

Innst. S. nr. 26

(1999-2000)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører

Dokument nr. 8:70 (1998-1999)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I Dokument nr. 8:70 (1998-1999) fremmer stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker følgende forslag:

"1

Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for at også andre aktører enn NSB BA kan benytte seg av Jernbaneverkets skinnegang.

2

NSB BA overføres fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet."

Stortinget vedtok i møte 4. oktober 1999 å sende punkt 1 til samferdselskomiteen. Punkt 2 ble vedtatt ikke tatt under behandling, jf. Grunnlovens § 12 tredje ledd.

I forslaget blir det vist til at det økonomiske og organisatoriske skillet mellom NSB BA og Jernbaneverket er lovmessig fullført og åpner i teorien for åpen konkurranse på Jernbaneverkets skinnegang.

De jernbanelinjer som ikke drives av NSB BA eller som NSB BA ikke er interessert i å videreutvikle, tillater Samferdselsdepartementets forskrifter (fastsatt 10. juli 1997) at private selskaper starter opp jernbanevirksomhet.

I tillegg sier forskriftene at det tillates med hobbyjernbaner og Freeways.

Jernbaneloven åpner for en generell konkurransesituasjon på Jernbaneverkets linjenett mens forskriftene § 2-2 i sin realitet hindrer at interesserte aktører får adgang til Jernbaneverkets linjenett.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, har innhentet følgende uttalelse fra Samferdselsdepartementet, datert 20. oktober 1999:

"Det vises til brev fra samferdselskomiteen av 6. oktober 1999, hvor det bes om Samferdselsdepartementets uttalelse til Dokument nr. 8:70 (1998-99) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører, punkt 1.

Som samferdselskomiteen er kjent med er det allerede i dag åpnet for andre aktører enn NSB BA på enkelte områder. Utgangspunktet for tilgang til kjørevegen i henhold til dagens regelverk er følgende:

I lov 11. juni 1993 nr. 100 om anlegg og drift av jernbane, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m. (jernbaneloven) § 8 kan Kongen (delegert til Samferdselsdepartementet i følge kgl. res. 22. november 1996 nr. 1076) bestemme at den som har tillatelse til å drive trafikkvirksomhet etter § 6, kan få tilgang til å trafikere kjørevei som er en del av det nasjonale jernbanenettet. Det kan gis nærmere bestemmelser om omfanget av og vilkårene for slik tillatelse.

I forskrift om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet, fastsatt av Samferdselsdepartementet 10. juli 1997 nr. 782 § 2-2 fremgår det hvilke virksomheter som kan tildeles ruteleier på nettet.

Foruten NSB BA kan følgende virksomheter tildeles ruteleier:

- Foretak som faller inn under artikkel 10 i Rdir. 91/440/EØF, dvs. internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak og jernbaneforetak som skal utføre internasjonal godstransport innenfor Trans European Rail Freight Freeways-samarbeidet (TERFF) og som har lisens i henhold til Rdir. 95/18/EF for den virksomhet som skal utføres, samt sikkerhetsattest.
- Museums- og hobbypreget jernbanevirksomhet som har tillatelse til å trafikere det nasjonale jernbanenettet etter forskrift om tillatelse til å drive jernbanevirksomhet, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane m.m.
- Jernbaneforetak, herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane, hvis virksomhet omfatter bare transport i byer og forsteder eller regional transport på egen kjørevei og som Kongen unntaksvis etter jernbaneloven § 8, i tilfeller hvor dette vil bidra til en hensiktsmessig trafikkavvikling, har gitt tillatelse til å trafikere det nasjonale jernbanenettet.
- Jernbaneforetak som Kongen unntaksvis etter jernbaneloven § 8 har gitt tillatelse til å drive gods- og/eller persontrafikk på deler av jernbanenettet hvor Statens jernbanetrafikkselskap har innstilt slik trafikk.

Samferdselsdepartementet vurderer for tiden hensiktsmessigheten av en ytterligere åpning av tilgangen til jernbanenettet, bl.a. i lys av pågående arbeid i EU med forslag til nye direktiver, jf. bl.a. den såkalte "jernbanepakken". Transportøkonomisk institutt (TØI) har på oppdrag fra departementet nylig avsluttet et prosjekt hvor de har utredet alternative strategier for å legge til rette for åpen tilgang til jernbanenettet i Norge. Resultatene fra dette arbeidet, med TØIs tilrådinger, er presentert i rapporten "Konkurranse på det norske jernbanenettet" (TØI rapport 429/1999).

Formålet med prosjektet har vært å vurdere og belyse praktiske løsninger/strategier for å legge til rette for en mer åpen tilgang til jernbanenettet i Norge, herunder regler for tildeling av infrastrukturkapasitet mellom flere aktører og prising av tilgang til sporet, samt ordninger for statlig kjøp av persontransporttjenester.

Rapporten er nå til behandling i Samferdselsdepartementet. Departementet legger i første omgang opp til å sende denne på en begrenset høring, bl.a. til NSB BA og Jernbaneverket. Samferdselsdepartementet legger deretter opp til å presentere den videre oppfølging av problemstillingene knyttet til åpen tilgang til jernbanenettet i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002-11, som legges fram våren 2000."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til brevet fra Samferdselsdepartementet der det bl.a. går fram at Transportøkonomisk institutt (TØI) på oppdrag fra departementet nylig har avsluttet et prosjekt hvor det er utredet alternative strategier for å legge til rette for åpen tilgang til jernbanenettet i Norge.

Flertallet har merket seg at departementet, etter å ha sendt rapporten TØI har utarbeidet på en begrenset høring, vil presentere den videre oppfølging av problemstillingene knyttet til åpen tilgang til jernbanenettet

et i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2002-2011 som skal legges fram våren 2000.

Flertallet vil på denne bakgrunn vente med å trekke konklusjoner til behandlingen av Nasjonal transportplan neste år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til Innst. S. nr. 138 (1998-1999) hvor komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet skrev følgende:

"Disse medlemmer vil peke på at erfaringene fra andre land ved å slippe andre aktører til på jernbanesporet, viser at jernbanens konkurranseevne øker når konkurranse etableres.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til EUs transportkomisjonær Neil Kinnock, som den 3. november 1998 i en tale til det britiske industriforbundet gjentok sin sterke tro på nødvendigheten av fortsatt liberalisering i transportsektoren, først og fremst jernbanen.

Disse medlemmer deler disse synspunktene og ønsker derfor å åpne for konkurranse innen jernbanesektoren.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen foreta forskriftsendringer som gjør det mulig for andre aktører enn NSB BA å drive person- og godstransport på Jernbaneverkets linjer."

Disse medlemmer viser til at Stortingets flertall stemte ned dette forslaget.

Disse medlemmer viser til det prinsipielle syn som Fremskrittspartiet og Høyre flere ganger har fremmet om økt konkurranse innen jernbanesektoren og vil derfor støtte et forslag om forskriftsendring slik det framkommer i Dokument nr. 8:70 (1998-1999).

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for at også andre aktører enn NSB BA kan benytte seg av Jernbaneverkets skinne-ganger."

Disse medlemmer viser til at jernbanetransporten over lengre tid har opplevd synkende markedsandeler, både for passasjer- og godstransporten. Markedsandel for persontransport i 1997 var på 87,4 pst. på veg, 6,8 pst. for fly og 4,2 pst. for jernbane. For godstransport var 55,7 pst. på veg, 35,1 pst. for skip og 9,2 pst. for jernbane.

Disse medlemmer mener at det er et misforhold mellom det som ytes i statlig støtte til jernbanen og det transportarbeid som utføres, sammenliknet med andre transportformer.

Disse medlemmer mener at konkurranse og større privat engasjement på jernbaneområdet kan gjøre det enklere å trekke privat kapital inn i sektoren. Dette kan også gjøre mer investering på området mulig, både i kjøreveg og i rullende materiell.

Disse medlemmer viser til at i Sverige har konkurranse på skinnegangen gjennom anbud ført til flere avganger, flere åpne stasjoner og flere passasjerer uten at statens kostnader har økt, og det har blitt flere aktører. For de statlige anbudsrunderne var kostnadsreduksjonen 21 pst. for de to første årene (1992 og 1993), og stabile kostnader ved senere runder.

Disse medlemmer mener at et viktig motiv for å åpne skinnetilgangen for andre aktører vil være å få en bedre utnyttelse av den felles ressurs som skinnene er. En slik utnyttelse vil skape økt konkurranse i transportmarkedet og et bredere spekter av tjenester.

Disse medlemmer ser det som viktig at ved åpning av Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører må det legges vekt på like konkurranseforhold for de ulike operatørene som driver samme type jernbanetransport i de samme markedene.

Disse medlemmer mener også at det må legges til rette for et ukomplisert system med en klar ansvarsdeling og oversiktighet. Dette for å fremme best mulig koordinering, slik at en oppnår en hensiktsmessig og effektiv drift av skinnegangen.

Disse medlemmer mener det kan være formålstjenlig å etablere et selskap eller en forvaltningsenhet med ansvar for de statlige anbudsprosessene med god kunnskap om jernbanemarkedet. Når transporttjenester kjøpes, bør tog vurderes i sammenheng med andre transportformer for eksempel vogntog, buss eller fly.

Disse medlemmer mener også at der andre aktører enn NSB får benytte skinnegangen, er det viktig at togdriften ikke detaljreguleres utover det sikkerhetsmessige.

Disse medlemmer mener at ved en ytterligere åpning for konkurranse på sporet forsterkes en del uheldige forhold som skyldes at Samferdselsdepartementet har flere roller i jernbaneområdet. Ved konkurranse må tildeling av jernbanelinje skje utenfor departementet i et eget selskap eller forvaltningsenhet.

Disse medlemmer viser for øvrig til TØI-rapport 429/1999 som tar opp mange av de spørsmål som reises ved å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for at også andre aktører enn NSB BA kan benytte seg av Jernbaneverkets skinnegang.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:70 (1999-2000) - forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 18. november 1999

Oddvard Nilsen
leder

Sverre Myrli
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær