



# Innst. 119 S

(2009–2010)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:19 S (2009–2010)

### **Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark om å modernisere og omstrukturere Jernbaneanverket til to statlige aksjeselskap**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneanverket til to statlige aksjeselskap:

- Ett selskap etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveger overføres til dette selskapet.
- Et annet selskap etableres, som skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet."

#### **Komiteens merknader**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjærli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne

Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at det i representantforslaget foreslås å omdanne Jernbaneanverket til to statlige aksjeselskap. Komiteen viser til vedlagte svarbrev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, datert 26. november 2009, i saken.

Komiteen viser til at et liknende representantforslag ble behandlet i Stortinget vinteren 2007–2008, jf. Dokument 8:27 (2007–2008) og Innst S. nr. 136 (2007–2008). Den gang var det kun representantene fra Fremskrittspartiet som stemte for å omdanne Jernbaneanverket til et statlig selskap eller statsaksjeselskap.

Komiteen deler forslagsstillernes ønske om å ruste opp og modernisere norsk jernbane.

Komiteen viser til at Jernbaneanverkets inntekter for 2010 er beregnet til å utgjøre drøyt 7 pst. av utgiftene. Uansett hva slags tilknytningsform man velger for Jernbaneanverket, vil drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur i Norge være avhengig av store årlige bevilgninger over statsbudsjettet med mindre man innfører en meget høy kjøreveisavgift. Det er dessuten store samfunnsmessige interesser knyttet til drift og utbygging av jernbanen.

Komiteen vil understreke at Jernbaneanverket, som andre offentlige etater, må ha et fokus på modernisering, fornyelse og effektivisering, og ser viktigheten av at Regjeringen følger opp dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at målet for omorganiseringen av Jernbaneanverket til statlig selskap/foretak er at selskapet skal kunne ta opp langsiktige lån for å kunne forsere viktige jernbaneutbygginger. En låneadgang vil gi langsiktig, forutsigbar og avklart finansiering. Flertallet vil peke på at Jernbanean-

kets stamnettutredning fremlagt i oktober 2006 viser et behov på over 80 mrd. kroner for å oppnå en anbefalt standard på jernbanetilbudet fremover i tid. Flertallet konstaterer at det innenfor rimelig tid ikke vil være mulig å realisere viktige utbygginger på veien mot stamnettutredningens mål, med mindre man gir Jernbaneverket større frihet til blant annet å kunne ta opp lån for å forsere utbygging av jernbanenettet og møte utfordringene i stamnettutredningen.

Flertallet vil spesielt peke på det sterkt økende behovet for persontransport i de store byområdene, hvor det er nødvendig å realisere omfattende dobbeltsporprosjekt. Dette for å opprettholde jernbanens konkurransekraft og for å imøtekomme kravene fra pendlere og andre faste reisende. Flertallet vil spesielt vise til InterCity-triangelet i Østlandsområdet og behovet for realisering av sammenhengende dobbeltspor som har vært planlagt i flere tiår. Tilsvarende vises det til viktigheten av lange kryssingsspor på flere baner, som samlet vil bety doubling av kapasiteten for godstransport over lange avstander.

Flertallet er enig med forslagsstillerne i at det er nødvendig med en omdanning av Jernbaneverkets organisasjons- og tilknytningsform for å sikre brukerne gode nok jernbanetjenester. Flertallet mener dagens system med ettårige bevilgningsvedtak til Jernbaneverket kan medføre lite rasjonell planlegging og unødvendig kostbar prosjektgjennomføring. Dersom større investeringsprosjekter kan planlegges mer helhetlig, vil entreprenørene kunne planlegge mer rasjonelt og kostnadene gå ned. Flertallet viser eksempelvis til at Jernbaneverket i Aftenposten 28. april 2008 uttaler at utbyggingen av dobbeltspor Asker–Lysaker kunne blitt over 500 mill. kroner billigere ved raskere prosjektgjennomføring, i tillegg til at tapte driftsinntekter på grunn av lang gjennomføring har vært om lag 1 mrd. kroner. Flertallet mener det vil være realøkonomiske besparelser i å flytte reell beslutningsmyndighet blant annet når det gjelder tempoet i prosjektgjennomføringen fra storting og regjering, gjennom årlige budsjettvedtak, til Jernbaneverket. Stortinget vil fremdeles vedta overordnede og langsiktige planer, men uten dagens detaljregulering. Flertallet mener det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene er lite effektivt, og irriterende for folk som rammes. Flertallet mener det er behov for et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Flertallet vil legge til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten kan økes.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette frem for Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2010."

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringsprosjekter kan prosjektfinansieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene."

Flertallet gjør oppmerksom på at Riksrevisjonen i sin forvaltningsrevisjon for 2008 påpeker at Jernbaneverket er ansvarlig for en stadig økende andel av driftsavvikene i togtrafikken, og at uavklarte ansvarsforhold gjør arbeidet med å unngå forsinkelser unødige vanskelig. Riksrevisjonen mener det må være i departementets, Jernbaneverkets og togselskapenes interesse å avklare ansvarsforholdene, slik at en kan samordne, målrette og iverksette tiltak for å redusere forsinkelsene.

Flertallet understreker at utviklingen av jernbanens infrastruktur ikke har klart å møte utviklingen de siste 10 årene og evner ikke i dag å tilfredsstille publikums krav til kapasitet og service. Utviklingen av jernbanesektoren i Norge har vært helt nødvendig for å tilpasse strukturen og tjenestetilbudet til samfunnets utvikling og endrede krav om effektivitet, brukervennlighet og service. Samtidig er det flere uløste utfordringer på området.

Flertallet viser til at moderniseringen av Jernbaneverket vil gi en tydeligere ansvarsfordeling innad i Jernbaneverket og mellom Jernbaneverket og NSB. Flertallet mener at det som må være avgjørende for valg av organisering, er å sikre reisende kvalitativt gode transporttjenester med punktlighet, regularitet og tilstrekkelig kapasitet for både reisende og gods.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at investeringene til jernbane har økt kraftig siden 2005, og at det for 2010 er foreslått 8,4 mrd. kroner til Jernbaneverket. Dette tilsvarer en økning på 18,5 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2009.

Disse medlemmer viser til at jernbanen var et forsømt område i mange år. Også på begynnelsen av dette årtusenet ble jernbanen nedprioritert. Disse medlemmer viser til at investeringene til jernbane har tredoblet seg siden den rød-grønne regjeringen overtok i 2005. I NTP-perioden 2010–2019 ønsker Regjeringen å bruke 33 mrd. kroner mer enn i forrige NTP-periode. De viktigste tiltakene for å modernisere og effektivisere det norske jernbanenettet er å gjennomføre planlagt vedlikehold og investeringer i

henhold til planene i NTP. Disse medlemmer viser også til at det største jernbaneinvesteringsprosjektet i nåværende NTP, nytt dobbeltspor Oslo–Ski, skal sikres sammenhengende finansiering og har fått en egen post i statsbudsjettet.

Disse medlemmer viser til at behovet for politisk styring og Jernbaneverkets manglende egenfinansiering gjør det lite hensiktsmessig å omdanne Jernbaneverket til to aksjeselskap.

Disse medlemmer har for øvrig ingen merknader og foreslår at representantforslaget ikke bifalles.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag :

"Dokument 8:19 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark om å modernisere og omstrukturere Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap – bifalles ikke."

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre påpeker at for å sikre brukerne gode nok jernbanetjenester er det nødvendig med en omdanning av Jernbaneverket. Strukturendringen betyr at dagens jernbaneverk moderniseres og omstruktureres for å få like gode muligheter til å drive effektivt og konkurransedyktig som andre statlige omstrukturerte selskaper har fått. Det forutsettes at selskapene etableres i tråd med EØS-regelverket.

Disse medlemmer mener at etaten Jernbaneverket bør omorganiseres i to selskaper for å skille rollene mellom staten som utbygger og kjøper av tjenester og staten som eier av produksjonen av slike tjenester. Disse medlemmer vil vise til at delingen av Statens vegvesen hvor Mesta AS ble skilt ut til et eget selskap, bidro til et mye klarere skille i statens rolle som både forvalter og produksjonsbedrift. For disse medlemmer er deling av Jernbaneverket i to selskaper en naturlig del av omgjøring av etaten til selskap/foretak, der utbyggerselskapet gis anledning til å ta opp lån for å sikre en langt raskere utbygging av jernbanenettet enn de mulighetene som ligger i dagens organisering.

Disse medlemmer vil for ordens skyld understreke at det verken er ønskelig eller nødvendig at et statlig utbyggingsselskap for jernbane skal bygge infrastruktur i egen regi, men at ordningen kun er ment som et instrument for å sikre finansiering på en bedre måte enn med dagens ordning. Dagens ordning innebærer blant annet at langsiktig investering i nasjonal infrastruktur konkurrerer mot kortsiktige utgiftsbevilgninger, jf. den årlige budsjettprosessen i forbindelse med statsbudsjettet. Alle praktiske og formelle sider ved prosjektgjennomføring bør kunne

gjennomføres i det alt vesentlige som i dag; også inklusiv bruk av offentlig-privat samarbeid (OPS-modell) om det skulle være ønskelig.

Disse medlemmer registrerer at samferdselsministeren overhodet ikke synes å ha registrert den store muligheten en slik modell gir for utbygging av store prosjekter – sammenhengende "korridorutbygging" innenfor norsk samferdsel. Nettopp slik kraftig fokus på store prosjekter – langt større enn de største prosjektene vi kjenner til per i dag, vil etter disse medlemmers syn åpne for større og tydeligere deltakelse i anbudsrunderne fra de virkelig store internasjonale anleggsentreprenørene.

Disse medlemmer vil også peke på at tidligere jernbanedirektør Steinar Killis kraftig kritiserte de rammene som Jernbaneverket er pålagt å legge til grunn for sine planforslag til Nasjonal transportplan (NTP). De vedtatte rammene er også langt unna det fagetaten la til grunn i sine anbefalte rammer, og som det ikke er tatt hensyn til fra Regjeringens side.

Disse medlemmer viser til de langsiktige faglige vurderinger som tidligere er gjort av fagetatene, og som er faglig grunnlag for etatenes innspill til rammer i forhold til NTP 2010–2019. Disse medlemmer mener at de faglige vurderinger med anbefalte økonomiske rammer for hhv. investering og vedlikehold burde vært fulgt opp av Regjeringens forslag til NTP for perioden 2010–2019 for å sikre at man ved utgangen av planperioden har et jernbanenett som er rustet til å møte dagens behov, og ikke minst for å møte fremtidens behov for transport av gods og passasjerer.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet vil vise til representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008), om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge. Disse medlemmer registrerer at forslaget i dokumentet ikke fikk tilslutning fra noen av de andre partiene ved Stortingets behandling. Disse medlemmer er derfor svært fornøyd med at flere partier nå signaliserer støtte til at man nå ønsker å gjøre om etaten Jernbaneverket til statlige selskaper eller foretak.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som to statlige selskaper eller statsaksjeselskaper, ett selskap for utvikling og drift og ett selskap for utbygging og vedlikehold. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at utbyggingsselskapet får ta opp langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjek-

ter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjettene."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2009) var forslag om å omdanne Jernbaneverket til ett selskap og at saken var knyttet til spørsmål om høyhastighetstog. Representantforslaget i Dokument nr. 8:19 S (2009–2010) omhandler bare spørsmålet om å omdanne Jernbaneverket til to statlige selskaper, med begrunnelsen at det er nødvendig med modernisering og opprydding i ansvarsforholdene innad i Jernbaneverket og mellom Jernbaneverket og NSB.

Disse medlemmer mener at det å skille bestiller- og utføreroppgavene i to ulike selskaper er viktig for å tydeliggjøre roller og ansvarsforhold. I tillegg vil moderniseringen gi en bedre avklaring mellom oppgaver knyttet til investering og vedlikehold i ett selskap og ett selskap for utvikling og drift av jernbanens infrastruktur.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap:

- Ett selskap etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveger overføres til dette selskapet.
- Et annet selskap etableres, som skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet."

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til tidligere forslag fra Kristelig Folkeparti, blant annet i Budsjett-innst. S. I (2008–2009), om å opprette en statlig låneordning for samferdselsformål. Dette medlem mener en statlig låneordning kombinert med omdanning av Jernbaneverket til statsforetak vil være viktige grep for mer effektiv og rasjonell satsing på jernbane.

For å sette Jernbaneverket best mulig i stand til å møte dagens og fremtidens krav til jernbanetilbud mener dette medlem den beste løsningen er å modernisere Jernbaneverket gjennom en omdanning til statlig foretak.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at for en moderne samfunnsaktør er det også nødvendig at områder i tilknytning til og rundt jernbanestasjoner er av skikkelig kvalitet, godt drevet og vedlikeholdt.

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti:**

#### *Forslag 1*

Dokument 8:19 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark om å modernisere og omstrukturere Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap – bifalles ikke.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen organisere Jernbaneverket som to statlige selskap eller statsaksjeselskap, ett selskap for utvikling og drift og ett selskap for utbygging og vedlikehold. Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at utbyggingsselskapet får ta opp langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjettene.

### **Forslag fra Høyre:**

#### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap:

- Ett selskap etableres med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens eiendommer og infrastruktur. Eierskapet til stasjoner og kjøreveger overføres til dette selskapet.
- Et annet selskap etableres, som skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for baner i konkurranseutsatt virksomhet.

### **Forslag fra Kristelig Folkeparti:**

#### *Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverket til statsforetak.

## **Komiteens tilråding**

Komiteens tilråding fremmes av Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

### I

Stortinget ber Regjeringen utrede modell for statlig låneordning for samferdselsformål, og legge dette

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 15. desember 2009

**Knut Arild Hareide**

leder

**Gorm Kjernli**

ordfører

frem for Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2010.

### II

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en plan for hvordan nye, større investeringsprosjekter kan prosjektfinansieres for å sikre rasjonell og sammenhengende utbygging av prosjektene.

## Vedlegg

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 26. november 2009**

#### **Representantforslag 19 S (2009-2010) fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark om å modernisere og omstrukturere JBV til to statlige aksjeselskap**

Jeg viser til brev av 12. november d.å. fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomite om ovennevnte representantforslag.

Innledningsvis vil jeg påpeke at både person- og godstrafikk på jernbane har vært og er fremdeles eksponert for konkurranse fra andre transportslag i varierende grad. Åpningen for konkurranse på innlands godstrafikk med jernbane i Norge skjedde fra 1. januar 2007. EØS-avtalen gir også rammer for organiseringen på dette feltet.

Jeg viser til at et liknende representantforslag fra FrP ble behandlet av Stortinget i forbindelse med Dokument 8:27/Innst. S. nr. 136 (2007-2008).

Utbygging og drift av jernbaneinfrastruktur i Norge er avhengig av store årlige bevilgninger over statsbudsjettet. I Prop. 1 S (2009-2010) har regjeringen foreslått å bevilge om lag 8,4 mrd. kr til drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastruktur i 2010, motsvarende inntekter fra jernbaneinfrastrukturen er foreslått budsjettet til om lag 597 mill. kr. Inntektene utgjør dermed om lag 7,1 pst. av utgiftene i 2010. Uavhengig av organisering og tilknytningsform for Jernbaneverket vil drift, vedlikehold og utbygging av jernbaneinfrastruktur i Norge være avhengig av store årlige bevilgninger over statsbudsjettet, med mindre en høy kjøreveisavgift blir innført.

Regjeringen og Stortinget har muligheter til å fastsette aktivitetsnivået i investeringer i ny jernbaneinfrastruktur innenfor de rammebetingelsene som følger av finanspolitiske prioriteringer, tilgangen på nye prosjekter som er klare til oppstart og bindinger i pågående prosjekter som er startet opp i tidligere budsjetterminer. De endelige prioriteringene vil være avhengig av regjeringens og Stortingets avveininger av kortsiktige og langsiktige politiske hensyn.

Jernbaneverket er i dag organisert som et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet. På vegne av staten forvalter Jernbaneverket statens realkapital som er bundet opp i jernbaneinfrastruktur. Jernbaneverket forestår også utbygging av ny jernbaneinfrastruktur på vegne av staten, og har ansvaret for trafikkstyringen på det norske jernbanenettet. Organiseringen av Jernbaneverket som forvaltningsorgan må ses på bakgrunn av at det er et ønske om

mulighet for direkte politisk styring av virksomheten, da det er knyttet store samfunnsmessige interesser til drift og utbygging av jernbaneinfrastrukturen i Norge. Jernbaneverket som forvaltningsorgan er i dag finansiert ved direkte bevilgninger av brutto utgifter og inntekter over statsbudsjettet. Jernbaneverket har i dag ikke noen betydelig «egenfinansiering» eller kommersiell virksomhet i forhold til etatens samlede virksomhet, sammenliknet med for eksempel Avinor AS som i stor grad er selvfinansiert.

Forslagsstillerne tar til orde for å innføre ordninger som skal gi Jernbaneverket større grad av egenfinansiering. Representantforslaget foreslår på den ene siden å delfinansiere investeringer og vedlikehold av jernbanenettet med utbytte fra den kommersielle aktiviteten tilknyttet stasjoner. Jernbanestasjonene ble for en tid tilbake verdsatt til omkring 2 mrd. kr. Verdien av stasjonene er med andre ord omtrent på størrelse med det som trengs til ett års vedlikehold av jernbanenettet (ca. 1,9 mrd. kr i 2010-budsjettet).

Forutsatt at verdsettingen av stasjonene er et uttrykk for den framtidige avkastningen fra den kommersielle driften av disse, vil dette i liten grad kunne bidra til å dekke behovet for årlig vedlikehold av det norske jernbanenettet. Dersom det ene av de to aksjeselskapene skal få et større ansvar for utvikling av de kommersielle arealene knyttet til stasjonene slik representantforslaget innebærer, så må det i tilfelle bygges opp ny kompetanse på dette området da denne i dag ikke ligger i JBV, men i NSB-selskapet Rom Eiendom AS. Jeg viser til at St.prp. nr. 1 (2008-2009) der det går frem at Regjeringen ikke vil endre på eierskapet til stasjoner og godsterminaler. Stortinget sluttet seg til dette ved behandlingen av statsbudsjettet for 2009. Jeg kan ikke se at argumentet om å gi Jernbaneverket en ny egenfinansieringskanal via stasjonene skulle rettferdiggjøre en revurdering av spørsmålet om eierskapet.

På en annen side foreslår representantforslaget å finansiere drift, vedlikehold og investering av infrastrukturen med økt bruk av kjøreveisavgift. I dag er det bare på Gardermobanen hvor drift og vedlikehold er brukerbetalt fullt ut. Departementet vil presisere at alle som trafikkerer banen betaler de samme avgiftene for bruken, enten det er snakk om Flytoget AS, NSB AS eller andre. Utgangspunktet for bygging av Gardermobanen var at både investeringen i infrastruktur, materiell og driften og vedlikeholdet av begge deler skulle gjennomføres på kommersielt grunnlag. Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) ble det gjennomført en gjeldssa-

nering i NSB Gardermobanen AS på 7,4 mrd. kr på grunn av manglende betalingsevne, og infrastrukturen ble derfor overdratt til Jernbaneverket.

Dersom drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastruktur skulle "brukes betales", ville det måtte gjennomføres et omfattende utredningsarbeid for å få fastsatt en «riktig» fordeling av utgiftene mellom ulike togslag og for ulike infrastruktur- tjenester, og for å få en «god» prismekanisme som gir «riktige» incentiver. Det er vanskelig å konkretisere hvilke utslag et slikt opplegg kunne få, men i alle tilfeller vil det bety en vesentlig økning i kostnadene både for persontransport og godstransport. For persontransporten ville det i stor grad bety tilsvarende økte statlige bevilgninger til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. For godstransport med jernbane vil det bety dårligere konkurransevne, med betydelig overføring av godstransport fra veg til bane og dermed økt tungtransport på veg.

De viktigste argumentene for et evt. valg av en selskapsform ved organisering av en offentlig virksomhet er:

- 1) En betydelig «kommersiell» aktivitet og en inntektsside som fortrinnsvis er slik at inntektene kan gi en fornuftig bedriftsøkonomisk avkastning på investert kapital; og
- 2) Et ønske om at virksomheten skal ha stor grad av økonomisk handlefrihet og ansvar.

Jernbaneverkets manglende egenfinansiering og behov for direkte politisk styring av vesentlige deler av virksomheten, gjør jeg ikke ser det som hensiktsmessig å organisere Jernbaneverket som aksjeselskap. Jeg har derfor ingen planer om å endre Jernbaneverkets organisatoriske tilknytningsform som et statlig forvaltningsorgan.

Representantene foreslår at det opprettes et nytt aksjeselskap med formål å drive utbygging og vedlikehold av infrastruktur, slik at alt vedlikeholdet av jernbanenettet og jernbaneinvesteringer blir konkurranseutsatt. I dag konkurranseutsetter Jernbaneverket i praksis alle investeringsprosjekter og store deler av det prosjektrettede vedlikeholdet innenfor fornyelse og mindre andeler av øvrig vedlikehold (forbryggende og korrektivt). Baneservice AS som tidligere var en organisatorisk enhet i Jernbaneverket, ble i 2005 omdannet til aksjeselskap med formål å tilby jernbanerelaterte tjenester innen prosjektrettet vedlikehold og investeringer, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Innst. S. nr. 13 (2004-2005). Selskapet driver i konkurranse. I forbindelse med omdanningen av Baneservice til aksjeselskap ble det også vurdert å konkurranseutsette det øvrige vedlikeholdet av jernbanenettet. Det ble den gang vurdert at vedlikehold av det meste av eksisterende signal- og teleanlegg langs

jernbanenettet, ikke var egnet for konkurranseutsetting. Vurderingen var og er fortsatt bl.a. at det reelt sett ikke er tilstrekkelig med kompetanse på disse anleggene utenfor Jernbaneverket til at effektiv konkurranse ville bli mulig, foruten at anleggene var og er svært sikkerhetskritiske for trafikkavviklingen på jernbanenettet. Erfaringene med konkurranseutsetting av øvrig vedlikehold av jernbanenettet (det som ikke er prosjektrettet), er at det er svært krevende å gjennomføre gode konkurranser og drive effektiv kontraktsoppfølging, spesielt i et marked uten effektiv konkurranse.

Det er rimelig å anta at en slik omorganisering av Jernbaneverket dessuten vil kreve *betydelig* med omstillingsmidler, og vesentlig mer enn det som ble bevilget i forbindelse med etableringen av Baneservice AS som utgjorde til sammen om lag 80,6 mill. 2005-kr, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Innst. S. nr. 13 (2004-2005). Dersom den foreslåtte omorganiseringen og konkurranseutsettingen skal lønne seg, må nåverdien av de samlede effektiviseringsgevinstene overstige de samlede merkostnadene i forbindelse med omstillingen. Dette er ikke dokumentert i representantforslaget.

Jeg ser ofte at forslag om organisering av statlig virksomhet til aksjeselskap ledsages av argumenter om at selskapene kan ta opp lån. En slik opplåning på vegne av staten vil lett kunne bidra til å undergrave de politiske prioriteringene som ligger til grunn for Stortingets behandling av statsbudsjettene, bl.a. ved at disse får en svakere finans- politisk virkning og at opplåningen gir store bindinger på framtidige statsbudsjetter. Dette vil også i større grad utsette staten for den risikoen som ligger i finansmarkedene med hensyn til likviditet og prising av kapital, og som dermed pådrar staten økte finansielle kostnader. I tillegg til at er rimelig å regne med at det blir stilt krav om statlig garantier fra private lånegivere som må vedtas av Stortinget og som lett begrenser handlingsrommet for låneopptak.

Som kjent står jernbanen overfor store utfordringer der det bl.a. er behov for å forbedre punktligheten og regulariteten i togtrafikken og der Jernbaneverket må jobbe hardt for å få tak i kvalifisert personell som det er mangel på i dag. Jernbanekapitalen skal samtidig opprettholdes og videreutvikles, mens budsjettene holdes og effektiviteten bedres. Å håndtere dette er i seg selv en meget krevende oppgave. Representant- forslaget innebærer en storstilt konkurranseutsetting samtidig som Jernbaneverket måtte utsettes for en omfattende omorganisering. Jeg tror at eventuelle fordeler som måtte ligge i dette, ikke vil forsvare de ekstra utfordringer dette vil gi i en særdeles krevende periode for Jernbaneverket.

Etter min vurdering er de viktigste tiltakene for å modernisere og effektivisere jernbanenettet å gjen-

nomføre planlagt vedlikehold og investeringer i henhold til de planer som følger av Nasjonal transportplan, herunder å skifte ut gamle teknologi- løsninger på det eksisterende jernbanenett, uten at det etableres

nye organisasjonsstrukturer/selskaper som det strengt tatt ikke er bruk for innenfor jernbanevirksomheten.