

Innspill til statsbudsjettet 2017: Transport- og kommunikasjonskomiteen

I det store og hele er Spekter tilfreds med regjeringens forslag til samferdselsbudsjett. Det satses fortsatt relativt sterkt på vedlikehold, som er grunnleggende viktig for norsk samferdsel, og det holdes et bra tempo i arbeidet med å reformere transportsektoren slik at den mer effektivt kan realisere Stortingets mål. Vi vil imidlertid ta opp tre utfordringer. Den ene er langsiktigheten i jernbanevedlikeholdet, den andre er belastningen fra de foreslåtte nye avgiftene på godstrafikken på bane, og den tredje er viktigheten av å ivareta Telemuseet, en del av sektorens kollektive hukommelse.

Jernbane: Godt drifts- og investeringsbudsjett. Mangel på langsiktighet i fornying.

Det er foreslått 25 milliarder kroner til jernbaneforhold i 2017. Det betyr at om vi klarer å gjøre jernbanesektoren bare to prosent mer effektiv, så vil det gi en halv milliard mer i året å vedlikeholde, bygge og drifte togtrafikken for. Alternativt vil status quo på jernbanen i dette eksemplet frigjøre en halv milliard i året til andre gode formål.

Spekter er tilfreds med regjeringens arbeid med jernbanereformen, og forventer at reformen vil gi en mer rasjonell og kostnadseffektiv infrastrukturforvaltning når den er implementert. Effektiviteten vil utløses av infrastrukturtenester basert på kontraktsfestede funksjonskrav med flerårig finansiering og nødvendig driftskreditt, slik at Jernbanedirektoratet og Bane NOR kan planlegge og gjennomføre tiltakene mest mulig kostnadseffektivt. Budsjettforslaget for 2017 viser at vi er på rett vei, men ikke helt i mål enda. Vi vil her trekke fram arbeidet med fornying av jernbanens infrastruktur som eksempel.

Spekter er tilfreds med det foreslåtte nivået på drift og investeringer. Midlene til drift holdes på 2016-nivå, og igangsatte anleggsarbeid får rasjonell framdrift. Det har vært en god utvikling i bevilgningene til jernbanevedlikehold de siste årene, noe som har medført at man har kunnet starte å ta igjen vedlikeholdsetterslepet.

For 2017 foreslår imidlertid regjeringen å redusere bevilgningen til fornyelse av jernbaneinfrastrukturen. Mens korrektivt og forebyggende vedlikehold foreslås inflasjonsjustert, og dermed videreført på 2016-nivå, foreslås det et nominelt kutt på 458,6 millioner innen området fornyelse. En femdel av budsjettområdet kan altså forsvinne fra 2016 til 2017. Forslaget ser på overflaten ikke veldig alvorlig ut, fordi det er beregnet at man vil opprettholde status quo for vedlikeholdsetterslepet på jernbanen, på ca. 17 milliarder kroner. Problemet er imidlertid effekten dette kan få på statens kostnader på litt lenger sikt.

I retningslinjene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018 – 2029 er det uttrykt en klar ambisjon om å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanen i løpet av tolvårsperioden. Det betyr at bevilgningene til fornyelse må økes kraftig. Regjeringens forslag innebærer en kraftig oppbremsing like før man skal satse. Det er uheldig.

Hoveddelen av tjenestene innen området «fornyelse» utføres av et eksternt, spesialisert entreprenørmarked. Jernbaneverket har selv tidligere anslått andelen til 70 prosent. Vi er bekymret for

at et kutt på 458,6 millioner nominelt vil medføre permitteringer eller oppsigelser i bransjen. Bransjen har spesialisert arbeidskraft som det tar tid å rekruttere og lære opp, og vi vet fra tidligere at om disse sies opp, kommer de kun i begrenset grad tilbake. Som arbeidsgiverforening vet vi at mangel på kvalifisert arbeidskraft i neste NTP-periode vil gjøre det dyrere og vanskeligere å ta igjen vedlikeholdsetterslepet enn det hadde trengt å bli.

Spekter mener at Kapittel 1352 Jernbanedirektoratet post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold bør økes med 300 millioner kroner sammenlignet med regjeringens forslag. Det betyr fortsatt at det blir mindre penger til fornyelse i 2017 enn i 2016, men konsekvensene for bransjens produksjonsevne i årene framover blir mindre dramatisk.

Når jernbanereformen er fullt implementert, forventer vi at drift og vedlikehold vil organiseres av Jernbanedirektoratet som kjøper og Bane NOR som leverandør på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Slik kan Stortinget i stedet for årlige diskusjoner om detaljerte kronebeløp styre ved hjelp av langsiktige mål og årvisse rapporter for tilstanden på jernbanen som viser hvorvidt felleskapets midler brukes effektivt og klokt.

Gods på bane er fortsatt sårbar. Kjørevegsavgift må ikke innføres før ytelsesordning er klar.

Stortinget har et sterkt politisk ønske om å overføre mer gods fra vei til sjø og bane. Senest i vår vedtok man ambisiøse målsetninger for overføring av gods fra vei til bane og sjø. Det er brukt langt mer penger på jernbanevedlikehold de siste årene, og dette begynner nå å vise igjen i færre forsinkelser og færre ikke-planlagte innstillinger av godstog. Spekter er tilfreds med at det i statsbudsjettet presenteres en støtteordning for å overføre gods fra veg til sjø på inntil 30 millioner kroner. Samtidig foreslår regjeringen imidlertid å innføre avgifter på godstrafikk på jernbane på i underkant av 30 millioner kroner.

Avgiftene gjelder bruk av skinnegangen (kjørevegsavgift) og for togtrafikk i rush ut/inn av de store byene (kapasitetsavgift). Staten kompenserer offentlig kjøpt persontogtrafikk, mens det blir dyrere å frakte gods på jernbane. Gods på bane har en omsetning på ca. halvannen milliard i året, og en avgift på 30 millioner utgjør dermed rundt to prosent av omsetningen. Denne økte kostnaden må hentes i kundebetaling og svekker dermed godstogets konkurransekraft. Det varsles at man i tillegg til den vedtatte kompensasjonsordningen vil innføre en ytelsesordning mellom togselskapene og infrastrukturforvalter. Det er prinsipielt sett positivt, men ordningen er ennå ikke på plass, og det omtales ikke konkret i budsjettforslaget hva ordningen vil innebære.

Spekter er tilhenger av at det etableres forretningsmessige forhold mellom togselskap og infrastrukturforvalter gjennom prising av tjenester. Gods på bane har imidlertid akkurat begynt å levere bedre kvalitet på sine tjenester, og er fortsatt i en sårbar posisjon, fordi det tar tid å bygge opp tilliten igjen etter mange år med dårlig jernbane.

Spekter mener at det for 2017 bør gis 100 prosent rabatt på kjørevegsavgift og kapasitetsavgift for godstrafikken på bane, og følgelig at kap. 1352 post 71 Kjøp av infrastrukturtenester – drift og vedlikehold» økes med inntil 30 millioner kroner sammenlignet med regjeringens forslag, slik at man ikke svekker oppnåelsen av målet om mer gods fra veg til bane. Etter hvert som vedlikeholdsetterslepet reduseres og effekten av ytelsesordningen er avklart, er det i framtidige budsjettår naturlig at også godstogselskapene betaler et visst avgiftsnivå også for gods på bane, men det bør altså ikke skje i 2017.

Tiltak for å bevare Telemuseets samlinger

Telemuseet ble opprettet i 1992 som etatsmuseum for Televerket og omgjort til en selvstendig stiftelse i 2001. I sin formålsparagraf har museet blant annet en forpliktelse til å ta vare på alle museale samlinger og kulturminner overført fra Telenor og andre. Museet har samlinger fra hele den norske telesektoren fra 1855 til i dag, med gjenstander, fotografier, filmer, bøker osv.

Museet har til og med 2016 i all hovedsak vært finansiert av Telenor. Telenor har trukket sitt finansieringsbidrag til Telemuseet fra og med 2017, og museet trues derfor av nedleggelse. En forsvarlig drift av telemuseets samling koster fem millioner kroner, formidling ikke inkludert.

Spekter foreslår at det opprettes en post på fem millioner kroner under kapittel 1380 Nasjonal kommunikasjonsmyndighet til Telemuseet. Bevilgningen skal sikre forsvarlig drift av museets samling gjennom i 2017, i påvente av en mer permanent løsning – eksempelvis ved at samlingen tas inn som del av et eventuelt framtidig mediemuseum.

Forslag til inndekning:

Regjeringen har foreslått en pakke av skatte- og avgiftsendringer som gir et netto provenytab fra veitrafikken på 900 millioner kroner neste år. I tillegg er det foreslått en pakke av endringer i engangsavgiftene på biler som innebærer at de aller fleste bilmodeller får redusert avgift – inkludert biler med relativt høye CO₂-utslipp. Reduksjonen i engangsavgiftene er formelt beregnet til null i provenyeffekt, men kan i realiteten fort innebære et betydelig provenytab. Spekter foreslår at det gjennom å lage en bedre balanse i disse pakkene skaffes inndekning for til sammen 335 millioner til ovennevnte poster.