

Innst. S. nr. 49

(2001-2002)

Innstilling frå samferdselskomiteen om forslag frå stortingsrepresentantane Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate fleire aktørar på Jernbaneverket sitt banenett

Dokument nr. 8:12 (2001-2002) unnatt pkt. 2

Til Stortinget

SAMANDRAG

I Dokument nr. 8:12 (2001-2002) blir følgjande forslag fremma:

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 skinneganger.
2. NSB BA overføres fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet."

Dokumentet blei referert i Stortinget 6. november 2001 og pkt. 1 i forslaget blei vedtatt sendt samferdselskomiteen.

Som bakgrunn for forslaget er det m.a. vist til at 1. juli 1999 blei NSB BA og Jernbaneverket skilt organisatorisk og økonomisk.

Det økonomiske og organisatoriske skilje mellom NSB BA og Jernbaneverket er dermed lovmessig fullført og opnar i teorien for open konkurranse på Jernbaneverket sin skjenegang.

Jernbaneloven opnar for ein generell konkurransesituasjon på Jernbaneverket sitt linenett, mens forskriftene § 2-2 i sin realitet hindrar at interesserte aktørar får tilgang til Jernbaneverket sitt linenett.

Det er vanskeleg å finne ut om jernbanetrafikken i Noreg er rasjonelt driven, og korleis det er med ressursutnytting, service, om den er føremålstenleg for brukarane og om effektivitet. Med fleire aktørar på banenettet vil det bli lettare å skilje gode og effektive operatørar frå dei ineffektive.

Ved å tillate fleire operatørselskap på linenettet, vil det kunne leggjast opp til anbudsrunder, der definerte jernbanestrekningar vert utlyst.

Hoddevik, Hans R. Kjæstad og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, vil vise til at det nå er åpnet for konkurranse innen godstransport på Jernbaneverkets spor. Samtidig er det tegn som tyder på at jernbanesektoren internasjonalt står foran en liberalisering der jernbanesporene blir åpnet slik at flere selskaper kan tilby sine tjenester også innen persontransport. Ettersom EU er en viktig pådriver for en slik utvikling vil Norge, som en del EØS-området, måtte legge til rette for at også norske jernbanespor vil bli åpnet for konkurranse for persontransport.

Flertallet ser det som positivt at Regjeringen nå vil fjerne forskrifter og slik åpne for flere transportør også innen persontransport.

Flertallet forutsettes at hensynet til trafikksikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivaretatt når det åpnes for konkurranse innen persontransport med jernbane.

Det er i dag få aktører som står klare til gå inn i konkurranse med NSB på persontransportsiden. Det å drive jernbanevirksomhet stiller høye krav både til kompetanse og kapital. Det er derfor viktig at Regjeringen tar seg nødvendig tid til den nødvendige tilrettelegging slik at det etableres virksom konkurranse på dette området. Det vil kunne styrke jernbanen i forhold til andre transportmiddel.

Flertallet vil derfor vise til forslag i Budsjettinnst. S. nr. 13 (2001-2002) om at Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for ytterligere konkurranse innen persontransport på Jernbaneverkets skinneganger. Det forutsettes at hensynet til trafikksikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivaretatt.

MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J.

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Tomas Norvoll og Oddbjørg Ausdal Starrfelt,

frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til vedlagde fråsegn, datert 14. november 2001 frå Samferdselsdepartementet ved statsråden, der det heiter:

"I tråd med framlegg i St.meld nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) legges det fra Samferdselsdepartementets side i første omgang opp til å utvide forskriftene om tilgang til sporet til også å omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransporter på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet."

Desse medlemmer støttar eit slikt opplegg.

Desse medlemmer viser vidare til at spørsmålet om å tillate fleire aktørar på det statlege jernbanenettet blei teke opp i Innst. S. nr. 126 (2000-2001), jf. Dokument nr. 8:9 (2000-2001) som blei fremja av stortingsrepresentantane Robert Eriksson, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker, og i Innst. S. nr. 119 (2000-2001), jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Desse medlemmer viser til at det i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) heiter frå fleirtal i komiteen:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener det i større grad må sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet i persontransport for flere aktører er større enn de samfunnsøkonomiske kostnadene som følger av et slikt system, før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport. Flertallet har videre merket seg at Regjeringen vil arbeide for at de sentrale innenlandske jernbanestrekningene åpnes for internasjonale godstransporter i tråd med utviklingen i EU."

Desse medlemmer legg framleis dette til grunn

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser vidare til merknadene frå Arbeiderpartiet i samme innstilling, der det heiter:

"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er enige i at det er riktig å åpne for mer konkurranse på jernbanenettet. Disse medlemmer vil likevel understreke at når det fra enkelte hold framstilles som om det ikke er konkurranse på det norske jernbanenettet, er dette ikke riktig. Norge er faktisk blant de land i Europa som organisatorisk og lovmessig har kommet lengst med å legge forholdene til rette for å åpne for konkurranse på jernbanenettet. Det er i dag allerede åpnet for flere aktører på deler av det norske jernbanenettet, særlig innenfor godstransport.

Disse medlemmer mener det er riktig gradvis å åpne for konkurranse på det norske jernbanenettet og vil peke på at en tilrettelegging for flere aktører på sporet må ses i sammenheng med tilgjengelig sporkapasitet og hensynet til trafiksikkerheten."

Desse medlemmer deler dette synet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil hevde at fordelene ved å tillate flere aktører på jernbanenettet først vil bli synliggjort når det er blitt tillatt med alternative jernbaneselskaper som konkurrerer på det samme banenettet. Disse medlemmer viser til at mange statlige monopoler i Norge er oppløst med godt resultat.

Det er alminnelig enighet om at NRK-monopolet neppe ville kunnet gi seg utslag i et så variert TV- og radiotilbud som det vi har fått. Først da NRK fikk konkurranse ble det flere kanaler å velge mellom, og et større mangfold i eteren.

Oppløsningen av det gamle Televerkets monopol på teletjenester har åpenbart gitt gode resultater i form av flere og bedre teletjenester, billigere teletjenester og at køene er forsvunnet.

Oppløsningen av taximonopolene har gitt kundene et bedre tilbud, og oppløsningen av Vinmonopolets enerett til import og engrossalg har gitt bedre service, mer rasjonell varedistribusjon, og lavere logistikk-kostnader for kundene.

Disse medlemmer viser til at det var en omfattende meningsutveksling forut for avviklingen av disse monopolene, men at blant dem som var imot å oppløse monopolene er det ingen som går inn for å *gjennføre* dem.

Det er ingen grunn til å tro at oppløsningen av NSBs monopol skal være noe unntak. Disse medlemmer har stor tro på at flere, konkurrerende aktører på jernbanenettet vil fremtvinge en rasjonalisering og effektivisering i NSB, slik at jernbanetilbudet til publikum blir bedre.

Disse medlemmer vil anbefale at nye aktører på banenettet, norske som utenlandske, tillates på Jernbaneverkets nett. De nye aktørene skal likestilles med NSB når det gjelder rammebetingelser, leie av kapasitet, avgifter og subsidier og andre forhold som påvirker konkurranseforholdene mellom aktørene.

TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:12 (2001-2002) - punkt 1 i forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate flere aktører på Jernbaneverkets banenett - blir vedlagt protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 6. desember 2001

Petter Løvik
leiar

Sigrun Eng
ordførar

Geir-Ketil Hansen
sekretær

Vedlegg**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, dagsett 14. november 2001****Dokument nr. 8:12 (2001-2002) forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate flere aktører på Jernbaneverkets banenett**

Det vises til samferdselskomiteens brev av 8. november 2001, vedlagt ovennevnte Dokument 8-for-slag av 6. november 2001, og hvor det bes om Samferdselsdepartementets uttalelse vedrørende pkt. 1 til vedtak.

I Dokument nr. 8:12 (2001-2002) er det bl.a. foreslått følgende:

"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 skinneganger."

Samferdselsdepartementet viser til at spørsmålet om å tillate flere aktører på det statlige jernbanenettet bl.a. ble tatt opp ved Stortingets behandling av Innst. S. nr. 126 (2000-2001) som tok utgangspunkt i Dokument nr. 8:9 (2000-2001) som ble fremmet av stortingsrepre-

sentantene, Robert Eriksson, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker.

Departementet ser det som positivt at konkurranseutsettelsen på jernbanenettet blir utvidet, forutsatt at det ses i sammenheng med hensyn til trafikkssikkerhet og hensynet til tilgjengelig sporkapasitet.

I tråd med fremlegg i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) legges det fra Samferdselsdepartementets side i første omgang opp til å utvide forskriftene om tilgang til sporet til også å omfatte godkjente jernbane-foretak som ønsker å utføre godstransporter på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet.

Videre er nye EU-direktiv som bl.a. omfatter åpning av internasjonal godstransport på jernbane på særskilte strekninger, s.k. TERFN-strekninger fra mars 2003, og på hele jernbanenettet fra 2008, blitt en del av EØS-avtalen. De norske s.k. TERFN-strekningene omfatter størsteparten av det norske jernbanenettet. Departementet vil nå starte opp arbeidet med å implementere de vedtatt rettsaktene i norsk rett. Frist for implementering er mars 2003.