



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

NSB AS  
0048 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

15/3221-

14.09.2015

## Bestillinger til NSB relatert til jernbanereformen

Vi viser til tidligere dialog om bestillinger fra NSB relatert til jernbanereformen. Departementet har etablert egen implementeringsorganisasjon som vil gjøre vurderinger og fremme anbefalinger basert på egne vurderinger og innspill fra andre. NSB er sterkt berørt i reformen og departementet ser det som naturlig og nødvendig at NSB får bidra med sine innspill og vurderinger i det pågående arbeidet angående de organisatoriske grepene som reformen omhandler.

To bestillinger om hhv. 1) kontraktsforhold og 2) sikkerhet og beredskap er tidligere gitt med frist 07.09.2015.

Her følger ytterligere to bestillinger med frister:

### 1) Kundeansvar, salg og billetteringsløsninger

#### Mål

Regjeringen har lagt vekt på at det skal være enkelt for de reisende å reise kollektivt. Det er en målsetning at det skal være enkelt å planlegge, bestille, betale og gjennomføre selve reisen selv om denne utføres med ulike transportører.

Takstsystemet skal være forutsigbar med en forståelig prisstruktur på togbilletter med tilbud om fastsatte sosiale rabatter. De reisende skal videre kunne kjøpe en togbillett uten å sette seg inn i hvem som trafikkerer de ulike strekningene, og skal også enkelt kunne kjøpe en sammenhengende reise som tilbys med flere togselskap jf meldingens pkt 4.5.2. De reisende

som i dag har billetter som gir overgang mellom transportslag, skal fortsatt tilbys slike eller tilsvarende løsninger.

### Premisser

Regjeringen ønsker å åpne jernbanesektoren for konkurranse på alle områder hvor forholdene ligger til rette for det. Det er derfor viktig at salgs- og billetteringsløsningene innrettes slik at de fungerer konkurransenøytralt mellom togselskapene og heller ikke medfører en urimelig etableringsbarriere for å etablere seg i det norske markedet for nye aktører.

Det ligger også til grunn for reformen at togselskapene skal gis anledning til selv å påvirke og utvikle sitt produkt, de reisende skal kunne oppleve forskjell i togtilbudet fra selskap til selskap. Det vil si at reformen tar utgangspunkt i en nettokontraktmodell. Andre kontraktsformer kan benyttes der direktoratet finner dette hensiktsmessig.

### Andre hensyn

Det må finnes tilstrekkelig kompetanse og insentiver til innovasjon slik at salgs- og billetteringsløsningene videreutvikles for å møte kundebehovene og utviklingen i disse over tid.

Alle togselskaper skal ha tilgang til informasjon om sine kunder som gjør at selskapet kan markedstilpasse sitt tilbud innenfor trafikkavtalens bestemmelser og ihht gjeldende regler for personvern.

De felles salgs- og billetteringsløsningene må være kostnadseffektive. Særlig grensesnittene bør utformes slik at de ikke er til hinder for at togselskapene selv kan utvikle alternative salgskanaler.

Avregningsmodeller må være forutsigbare slik at den enkelte operatør har innsikt i hvilke parametre og beregningsmodeller som benyttes for å avregne trafikkinntekter som vil tilfalle selskapet.

Under realiseringen av felles salgs- og billetteringsløsninger må det også tas hensyn til transportselskapet NSB sin konkurransekraft mot andre aktører.

I Prop 119 S (2014-2015), Revidert nasjonalbudsjett, ber regjeringen om at SD får fullmakt til å kjøpe aksjer i et selskap som skal drive en rutedatabase, samt legge til rette for en nasjonal og konkurransenøytral reiseplanlegger og for elektronisk billettering i kollektivtrafikken. Når Stortinget har behandlet forslaget, vil SD igangsette aktiviteter knyttet til kjøpet av aksjer og gi VD et formelt mandat til å kjøpe nødvendige tjenester fra det aktuelle selskapet. Det ansvaret staten har på dette området må på egnet måte samordnes med de tilgrensende løsninger, herunder salgs- og billetteringsløsninger, som skal implementeres som del av jernbanereformen.

### Definere og beskrive alternative løsningsmodeller

Det beskrives aktuelle alternative løsningsmodeller, herunder hvordan hver modell oppfyller målet, er tilpasset til premissene og vil påvirke de andre hensyn som er beskrevet over. Det beskrives også hvordan de alternative modellene kan realiseres over tid, herunder eventuelle overgangsløsninger eller en gradvis implementering. For å oppnå en felles salgs- og billetteringsløsning bør et hovedgrep i modellen være et felles baksystem. I meldingen står det at det vil vurderes å overføre NSB sitt eksisterende salgs- og billetteringssystem til infrastrukturforetaket, og at infrastrukturforetaket vil ivareta operasjonell drift av systemet. Dersom det skulle finnes en annen modell for plassering av eierskapet som er bedre vil det trolig være mulig å fravike meldingen på dette punkt, så sant modellen er i tråd med reformens overordnede mål og hovedinnretning.

#### Frist

12.10.2015

## **2) Eierskap til persontogmateriell**

#### Mål

Regjeringen vil sikre lave etableringsbarrierer og konkurranse om persontogtrafikk og togvedlikehold på like vilkår. Der det er mulig, bør rullende materiell og tilgrensende tjenester være en konkurranseparameter.

Togmateriellet som brukes i statlig kjøpt togtrafikk skal være tilpasset de krav kjøper stiller, herunder at materiellet skal være egnet til det markedet det betjener (kapasitet, komfort, øvrige kundehensyn kjøreegenskaper, på-avstigningstid, ERTMS , mv.), at det skal være driftssikkert, sikkert og kostnadseffektivt.

#### Premisser

Ved utlysning av den enkelte trafikkpakke vil direktoratet ta stilling til om det vil være obligatorisk å drive trafikken med materiell som eies av en statlig kontrollert materielleier, om det skal åpnes for at togselskap kan tilby eget materiell eller en kombinasjon av disse to alternativene.

Staten som kjøper av persontogtrafikk velger det tilbud som samlet sett gir den gunstigste løsning. Denne vurderingen avhenger av hva staten allerede besitter av materiell, økonomiske konsekvenser av en eventuell avhending, forventede fremtidige behov og til hvilke vilkår markedet/togselskapene tilbyr materiell.

Meldingen er tydelig på at det er usikkert om materiellbehovet på sikt vil dekkes via togselskapene eller om ordningen med en statlig kontrollert tilbyder vil videreføres permanent.

#### Andre hensyn

Plassering av eierskapet til rullende materiell, finansierings- og styringsstruktur for enheten og hvilket tjenestespekter materielleier skal levere kan påvirke konkurransen i

persontogmarkedet og i vedlikeholdsmarkedet. Begge deler må vektlegges ved valg av modell.

Det må finnes tilstrekkelig kompetanse og insentiver til å ivareta dagens materiellpark på en god måte, og til å kunne ivareta anskaffelser av nytt materiell som både er markedsrettet, driftsoptimalt, sikkert og ihht infrastrukturens beskaffenhet. Det må vurderes om og på hvilken måte kjørende personell skal ha påvirkning på utforming av materiell.

Det må legges til rette for utvikling og anskaffelser av tilstrekkelig rullende materiell parallelt med at reformen gjennomføres og i årene deretter der staten er innforstått med eller ønsker det.

#### Definere og beskrive alternative løsningsmodeller

I meldingen skisseres to alternative plasseringer av eierskapet til materiellet: til vedlikeholdsselskapet eller i et selskap eid av infrastrukturforetaket. Dersom det skulle finnes en annen modell for plassering av eierskapet som er bedre vil det trolig være mulig å fravike meldingen på dette punkt, så sant modellen er i tråd med reformens overordnede mål og hovedinnretning.

Det beskrives aktuelle alternative løsningsmodeller, herunder hvordan hver modell oppfyller målet, er tilpasset til premisene og vil påvirke de andre hensyn som er beskrevet over. Det beskrives også hvordan de alternative modellene kan realiseres over tid, herunder eventuelle overgangsløsninger eller en gradvis implementering.

#### Frist

12.10.2015

Med hilsen

Cecilie Taule Fjordbakk (e.f.)  
avdelingsdirektør

Kristine Veierland  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*