



STORTINGET

Innst. 162 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:83 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Siv Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir Pollestad om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med konkurranseutsetting av persontransport med tog.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Representantforslag 83 S (2017–2018) om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog.

Komiteen viser til jernbanens nøkkelrolle i å løse transport- og miljøutfordringene i Norge. Komiteen

er samlet om en videre satsing på opprustning av jernbaneinfrastrukturen fremover for å sikre landets innbyggere et konkurransedyktig transportalternativ.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at jernbanereformen inneholder en rekke organisatoriske endringer med den hensikt å samle ansvar i tydeligere enheter enn den gamle strukturen la opp til.

Flertallet merker seg at et av jernbanereformens hovedmål er å gjøre jernbanesektoren mer kundeorientert og effektiv. Jernbanereformen har således som mål å gjøre brukeropplevelsen i forbindelse med togtransport bedre.

Flertallet viser til at det ble arrangert åpen høring om forslaget. Flertallet merker seg at det var liten interesse for denne høringen, og at kun to organisasjoner valgte å melde seg på. Flertallet viser til at en stor uenighet rundt grepene i jernbanereformen ville medført et engasjement for å stoppe det pågående arbeidet. Dette er ikke til stede.

Flertallet merker seg at forslagsstillerne mener at staten mister styring med togtilbudet i landet, og at jernbanereformen har medført økt byråkrati. Flertallet mener, slik også statsråden påpeker i sitt svarbrev datert 16. januar 2018, at frykten for konkurranseutsettingen og de øvrige reformtiltakene er ubegrunnet, og merker seg at det i representantforslaget ikke legges frem fakta eller argumenter som støtter opp under disse påstander.

Flertallet merker seg særlig forslagsstillerens bekymring for at konkurranseutsetting av persontransport med tog vil medføre økt byråkrati. Flertallet stiller seg undrende til denne bekymringen, og viser i denne forbindelse til at de selskapene som nå har blitt selv-

stendige, tidligere var underlagt NSB-systemet, men har nå fått en mer selvstendig rolle og mulighet for mer dedikert ledelsesfokus. Flertallet mener, slik statsråden påpeker i sitt svarbrev, at dette er endringer som er sentrale for å tilrettelegge for virksom konkurranse der flere operatører kan konkurrere på like vilkår, og viser til at endret organisering også har medført bedre tjenester til en bredere del av transportsektoren.

Flertallet merker seg, slik statsråden påpeker, at det meste av kollektivtrafikken i Norge allerede er konkurranseutsatt, og at konkurranse også er tatt i bruk innen jernbanen over lengre tid, eksempelvis innen godstransport og på Gjøvikbanen. Flertallet viser til at erfaringen med konkurranseutsetting på Gjøvikbanen hittil er god, og at det hittil ikke har inntruffet vesentlige omstendigheter som tilsier at konkurranseutsetting av togtrafikken, eller andre vesentlige deler av jernbanereformen, bør reverseres.

Flertallet er uenig i forslaget om å stanse konkurranseutsetting av persontransport med tog. Flertallet ønsker større grad av konkurranse for jernbanenetet, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Flertallet mener at økt konkurranse vil gi et bedre og billigere tilbud, slik at flere benytter seg av jernbane til persontransport, noe som vil gi økt miljøgevinst. Flertallet mener derfor at å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog er feil vei å gå.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til at jernbanereforma har medført oppretting av ei rekke selskap: eitt for billettar, eit for drift av sjølv bana, eitt for rullande materiell og eitt for reiseplanlegging. I tillegg har ein NSB som eit statleg operatørselskap, og ein har fått eit nytt direktorat som skal styre desse selskapa. Kvart av desse selskapa har sin direktør og ein stab for å handtere dei administrative tenestene. Desse medlemene meiner dette er oppbygging av byråkrati, ikkje reduksjon. Desse medlemene syner til at målsetjinga med reforma er å leggje til rette for å konkurranseutsetje sjølv drifta av jernbana, med mål om ei betre og billigare teneste. Desse medlemene syner til at desse partia ved ei rekkje høve har spurt kvar kutta skal takast, utan at regjeringa har gitt gode svar. Desse medlemene meiner alternativa er få, då det berre står att drift. Det er dei tilsette sine løns-, arbeids-, og pensjonsvilkår som vil verte utfordra dersom servicen skal oppretthaldast. Desse medlemene meiner dette er uheldig. NSB har gjennom mange tiår levert god jernbaneservice til dei reisande. Det norske jernbanenettet er i europeisk samanheng lite og oversiktleg. Grunnlaget for konkurranse på marknadsmessige vilkår er lite, då dei fleste banene er avhengige av statlege rutekjøp for å kunne driftast. I dag styrer ein dette gjennom eit eige statleg

selskap framfor å utlyse tenesta. Desse medlemene meiner det er ein god modell for den norske jernbana.

Desse medlemene syner til at fleirtalet nemner ferje- og bussmarknaden som gode døme på at konkurranseutsetjing har lukkast innan samferdslesektoren. Problemet er at samanlikninga ikkje er reell. I desse anboda er materiell inkludert, forutan nokre ferjestrekningar, og ein kan då konkurrere på fleire område enn berre personell. Ein skulle tru dette gav innsparingar, men tala syner det motsette. Det har vore ein stor vekst i kostnadane til ferjedrift etter at tenesta vart konkurranseutsett. Busstenesta som fylka har ansvar for, hadde ei organisering før konkurranseutsetjinga som ikkje kan samanliknast med jernbana før jernbanereforma, men erfaringane syner kostnadsvekst for fylka og reduserte tilbod, særleg i distrikta.

Desse medlemene meiner norsk jernbane hadde styrka seg dersom ein hadde organisert den meir heilskapleg. Ein hadde kunna samla ansvaret under same selskap/konsern, slik ein ser i store jernbanenasjonar som Tyskland og Frankrike. Ansvar for drift, vedlikehald og styring i same organisasjon ville ha gjeve stor driftsfordeler. Desse medlemene vil òg syne til Storbritannia som har gjennomført ei liknande reform som Noreg no gjer. Der har staten sine kostnader til jernbana om lag dobla seg, og billettprisane for dei reisande er om lag 40 prosent høgare enn i andre europeiske land. Desse medlemene meiner ei tilpassing til eit slikt system med slike konsekvensar tener korkje jernbana eller dei reisande.

Desse medlemene fremjar følgjande forslag:

«Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med konkurranseutsetting av persontransport med tog.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at jernbanereformen er en naturlig konsekvens av tilnærminga til EUs jernbanepakker. Dette medlem understreker at sittende regjering har lagt til rette for at siste jernbanepakke fra EU, jernbanepakke IV, lett kan innlemmes i norsk lovverk. Dette medlem vil understreke at godkjenning av denne pakka vil gjøre handlingsrommet enda trangere, og at utsiktene til å hindre konkurranseutsetting av jernbanestrekninger blir enda dårligere.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen stanse arbeidet med konkurranseutsetting av persontransport med tog.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og til sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:83 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Siv Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir Pollestad om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 6. mars 2018

Helge Orten

leder

Jon Gunnes

ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 16. januar 2018

Representantforslag 8:83 S (2017-2018) fra Ivar Odnnes, Siv Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir Pollestad om å stanse konkurranseutsettingen av persontransport med tog

Jeg viser til representantforslag av 5. desember 2017 (Dok 8:83 S (2017-2018)) fra Ivar Odnnes, Siv Mossleth, Sigbjørn Gjelsvik, Nils T. Bjørke og Geir Pollestad, oversendt Samferdselsdepartementet 5. januar.

Regjeringen har valgt en offensiv og ambisiøs satsing på jernbanen. Det gjennomføres derfor nå en rekke grep for å gi både reisende og næringslivet et bedre togtilbud. Bevilgningene til sektoren har økt kraftig. Det er svært høy vekst i antall reisende og bedre punktlighet. Det kjøpes inn nye togsett, investeres i ny infrastruktur og vedlikeholdssatsingen er mer enn doblet. Det gjøres også mange grep for å få mer igjen for pengene.

Regjeringen har også fått på plass en tydeligere og bedre organisering av sektoren. Meld. St. 27 (2014-2015) *På rett spor – reform av jernbanesektoren* er grunnlaget for jernbanereformen som regjeringen gjennomfører. Hensikten med reformen er å legge til rette for en mer rasjonell plassering av hovedoppgaver og en tydeliggjøring av organisasjonsenheterens formål, en mer forretningsmessig innretning av sektoren, en hensiktsmessig styringsstruktur og at kundenes behov (privatpersoner og næringsliv) blir bedre ivaretatt.

Ett av flere grep som foreslås i meldingen, og som Stortinget har sluttet seg til, er økt konkurranse om å levere best mulig persontogtrafikk for pengene. Forslagsstillerne mener den forestående konkurranseutsettingen av togtrafikken vil gi et dårligere tilbud til de reisende og svakere vilkår for de ansatte i jernbanen. Forslagsstillerne mener også staten mister viktig styring med togtilbudet i landet og at reformen har medført et økt byråkrati gjennom opprettelse av et eget direktorat og flere selskaper. Forslagsstillerne mener dette er uheldig, og at en heller burde konsolidere jernbanesektoren, slik at ansvaret blir samlet og tydeliggjort. På denne bakgrunn har forslagsstillerne fremmet forslag om å stanse arbeidet med konkurranseutsetting av persontransport med tog.

Jeg mener at frykten for konkurranseutsettingen og de øvrige reformtiltakene er ubegrunnet, og merker meg at det i representantforslaget ikke fremmes noen fakta eller argumenter for å støtte opp om påstandene. Dermed er det vanskelig å vite nøyaktig hva forslagsstillerne legger til grunn eller sikter til i sin begrunnelse. Derfor blir vurderingen av overordnet karakter.

Det meste av kollektivtrafikken i Norge er allerede konkurranseutsatt, deriblant ferjer, hurtigbåter, bussdrift og en rekke flyruter i distriktene. Også innen jernbanen er konkurranse tatt i bruk over lengre tid, både innen godstransport og på Gjøvikbanen. Det er så langt ikke inntruffet vesentlige omstendigheter som tilsier at konkurranseutsettingen av togtrafikken, eller andre bærende deler av jernbanereformen, bør reverseres. Erfaringene med konkurranseutsetting til nå, både i utlandet og her hjemme, tilsier tvert imot at jernbanen vil få flere og mer fornøyde reisende i årene som kommer.

Erfaringen med konkurranseutsetting av togtrafikken på Gjøvikbanen har vært god. På Gjøvikbanen ble det flere avganger, samtidig som statens utgifter til kjøp av persontransport på strekningen ble redusert. Antall reisende har økt, og tilfredsheten blant kundene på strekningen er god. Etter flere reiser og møter med Gjøvikbanen er det ingen grunn til å tro at Gjøvikbanen er en mindre attraktiv arbeidsplass enn andre strekninger. De gode resultatene fra Gjøvikbanen viser altså at konkurranse virker. Konkurransen har dessuten ført til kreativitet og oppfinnsomhet for å tiltrekke seg nye reisende, som f.eks. samarbeidet med Miljøagentene om et eget opplegg for barn som skal besøke Vitensenteret Innlandet på Gjøvik eller Teknisk museum på Kjelsås. Et annet tilbud er pølsetoget på fredager. Dette viser at det går an å tenke litt nytt for å nå flere kunder. Den samme positive utviklingen tror jeg vi vil se i togtilbudet på andre strekninger som konkurranseutsettes også. Vi har i arbeidet med jernbanereformen møtt togmyndigheter i en rekke europeiske land, og erfaringene er lignende de fleste steder.

Forslagsstillerne mener etableringen av et direktorat og flere selskaper gir økt byråkrati.

La meg minne om at selskapene som nå er blitt selvstendige, før var selskap underlagt NSB systemet. Slikt sett er det strukturer som lenge har eksistert, men som nå har fått en mer selvstendig rolle og mulighet for mer dedikert ledelsesfokus. Endringene er viktige for å legge til rette for en virksom konkurranse, hvor flere operatører kan konkurrere på like vilkår. Dette gjelder togmateriell, salgs- og billetteringssystem, verksted mv. La meg minne om at disse selskapene fortsatt er heleid av staten. Endret organisering har også medført at man bedre leverer tjenester til en bredere del av transportsektoren. Etableringen av Entur AS sørger for at de reisende kan planlegge reisen og kjøpe billetter på tvers av ulike operatører. På sikt skal de reisende kunne kjøpe billetter for all kollektivtrafikk i hele Norge i samme billettsystem.

Etableringen av selskapet er derfor ikke bare en følge av jernbanereformen, men skyldes vel så mye at denne regjeringen ønsker å gjøre det enklere å reise kollektivt.

Jeg er trygg på at fordelene ved å anskaffe disse togtjenestene gjennom en anbudsprosess vil overgå ulempene. Erfaringer fra andre bransjer viser at konkurranse gir større sikkerhet for at staten betaler riktig pris for den ytelsen oppdragstaker skal levere, og vil bidra til å øke kunnskapen og profesjonaliteten hos bestillende myndighet. Dette er viktig for å sikre effektiv bruk av samfunnets ressurser. I tillegg mener jeg at det gjennom en slik anbudsprosess kan komme forslag til løsninger som vil fremme innovasjon som vil komme de reisende til gode. Jernbanedirektoratet er allerede i gang med å samarbeide med lokale kollektivtraffikselskaper om utviklingen av et kollektivtilbud hvor jernbanen og resten av kollektivtrafikken er godt koordinert. Den nylig inngåtte samarbeidsavtalen mellom Jernbanedirektoratet og Kolumbus i Rogaland er et illustrerende eksempel på dette. Dette krever noe mer kompetanse om operative forhold enn det et departement normalt har. Oppgaven med kjøp av persontransport er derfor, og fordi det er viktig å skille på statens roller når markeder blir åpnet, overført fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet. Jernbanedirektoratet har i tillegg fått overført kompetanse fra det tidligere Jernbaneverket, slik at direktoratet også besitter den strategiske ruteplanleggingskompetansen. Et mer helhetlig syn på kollektivtilbudet, i tillegg til mer operativ kompetanse, setter Jernbanedirektoratet i stand til å kunne tilrettelegge for et svært godt planlagt togtilbud, både for personer og gods.

Arbeidet med å forberede konkurranser og følge opp flere operatører kan være noe mer ressurskrevende enn å kjøpe direkte fra NSB, i hvert fall i en overgangsperiode. Våre erfaringer med direktekjøp er imidlertid at disse også er svært ressurskrevende, fordi bestiller må gjøre et betydelig forberedelsesarbeid for å eliminere den informasjonsubalansen mellom oppdragsgiver og oppdragstaker som foreligger i et system basert på direktekjøp.

Foreløpig har Jernbanedirektoratet kunngjort at tre trafikkpakker skal konkurransenutsettes. Konkurransgrunnlaget for den første trafikkpakke (Sørlandsbanen, Arendalsbanen og Jærbanen) ble utlyst i oktober i fjor. Jernbanedirektoratet opplyser at dette arbeidet går etter planen og at togselskapene nå er i gang med å utarbeide tilbud for første trafikkpakke. Det er mange interesserte tilbydere og dette er et viktig element i å få mer og bedre jernbane for pengene.

Forslagsstillerne mener at staten mister viktig styring med togtilbudet i landet når persontogtrafikken konkurransenutsettes. Faktum er at staten fortsatt har full kontroll over trafikken som går på vår jernbaneinfrastruktur, som fortsatt er offentlig eid. Kjøp gjennom konkurranse krever at det stilles klare og tydelige krav i trafikkavtalene. I tillegg gir det at oppdragsgiver må forholde seg til flere tilbydere mer kunnskap og forståelse for sammenhengen mellom pris, ytelse og risiko. Derfor mener jeg at statens styring og kontroll over utviklingen av togtilbudet tvert imot er styrket som en følge av jernbanereformen.

