

Statsbudsjettet 2018

**Innspill til Transport- og kommunikasjonskomiteen om Prop. 1 S (2017-2018)
Samferdselsdepartementet, samt Prop.1 LS (2017 –2018) Skatter avgifter og toll 2018.**

Ulønnsomme posttjenester: Kostnader og offentlig kjøp må stå i forhold til hverandre

Fra 1981 til 2016 reduserte Posten antall ansatte med 60 prosent, og omstillingen fortsetter. Digitaliseringen gjør at det stadig sendes færre brev. Regjeringens budsjettforslag om å bevilge 165 millioner kroner til ulønnsomme, leveringspliktige posttjenester i 2018, er 540 millioner kroner mindre enn de merkostnadene som er beregnet for å opprettholde postomdeling fem dager i uken.

Staten må enten gi Posten handlefrihet til å tilpasse servicenivået i leveringsplikten, eller dekke de reelle merkostnadene for å opprettholde det servicenivået Posten er pålagt. Samferdselsdepartementet får nå utredet alternative servicenivåer i leveringsplikten og konsekvenser for statlig kjøp av post- og banktjenester. Spekter vil understreke at det haster å få dette på plass.

Forutsigbar finansiering for mer effektivt vedlikehold

Spekter er tilfreds med økende grad av økonomisk forutsigbarhet og operasjonell selvstendighet for foretakene som skal levere den infrastruktur og tjenestekvalitet som Stortinget vedtar. Dette arbeidet bør fortsette og styrkes i årene som kommer.

Erfaringene med Nye Veier AS viser at kostnader, framdrift og samfunnsnytte kan forbedres betydelig ved hjelp av forutsigbar finansiering og frihet til selv å prioritere og justere rekkefølge, kontraktsformer, trasévalg, framdrift og tekniske løsninger.

Spekter er fornøyd med forslaget om å gi Bane NOR sikkerhet til å inngå drifts- og vedlikeholdskontrakter på inntil 3 mrd. kroner per år innen en totalramme på 9 mrd. De eksterne entreprenørene og Bane NORs eget drifts- og vedlikeholdsapparat har hittil ikke hatt oversikt fra år til år over hvilke arbeider som kan utføres. Det skyldes uforutsigbare økonomiske rammer, noe som gir lite rasjonell planlegging. Svingende bevilgninger har i tillegg gitt ekstrakostnader til rask opp- og nedbemanning, og lite rasjonell utnyttelse av maskiner og utstyr. 4-årige avtaler

Spekter mener:

Staten må enten gi Posten handlefrihet til å tilpasse servicenivået i leveringsplikten, eller dekke de reelle merkostnadene ved å opprettholde servicenivået Posten er pålagt.

Kombinasjonen av forutsigbar finansiering og frihet til selv å velge hvordan oppgavene skal løses, gjør virksomhetene best i stand til å levere infrastrukturen og tjenestene Stortinget vedtar.

For godstransport på bane, må man sikre at ikke statlig initierte avgiftsendringer truer statens egne mål om økt markedsandel.

Engangsavgift på elbiler rammer også noen nye elvarebiler. Vi anbefaler forutsigbarhet gjennom en utredet og politisk bredt forankret avgiftsplan, basert på målet om at alle person- og varebiler solgt i 2025 skal være nullutslipp.

Arbeidstidsutvalgets forslag må gjennomføres for å sikre effektiv drift.

for Bane NORs finansiering, slik regjeringen nå foreslår, avgjørende for å sikre kontinuitet og forutsigbarhet. Dette vil gi mer effektivt vedlikehold av jernbanen. Da foretaket ble etablert, var det nettopp dette grepet som skulle bidra til mer effektiv drift.

I Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) er det satt mål om at vedlikeholdsetterslepet skal reduseres med en tredjedel innen utgangen av 2029. I Regjeringens budsjettproposisjon er det likevel ikke foreslått nok midler til å hindre at etterslepet øker i 2018. Dersom Stortinget i sine forhandlinger blir enige om å bevilge mer penger innen programkategori 21.50 Jernbaneformål, mener Spekter at disse bør prioriteres til post 71 drift og vedlikehold.

Godstransport på bane må kompenseres for nye infrastrukturavgifter

Forutsigbare rammebetingelsene er viktig for at aktører i godsmarkedet skal kunne satse på jernbanen og bygge transportløsninger rundt denne. Det aller meste av godstransporten på bane er sterkt konkurranseutsatt mot veitrafikken.

Samferdselsdepartementet vurderer en eventuell ny kompensasjonsordning for godstrafikk på bane – sett i lys av det nye systemet med baneavgifter og forretningsmessig forhold mellom Bane NOR og togselskapene. Slik avgiftssystemet nå foreligger, vil det fram mot midten av 2020-tallet påføre godstrafikken på bane flere titalls millioner kroner netto i økte årlige kostnader. Gitt dagens rammebetingelser for øvrig, kan godstogselskapene neppe bære dette uten å måtte legge ned deler av tilbudet. For at ikke godstrafikken på bane skal svekkes, må selskapene kompenseres fullt ut for de økte avgiftene. Om konkurransekraften svekkes, vil det bli krevende å nå ambisjonene i NTP om «å overføre 30 pst. av gods over 300 km fra veg til sjø og bane».

Det bør skapes forutsigbarhet for at eventuelle avgifter som kreves inn som følge av EU-lovgivning og etablering av kunde/leverandørforhold mellom godstogselskapene og Bane NOR, pløyes direkte tilbake til transportørene som bruker jernbane – som i Danmarks EU-godkjente miljøtilskuddsordning. Ordningen er provenymessig nøytral, samtidig som den beskytter mot statlig pålagte kostnadsøkninger for jernbanens godstransport.

Elvarebiler rammes av engangsavgift – ber om forutsigbarhet basert på 2025-målet

Kun 2 prosent av varebilene som er solgt i år er elbiler. Noen få nye og større elvarebiler er annonsert, men forslaget om engangsavgift rammer slike, og kom som en overraskelse. Elvarebilenes ekstra batterivekt er en ulempe for næringskundene, og vektavgift reduserer elvarebilenes konkurransedyktighet enda mer. På sikt bør elbilenes avgiftsfritak fases ut. Spekter anbefaler forutsigbarhet gjennom en forhåndsutredet og politisk bredt forankret plan for avgifter og andre rammebetingelser basert på målet om at alle nye person- og varebiler solgt i 2025 skal være nullutslippskjøretøy.

Arbeidstidsutvalgets forslag må gjennomføres for å sikre effektiv drift

Spekter har merket seg regjeringens omtale av den krevende økonomiske situasjonen Norge er i. Budsjettet viser behov for produktivitetsvekst, som også treffer Spekters medlemmer, blant annet transportvirksomhetene.

Budsjettforslaget betyr at omstillings- og produktivetsarbeidet i virksomhetene må fortsette med full styrke. Da må myndighetene også gi tilstrekkelig med virkemiddel til at produktivetsarbeidet kan gjennomføres. Produktivitetskommisjonen ga tydelige anbefalinger om hva som må til for å sikre økt produktivitet og muligheter for å opprettholde og videreutvikle velferdsordningene.

Produktivetskommisjonen støttet blant annet Arbeidstidsutvalgets forslag om nye regler for skift/turnusarbeid. Dette vil bidra til å gjøre det enklere å sikre effektiv drift av samfunnsviktige velferdstjenester, som blant annet samferdselssektoren leverer.

Det er nå på høy tid at myndighetene følger opp med nødvendige lovendringer, slik Arbeidstidsutvalget anbefaler.