

Dokument nr. 8:12

(2001-2002)

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om å tillate flere aktører på Jernbaneverkets banenett

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 syv enheter og fire 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. 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 1-1,3 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 1999 i alt 9 267 ansatte. Konsernets driftsinntekter var i 1999 på 6 912 mill. kroner. Driftsresultatet var 20 mill. kroner.

1. juli 1999 ble NSB BA og Jernbaneverket skilt organisatorisk og økonomisk.

Fra da ble det et fullstendig organisatorisk skille mellom særlovsselskapet NSB BA og det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket, ved at de to enhetene ikke lenger skal ha samme administrerende direktør.

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

Konkurranse på linjenettet

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 Danske Statsbaner har også gitt uttrykk for interesse for trafikk på norske jernbanelinjer.

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 hobyjernbaner 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.

Fordelene ved konkurranse

Meningen med konkurranse på linjenettet skal være å skape et best mulig trafikktilbud for passasjerer og gods, til lavest mulig pris for staten.

Det er vanskelig å sammenligne NSBs virksomhet med annen transport i Norge. Jernbanedrift medfører store investeringer i infrastruktur, og krever stor effektivitet og store passasjermengder for å kunne drives lønnsomt. I store deler av Norge vil bussdrift være adskillig enklere, fordi busser kan utnytte ledig kapasitet på allerede eksisterende veistreknninger som samtidig er i bruk til annen samferdselsvirksomhet.

Det er derfor vanskelig å finne ut om jernbanetrafikken i Norge er rasjonelt drevet, og hvordan det er med ressursutnyttelse, service, brukervennlighet og effektivitet. Med flere aktører på banenettet vil det bli lettere å skille gode og effektive operatører fra de ineffektive.

Ved å tillate flere operatørselskaper på linjenettet, vil det kunne legges opp til anbudsrunder, der defi-

nerste jernbanestrekninger utlyses. Dette må ledsages av klare spesifikasjoner av hvilke tjenester, hvilket rutetilbud, hvor mange avganger til hvilke tider på døgnet, hvilken kapasitet osv., som ønskes. De potensielle operatørene blir dermed invitert til å bygge opp et jernbanetilbud på den aktuelle strekningen, og det selskapet som kan tilby dette til lavest kostnad for staten, får tilslaget.

Tilskuddet kan også tilpasses passasjertallet. For å stimulere til service og brukervennlighet, kan tilskuddet fra staten økes progressivt proporsjonalt med en økning i antallet passasjerer. På denne måten vil operatørene være tjent med å legge tilbudet opp slik at flere velger å bruke jernbanen.

Sammen med en slik reform bør 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 skinneganger.
2. NSB BA overføres fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.

24. oktober 2001