



Representantforslag 19 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Ingjerd Schou, Lars Myraune, Øyvind Halleraker, Sylvi Graham og Peter Skovholt Gitmark

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

Til Stortinget

Bakgrunn

I 1989 ble NSB-konsernet divisjonalisert. Allerede i 1990 gikk flertallet i styret inn for å omdanne hele eller deler av NSB til et statlig aksjeselskap (særlovselskap), men fikk ikke politisk støtte før i 1996 da NSB ble delt i tre ulike avdelinger; Jernbaneverket, Statens jernbanetilsyn og NSB BA. NSB ble omgjort til et særlovselskap med datterselskapene NSB Biltrafikk (Nå Nettbuss) og NSB Eiendom (Nå ROM Eiendomsutvikling).

I 2002 deregulerte regjeringen Bondevik II det norske jernbanesystemet videre. NSB ble omgjort til eget AS, og Cargo-Net (tidligere NSB Gods) kunne for første gang møte konkurranse fra andre aktører i markedet. Personbefordring på Gjøvikbanen ble også konkurranseutsatt.

Nye krav til jernbanesektoren

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.

Jernbaneverket sier selv at kraftig vekst i både gods- og passasjertrafikk har medført at sentrale deler av jernbanenettet har blitt erklært overbelastet og

at det er et tydelig behov for økt kapasitet, flere spor og større godsterminaler.

Riksrevisjonen påpeker i sin forvaltningsrevisjon for 2008 at Jernbaneverket er ansvarlig for en stadig økende andel av driftsavvikene i togtrafikken, og at uavklarte ansvarsforhold gjør arbeidet med å unngå forsinkelser unødig 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.

Utviklingen av jernbanens infrastruktur har altså ikke klart å møte utviklingen de siste 10 årene og evner ikke i dag å tilfredsstille publikums krav til kapasitet og service.

Tidligere modernisering av offentlige tjenester i sektoren

Statlige foretak gir ikke alltid optimale tjenester for brukerne. Det finnes flere gode eksempler på vellykkede strukturendringer og senere utsalg i statlige foretak.

I 2000 ble Telenor (tidligere Televerket) privatisert og børsnotert. Fra å være en statlig forvaltningsenhet fikk selskapet muligheten til å utvikle seg til et enda større, sterkere og mer effektivt drevet selskap, i konkurranse med andre leverandører. Selv om privatisering og børsnotering ikke er aktuelt for begge de nye statlige jernbaneselskapene, er Televerket/Telenors historie interessant som eksempel på riktig modernisering av offentlig sektor.

Luftfartsverket ble i 2003 omgjort til Avinor AS, et heleid statlig aksjeselskap. Tidligere var Luftfartstilsynet skilt ut som selvstendig enhet fra 1. januar 2000. Avinor AS er et heleid statlig selskap, som utfører statlige pålagte luftfartstjenester, samtidig som de driver kommersiell virksomhet. Selskapet finansi-

erer sin egen virksomhet med inntekter fra driften og administrerer egne investerings- og utbedringsplaner. Selskapet står, innenfor visse rammer, fritt til å oppta lån for å finansiere investeringer, uten å være avhengig av årlige bevilgninger over statsbudsjettet, slik Jernbaneverket er i dag.

I 2003 ble Statens vegvesens utbyggingsavdeling lagt ned, og det statlige aksjeselskapet Mesta AS ble etablert. Selskaper driver konkurranseutsatt virksomhet både innenfor investering og drift/vedlikehold. Etableringen av Mesta AS og regionaliseringen av Statens vegvesen ga innsparing på 850 mill. kroner årlig, som dermed benyttes til veier.

Modernisering av norsk jernbane

For å sikre brukerne gode nok jernbanetjenester er det nødvendig med en omdanning av Jernbaneverket. For å sette Jernbaneverket best mulig i stand til å møte dagens og morgendagens krav til jernbanetilbud er beste løsning å modernisere Jernbaneverket gjennom en omdanning til to aksjeselskap.

Ett selskap skal ha ansvar for og administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur, tilsvarende Avinors oppgaver. Stortinget skal også her vedta de langsiktige planene og de overordnede retningslinjene, men detaljstyrer ikke prioriteringene.

Selskapet skal overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell drift av stasjonsbygninger og stasjonsområdene. På samme måte som Avinors store flyplasser tilfører selskapet store inntekter, vil det tilsvarende være mulig for Jernbaneverket å få inntekter som kan delfinansiere investeringer og vedlikehold på jernbanenettet.

Selskapet bør også kunne belaste en kjøreveisavgift for kommersielle aktører som konkurrerer om å yte strekningsvis person- og godsbefordring. I dag er det bare flytoget og enkelte godstransportører som belastes for kjøreveisavgift. Inntekter herfra skal også

det nye aksjeselskapet kunne bruke til å investere og vedlikeholde infrastrukturen. For å hindre konkurransevridding er det helt sentralt at alle operatører betaler samme kjøreveisavgift for å kjøre på skinnene, uavhengig om selskapet er offentlig eller privat eid.

Det andre aksjeselskapet skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane. Regulariteten på jernbanen er direkte knyttet til kvaliteten på infrastrukturen. Vedlikehold av jernbanenettet bør være et statlig ansvar, men det bør ikke være en statlig oppgave å utføre vedlikeholdet. Dette selskapet må derfor konkurrere om kontrakter med andre aktører i bransjen, på samme måte som Mesta driver sin virksomhet i veisektoren.

En strukturendring som dette 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.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

5. november 2009