

Dokument nr. 8:70.

(1998-99)

Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.

Til Stortinget.

Bakgrunn

Den første jernbanestrekningen i Norge ble åpnet i 1854 mellom Kristiania og Eidsvoll. NSB er fortsatt en av landets mest toneangivende transportbedrifter med enerett på Jernbaneverkets skinnegang.

Konsernet NSB består av morselskapet NSB BA med dets fem enheter og tre heleide datterselskaper. Etter stortingsvedtak av 14. november 1996, ble NSBs tidligere trafikkdel omgjort til særlovsselskapet NSB BA fra 1. desember 1996. Samtidig ble forvaltningsorganet Jernbaneverket opprettet, og har ansvaret for bl.a. å bygge ut og vedlikeholde jernbanenettet.

Endringen i desember 1996 innebærer at NSB BA ikke lenger er en del av statsforvaltningen, med de til dels tidkrevende beslutningsprosesser dette medførte. NSB BA bærer nå selv det forretningsmessige ansvar for driften, og finansierer investeringer gjennom egen inntjening eller ved låneopptak. I tillegg kjøper staten tjenester for om lag 1 mrd. kroner på ulønnsomme strekninger. Eier av NSB BA er staten ved Samferdselsdepartementet, og samferdselsstatsråden er NSBs generalforsamling. Staten hefter imidlertid kun for innskutt kapital, og har derved begrenset ansvar (BA). Den nye styringsformen har mange likheter med et statsaksjeselskap.

NSB-konsernet hadde ved utgangen av 1997 i alt 9 693 ansatte, hvorav 7 751 i NSB BA. Konsernets driftsinntekter var i 1997 på 6 017 mill. kroner. Resultat før skatt var på 239 mill. kroner.

Fra 1. juli 1999 blir NSB BA og Jernbaneverket skilt organisatorisk og økonomisk.

Samferdselsfraksjonen viser til Dokument nr. 8:46 (1997-98), Innst. S. nr. 136 (1997-98) «Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet».

Dette forslaget fikk ikke flertall, men i St.prp. nr. 1 (1998-99) ble det lagt opp til at det fra 1. juli 1999 gjennomføres et fullstendig organisatorisk skille mellom særlovsselskapet NSB BA og det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket, ved at de to en-

hetene ikke lenger skal ha samme administrerende direktør. Styret for Jernbaneverket foreslås avvirket fra samme dato.

Det økonomiske og organisatoriske skille mellom NSB BA og Jernbaneverket er dermed lovmessig fullført og åpner i teorien for åpen konkurranse på Jernbaneverkets skinnegang.

Det har allerede nå vist seg at det er interesserte selskaper som vil inn og konkurrere med NSB BA. Bratsbergbanen og Flåmsbanen er eksempler på drift i privat/sameie med NSB BA.

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 i henhold til EØS-reglene.

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

NSB BA overføres fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet, med den begrunnelse at det ikke bør være samme departementet som er lovgiver og regulator, som også er i eierforhold til det selskap som skal konkurrere på linjenettet.

Forslag

På bakgrunn av dette fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

16. juni 1999.