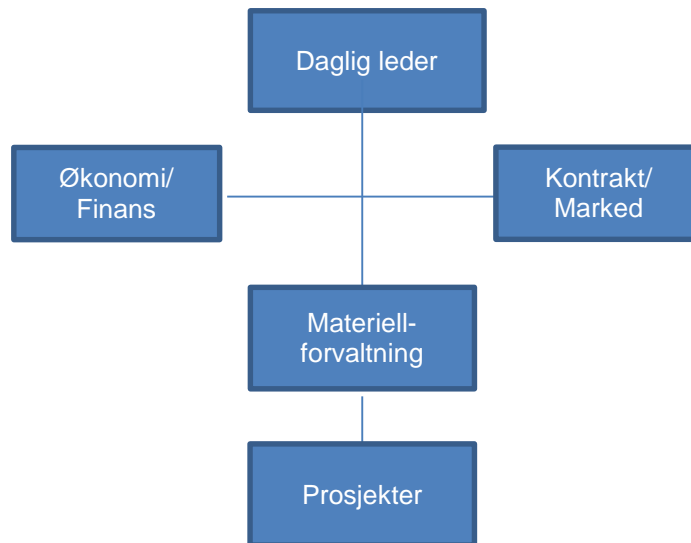
Materiellselskapet kan anskaffe, forvalte og leie ut materiell til de operatørene som får kontrakten på konkurranseutsatte strekninger. Eventuelt ledig materiell kan leies ut til kommersielle aktører.

Løsningen vil sikre en transparent kostnadsstruktur i hele materiellets levetid, avklarte grensesnitt og nøytralitet i forhold til operatørene. Investeringene i nytt materiell vil da bli innrettet mot det offentliges behov og definert fra kjøper av transporttjenesten, fremfor ut fra hver enkelt togoperatørs ønsker. Med statlig eierskap i ryggen vil også finansieringen av anskaffelsene skje til best mulige betingelser og finansiell risiko elimineres. Dette vil også sikre en bredere konkurranse, da det ikke er så kapitalkrevende å delta i konkurransen.

Regjeringen har i sin stortingsmelding foreslått å gi jernbaneforetakene som deltar i en konkurranse om en anbudspakke valgfrihet i forhold til om anbudsgiveren benytter togmaterieell som stilles til disposisjon av materiellselskapet, eller å delta med eget materiell. I denne sammenheng mener Flytoget at det er viktig at både et offentlig eid materiellselskap og dets materiell fremstår som attraktivt for jernbaneforetakene. I dette legger vi følgende:

a) Kundeorientert organisering av materiellselskapet

Materiellselskapet etableres som et lite selskap hvor basis forvaltningskostnad er så lav som mulig for leietagerne. Tilsvarende selskap som er etablert i andre land som Norge, Sverige og Finland har et antall ansatte på mellom 3 til 15 ansatte avhengig av størrelsen på selskapets portefølje og antall kunder.



I dette legger vi til grunn at selskapet gjør sin kostnadsmasse så variabel som mulig slik at det er den enkelte leietager som dekker kostnader for de prosjekter de selv initierer.

Aktuelle arbeidsoppgaver som selskapet bør dekke er følgende:

- **Daglig leder** har overordnet ansvar for ledelse av selskapet og sikre at selskapets interesser ivaretas i tråd med SD og jernbanedirektoratets interesser.
- **Økonomi/Finans** har ansvaret for å ivareta selskapets finansieringsmodell både mot kunder og eier slik at selskapet har den mest optimale finansiering av materiell. Idet ligger også strategiske valg knyttet til eie, leie eller lease materiell. Sørge for at selskapet har en transparent økonomimodell med like prinsipper for alle kunder. Prinsippet må være at alle tiltak på materiell som initieres av en kunde betales av samme kunde.
- **Kontrakt/Marked** har et overordnet ansvar for avtaler med kundene. Ivareta anskaffelsesprosesser for nytt materiell til selskapet. Vurdere kontraktsstrategi for nyanskaffelser i forhold til opsjoner og lignende for å videreføre ønsket om en så standardisert materiellflåte som mulig. Tilby oppgraderingspakker for eksisterende materiell som er utleid og som tilbys til kommende tilbudspakker. Avdelingen kan også tilby kontakt mot vedlikeholdsutøvere som kan vedlikeholde aktuelt togmateriell. Avdelingen har oversikt over annet tilgjengelig togmateriell i markedet og god kontakt med leverandørindustrien for å sørge for at selskapet til enhver tid kan tilby oppdaterte tjenester.
- **Materiellforvaltning** er utøvende materielleier og har den løpende kontakt med kundene som leier materiellet. Eier av togets vedlikeholdsprogram legges til denne funksjonen og ivaretar alt det praktiske slik at togets dokumentasjon og vedlikeholdshistorikk er tilgjengelig og dokumenterbar ovenfor myndigheter. Roller og ansvar i jernbanelovgivning knyttet til eierskap til rullende materiell, inkludert vedlikeholdsstrategi/ - ansvar legges hit. Grensesnitt mellom hvem som har ansvar for henholdsvis lett og tungt vedlikehold må gås opp. Spesielt gjelder dette det tunge vedlikeholdet som kostnadsmessig kan bli fordelt over to leieperioder. Reservedeler og eierskap til deler av disse er også sentrale tema. Avdelingen etablerer egne prosjekter for nyanskaffelser og oppgraderingsprogram av havende materiell. Forbedringer i vedlikeholdsprogram og andre prosesser (for eksempel RAMS prosess) bør ikke være en fast aktivitet i denne enheten, men initieres gjennom vedlikeholdsutøver eller av leietakeren selv. Avdelingen bør i stor grad basere seg på å leie inn teknisk kompetanse etter behov.

b) Likebehandling av alle leverandører i verdikjeden

Materiellselskapet skal være tilgjengelig og likebehandle alle leverandører i materiellets verdikjede. Det innebærer at materiellselskapet skal bidra til å utvikle leverandørindustrien både innenfor vedlikehold, oppgraderinger/modifikasjoner, skader på tog og renhold. Dette markedet er i Norge mye dominert av NSB eide selskaper, men det må utvikles for å oppnå bedre konkurranse i markedet.

Materiellbruk

Flytogets vurdering er at det totalt sett for den enkelte kontrakt vil være en fordel med mest mulig rendyrkede materielltyper. Ensartet materiell vil gi de beste effektene knyttet til kompetanse og vedlikehold. På den måten kan også behovet for reservemateriell minimeres. Strekningen vil også kunne identifiseres med en bestemt materielltype og operatøren kan utvikle sitt eget produktdesign.

Anbudspakkene må planlegges med forutsetning om å legge til rette for å unngå at samlet materiellbehov (antall enheter i reserve) øker som følge av deling på flere kontrakter. Det er også viktig å unngå at behov for tomkjøring/ posisjonskjøring til og fra verksted/ base øker i forhold til i dag.

Der det benyttes samme materielltype på flere strekninger med ulike operatører, bør materiellselskapet ha reservemateriell som kan benyttes av alle de aktuelle operatørene. Dette gjøres blant annet av Transitio AB ¹ i Sverige.

I Storbritannia har man de siste 20 årene fått til 70 % økning i togtrafikken med 17 % økning i antall togsett². Dette har skjedd ved at operatørene har hatt incentiver til å utnytte materiellparken i større deler av døgnet. Vi mener slike incitament bør inn også i de norske anbudspakkene. I Norge må vi forvente at maksprisene settes i kontraktene med operatørene. Det må imidlertid være mulig å prisdifferensiere utenom rush, slik at man kan få til en større fyllingsgrad på eventuelle ekstratog som kjøres.

Varighet på kontrakter

Dersom det gjennom konkurranseutsettingen stilles materiell til disposisjon for togoperatøren, er det Flytogets vurdering at varigheten på kontrakter bør være på ca. 10 år. Dette vil gi god dynamikk i markedet og hindre private monopol. Dersom det forventes at operatøren stiller med nytt materiell ved anbudsutsettingen er det vår vurdering at det er behov for lengre kontrakter, eventuelt klare restverdigarantier, da materiellet har lengre levetid enn kontrakten, og fordi markedet for brukt togmateriell fra Norge er begrenset. Kontraktene kan med fordel inneholde opsjoner om videre drift. Dette gir kjøperen en fleksibilitet og øker samtidig presset på operatørene til å levere bra i hele kontraktsperioden.

Ansattes rettigheter

Flytoget er opptatt av at de ansattes rettigheter i en konkurransesituasjon blir avklart på et så tidlig tidspunkt som mulig i det videre reformarbeidet. Det er blir et sentralt avklaringsområde for å redusere usikkerhet i de ulike aktørenes organisasjoner. En unødvendig høy usikkerhet blant de ansatte vil redusere reformarbeidets effektivitet, samt øke risikoen for at de løpende leveransene blir påvirket på en negativ måte.

Flytoget ser frem til den videre prosessen med Samferdselsdepartementet og Flytoget stiller seg til rådighet der dette er ønskelig.

Med vennlig hilsen

Linda Bernander Silseth

¹ <http://www.transitio.se/>

² www.atoc.org