

Oslo, 28. september 2015

Samferdselsdepartementet

## Jernbanereformen: Innspill om kjørevegsavgift

### Bakgrunn

Gammelt, svingete banenett med i hovedsak enkeltspor gjør at banetransport sliter med å vinne i konkurransen med vegtransporten. Dårlig driftsstabilitet, med hyppige banestenginger – både planlagte og uforutsette – svekker togets konkurransekraft og øker godsoperatørens kostnader ytterligere. Sluttrapporten fra prosjektet «Den brede samfunnsanalysen av godstransport» viser videre at utbedring av riksvegnettet samt åpning av innenriksmarkedet for fri konkurranse og for modulvogntog vil styrke vegtransportens konkurransekraft. Vi mener derfor at det trengs sterke virkemidler for å styrke toget, slik at politiske mål om å overføre gods fra veg til sjø og bane faktisk blir realisert.

### Jernbanereformen

Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor* varsler at det som et ledd i jernbanereformen vil bli innført kjørevegsavgift som skal synliggjøre kostnaden ved å benytte infrastrukturen og skape en tydeligere kundeleverandør-relasjon mellom partene.

Jernbanealliansen har lenge etterlyst virkemidler som gjør at godsbransjen får erstatning for sviktende infrastruktur. Vårt utgangspunkt er at dette ikke må resultere i en økt belastning for godsoperatørene i form av kjørevegsavgifter. Nettoresultatet må bli at godstrafikken på bane styrkes.

Det er derfor bra vi kan lese følgende regjeringens saksframlegg til Stortinget: «Ved utforming av ordningene vil det bli tatt hensyn til den krevende situasjonen godsnæringen befinner seg i, og det vil legges vekt på å unngå et økt kostnadsnivå for næringen. Kjørevegsavgiften utformes slik at den primært vil omfatte trafikk på fullt utnyttede strekninger/perioder. Dette gjør at den i begrenset grad vil belaste godstrafikken.»

### Jernbanealliansens vurdering

Jernbanealliansen mener det er viktig at erstatningsbeløpet som skal utbetales ved sviktende infrastruktur, ikke må begrenses oppad av de inntektene som infrastrukturselskapet får gjennom kjørevegsavgiftene. Det må gis reell erstatning for sviktende infrastruktur, som betales ut uavhengig av hvor mye som totalt sett er innbetalt. Dette vil gi infrastrukturselskapet større insentiver til å holde banenettet åpent og dermed minimere både planlagte og uforutsette stenginger. Bevilningene til drift og vedlikehold må være så høye at de også tar høyde for utbetalinger til togoperatørene ved planlagte stenger, som jo iblant må skje for å gjennomført nødvendig vedlikehold.

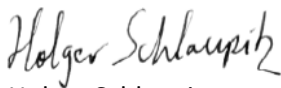
Behovet for å styrke togets konkurransekraft tilsier videre at departementet bør vurdere om en nullsats fortsatt vil være riktig for deler av togtrafikken.

## Om Jernbanealliansen

Jernbanealliansen består av ti organisasjoner som ønsker å fremme jernbanen i Norge. Alliansens formål er å arbeide for økte bevilgninger til utbygging av jernbaneprosjekter og opprustning av det eksisterende jernbanenettet. Jernbanealliansen består av:

- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Framtiden i våre hender
- Landsorganisasjonen i Norge (LO)
- LO Stat
- Natur og Ungdom
- Naturvernforbundet
- Norsk Jernbaneforbund
- Norsk Lokomotivmannsforbund
- Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO)
- Trygg Trafikk

Med vennlig hilsen  
Jernbanealliansen



Holger Schlaupitz  
styreleder