

Eierforholdene i den norske jernbanesektoren



Utarbeidet for Statens jernbanetilsyn

30.november 2011

Eierforholdene i den norske jernbanesektoren

Utarbeidet for
Statens jernbanetilsyn

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	1
1 Bakgrunn og problemstilling	1
2 Om eierskap og konkurranseproblemer	2
2.1 Oversikt over markedsstrukturen i den norske jernbanesektoren	2
2.2 Oversikt over potensielle konkurranseproblemer	3
2.3 Sammenhengen mellom eierforhold og konkurranse	7
3 Eierstrukturen i den norske jernbanesektoren	9
3.1 Oversikt over aktører og eierforhold	9
3.2 Oversikt over Statens eierskap	12
3.3 Oversikt over NSBs eierskap.....	14
4 Konkurranseforholdene i den norske jernbanesektoren	16
4.1 Horisontal eierkonsentrasjon i jernbanesektoren.....	16
4.2 Vertikal eierintegrasjon i jernbanesektoren.....	20
4.3 Fordeler og ulemper med dagens eierstruktur	20
4.4 Potensielle forbedringspunkter.....	21
5 Konklusjon.....	24
Litteratur	25
Vedlegg 1 - Beregning av HHI i andre land og sektorer	26
Vedlegg 2 - Samlet oversikt over eierskapet i jernbanesektoren	31

Sammendrag

Det er svært få uavhengige eiere i den norske jernbanesektoren og forholdene ligger derfor dårlig til rette for konkurranse mellom jernbaneaktører. Eierkonsentrasjonen er betydelig sterkere i den norske jernbanesektoren enn i tilsvarende sektorer i Sverige og Danmark og i sammenlignbare bransjer i Norge. Det er derfor fare for både horisontale og vertikale konkurranseproblemer. Det finnes en rekke tiltak som kan redusere faren for konkurranseskadelig atferd i sektoren. Vi har skissert noen tiltak i denne rapporten, men ikke analysert totalvirkningen av eventuelle tiltak.

Problemstilling

Statens jernbanetilsyn (SJT) har ansvaret for å føre tilsyn med konkurransen i jernbanesektoren. På oppdrag fra SJT har Oslo Economics i samarbeid med professor og prorektor Dag Morten Dalen fra Handelshøyskolen BI utredet hvordan eierforholdene i den norske jernbanesektoren påvirker konkurransen.

Vi har analysert eierforholdene ved å se på den horisontale eierkonsentrasjonen og den vertikale eierintegrasjonen i den norske jernbanesektoren. Eierforholdene i den norske jernbanesektoren er dessuten sammenlignet med jernbanesektoren i Sverige og Danmark samt den norske kraftbransje og telesektor.

Konklusjoner

Analysen av eierkonsentrasjonen i den norske jernbanesektoren viser at markedene er svært høyt konsentrert. Området for persontransport er sterkest konsentrert, men også området for godstransport er sterkt konsentrert. En sammenligning med eierforholdene i den svenske og danske jernbanesektoren tilsier at konsentrasjonen er betydelig høyere i Norge. Jernbanesektoren er også betydelig mer konsentrert enn kraftbransjen og telebransjen, som er sammenlignbare områder.

Eierkonsentrasjonen i bransjen tilsier at forholdene ligger dårlig til rette for konkurranse mellom aktører innenfor jernbanesektoren. I utgangspunktet er det derfor fare for horisontale konkurranseproblemer, blant annet i form av høye priser og lav kvalitet.

Særtrekk ved jernbanesektoren kan imidlertid tilsi at høy horisontal konsentrasjon er et mindre problem i denne sektoren enn i andre sektorer. For det første møter

jernbanen konkurransen fra andre transportformer, både innenfor person- og godstransport. Aktørene innenfor jernbaneområdet kan derfor møte sterk konkurransen fra andre transportformer som sikrer effektiv ressursbruk. For det andre skjer konkurransen på enkelte områder *om* markedet i stedet for *i* markedet. På den annen side er etableringshindringene trolig høyere i jernbanesektoren enn i mange andre bransjer, noe som tilsier at høy konsentrasjon er et betydelig konkurranseproblem.

Den vertikale integrasjonen i den norske jernbanesektoren er også betydelig, særlig innenfor NSB-konsernet. NSB eier en rekke stasjoner og terminaler som konkurrerende virksomheter kan trenge tilgang til. Det kan potensielt medføre vertikale konkurranseproblem, dersom betingelsene andre selskaper betaler for bruk av nødvendig infrastruktur er konkurransevridende.

Det kan tenkes flere tiltak for å redusere faren for horisontale og vertikale konkurranseproblem. Vi har skissert noen tiltak, men ikke vurdert totalvirkningen av de ulike tiltakene.

1 Bakgrunn og problemstilling

Statens jernbanetilsyn (SJT) har ansvaret for å føre tilsyn med konkurransen i jernbanesektoren. Som en del av dette ansvaret har SJT behov for å forstå hvordan eierforholdene i den norske jernbanesektoren kan påvirke konkurransen.

På oppdrag fra SJT har Oslo Economics i samarbeid med professor og prorektor Dag Morten Dalen fra Handelshøyskolen BI utredet hvordan eierforholdene i den norske jernbanesektoren påvirker konkurransen.

Denne rapporten er organisert slik at vi i kapittel 2 redegjør for hvordan eierforholdene i et marked/sektor på generelt grunnlag kan påvirke konkurransen. Deretter gir vi i kapittel 3 en oversikt over eierforholdene i den norske jernbanesektoren. Videre analyserer vi i kapittel 4 hvordan eierforholdene i den norske jernbanesektoren kan påvirke konkurransen og sammenligner eierforholdene med Sverige og Danmark samt andre sektorer. I samme kapittel gjør vi dessuten en overordnet analyse av fordeler og ulemper med gjeldende eierforhold og identifiserer tiltak som kan løse de aktuelle problemene. I kapittel 5 konkluderer vi.

2 Om eierskap og konkurranseproblemer

2.1 Oversikt over markedsstrukturen i den norske jernbanesektoren

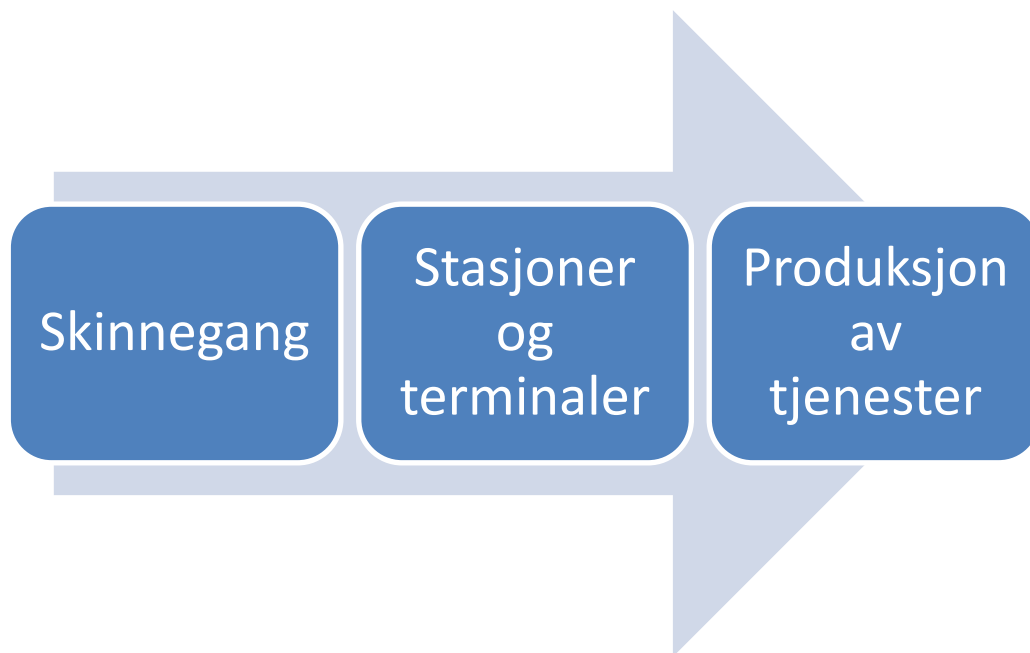
Jernbanesektoren inkluderer en rekke aktører med ulike oppgaver og virksomhetsområder. Et viktig skille går mellom infrastruktur og produksjon. Med infrastruktur menes her skinnegang, stasjonsområder og terminaler som gjør at jernbanetjenester kan produseres. Med produksjon menes her fremstilling av de to hovedgruppene av jernbanetjenester;

- persontransport og
- godstransport.

Infrastrukturen har i mange tilfeller kjennetegn som gjør at den kan betraktes som et naturlig monopol, først og fremst på grunn av de høye faste kostnadene ved etablering av infrastrukturen. Det er derfor normalt ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt med utbygging av parallell infrastruktur (parallell skinnegang, parallelle stasjoner, parallelle terminaler o.l.). Konkurranse i jernbanesektoren skjer derfor ved at alle gis tilgang til den nødvendige infrastrukturen slik at aktørene i markedet kan konkurrere om å produsere tjenestene mest effektivt.

Den norske jernbanesektoren kan deles inn i tre ledd som vist i Figur 2-1 nedenfor.

Figur 2-1 Den norske jernbanesektoren kan deles i tre ledd



Kilde: Oslo Economics

Som vi kommer tilbake til i kapittel 3 er eierskapet av skinnegangen, stasjoner/terminaler og produksjonsenhetene forskjellig. I analysen av eierforholdene holder vi derfor fast ved denne tredelingen.

Før vi går nærmere inn på den norske jernbanesektoren redegjør vi i avsnitt 2.2 og 2.3 for hvilke konkurranseproblemer som generelt kan oppstå i jernbanesektoren og hva slags betydning eierforholdene kan ha for konkurranseforholdene.

2.2 Oversikt over potensielle konkurranseproblemer¹

Konkurranse er et virkemiddel for å oppnå en effektiv ressursbruk i samfunnet. Markeder med svak konkurranse vil ofte gi høyere priser, lavere kvalitet, mindre effektive bedrifter og svakere innovasjonstakt enn markeder med velfungerende konkurranse.²

¹ Oversikten i dette avsnittet er inspirert av blant annet Motta (2004): Competition Policy og Whish (2005): Competition Law

² For en mer detaljert gjennomgang av konkurransepolitikken betydning, se for eksempel forarbeidene til konkurranseloven av 2004, kapittel 3 i Ot. Prp. Nr 6 (2003-2004): <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fad/dok/regpubl/otprp/20032004/otprp-nr-6-2003-2004-/3.html?id=127954>

Effekten av svak konkurranse i et marked vil ofte skje som følge av konkurranseskadelig atferd. Det er vanlig å skille mellom horisontale og vertikale konkurranseproblemer. Grovt sett kan det sies at horisontale konkurranseproblemer dreier seg om utnyttelse av markedsrett på ett bestemt ledd i en verdikjede, mens vertikale konkurranseproblemer dreier seg om utnyttelse av markedsrett på tvers av flere ledd i en verdikjede. Nedenfor skal vi kort utdype hva henholdsvis horisontale og vertikale konkurranseproblemer kan bestå av.

2.2.1 Horisontale konkurranseproblemer

I et marked vil det kunne oppstå konkurranseproblemer dersom én eller flere aktører har markedsrett. Det er vanlig å skille mellom to hovedformer for horisontal utøvelse av markedsrett på et ledd av verdikjeden;

- utnyttende utøvelse av markedsrett (exploitative) og
- utestengende utøvelse av markedsrett (foreclosure).

Utnyttende utøvelse av markedsrett innebærer at aktøren(e) med en slik markedsrett fastsetter pris, kvalitet og andre konkurranseparametere på en måte som gir dårligere betingelser enn i et marked med velfungerende konkurranse. Denne type atferd gir et samfunnsøkonomisk tap, blant annet fordi færre kunder vil etterspørre det aktuelle produktet noe som vil gi tap av konsumentoverskudd.³

Utestengende utøvelse av markedsrett innebærer at aktøren(e) med en slik markedsrett fastsetter pris, kvalitet og andre konkurranseparametere på en måte som tvinger konkurrentene ut av markedet. Predasjonsprising er kanskje det mest kjente eksempelet på denne type atferd. Predasjonsprising betyr at aktøren(e) med markedsrett setter prisen under produksjonskostnad slik at konkurrentene ikke oppnår tilstrekkelig lønnsomhet på sine produkter og på den måten tvinges ut av markedet.

Begge ovennevnte former for utøvelse av markedsrett kan tenkes i jernbanesektoren.

³ Den samfunnsøkonomiske effekten av monopolprising er beskrevet i de fleste samfunnsøkonomiske lærebøker.

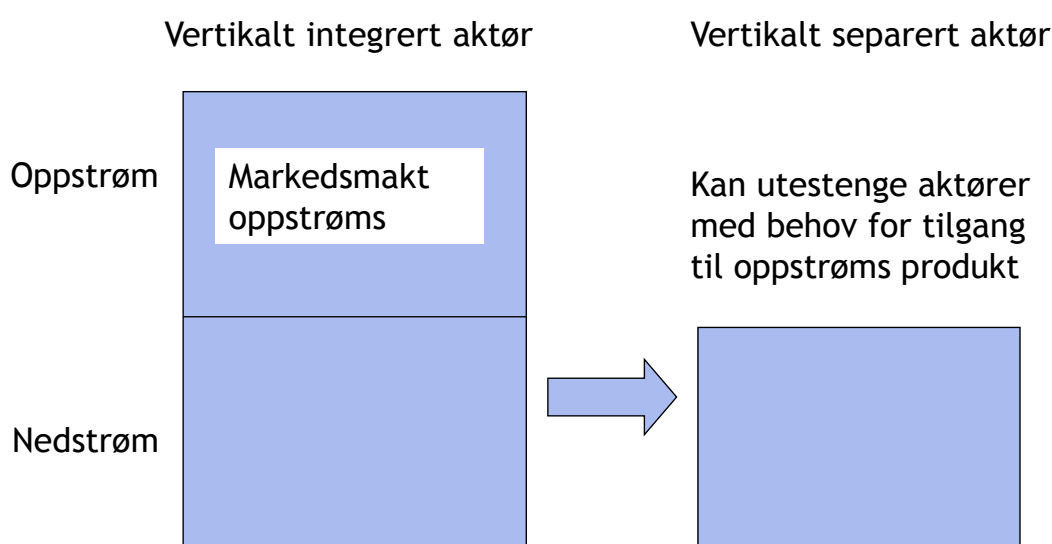
2.2.2 Vertikale konkurranseproblemer

Vertikale konkurranseproblemer kan oppstå når én eller flere aktører på ett ledd i en verdikjede utnytter markedsmakt til å utestenge konkurrerende virksomheter på et annet ledd av verdikjeden. Marginskvis og leveringsnektelser er eksempler på slik atferd som også klassifiseres som utestengende utøvelse av markedsmakt (foreclosure).

Figur 2-2 og Figur 2-3 nedenfor viser hva slags konkurranseproblemer som kan oppstå som følge av vertikal integrasjon gjennom eierskap. I den stiliserte analysen skiller vi mellom to vertikale ledd; oppstrøms og nedstrøms.

Hvis en aktør har markedsmakt oppstrøms, kan eiermessig integrasjon med en aktør nedstrøms, virke utestengende på andre aktører nedstrøms.

Figur 2-2 *Markedsmakt oppstrøms kan virke utestengende nedstrøms*

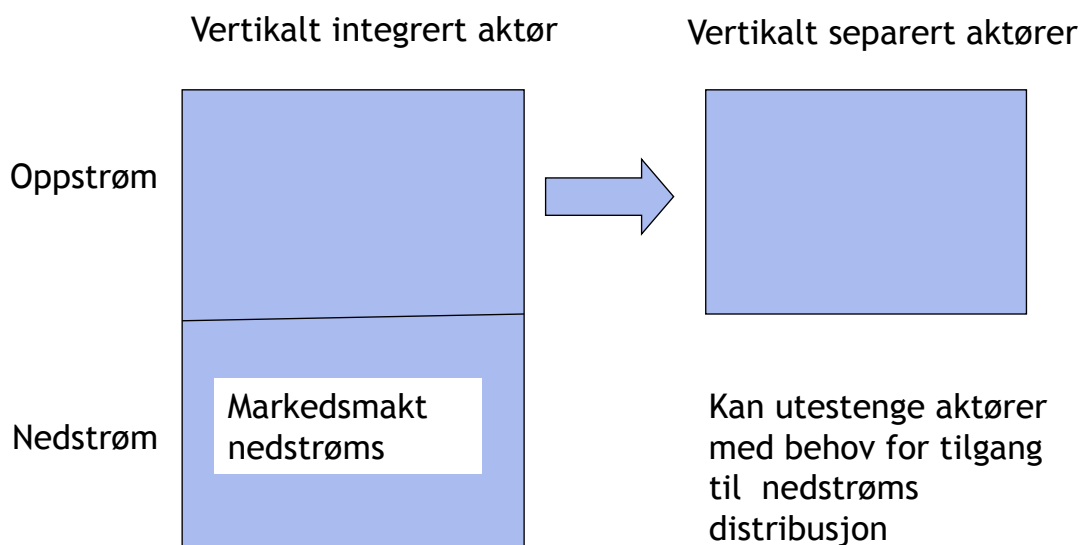


Kilde: Oslo Economics

Følgende eksempel kan illustrere poenget. En vertikalt integrert aktør eier en godsterminal (oppstrøms), som er avgjørende å ha tilgang til for aktører som produserer jernbanetjenester (nedstrøms). Den vertikalt integrerte aktøren kan ved hjelp av leveringsnektelser eller ved å sette ugunstige betingelser utestenge konkurrenter i nedstrømsmarkedet.

Hvis en aktør har markedsmakt *nedstrøms*, kan eiermessig integrasjon med aktører oppstrøms virke utestengende på andre aktører oppstrøms.

Figur 2-3 Markedsmakt nedstrøms kan virke utestengende oppstrøms



Kilde: Oslo Economics

Følgende eksempel kan illustrere poenget. En vertikalt integrert aktør har monopol på godstransport (nedstrøms). Flere aktører konkurrerer om å tilby terminalkapasitet/terminaltjenester til godstransportører. Den vertikalt integrerte aktøren kan kjøpe inn all(e) terminalkapasitet/terminaltjenester fra egneid virksomhet og på den måten utestenge konkurrenter i oppstrømsmarkedet.

2.2.3 Forholdet til konkurranseloven og sektorspesifikt regelverk som regulerer konkurransen

Konkurranseloven har forbud mot konkurransebegrensende samarbeid (krrl. § 10), mot utilbørlig misbruk av markedsmakt (krrl. § 11) og adgang til å forby oppkjøp (krrl. § 16).⁴ Konkurranseregulverket setter derfor visse begrensinger for hvilke konkurranseproblemer som kan forventes å oppstå i jernbanesektoren. At konkurranseloven finnes er imidlertid ingen garanti mot konkurranseskadelig atferd.

For det første er terskelen for hvilken atferd/strukturendring som er ulovlig etter konkurranseloven satt relativt høyt. Utøvelse av markedsmakt er fullt mulig uten at konkurranseloven brytes. For eksempel er ensidige beslutninger om å tilby høye priser og lav kvalitet samt å ha ineffektiv administrasjon og virksomhetsstyring i liten grad regulert av konkurranseloven.

⁴ http://www.lovdatab.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/app/gratis/www/docroot/all/nl-20040305-012.html&emne=konkurranselov*%E6

For det andre kan brudd på konkurranseloven skje, bevisst eller ubevisst, uten at det får konsekvenser. Få markeder overvåkes godt nok til at alle brudd på konkurranseloven vil avdekkes. Det er også vanskelig å fremskaffe tilstrekkelig bevis for å dokumentere brudd på konkurranseloven, slik at det er mulig å komme unna ulovlig konkurranseskadelig atferd, selv i de tilfellene det avdekkes.

Fordelingsforskriften og jernbaneforskriften fastsetter regler om hvordan knappe goder skal fordeles, blant annet kapasitet.⁵ Disse reglene gir et vern mot konkurranseskadelig atferd, men dekker ikke alle områder hvor konkurranseskadelig atferd kan oppstå.

2.3 Sammenhengen mellom eierforhold og konkurranse

Konkurransen i et marked kan variere fra monopol på den ene siden til frikonkurranse på en andre siden. Et monopol kjennetegnes ved at det kun er én aktør som tilbyr en bestemt vare eller tjeneste. Frikonkurranse kjennetegnes ved at det finnes et uendelig antall aktører som tilbyr en bestemt vare eller tjeneste. Når man skal ta stilling til konkurranseforholdene i et marked, er det derfor vanlig å studere antallet aktører på tilbudssiden i markedet.

Eierskapsforholdene til aktørene i et marked kan ha betydning for konkurranseforholdene av flere grunner.

For det første kan eierskap si noe om konsentrasjonen i markedet og derigjennom hvor godt forholdene ligger til rette for konkurranse. Jo sterkere eierkonsentrasjon det er i et marked, jo svakere vil konkurransen normalt være. Eierforholdene kan derfor si noe om risikoen for ineffektiv bruk av samfunnets ressurser i form av høye priser, lavere kvalitet, mindre effektive bedrifter og lavere innovasjonstakt.

For det andre kan eierskap si noe om faren for ulovlig konkurransebegrensende atferd, enten konkurransebegrensende samarbeid (stilltiende eller avtalt) eller utilbørlig utnyttelse av en dominerende stilling. Jo sterkere eierkonsentrasjonen i en sektor er, både vertikalt og horisontalt, jo større er faren for ulovlig konkurranseskadelig atferd. Eierforholdene kan derfor si noe om risikoen for denne type atferd.

⁵ <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20030205-0135.html> og <http://www.lovdatab.no/cgi-wift/ldles?doc=/sf/sf/sf-20101210-1568.html>

For det tredje er det i konkurranseøkonomisk sammenheng vanlig å behandle aktører som har felles eiere som én økonomisk enhet. To separate juridiske enheter med ulike navn, ansatte, kontorlokaler og så videre, men med felles eiere vil normalt regnes som én økonomisk enhet. Det kan være unntak i de tilfellene der staten er eieren. Det antas i enkelte tilfeller at to separate selskaper som eies av staten er uavhengige økonomiske enheter. Eierforholdene kan derfor avgjøre om to aktører er konkurrenter eller én økonomisk enhet.

For det fjerde legges det vanligvis til grunn at aktører som har eierskap i konkurrerende selskaper har svakere incentiver til å konkurrere enn ellers. Denne type eierskap kalles normalt krysseierskap. Eierforholdene kan derfor si noe om hvor sterk konkurranse som kan forventes mellom aktørene.

I kapittel 3 går vi gjennom eierstrukturen i den norske jernbanesektoren og sier noe om hvordan eierforholdene kan påvirke konkurransen.

3 Eierstrukturen i den norske jernbanesektoren

Dette kapittelet er organisert på følgende måte. Først gir vi i avsnitt 3.1 en oversikt over de største aktørene med eierskap på skinnegang, stasjoner/terminaler og tjenesteproduksjon på henholdsvis persontransport og godstransport. Deretter gjennomgår vi i avsnitt 3.2 statens rolle i jernbanesektoren. I avsnitt 3.3 ser vi nærmere på NSBs posisjon og til slutt foretar vi i avsnitt 4 en sammenligning av eierforholdene i norsk jernbanesektor med tilsvarende sektor i Sverige og Danmark samt med den norske telesektoren og den norske kraftsektoren.

3.1 Oversikt over aktører og eierforhold

Å drive jernbanevirksomhet i Norge krever lisens, tillatelse eller sertifikat. På sine hjemmesider har Statens jernbanetilsyn en oversikt over virksomheter med lisens, tillatelse eller sikkerhets sertifikat til å drive jernbanevirksomhet i Norge.

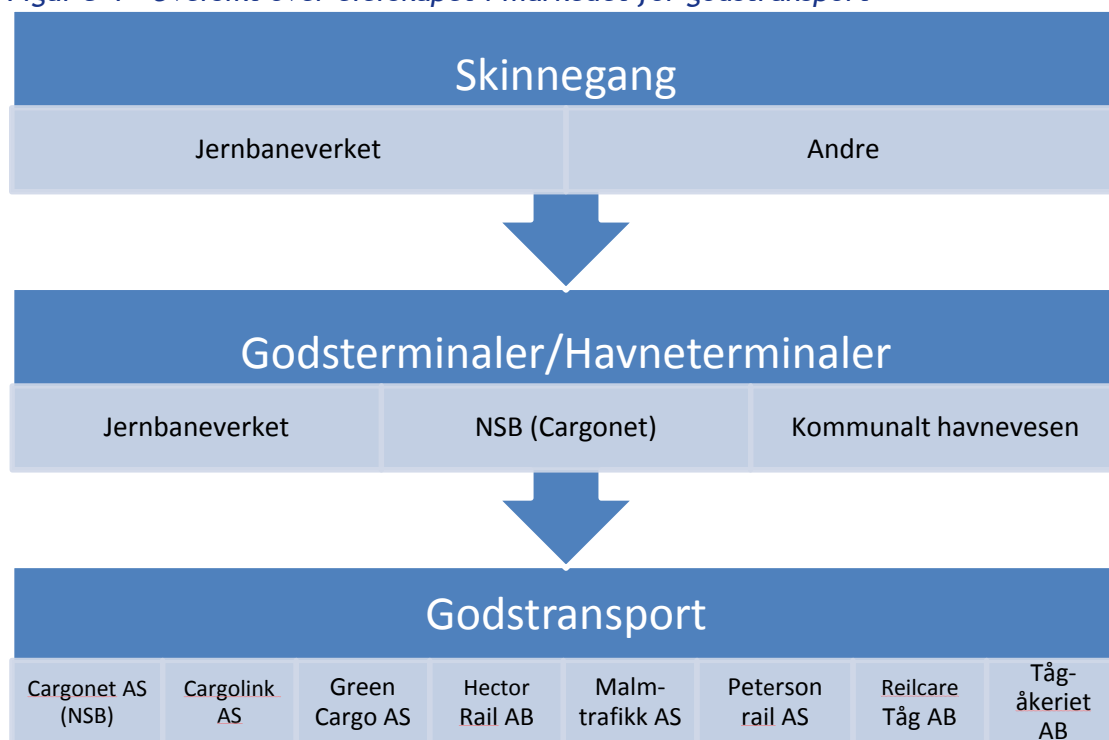
Statens jernbanetilsyn har sortert virksomhetene i følgende grupper;

- Infrastrukturforvalter,
- Persontransport nasjonalt nett,
- Ordinær sporveis-/tunnelbanedrift,
- Godstransport nasjonalt nett,
- Museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet og
- Sidespor.

I vedlegg 2 har vi gått gjennom eierskapet til alle aktørene unntatt ordinær sporveis-/tunnelbanedrift og museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet.

Figur 3-1 gir en oversikt over aktørene med eierskap til de ulike delene av markedet for godstransport.

Figur 3-1 Oversikt over eierskapet i markedet for godstransport



Kilde: Statens jernbanetilsyn, Samferdselsdepartementet

Skinnegangen som brukes i den norske jernbanesektoren eies i all hovedsak av Jernbaneverket. Det nasjonale jernbanenettet eies i sin helhet av Jernbaneverket, men det finnes enkelte aktører med eierskap til annen type skinnegang, først og fremst sidespor.⁶

Godsterminaler og havneterminaler som brukes til godstransport eies av Jernbaneverket, NSB (Cargonet) og ulike kommunale havnevesen.⁷

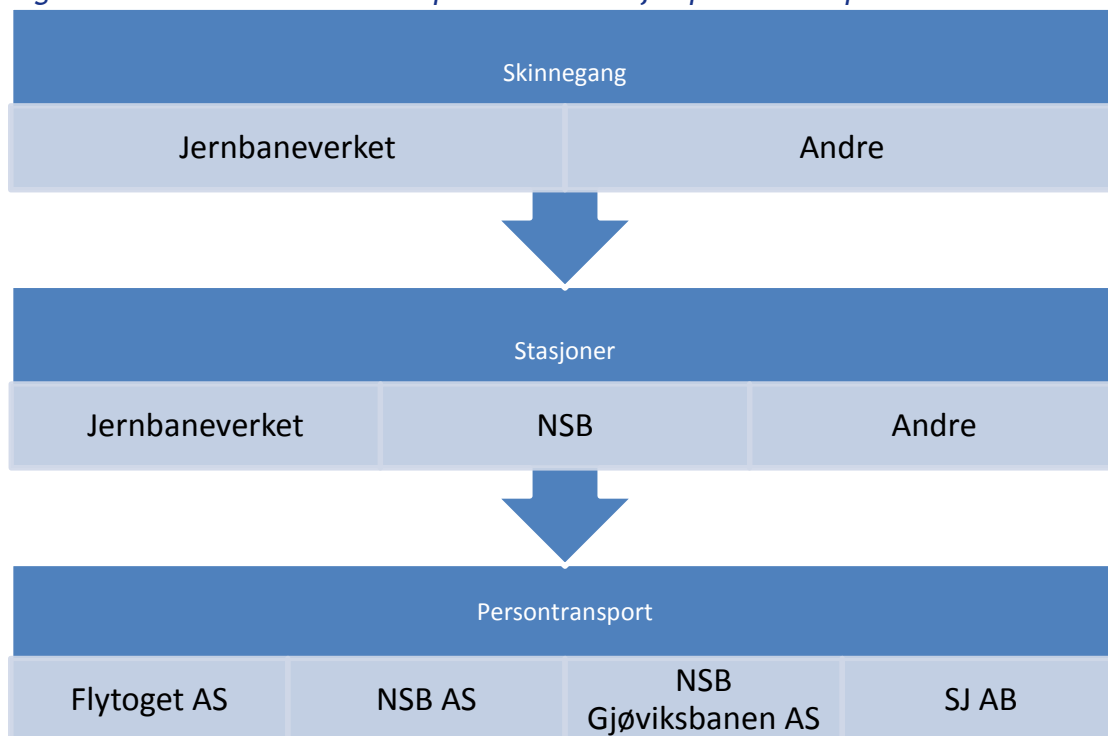
Det finnes i alt 9 aktører som tilbyr godstransport i Norge. Den klart største aktøren er NSB (Cargonet).

Figur 3-2 gir en oversikt over aktørene med eierskap til de ulike delene av markedet for persontransport.

⁶ Se oversikten i Vedlegg 2 for en komplett oversikt over aktørene med eierskap i skinnegang.

⁷ En komplett oversikt over eierskapet til ulike terminaler er gitt i rapporten «Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet», som en arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet utarbeidet i september 2006.

Figur 3-2 Oversikt over eierskapet i markedet for persontransport



Kilde: Statens jernbanetilsyn, Samferdselsdepartementet

Skinnegangen som brukes til persontransport er den samme som den som brukes til godstransport og eies i all hovedsak av Jernbaneverket. Stasjonene eies av Jernbaneverket, NSB og enkelte private aktører.⁸

Det finnes fire aktører som tilbyr persontransport i det norske markedet; Flytoget, NSB, NSB Gjøviksbanen og SJ.

Flere av aktørene som er presentert i Figur 3-1 og Figur 3-2 har felles eier. Det gjelder dels staten som eier flere av de mest sentrale aktørene i sektoren og dels NSB som har datterselskap som opererer på ulike deler av sektoren. Nedenfor skal vi derfor se nærmere på Statens og NSBs eierskap i sektoren.

⁸ En komplett oversikt over eierskapet til ulike stasjoner er gitt i rapporten «Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet», som en arbeidsgruppe nedsatt av Samferdselsdepartementet utarbeidet i september 2006.

3.2 Oversikt over Statens eierskap

Staten eier og forvalter ulike deler av jernbanesektoren i Norge. Forvaltning av infrastruktur og eierskap av NSB er sortert under Samferdselsdepartementet. Nærings- og handelsdepartementet forvalter eierskap av Flytoget.

Jernbaneverket er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. Jernbaneverket skal drive og utvikle det norske jernbanenettet, og har ansvar for spor, signalanlegg, informasjonen på stasjonene, vedlikehold og utbygging av jernbanenettet.

Samferdselsdepartementet eier 100 prosent av aksjene i NSB AS. NSB er organisert som et konsern med flere datterselskaper.

Nærings- og handelsdepartementet eier 100 prosent av aksjene i Flytoget AS. Flytoget driver togtrafikk mellom Drammen og Oslo lufthavn Gardermoen.

Meld. St. 13 (2010 - 2011) Aktivt eierskap - norsk statlig eierskap i en global økonomi (eierskapsmeldingen) gir en oversikt over alle selskapene som staten har eierskap i. I meldingen er det en inndeling av kategorier som sorterer eierskapet ut fra ulike mål for eierskapet:

- Selskaper med forretningsmessige mål.
- Selskaper med forretningsmessige mål og nasjonal forankring av hovedkontorfunksjoner.
- Selskaper med forretningsmessige mål og andre spesifikt definerte mål.
- Selskaper med sektorpolitiske mål.

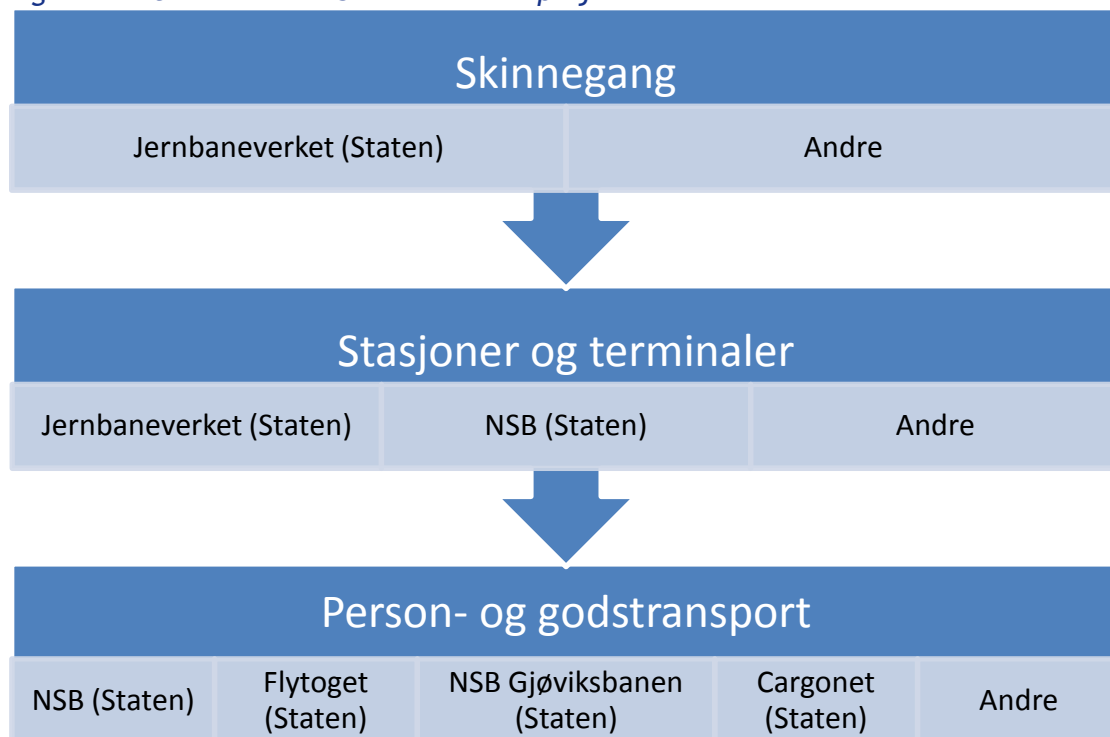
Flytoget er kategorisert som et selskap med forretningsmessig mål. Ifølge meldingen er målet med statens eierskap i Flytoget AS å oppnå lønnsom togtrafikk som bidrar til en høy kollektivandel til og fra Oslo Lufthavn Gardermoen. Dette gir både samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinster. Selskapet skal drives på forretningsmessig grunnlag.

NSB er kategorisert som et selskap som har andre spesifikt definerte mål i tillegg til det rent forretningsmessige. Målet med statens eierskap i NSB er å bidra til effektiv, sikker og miljøvennlig transport, ved å øke andelen som reiser kollektivt og få mer gods på bane. Langsiktig statlig eierskap gir stor forutsigbarhet i

transporttilbudet. Innenfor de rammer og krav som er fastlagt av myndighetene, blant annet om virksomhetens økonomiske resultater, skal selskapet ha stor kommersiell frihet. Selskapet skal drives på forretningsmessig grunnlag.

Figur 3-3 gir en oversikt over selskapene Staten eier.

Figur 3-3 Oversikt over Statens eierskap i jernbanesektoren



Kilde: Statens jernbanetilsyn, Statens Eierskapsmelding

Et sentralt spørsmål i denne analysen er om selskapene som staten eier kan antas å opptre som én økonomisk enhet eller om selskapene opptre som separate økonomiske enheter i markedet. Spørsmålet har betydning for vurderingen av konkurransen i markedet. Hvis alle de statlig eide selskapene kan antas å opptre som én økonomisk enhet tilsier det at forholdene ligger dårligere til rette for konkurranse enn om de statlig eide aktørene opptre som uavhengige aktører, enten som konkurrenter eller som kunde og leverandør.

Konkurransemyndighetene vurderer ofte om aktører kan antas å operere som én økonomisk enhet eller som separate økonomiske enheter. Normalt legges det til grunn at to selskaper som har felles eier vil opptre som én økonomisk enhet

uavhengig av om de to enhetene er delt juridisk, administrativt og så videre.⁹ For statens del kan ikke denne hovedregelen uten videre legges til grunn. Staten kan ikke på samme måte som bedrifter antas å ha et profittmaksimerende motiv for sin næringsvirksomhet som private eiere. Det må derfor gjøres en konkret analyse av eierskapet i hver enkelt virksomhet i jernbanesektoren for å ta stilling til hvilke selskaper som kan antas å opptre som én økonomisk enhet og hvilke som kan antas å opptre autonomt.

Til sammenligning tok Konkurransetilsynet i et brev til Private Sykehus Fellesorganisasjon (Prisy) den 15. juni 2005 stilling til om de regionale helseforetakene kan regnes som separate økonomiske enheter eller én økonomisk enhet.¹⁰ Konklusjonen var at de regionale helseforetakene etter tilsynets vurdering må regnes som én økonomisk enhet.

Basert på tilgjengelig informasjon er det vanskelig å konkludere sikkert på om Jernbaneverket, NSB og Flytoget er én eller flere økonomiske enheter. På den ene siden tyder mye på at Flytoget og NSB er i et konkurranseforhold på strekningen Oslo-Gardermoen og dermed ikke opptrer som én økonomisk enhet.¹¹ På den annen side er lett å tenke seg at eierne til de to selskapene, altså Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet, diskuterer hvordan de to selskapene skal koordineres best mulig, og på den måten opptrer som én økonomisk enhet. Videre er det vanskelig å se for seg at Jernbaneverket og NSB i realiteten opptrer som uavhengige aktører. Skulle det oppstå en konflikt mellom de to aktørene kan for eksempel Samferdselsdepartementet instruere dem til å nå en enighet der selskapenes felles interesser legges til grunn.

3.3 Oversikt over NSBs eierskap

NSB er et konsern med flere datterselskap som opererer på forskjellige deler av den norske jernbanesektoren.

Rom Eiendom AS er NSBs eiendomsselskap og eier og forvalter de fleste jernbanestasjonene i Norge.

⁹ Se for eksempel Evensen, H. og Sæveraas, E. (red) (2009): Konkurranseloven og EØS-konkurranseloven side 101 til 102 for en oversikt over denne vurderingen.

¹⁰ http://www.konkurransetilsynet.no/iKnowBase/Content/422341/A2005-21_helseforetak.pdf

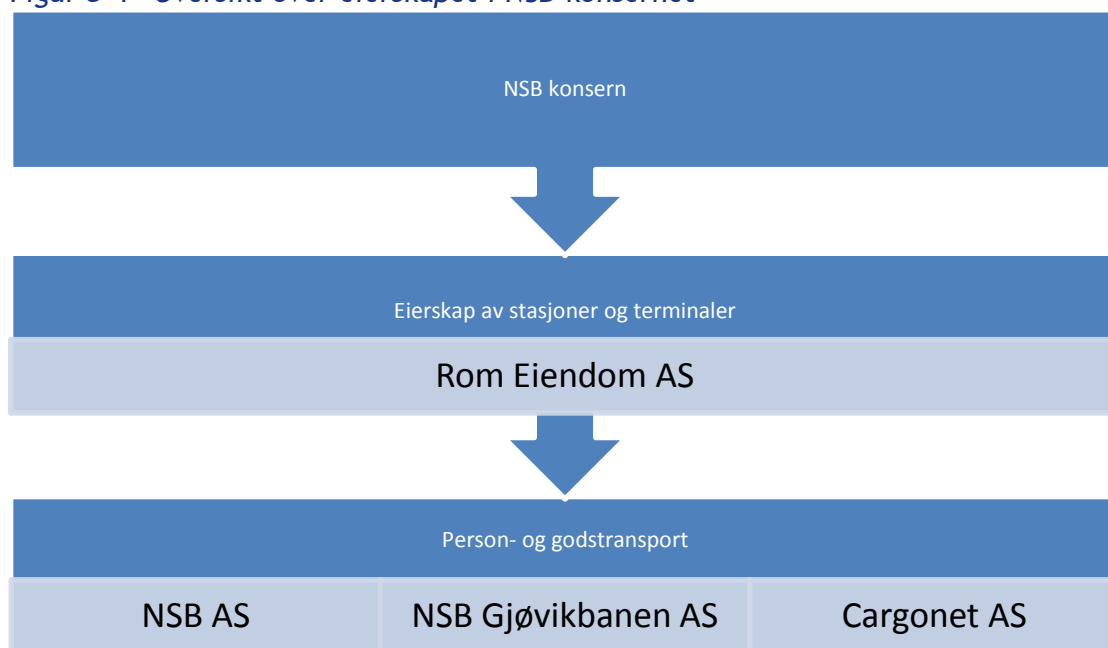
¹¹ Se for eksempel oppslag i Aftenposten: <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article4239007.ece>

NSB Gjøvikbanen er et heleid datterselskap som ble opprettet da NSB vant anbudskonkurransen om å drifte persontransport på Gjøvikbanen.

Cargonet er et heleid datterselskap som transporterer gods og driver terminalvirksomhet på godsterminaler i Norge. Datterselskapet Terminaldrift tilbyr terminaltjenester på én godsterminal (Ganddal).

Figur 3-4 viser eierskapet til NSBs datterselskap, som opererer på ulike ledd av jernbanesektoren i Norge.

Figur 3-4 Oversikt over eierskapet i NSB-konsernet



Kilde: NSB, Cargonet, Rom Eiendom

NSB-konsernet eier stasjoner og terminaler gjennom datterselskapene ROM eiendom. Driften av stasjonene og terminalene skjer imidlertid også gjennom Cargonet, NSB AS og Terminaldrift. Videre driver konsernet person- og godstransport gjennom datterselskapene NSB AS, NSB Gjøvikbanen og Cargonet.

Når det gjelder datterselskapene i NSB-konsernet, er det etter vår oppfatning liten tvil om at disse må antas å opptre som én økonomisk enhet.

4 Konkurransforholdene i den norske jernbanesektoren

4.1 Horisontal eierkonsentrasjon i jernbanesektoren

Når konkurransen i et marked skal studeres, er det vanlig å avgrense det relevante markedet der konkurransen skjer. Deretter måles konsentrasjonen i markedet, det vil si hvor mange eller få aktører som finnes i markedet. Jo mer konsentrert markedet er, jo mindre velfungerende antas det at konkurransen i markedet er. Konsentrasjonen kan måles på forskjellige måter, men den vanligste metoden er Herfindahl-Hirschman-indeksen (HHI).¹²

Amerikanske konkurransemyndigheter (U.S. Department of Justice) har i sine retningslinjer for behandling av horisontale fusjoner definert en spesifikk sammenheng mellom størrelsen på HHI og konsentrasjonsnivået i et marked, som vist i Tabell 4-1 nedenfor.¹³¹⁴

Tabell 4-1 Sammenhengen mellom HHI og konsentrasjonsnivået i et marked

HHI	Konsentrasjonsnivå
0 - 1 800	Lite konsentrert
1 800-2 500	Moderat konsentrert
2 500-10 000	Høyt konsentrert

Kilde: U.S. Department of Justice

Vi har ikke vurdert hvilke relevante markeder som finnes i den norske jernbanesektoren. I utgangspunktet kan det tenkes at det er en rekke relevante markeder.¹⁵ Fra et produktperspektiv kan det for det første tenkes at det finnes

¹² En annen metode er C4-indeksen, som summerer markedsandelen til de fire største aktørene i markedet.

¹³ <http://www.justice.gov/atr/public/guidelines/hmg-2010.html>

¹⁴ Liknende terskelverdier er også utformet i EU-kommisjonens retningslinjer for vurdering av horisontale fusjoner (http://europa.eu/legislation_summaries/competition/firms/l26107_en.htm). I disse retningslinjene fremkommer det at Kommisjonen i liten grad vil være bekymret for fusjoner i markeder med HHI under 1000, at de kun vil være bekymret for fusjoner som gir betydelig utslag på HHI (mer enn 250) når markedskonsentrasjonen er fra 1000 til 2000, og at de i fusjoner i markeder med HHI over 2000 vil være bekymret i de fleste saker.

¹⁵ Se for eksempel faktahefte fra Konkurransetilsynet for en nærmere forklaring på hva det relevante markedet er. http://www.konkurransetilsynet.no/Global/Faktaark/RELEVANT_MARKED.pdf

egne relevante produktmarkeder for ulike typer godstransport, for eksempel godstransport av tømmer, godstransport av containere, godstransport av malm og så videre.¹⁶ For det andre kan det tenkes at godstransport på enkelte ruter er et så nært substitutt til andre transportformer (veitransport, flytransport eller sjøtransport) at godstransport er en del av et større produktmarked som omfatter flere transportformer.

Det kan også tenkes at det finnes ulike geografiske markeder for de forskjellige relevante produktmarkedene.

I våre analyser har vi lagt til grunn at det finnes to produktmarkeder; henholdsvis persontransport og godstransport. Videre har vi lagt til grunn at konkurransen i markedene skjer nasjonalt.¹⁷

Vi har beregnet konsentrasjonen for godstransport og persontransport og deretter sammenlignet konsentrasjonsnivået i Norge med tilsvarende nivå i Sverige og Danmark. I tillegg har vi sammenlignet konsentrasjonen i den norske jernbanesektoren med den norske telesektoren og kraftsektoren. Sammenlikningen med kraftbransjen og telebransjen er gjort fordi det er sektorer med visse likhetstrekk med jernbanesektoren (blant annet store infrastrukturkostnader og tidligere skjermede sektorer). En mer detaljert oversikt over datagrunnlaget og beregninger som er gjort er gitt i vedlegg 1.

Tabell 4-2 nedenfor viser HHI for henholdsvis godstransport og persontransport i Norge, Sverige og Danmark. HHI i parentes er konsentrasjonen når de statseide selskapene behandles samlet.

¹⁶ Godstransport av malm utgjør en stor del av den totale godstrafikken og all transport skjer på en bestemt strekning.

¹⁷ Det er grunn til å tro at denne markedsavgrensningen ikke samsvarer med virkeligheten i alle tilfeller og konsentrasjonsindeksene må derfor tolkes med en viss varsomhet.

Tabell 4-2 Konsentrasjon (som HHI) i gods- og persontransportsektoren i Norge, Sverige og Danmark

	Norge	Sverige	Danmark
Godstransport ¹⁸	6119	5328	(har ikke tall)
Persontransport	8189 (9852)	4876	4981

Kilde: Jernbaneverket, Transportstyrelsen, Trafikstyrelsen, Oslo Economics

Konsentrasjonen målt i HHI viser at det norske markedet for både godstransport og persontransport er svært høyt konsentrert og ligger høyt over nivået som amerikanske konkurransemyndigheter regner som høyt (HHI lik 2500). Hvis alle statseide selskaper regnes som én økonomisk enhet, er markedet for persontransport så godt som monopolisert (monopol gir HHI lik 10 000).

Den norske jernbanesektoren er også mer konsentrert enn tilsvarende sektorer i Sverige og Danmark, selv om jernbanesektoren i Sverige og Danmark også er høyt konsentrert.

Tabell 4-3 nedenfor viser HHI for henholdsvis godstransport og persontransport i Norge og konsentrasjonen på utvalgte teletjenester (mobiltelefoni og bredbånd) og i kraftbransjen (nasjonalt og nordisk marked)¹⁹.

¹⁸ Godstransport av malm i selskapet Malmtrafik utgjør den største aktøren ved siden av Cargonet. I og med at all malmtrafikk skjer på en bestemt strekning og at denne Malmtrafik ikke tilbyr annen godstransport kan det argumenteres for at trafikken til Malmtrafikk bør tas ut av markedet. I så fall vil HHI i markedet for godstransport være betydelig høyere, over 9000.

¹⁹ På grunn av begrensninger i overføringskapasitet kan engrosmarkedet for fysisk kraft variere fra time til time. I enkelte timer handles kraft i ett felles nordisk marked, mens salget i andre timer skjer nasjonalt og av og til i mindre områder. Vi har derfor sett på konsentrasjonen både i et nasjonalt og et nordisk perspektiv. Se for øvrig rapporten fra de norske konkurransemyndighetene, A Powerful Competition Policy for en nærmere beskrivelse av konkurransen i kraftmarkedet: <http://www.konkurransetilsynet.no/no/Publikasjoner/Nordiske-rapporter/A-Powerful-Competition-Policy/>

Tabell 4-3 Konsentrasjon (som HHI) i norsk jernbanesektor, telesektor og kraftbransje

Jernbanesektoren		Telesektoren		Kraftbransjen	
Godstransport	6119	Mobiltelefon	3422	Norge	1349
Persontransport	8189	Bredbånd	2727	Nordisk	1043

Kilde: Jernbaneverket, Post- og teletilsynet, Konkurransetilsynet, Olje- og energidepartementet

Sammenligningen viser at den norske jernbanesektoren er betydelig mer konsentrert enn den norske telesektoren og kraftbransjen. Både telesektoren og kraftbransjen er markeder som norske konkurransemyndigheter vurderer som høyt konsentrerte.²⁰

Analysen av eierkonsentrasjonen i den norske jernbanesektoren viser altså at markedene er svært høyt konsentrert. Det tilsier at forholdene ligger dårlig til rette for konkurranse mellom aktører innenfor jernbanesektoren.

Særtrekk ved jernbanesektoren kan tilsi at høy horisontal konsentrasjon er et mindre problem i denne sektoren enn i andre sektorer. For det første møter jernbanen konkurranse fra andre transportformer, både innenfor person- og godstransport. Aktørene innenfor jernbanen kan derfor møte sterk konkurranse fra andre transportformer som sikrer effektiv ressursbruk, selv om det er høy markeds konsentrasjon på jernbaneområdet. For det andre skjer konkurransen på enkelte områder om markedet i stedet for i markedet. Da Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt ble hele ruten tildelt én aktør for en bestemt periode. Det innebærer at eierkonsentrasjonen på den aktuelle strekningen er høy i kontraktperioden, selv om konkurransen om å vinne kontrakten kan ha vært sterk. På den annen side er etableringshindringene trolig høyere i jernbanesektoren enn i mange andre bransjer, noe som tilsier at høy konsentrasjon er et betydelig konkurranseproblem.

²⁰ Se analysene fra de nordiske konkurransemyndighetene:
<http://www.konkurransetilsynet.no/no/Publikasjoner/Nordiske-rapporter/Telecompetition/>
<http://www.konkurransetilsynet.no/no/Publikasjoner/Nordiske-rapporter/A-Powerful-Competition-Policy/>

4.2 Vertikal eierintegrasjon i jernbanesektoren

Hvis det legges til grunn at de statseide selskapene/forvaltningsenhetene opptrer som én økonomisk enhet, er den vertikale integrasjonen svært sterk. Også når de statseide selskapene antas å operere som uavhengige aktører er det sterk vertikal integrasjon mellom produksjonsleddet og stasjons-/terminalleddet i verdikjeden for jernbaneproduksjon.

Den vertikale integrasjonen i den norske jernbanesektoren er sterkest i NSB-konsernet. NSB eier og drifter en rekke stasjoner og terminaler som konkurrerende virksomheter kan trenge tilgang til. Dette kan potensielt være et problem, dersom betingelsene andre selskaper betaler for bruk av nødvendig infrastruktur medfører marginskvis eller leveringsnektelse.

Vi har ikke grunnlag for å hevde at NSB-konsernet utnytter posisjonen som vertikalt integrert aktør til å oppnå konkurransefordeler, men det finnes eksempler på saker hvor konkurrenter til NSB har klaget til Konkurransetilsynet på tilgangen til godsterminaler.²¹ Konkurransetilsynet har gitt uttrykk for at det ikke har ressurser til å vurdere om NSB-konsernet (i dette tilfellet Cargonet) utnytter sin dominerende stilling på en ulovlig måte.

4.3 Fordeler og ulemper med dagens eierstruktur

Dagens eierstruktur i den norske jernbanesektoren kan også gi fordeler. I dette avsnittet skal vi kort oppsummere fordeler og ulemper med den eksisterende eierstrukturen.

Ulempen med dagens eierstruktur er først og fremst at den i liten grad legger til rette for konkurranse i markedene:

- Høy horisontal konsentrasjon tilsier svak konkurranse på gods- og persontransport
- Høy grad av vertikal integrasjon og særlig NSBs posisjon kan gi incentiver til utestengning av konkurrenter nedstrøms

²¹ http://www.konkurransetilsynet.no/imagevaultfiles/id_5094/cf_5/a2011-20-cargonet-avslag_p-anmodning_om_inngrep.pdf

Fordelen med dagens eierstruktur knytter seg til gevinster som eierforholdene gir, både i form av potensielle stordriftsfordeler som stort volum i gods- og persontransporttrafikken medfører og effektivitetsgevinster som vertikal integrasjon gir.

- Høy konsentrasjon kan føre til at stordriftsfordeler utnyttes og at jernbanen på den måten kan konkurrere effektivt mot andre transportformer (bil, fly, båt)
- Høy grad av vertikal integrasjon kan være effektivt (kan hindre dobbel marginalisering, altså at profitten maksimeres for hele verdikjeden fremfor for hvert enkelt ledd i verdikjeden, og andre negative vertikale eksternaliteter)²²

4.4 Potensielle forbedringspunkter

Det kan tenkes flere tiltak for å redusere den høye horisontale konsentrasjonen. I Tabell 4-4 nedenfor har vi skissert eksempler på tiltak som kan redusere faren for horisontale konkurranseproblemer i den norske jernbanesektoren. Det understrekes at vi ikke har vurdert totalvirkningen av de ulike tiltakene, men kun pekt på hvordan konkurransen kan påvirkes av tiltakene.

²² En oversikt over effektivitetsgevinster som vertikal integrasjon kan gi er blant annet gitt i EU-kommisjonens retningslinjer for vurdering av vertikale avtaler: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:EN:PDF>

Tabell 4-4 Tiltak for å redusere den horisontale konsentrasjonen

Tiltak for å redusere den horisontale konsentrasjonen	Effekt på konsentrasjonen
Åpne for økt konkurranse fra norske og utenlandske aktører	Hvis det norske markedet i større grad åpnes for konkurranse fra utlandet, kan nye aktører etableres i markedet og på den måten kan konsentrasjonen reduseres. Utlysning av konkurranse på enkeltruter kan for eksempel føre til at nye aktører etablerer seg.
Styrking av Flytoget	Flytoget har etablert virksomhet i konkurranse med NSB. En styrking av Flytoget, for eksempel ved at selskapet etablerer virksomhet på nye ruter, vil redusere konsentrasjonen (gitt at NSB og Flytoget anses som uavhengige aktører).
Deling av NSB persontransport i flere deler	Hvis NSBs divisjon for persontransport deles i flere enheter som kan opptre som uavhengige aktører i markedet, vil det umiddelbart redusere konsentrasjonen i markedet for persontransport.
Deling av Cargonets godstransport i flere enheter	Hvis Cargonet deles i flere enheter som kan opptre som uavhengige aktører i markedet, vil det umiddelbart redusere konsentrasjonen i markedet for godstransport.

Kilde: Oslo Economics

Det kan tenkes flere tiltak for å redusere den vertikale integrasjonen. I Tabell 4-5 nedenfor har vi skissert eksempler på tiltak som kan redusere faren for vertikale konkurranseproblemer i den norske jernbanesektoren. Det understrekes at vi ikke har vurdert totalvirkningen av de ulike tiltakene, men kun pekt på hvordan konkurransen kan påvirkes av tiltakene. Tiltakene som er hentet fra SDs arbeidsgruppe er nærmere analysert i rapporten fra arbeidsgruppen.²³

²³ Samferdselsdepartementet (2006): Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet

Tabell 4-5 Tiltak for å redusere den vertikale integrasjonen

Tiltak for å redusere den vertikale integrasjonen **Effekt på konsentrasjonen**

Deling/omorganisering av selskaper i NSB-konsernet slik at all vertikal integrasjon unngås

Vil fjerne incentivene NSB-konsernet i dag kan ha til å gi konkurransevridende tilgangspriser.

SDs arbeidsgruppe: modell B: Vil redusere NSBs vertikale integrasjon.

Alle NSBs stasjons-/terminalområder overføres til Jernbaneverket

SDs arbeidsgruppe modell C: Vil redusere NSBs vertikale integrasjon.

Alle NSBs stasjons-/terminalområder overføres til et nytt statlig selskap

SDs arbeidsgruppe modell D: Vil redusere NSBs vertikale integrasjon.

Fellesarealer på NSBs stasjons-/terminalområder overføres til Jernbaneverket

SDs arbeidsgruppe modell E: Vil redusere NSBs vertikale integrasjon.

Alle NSBs stasjons-/terminalområder overføres til Statsbygg

Kilde: Samferdselsdepartementet: Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet

5 Konklusjon

Analysen av eierkonsentrasjonen i den norske jernbanesektoren viser at markedene er svært høyt konsentrert. Området for persontransport er sterkest konsentrert, men også området for godstransport er sterkt konsentrert. En sammenligning med eierforholdene i den svenske og danske jernbanesektoren tilsier at konsentrasjonen er betydelig høyere i Norge. Jernbanesektoren er også betydelig mer konsentrert enn kraftbransjen og telebransjen, som er sammenlignbare områder.

Eierkonsentrasjonen i bransjen tilsier at forholdene ligger dårlig til rette for konkurranse mellom aktører innenfor jernbanesektoren. I utgangspunktet er det derfor fare for horisontale konkurranseproblemer, blant annet i form av høye priser og lav kvalitet.

Særtrekk ved jernbanesektoren kan imidlertid tilsa at høy horisontal konsentrasjon er et mindre problem i denne sektoren enn i andre sektorer. For det første møter jernbanen konkurranse fra andre transportformer, både innenfor person- og godstransport. Aktørene innenfor jernbaneområdet kan derfor møte sterk konkurranse fra andre transportformer som sikrer effektiv ressursbruk. For det andre skjer konkurransen på enkelte områder om markedet i stedet for i markedet. På den annen side er etableringshindringene trolig høyere i jernbanesektoren enn i mange andre bransjer, noe som tilsier at høy konsentrasjon er et betydelig konkurranseproblem.

Den vertikale integrasjonen i den norske jernbanesektoren er også betydelig, særlig innenfor NSB-konsernet. NSB eier en rekke stasjoner og terminaler som konkurrerende virksomheter kan trenge tilgang til. Det kan potensielt medføre vertikale konkurranseproblemer, dersom betingelsene andre selskaper betaler for bruk av nødvendig infrastruktur er konkurransevridende.

Det kan tenkes flere tiltak for å redusere faren for horisontale og vertikale konkurranseproblemer. Vi har skissert noen tiltak, men ikke vurdert totalvirkningen av de ulike tiltakene.

Litteratur

EU-Commission (2010): *Guidelines on the assessment of horizontal mergers*

EU-Commission (2010): *Guidelines on vertical restraints*

Evensen, H. og Sæveraas, E. (red) (2009): *Konkurranseloven og EØS-konkurranseloven*

Motta, M. (2004): *Competition Policy*

Regjeringen (2004): *Ot. Prp. Nr 6 (2003-2004)*

Samferdselsdepartementet (2006): «*Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet*»

Transportstyrelsen (2009): *Nyckeltalsanalys av jernvägsföretag 2009*

U.S. Department of Justice (2010): *Horizontal merger guidelines*

Whish, R. (2005): *Competition Law*

Vedlegg 1 - Beregning av HHI i andre land og sektorer

Persontransport

Markedsandelene er beregnet med utgangspunkt i personkilometer.

Norge (tall for 2010)²⁴	Markedsandel (i %)	Markedsandel²
NSB+Gjøvikbanen	90,0	8102
Flytoget	9,2	85,4
Andre	0,7	0,6
Totalt	1,0	8189
<hr/>		
Staten	99,3	9852
Andre	0,7	0,6
Totalt	100,0	9853

Sverige (tall for 2009)²⁵	Markedsandel (i %)	Markedsandel²
Arriva Tåg AB	3	8
A-Train AB	5	23
DSBFirst Sverige AB	5	20
Inlandståget AB	0	0
Roslagståg AB	2	5
SJ AB	68	4 638
Stockholmståg KB	13	172
Svenska Tågkompaniet AB	3	8
Veolia transport Sverige AB	2	2
Totalt	100	4 876

²⁴ http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/14557/aarsmelding_2010_samlet_web.pdf

²⁵ Transportstyrelsen (2009): Nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2009

Danmark (tall 2010) ²⁶	Markedsandel (i %)	Markedsandel^2
Arriva Tog	3,9	15
DSB First	9,0	81
DSB	69,4	4814
Lokalbanen	1,4	2
Midtjyske jernbaner	0,3	0,1
Nordjyske jernbaner	0,5	0,3
Regionstog AS	1,4	2
Andre	14,1	67
Totalt	100,0	4981

Godstransport

Markedsandelene er beregnet med utgangspunkt i tonnkilometer.

Norge (tall for 2010) ²⁷	Markedsandel	Markedsandel^2
CargoNet	75,1	5642
Malmtrafik	21,6	467
Andre	3,3	11
	100,0	6119
Staten	75,1	5642
Malmtrafik	21,6	467
Andre	3,3	11
Totalt	100,0	6119

²⁶ <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Statistik-fra-regionale-trafiksekskaber/-/media/4101F52504BB4CBEAF0BCB675C711D1D.ashx>

²⁷ http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/14557/aarsmelding_2010_samlet_web.pdf

Sverige (tall for 2009) ²⁸	Markedsandel	Markedsandel ²
CargoNet AB	6,0	36
Green Cargo AB	72,1	5198
Hector Rail AB	5,0	25
Inlandsbanen AB	0,1	0,0
Inlandståget AB	0,1	0,0
Malmtrafik i Kiruna AB	6,7	45
MidCargo AB	0,8	0,6
Peterson Rail AB	0,8	0,6
Railcare Tåg AB	0,4	0,2
TGOJ Trafik AB	4,0	16
TX Logistik AB	1,6	3
Tågtfrakt produktion AB	0,3	0,1
Tågakeriet i Bergslagen AB	2,1	4
Totalt	100,0	5323

Andre sektorer: Tele og kraft

Markedsandelene for teletjenestene er beregnet med utgangspunkt i antall abonnementer.

Mobiltelefoni (tall for 2010) ²⁹	Markedsandel	Markedsandel ²
Telenor	50,01	2 501
NetCom+Chess	26,23	688
Tele2+ Network Norway	13,6	185
Lebara	3,25	11
Ventelo	2,48	6
Lycamobile	1,76	3,
Ludo Mobil	0,8	0,6
TDC	0,6	0,4
Øvrige	1,26	1,6
Totalt	100,0	3 396

²⁸ Transportstyrelsen (2009): Nyckeltalsanalys av järnvägsföretag 2009

²⁹ Post- og teletilsynets telestatistikk

Bredbånd (tall for 2010)	Markedsandel	Markedsandel^2
Telenor	49,4	2 440
NextGenTel	11,4	130
Get	9,8	96
Ventelo	4,4	19
Lyse	2,7	7
Eidsiva Bredbånd	1,7	3
Tafjord Marked	1,2	1,4
NTE Bredbånd	1,1	1,2
Loqal	1	1,0
Viken Fibernett	1	1,0
Andre	16,3	11,8
Totalt	100	2 712

Markedsandelene for kraftbransjen er beregnet med utgangspunkt i kapasitet.

Engrosmarked Norge (tall for 2008) ³⁰	Markedsandel	Markedsandel^2
Statkraft Energi AS/Statkraft SF	33,8	1142
E-CO Energi AS	7,8	61
Norsk Hydro ASA	6,6	44
Agder Energi AS	5,7	32
BKK AS	5,4	29
Lyse Energi AS	4,6	21
Nord-Trøndelag Elektrisitetsverk FKF	2,7	7
Eidsiva Energi AS	2,4	6
Hafslund ASA	2,1	4
Sunnhordland Kraftlag AS	1,2	1
Totalt	72,3	1349

³⁰http://www.regjeringen.no/upload/OED/pdf%20filer/Faktaheftet/EVfakta08/EVfacts08_kap05_eng.pdf

Engrosmarked Norden (tall for 2005) ³¹	Markedsandel	Markedsandel^2
Vattenfall	18,5	341
Fortum	12,6	158
Statkraft	12,4	154
Sydkraft/E.ON	9,0	81
Elsam	2,9	8
E2	2,4	6
E-CO	2,3	5
Others	40,0	320
Totalt	100,0	1073

³¹ <http://www.konkurransetilsynet.no/no/Publikasjoner/Nordiske-rapporter/Capacity-for-Competition/>

Vedlegg 2 - Samlet oversikt over eierskapet i jernbanesektoren

Tabell 5-1 Samlet oversikt over eierskapet til aktører i den norske jernbanesektoren

Navn	Eier	Type virksomhet
Infrastrukturforvalter		
Bybanen	Hordaland fylkeskommune ³²	Drift av infrastrukturen til bybanen i Bergen
Jernbaneverket	Staten ved Samferdselsdepartementet ³³	Drift av infrastruktur på det nasjonale jernbanenettet og kjøring av museumstog på det nasjonale jernbanenettet (Norsk Jernbanemuseum)
Stiftelsen Kunstnerdalen Kulturmuseum	Ingen eier ³⁴	Drift av infrastruktur på museumsbanen Krøderbanen (strekningen Krøderen-Vikersund)
Persontransport nasjonalt nett		
Flytoget AS	Staten ved Næring- og handelsdepartementet ³⁵	Persontransport på strekningen Gardermoen-Drammen
NSB AS	Staten ved Samferdselsdepartementet ³⁶	Persontransport på hele det nasjonale jernbanenettet
NSB Gjøvikbanen AS	NSB AS ³⁷	Persontrafikk på strekningen Gjøvik-Skøyen samt transport av materiell på strekningen Skøyen-Drammen (Sundland)-Hønefoss-Roa, Oslo-Strømmen, Grefsen-Loenga
SJ AB	Den svenske staten ved Finansdepartementet ³⁸	Persontransport på strekningen Bjørnfjell (grense) - Narvik
Godstransport nasjonalt nett		
Cargolink AS	Autolink Group ³⁹ som igjen er eid av Major AS (50 %) og	Cargolink AS har lisens til å drive godstrafikk på det

³² <http://www.bybanen.no/index.cfm?id=170593>

³³ http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/14557/aarsmelding_2010_samlet_web.pdf

³⁴ <http://www.njk.no/index.php/om-kroderbanen/hvem-er-vi>

³⁵ <http://www.flytoget.no/Om-Flytoget>

³⁶ <http://www.nsb.no/nsb-konsern/nsb-as-eit-stort-og-viktig-transportkonsern-article37644-4342.html>

³⁷ <http://www.nsb.no/nsb-persontog/nsb-persontog-article37636-4465.html>

³⁸ <http://www.sj.se/sj/jsp/polopoly.jsp?d=730&l=sv>

³⁹ <http://www.cargolink.no/nn/sider/271/default.aspx>

	Chrislin (50 %). Major er eid av et holdningselskap (Moki holding) og Chrislin er eid av Christine og Line Raaholdt (50 % hver)	nasjonale jernbanenettet. Cargolink har sikkerhets sertifikat for godstransport på det nasjonale jernbanenettet.
Cargonet AS	NSB AS ⁴⁰ som igjen er eid av den norske staten	Trafikkvirksomhet knyttet til godstransport på det nasjonale jernbanenettet og drift av egen kjørevei
Green Cargo AS	Svenske staten ved Finansdepartementet ⁴¹	Green Cargo AB har sikkerhets sertifikat for internasjonal godstransport på strekningene: <ul style="list-style-type: none"> • Oslo S-Moss-Kornsjø (grense), • Oslo S-Stavanger og Oslo S-Lillestrøm-Charlottenberg (grense), • Narvik-Bjørnfjell (grense), • Ski-Mysen-Sarpsborg (østre linje), • Hokksund-Hønefoss-Roa-Oslo S og Grefsen-Alnabru.
Hector Rail AB	Største aksjonær i Hector Rail AB er Høegh familien fra Norge, Høegh capital partners ⁴²	Hector Rail AB har sikkerhets sertifikat for internasjonal godstransport på strekningene: <ul style="list-style-type: none"> • Kornsjø (grense)-Sarpsborg, • Sarpsborg-Hønefoss over Drammen, • Oslo-Hønefoss over Alnabru og Roa, • Oslo-

⁴⁰ <http://www.cargonet.no/no/Om-oss/>

⁴¹ <http://www.greencargo.com/sv/Om-oss/Foretagsfakta/>

⁴² http://www.hectorrail.com/owners_06.asp

		<p>Charlottenberg (grense) og Ski-Sarpsborg (Østre linje),</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kongsvinger-Røros, • Elverum-Hamar og Lillestrøm-Otta.
Malmtrafikk AS	Malmtrafik AB som er en del av Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) som er heleid av den svenske staten ved Finansdepartementet ⁴³	<p>Malmtrafikk på Ofotbanen mellom Narvik og riksgrensen (Vassijaure). Bruksbanedrift på terminalen i Narvik. Malmtrafikk AS har lisens til å drive godstrafikk på det nasjonale jernbanenettet.</p>
Peterson Rail AB	Peterson AS ⁴⁴	<p>Peterson Rail AB har sikkerhets sertifikat for internasjonal godstransport på strekningene:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hove - Lillehammer - Eidsvoll (Hovedbanen) - Lillestrøm - Loenga - Moss - Kornsjø (grense), • Charlottenberg (grense) - Kongsvinger - Lillestrøm, Kongsvinger - Elverum, Hamar - Røros - Støren, • Loenga - Oslo S - Drammen - Hjuksebø - Notodden, Hove - Støren - Trondheim, • Trondheim - Hell - Skogn og Hell - Storlien (grense), Vassijaure (riksgrensen) -

⁴³ <http://www.proff.no/selskap/malmtrafikk-as/narvik/transport/Z0I2FM4N/>

⁴⁴ <http://www.petersonrail.com/>

		Narvik.
Railcare Tåg AB	Railcare Group AB hvor de største aksjonærene er Ulf Marklund og Leif Dahlquist, de eier 22,19 % hver. ⁴⁵ (Sverige)	Railcare Tåg AB har sikkerhets sertifikat for godstransport på strekningene: <ul style="list-style-type: none"> • Charlottenberg (grense) - Kongsvinger - Elverum • Kongsvinger - Lillestrøm - Alnabru - Drammen - Hønefoss - Hensmoen • Alnabru- Grefsen- Roa- Hønefoss • Lillestrøm - Hamar - Elverum
TX Logistik AB	Heleid av Trenitalia ⁴⁶ (Italia)	TX Logistik AB har sikkerhets sertifikat for sikkerhets sertifikat del B for godstransport inkludert farlig gods, unntatt farlig gods klasse 7, på strekningene: <ul style="list-style-type: none"> • Kornsjø grense - Alnabru over Moss (Vestre linje) og Askim (Østre linje), • Alnabru - Charlottenberg grense.
Tågakeriet Bergslagen AB	Privat eid selskap ⁴⁷ (Sverige)	Tågakeriet i Bergslagen AB (TÅGAB) har sikkerhets sertifikat for internasjonal godstransport på strekningene: <ul style="list-style-type: none"> • Oslo S - Moss (Vestre linje) - Kornsjø (grense) • Oslo S/Loenga - Eidsvoll (Hovedbanen) - Dombås/Røros - Trondheim

⁴⁵ http://www.railcare.se/download/Agarbild_Railcare_Group_AB.pdf

⁴⁶ http://www.european-rail-company.de/cms/front_content.php?idcat=10

⁴⁷ <http://www.tagakeriet.se/Organisation1.html>

		<ul style="list-style-type: none"> • Lillestrøm - Charlottenberg (grense) • Kongsvinger - Elverum • Trondheim - Hell - Storlien (grense) • Oslo S/Alnabru - Roa - Hønefoss • Oslo S - Hokksund - Hønefoss • Vassijaure (riks grensen) - Narvik
Sidespor		
ABB Eiendom	ABB Group ⁴⁸	Drive sidespor på Brakerøya, Drammen
Borregaard	Orkla ⁴⁹	Driver sidespor og trafikkvirksomhet på Borregård
Harald A. Møller AS	Møllergruppen ⁵⁰	Driver sidespor på Møller logistikk, Lillestrøm
Helge R. Olsen & Sønn AS	Helge R. Olsen Eiendom AS ⁵¹	Drift av kjørevei og trafikkstyring på Hensmoen ved Hønefoss
MiTRans Hamar AS	NSB konsernet	Drive sidespor og trafikkvirksomhet på verksted på Hamar
Narvik Havn KF	100 % heleid selskap av Narvik kommune	Drive havnespor i Narvik
Norcem AS	Heidelberg Cement ⁵²	Drive sidespor ved Bjørntvedt ved Porsgrunn og Ørvik ved Brevik.
Norske Skogindustrier AS	Største norske enkeltaksjonær per 31. desember 2010 var Viken skog med en eierandel på 5,7 %. ⁵³	Drive sidespor på Norske Skog Skogn, Fiborgtangen
Oslo Havn KF	Oslo kommune ⁵⁴	Drive havnespor i Oslo
Smurfit Nordpapp AS	Smurfit Kappa Group ⁵⁵	Drive sidespor på Smurfit Norpapp, Hønefoss

⁴⁸ <http://www.abb.no/cawp/noabb068/94f76ed09beeb195c1257103002ed937.aspx>

⁴⁹ <http://www.proff.no/roller/borregaard-industries-ltd/sarpsborg/oppforinger-uten-bransjetilknytning/Z000H2A7/>

⁵⁰ <http://www.moller.no/wip4/harald-a-moeller/c/detail.epl?cat=4529>

⁵¹ <http://www.purehelp.no/company/details/helgerolsensoennas/983032710>

⁵² <http://www.heidelbergcement.com/no/no/norcem/home.htm>

⁵³ <http://www.norskeskog.com/Investors/Investorer-Norsk/Rapporter/Årsrapporter.aspx>

⁵⁴ <http://www.oslohavn.no/>

⁵⁵ <http://www.smurfitkappa.no/DropdownMenu/About-us/>

oslo**economics**

Besøksadresse:
Dronning Mauds gate 10
0250 Oslo

Postadresse:
1540 Vika, 0117 Oslo

E-post: post@osloeconomics.no
Telefon: +47 21 99 28 00
Faks: +47 966 30 090
Org. nr.: 993 924 741

www.osloeconomics.no

