



# Innst. S. nr. 255

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

St.meld. nr. 21 (2008–2009)

### Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om virksomheten til NSB AS

Til Stortinget

#### 1. INNLEIING

##### 1.1 Samandrag

I samsvar med det gjeldende styringsopplegget for NSB AS (NSB) legger Regjeringen med dette fram en stortingsmelding om virksomheten.

Styret i NSB legger i henhold til § 10 i konsernets vedtekter hvert år fram en plan for samferdselsministeren. § 10-planen som ble lagt fram i 2008, omhandler perioden 2009–2013 og danner utgangspunktet for stortingsmeldingen.

Med stortingsmeldingen vil Regjeringen gi Stortinget en orientering om utviklingen i konsernet i perioden etter St.meld. nr 18 (2006–2007) Om virksomheten til NSB AS for perioden 2007–2009, samt en vurdering av de utfordringer og muligheter NSB står foran. Meldingen omhandler perioden 2009–2013. Regjeringen understreker at staten er en lang-siktig eier i NSB.

Konsernets overordnede strategier har i hovedsak ligget fast siden 2001, og vil bli videreført i planperioden. Regjeringen foreslår derfor at det for fremtiden normalt fremlegges kun én eiermelding per stortingsperiode i stedet for hvert andre år som har vært praksis siden NSB ble organisert som selskap. Ut over dette kan de årlige statsbudsjett etter Regjeringens mening være egnet til å gi Stortinget den nødvendige informasjon.

Meldingen omhandler Samferdselsdepartementets rolle som forvalter av eierskapet til NSB på

vegne av staten. Departementets øvrige roller innenfor jernbanepolitikken vil ikke være tema.

Regjeringen har startet en markant omlegging av transportsystemet i mer miljøvennlig retning, blant annet gjennom en kraftig økt satsing på jernbanen. Dette følges opp i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, hvor Regjeringen blant annet foreslår en økning i bevilgningene til Jernbaneverket med 58 pst. Klimameldingen og klimaforliket gir også visjoner og føringer for en slik omlegging. Regjeringen er opptatt av å styrke mobiliteten for alle grupper blant annet gjennom å utforme transportsystemet slik at det blir mest mulig tilgjengelig for alle, uavhengig av funksjonsevne. Også i utøvelsen av rollen som eier av NSB AS vil staten legge vekt på disse hensynene.

#### *Organisering av konsernet*

NSB AS er et aksjeselskap heleid av staten ved Samferdselsdepartementet.

NSB er organisert som et konsern der morselskapet NSB AS ivaretar det meste av persontrafikken med tog i Norge mens resten av virksomheten er organisert i datterselskaper.

NSB AS står for det meste av NSB-konsernets persontogvirksomhet og er morkonsern for utskilte deler. NSB eier 55 pst. av CargoNet AS som driver godstransport med tog i Norge og Sverige. NSB AS eier 100 pst. av Nettbuss AS som er morkonsern i Nettbuss-konsernet som driver persontransport med buss i Norden. Eiendomsvirksomheten drives av NSBs datterkonsern ROM Eiendom AS.

To mindre 100 pst. eide datterselskaper driver persontrafikk med tog, NSB Gjøvikbanen AS (på Gjøvikbanen) og Svenska Tågkompaniet AB (i Sverige). I tillegg er blant annet støttefunksjoner.

Det er bare mindre endringer i selskapsstrukturen siden forrige eiermelding.

## 1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihaugen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, frå Framstegspartiet, Bård Hoksrud, leiaren Per Sandberg og Arne Sortevik, frå Høgre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, frå Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, frå Kristeleg Folkeparti, Jan Sahl, frå Senterpartiet, Jenny Klinge, og frå Venstre, Borghild Tenden, vil peike på at den gode utviklinga som NSB har hatt dei siste åra har halde fram, noe som også komiteen peikte på i samband med behandlinga av St.meld. nr. 18 (2006–2007) om NSB si verksemd dei siste åra.

Komiteen har merka seg at det også i 2007 var ei god utvikling for selskapet innafør ei rekke av selskapet sine verksemdsområde. Komiteen vil mellom anna vise til at jernbanen har hatt ein god vekst både når det gjeld talet på passasjerar og når det gjeld godstransporten kvart einaste år sidan 2003. Dette er ei god og positiv utvikling.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, meiner det er viktig å ha ei sterk og velfungerande jernbane i Noreg. Eit godt kollektivtilbod og overføring av gods frå veg til bane er nødvendig for å utvikle gode transportløysingar for folk og næringsliv og redusere store samfunnsmessige problem knytt til klima, miljø, trafikksikkerheit og effektiv trafikkavvikling. Fleirtalet viser til at det allereie har skjedd ei markant omlegging av transportsystemet i grøn retning.

Etter fleirtalet si vurdering er NSB-konsernets verksemd, strategi og utvikling av stor betydning for alle hovudmål i Nasjonal transportplan. Fleirtalet vil særleg framheve jernbanens store miljøfortrinn og betydning for å nå klimapolitiske mål og forpliktingar om utsleppsreduksjonar frå transportsektoren. I tillegg er meir persontrafikk og gods på bane eit viktig bidrag til å redusere alvorlege trafikkulykker på vegnettet og sikre ei effektiv trafikkavvikling.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at løyvingane til vedlikehald og investeringar er auka betydeleg. Dette vert følgt opp i Regjeringa sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 (jf. St.meld. nr.16

2008–2009) med ytterlegare vekst i løyvingane til Jernbaneverket med 58 pst. inkludert ei dobling av dei årlege investeringane.

Dette fleirtalet er samd med Regjeringa om at det er strategisk viktig å vidareutvikle NSB som eit statleg transportkonsern både for persontog, buss og godstrafikk. Dette gir moglegheiter for å hente ut synergieffektar og utvikle eit meir heilskapleg kollektivtilbod for kundane. For å realisere målet om å overføre ein større del av transportarbeidet frå veg til bane og styrke kollektivtrafikken meiner dette fleirtalet at statens eigarskap skal ha eit langsiktig og industrielt perspektiv. Difor er dette fleirtalet samd i at det for framtida er tilstrekkeleg med éi eigarmelding per stortingsperiode, og at dei årlege statsbudsjetta er ein eigna måte å gi Stortinget nødvendig informasjon om NSBs verksemd på.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at det er viktig å legge til rette for at man skal ha en sterk og velfungerende jernbane der hvor jernbanen har konkurransekraft og -fortrinn fremfor andre transportformer.

Komiteens medlem fra Venstre mener det er en ubalanse i Regjeringens satsing på samferdsel, der jernbanen og kollektivtrafikken har fått altfor lave overføringer. Dette medlem vil blant annet vise til Venstres alternative statsbudsjett for 2008 og 2009 der Venstre trappet opp overføringene til jernbanen og kollektivtrafikken utover regjeringspartienes satsing.

## 2. FORMÅLET MED STATENS EIERSKAP I NSB

### 2.1 Samandrag

Det overordnede målet med statens eierskap i NSB er å bidra til å nå Regjeringens transportpolitiske mål om effektiv, sikker og miljøvennlig transport, ved å øke andelen som reiser kollektivt og få mer gods på bane.

Gjennom eierskapet vil Regjeringen sikre:

- et best mulig kollektivtilbud på jernbanen
- utvikling av stasjoner som kan styrke togets attraktivitet og fungere som gode knutepunkt
- en god dialog med regionale og lokale myndigheter om utviklingen av de ulike banestrekningene og tilbudet omkring disse

I tillegg er det viktig å:

- Ivareta en kontrollerende posisjon i CargoNet som skal bidra til en innovativ utvikling av gode transporttilbud for næringslivet på jernbanen.

- Videreutvikle eierskapet i Nettbuss slik at tydeligere synergier for de reisende kan realiseres.

Et hovedformål med eierskapet er å sikre toget en sterk posisjon i konkurranse med andre transportformer. Regjeringen bestemte da den tiltrådte at det ikke er aktuelt å sette ut flere jernbanestrekninger på anbud innenfor persontransporten. Jernbanetransport har høye etableringskostnader og det er naturlig å utnytte stordriftsfordelene i ett selskap.

Staten har en rekke virkemidler til å styre transportpolitikken i ønsket retning, slik som lovgivning, bevilgninger til infrastruktur, kjøp av tjenester og eierskap til sentrale selskaper som blant andre NSB. Regjeringen legger vekt på at eierskapet til NSB skal brukes som et samferdselspolitisk virkemiddel.

For å realisere målet om å overføre en større andel av transportarbeidet fra vei til bane, mener Regjeringen det er nødvendig med stor forutsigbarhet i transporttilbudet. Det kan etter Regjeringens mening best sikres med et selskap med langsiktig statlig eierskap. Så godt som all persontrafikk med tog er i dag bedriftsøkonomisk ulønnsom. Det er viktig med en kjøpsordning som gir et godt, rimelig og stabilt togtilbud. Kjøpsformen må løpende vurderes, og om hensiktsmessig tilpasses, slik at også den understøtter målet med kjøpet av ulønnsomme persontransporttjenester.

Etter Regjeringens mening er det også ønskelig at det innenfor bussvirksomhet og godstransport med tog er minst én stor nasjonal aktør.

NSB har stasjoner og andre eiendommer som står i nær tilknytning til Jernbaneverkets infrastruktur, og det er viktig å sikre et helhetlig perspektiv på bruk og utvikling av disse eiendommene til jernbanens beste.

Store deler av datterselskapet ROM Eiendom AS' portefølje består av bygninger og eiendommer tett integrert med jernbaneverksheten, herunder eiendommer som andre jernbaneselskaper benytter. Eiendomsvirksomheten er derfor et område hvor Regjeringen mener det er spesielt viktig å legge rammer for konsernets virksomhet.

NSB skal ha betydelig forretningsmessig frihet. Eierstyringen skal skje gjennom prinsipielle føringer som gir rammer for den daglige drift. Innenfor disse rammene skal selskapet ha stor kommersiell frihet, og det forventes tilfredsstillende økonomiske resultater av virksomheten. Forutsetningen er at selskapet fremmer sikker og miljøvennlig kollektivtransport og tar samfunnsansvar.

## 2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen er tilfreds med at NSB dei siste åra har levert langt betre økonomiske resultat enn tidlegare, i tillegg til at kundetilfredsheita har gått opp og punktlegheta har blitt betre enn før.

Komiteen har merka seg at i perioden 2000 til 2003 sank talet på reisande med 11,6 pst. Selskapet har no snudd nedgangen i talet på reisande, og komiteen kan vise til at i 2007 reiste 5,2 millionar fleire reisande med NSB Persontog og NSB Gjøvikbanen enn i 2003, ei auke på 11,5 pst. over perioden. Komiteen vil peike på at selskapet i åra etter 2003 har gjennomført ei rekkje tiltak for å sikre nye kundeløysingar, effektiv togproduksjon, konkurransedyktige rutemodellar, effektivt vedlikehald og reinhald av tog, samt betre løysningar for informasjon og sal.

Komiteen viser til at selskapet, ved systematisk arbeid for å møte konkurransen frå andre transportformer, har gjennomført eit omfattande forbettingsarbeid som har resultert i positive verknader både for selskapet sjølv, eigaren og ikkje minst kundane. Komiteen vil vise til at denne utviklinga må halde fram, slik at NSB kan vidareutvikle seg for å få endå fleire kundar der jernbanen har dei beste føresetnader for å kunne konkurrere mot andre transportformer og transportselskap.

Komiteen viser til at NSB har som mål å vere Nordens mest nyskapande transportkonsern. Komiteen meiner difor at det vil vere nyttig å lære av andre jernbaneverksemdar som har lykkast i å skape suksess. I Noreg er det nærliggjande å trekkje fram Flytoget som både har oppnådd den høgste marknadsdelen av alle flytog i verda, og er på topp blant norske bedrifter i kundetilfredsheit og omdøme. Også gode eksempel frå andre europeiske land, som lokaltrafikken i Berlin og togsystemet i Sveits, bør inspirere NSB og dei andre aktørane som skal betre og utvikle norsk jernbane.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner at NSB bør leggje vekt på meir og betre marknadsføring og informasjon ut til kundane om framtidens jernbane – med nye togsett, høgare komfort, høg fartstog og dei tilboda som vil kome frå 2012.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, vil trekkje fram at hovudmålet for NSB er å auke delen som reiser kollektivt med jernbane og styrkje jernbanen i konkurranse med mindre miljøvenlege transportformer.

Dette fleirtalet viser til at kjøpsavtalen mellom staten og NSB om persontrafikk gir eit auka tilbod. NSB må vere seg sitt ansvar bevisst som dominerande aktør og arbeide systematisk for å auke kvalitet og effektivitet i verksemda.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Fol-

ke parti vil peke på at komiteen har stilt spørsmål til statsråden om NSBs utvikling og posisjon som viser det årlige totalmarkedet for person- og godstransport i Norge i perioden 1997–2007, samtidig som det også har bedt om et anslag på den årlige utviklingen i planperioden for meldingen (2009–2013). Disse medlemmer vil peke på at statsråden i sitt svar peker på at NSB i sin konsernplan for perioden har lagt opp til en vekst på 3,5 pst. pr. år i trafikkveksten for person- og godstransporten utenom Gjøvikbanen. På Gjøvikbanen er det forventet en vekst på 1,5 pst. I tillegg er det forventet en vekst i Norge på godstransporten i perioden på ca. 6 pst. For godstransporten i Sverige forventer man en nullvekst. Disse medlemmer vil peke på at dette er tall som på grunn av dagens økonomiske situasjon virker altfor høye, noe også statsråden peker på.

Disse medlemmer vil peke på at dagens situasjon kan innebære at den svært positive utviklingen som selskapet har hatt siden 2003, både når det gjelder person- og godstransport, nå kan stoppe opp for de kommende årene. Dette vil også ha stor innvirkning på selskapets økonomiske utvikling.

Disse medlemmer vil i den forbindelse også peke på at selskapet de siste årene har hatt forholdsvis store salgsgevinster som følge av at Eiendomsselskapet Rom Eiendom AS har solgt utviklingseiendommer. Dette har gitt selskapet store årlige inntekter. Disse medlemmer vil peke på at NSB i sine planer for perioden 2009–2013 også har lagt til grunn en årlig salgsgevinst på i gjennomsnitt 170 mill. kroner pr. år.

Disse medlemmer vil peke på at med bakgrunn i finanskrisen og konjunkturomslaget har en rekke byggeprosjekter blitt lagt på is, og da i stor grad boligprosjekter. Dette vil sannsynligvis innebære en kraftig reduksjon i salgsgevinsten i kommende periode.

Disse medlemmer vil peke på at inntektene fra salgsgevinstene fra Rom Eiendom AS utgjør om lag 20–30 pst. av selskapets driftsresultat. Disse medlemmer er derfor bekymret for at bortfallet av såpass store inntekter innebærer at selskapet etter hvert kan få store problemer med å drive videre med overskudd. Disse medlemmer mener dette er en bekymringsfull utvikling som selskapet må ta tak i.

### **Punktlegheit – Beredskap**

Komiteen meiner at det er uakseptabelt at togtrafikken er prega av mange forseinkingar, innstilte avgangar og for låg punktlegheit. Dette bidrar til å svekke jernbanens og dermed NSBs omdøme og attraktivitet for kundane.

Komiteen har klare forventningar om at NSB arbeider hardt og systematisk med å betre punktlegheit, regularitet og avvikshandtering innafor person-

og godstrafikken. Dette gjeld både med dei verke-midla selskapet sjølv rår over og i nært samarbeid med Jernbaneverket og andre transportutøvarar.

Komiteen vil peike på at det er viktig at NSB har beredskapsplanar for avvik som er operative og kjende også for kundane, slik at det raskt kan settjast inn bussar og annan alternativ transport ved brot i togtrafikken, og slik at informasjon om brot og alternativ transport blir gitt til passasjerane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det fortsatt er store utfordringer når det gjelder punktlighet. Disse medlemmer er kjent med at mange av forsinkelsene i stor grad skyldes problemer med infrastrukturen. Men det har også kommet tydelig frem at NSB heller ikke har klart å beholde og rekruttere nok lokomotivførere og konduktører. Dette har ført til at NSB i perioder har hatt problemer med å levere de togtjenestene selskapet er satt til å løse. Disse medlemmer vil likevel peke på at det er viktig for selskapet å rydde opp i dette, slik at ikke den gode utviklingen og tilliten selskapet har opparbeidet seg de siste årene, stopper opp eller går tilbake fordi kundene mister tilliten på grunn av feil og mangler ved tilbudet.

### **Eigarskap**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at Regjeringa legg vekt på at eigarskapet til NSB skal brukast som eit samferdselspolitisk verkemiddel. Dette skal skje gjennom prinsipielle føringar som gir rammer for den daglege drifta der NSB har stor forretningsmessig fridom. Fleirtalet sluttar seg til Regjeringa sitt mål for det statlege eigarskapet i NSB-konsernet.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner statleg eigarskap sikrar store nasjonale aktørar innafor både godstrafikk på bane og i kollektivtransport med buss. Dette gir også store moglegheiter for samspel mellom buss og bane som styrkjer det samla kollektivtilbodet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre kan ikke se at det i et marked preget av sunn konkurranse mellom flere aktører, er nødvendig med et omfattende statlig eierskap for å sikre toget en sterk posisjon i konkurransen med andre transportmidler. Med henvisning til foran-

stående er det åpenbart at NSB med dagens rammebetingelser åpner for at selskapet kan utvikle sine sterke sider, og at man er i stand til å utvikle et godt tilbud videre.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det kan være svært fornuftig for selskapet å kunne få inn private eiere og at dette kan være med å styrke selskapet både med hensyn til fremtidig konkurranse, samtidig som det kan bidra til ny og økt kompetanse inn i selskapet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at en av hovedhensiktene med å skille NSB ut som eget trafikkselskap var å øke NSB frihet til å prioritere på forretningsmessig grunnlag. Ut over dette skulle staten kjøpe tjenester av NSB.

Disse medlemmer mener NSB selv er best skikket til å vurdere hvilke tiltak som bør iverksettes for på best mulig måte å oppfylle målsettingen med virksomheten, og at utviklingen av NSBs virksomhet derfor ikke bør detaljstyres fra Stortinget.

Disse medlemmer viser til tidligere merknader, og vil trekke frem at nyskaping, skjerpning av fokus og økt kundeorientering bør gjennomføres ved å åpne for økt konkurranse på sporet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2009 legge frem en sak om statlig nedsalg og børsnotering av NSB."

### ***Konkurranse på sporet – persontransport***

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at Regjeringa da den tiltredde, vedtok å ikkje settje ut fleire strekkingar for persontrafikk på bane ut på anbud. Fleirtalet meiner det er gode grunnar til dette. Jernbanedrift har høge etableringskostnader og det er naturleg å utnytte stordriftsfordelane i eitt selskap. I ein situasjon der kapasiteten i store delar av infrastrukturen er høgt utnytta, er det særlege gevinstar gjennom effektiv samordning av ressursar og tilbod i eit stort trafikkselskap.

Fleirtalet vil vise til at ei av jernbanens hovudutfordringar er langvarig manglande prioritering av jernbanen under tidlegare regjeringar.

Fleirtalet vil peike på den sjølvmotseiande bodskapen frå opposisjonspartia som på den eine sida er tilfreds med utviklinga i NSB og understrekar at denne utviklinga må halde fram, samstundes som dei vil svekke NSB ved å settje viktige banestrekkingar

ut på anbud. Det betyr i praksis å opne for å gi private selskap eksklusiv trafikkrett i mange år. Ei ideologisk tru på at konkurranseutsetting automatisk vil tene brukarane, vil i praksis bidra til å fragmentere norsk jernbane. Fleirtalet vil i staden styrke togtilbodet gjennom å gi NSB utviklingsmoglegheiter og samstundes stille krav til det statlege togselskapet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil fortsatt peke på at konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har vært svært vellykket. Disse medlemmer viser til at alle de reisende med Gjøvikbanen har fått 40 pst. flere avganger enn før konkurranseutsettingen uten at de statlige utgiftene har økt. I tillegg har Gjøvikbanen også hatt en svært god økning i passasjerantallet. Dette viser med all tydelighet at konkurranse gir kundene et langt bedre tilbud. Samtidig viser dette også at NSB klarer seg godt i konkurranse med andre aktører.

Disse medlemmer vil også vise til forslag satt fram under Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2007 om å foreta tilsvarende anbudsutlysning av driften på Kongsvingerbanen. Disse medlemmer har merket seg at NSBs ledelse på høringen i forbindelse med Stortingets forrige behandling av NSBs virksomhet i 2007 uttalte at Kongsvingerbanen er godt egnet som en videreføring av bruk av anbud. Disse medlemmer er overbevist om at Kongsvingerbanens reisende ville få et bedre tilbud med anbud. Disse medlemmer merker seg det paradoksale og selvmotsigende i de rød-grønnes aversjon mot konkurranseutsetting. Til tross for at de anerkjenner suksessen på Gjøvikbanen og hilser velkommen at NSB arbeider i konkurranseutsatt virksomhet i Norden med stor suksess, er det nei til mer konkurranse på persontransport i Norge. Disse medlemmer har merket seg NSB-ledelsens egne utsagn om hva konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen og suksessen tidligere NSB Anbud, nå NSB Gjøvikbanen AS, har hatt der og har betydd for hele selskapet. Disse medlemmer vil videre vise til de positive uttalelsene om hva konkurranseutsettingen gjorde med NSB som organisasjon allerede fra konkurranseutsetting ble varslet, altså allerede forut for tildelingen til NSB Anbud AS som vant. Man fjerner ikke effekten av monopolet på de øvrige strekningene gjennom avkastningskrav, utbytte og kjøpsavtale. Disse medlemmer understreker at formålet med anbud er ytterligere å styrke tilbudet til brukerne, de reisende, men er glad for den økte tilfredshet og lagånd blant de ansatte og hele selskapet som sådant.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at man går videre med denne prosessen, og at for eksempel

Bergensbanen, Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen og Trønderbanen er nye strekninger som bør legges ut for konkurranse i 2010 som neste ledd i en prosess for å styrke transporttjenesten så vel som tjenestetilbydere.

Disse medlemmer foreslår derfor:

"Stortinget ber Regjeringen om å starte arbeidet med å konkurransesette flere jernbanestrekninger i 2009."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at konkurranse på sporet er et godt virkemiddel for å få mer trafikk over på tog, og et virkemiddel som må tas i bruk i miljøarbeidet. Disse medlemmer vil vise til at samferdselsminister Liv Signe Navarsete i Klassekampen torsdag 5. mars 2009 uttalte:

"Anbudspolitikken i jernbanesektoren ligger fast. Mitt inntrykk er at denne politikken virker i forhold til effektivitet og lønnsomhet."

Komiteens medlem fra Venstre deler samferdselsministerens synspunkt. Dette medlem vil også vise til at Regjeringen har foreslått endringer i yrkestransportlova og jernbaneloven som sikrer ansattes rettigheter ved bruk av konkurranse i kollektivtransporten, og at dette gir et godt grunnlag for å videreføre arbeidet med konkurranse på sporet. Ettersom erfaringene med konkurranse er positive og de ansattes rettigheter er sikret, vil dette medlem peke på at Regjeringens motstand mot bruk av konkurranse i kollektivtrafikken er et rent utslag av en ideologisk tilnærming og regjeringspartiens tette bindinger til fagforeningene. Dette medlem vil peke på at Regjeringen med dette er til hinder for å oppfylle hovedmålet med eierskapet i NSB, som er å styrke kollektivtrafikkens konkurransevne og øke andelen som reiser kollektivt.

Dette medlem vil peke på at Regjeringen og regjeringspartiene skylder på tidligere regjeringer når man blir konfrontert med utfordringene innen jernbanen. Dette medlem mener dette er ansvarsfraskrivelse, særlig i lys av Regjeringens motstand mot å videreføre satsingen med konkurranse på sporet. Hovedutfordringene har vært og er fremdeles at det ikke finnes politisk flertall i Norge for en offensiv satsing på jernbanen og kollektivtrafikken. Regjeringspartiene er og har vært en del av dette flertallet i lang tid. Dette medlem vil blant annet vise til at Regjeringen har lagt fram en nasjonal transportplan som ikke svarer til de klare forventningene fra aktørene innenfor jernbanen i Norge om en økt og offensiv satsing. En rekke viktige prosjekt i Intercity-tra-

fikken på Østlandet er skjøvet ut i tid, og satsingen er altfor uforpliktende. I tillegg tar ikke Regjeringen nødvendige grep for å øke kapasiteten og redusere reisetiden i langdistansetrafikken.

### 3. MARKNAD OG RAMMEVILKÅR

#### 3.1 Samandrag

Markedet for skinnegående persontrafikk i Norge har hatt kraftig vekst de senere år. Etter en nedgang i årene 2000–2003 har transportarbeidet økt med 19 pst. fra 2003 til og med 2007. Også godstrafikken med tog har økt i perioden 2003–2007, spesielt har containertrafikken økt vesentlig, med 58 pst. Markedet for busstrafikk har også økt, men ikke like sterkt.

Infrastrukturen er ikke tilfredsstillende. Det er for mange feil og kapasiteten er flere steder for liten i forhold til trafikkmengden. Etter regjeringsskiftet i 2005 er bevilgningene til jernbanens infrastruktur økt kraftig. Satsingen vil bli fulgt opp i de kommende årene, jf. St.meld. nr 16 (2008–2009). De mange feilene påfører NSB kostnader og gir ulemper for trafikantene. Det skal imidlertid legges til at NSB ikke betaler avgift for bruk av kjørevegen.

Godstrafikken på bane er liberalisert, mens internasjonal persontrafikk vil bli liberalisert fra 2010, jf. EU-direktiv (2007/58/EC).

På det innenlandske marked har NSB med enkelte unntak enerett.

Lov og forskrift om universell utforming er også viktige rammebetingelser for NSB, både for persontransport- og eiendomsvirksomheten.

Staten kjøper ulønnsom persontransport av NSB-konsernet for 1,7 mrd. kroner per år. Nåværende rammeavtale utløper i 2010. Det er ikke tatt stilling til hvordan offentlig kjøp skal organiseres etter 2010. Målet er at staten på en best og enklest mulig måte sørger for at de reisende får et godt, rimelig og stabilt togtilbud.

#### 3.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at dagens kjøpsavtale mellom staten og NSB AS går ut i 2010, og at Regjeringa i god tid før utløpet vil vurdere om den skal vidareførast med ei ny rammeavtale eller ei anna ordning.

Fleirtalet viser vidare til at Regjeringa har varsla forhandlingar med NSB AS om auka kjøp, slik at gevinstane av dei store investeringane som vert gjort no på mellom anna på Nord-Jæren og i Vestkorridoren, vil kome trafikantane til gode.

## 4. STRATEGI FOR PERIODEN 2009–2013

### 4.1 Samandrag

#### *Utviklingstrekk NSB-konsernet*

Persontogvirksomheten hadde en betydelig lønnsomhetsforbedring fra 2005 til 2007. Dette skyldes trafikk- og inntektsøkning og effektivisering. Økning i personalkostnader har redusert lønnsomheten i 2008.

Bussvirksomheten (jf. Nettbuss-konsernet) har ekspandert, spesielt ved oppkjøp og ved å vinne anbudskonkurranser i Sverige og Danmark. Lønnsomheten har vært relativ lav, men stabil, på grunn av hard konkurranse.

Godstogvirksomheten, især containertransportene i Norge, har økt betydelig de senere år (jf. CargoNet), men veksten har stoppet opp. I 2007 var kapasitetsbrist hovedårsaken, mens redusert etterspørsel har slått inn i 2008. Virksomheten i Norge har de siste år hatt positivt driftsresultat, mens virksomheten i Sverige har vært tapsbringende.

Eiendomsvirksomheten (jf. ROM Eiendom AS) har gitt betydelige bidrag til konsernets resultat, og har levert bedre resultater enn gjennomsnittet i eiendomsbransjen tre av de fire siste årene. Eiendom skiller internt fortsatt mellom driftsavhengig og drifts-uavhengig eiendom, men det trekkes ut synergier ved å forvalte eiendomsporteføljen samlet.

Det økonomiske resultatet av konsernets virksomhet har i perioden 2005–2007 ligget på om lag 500 mill. kroner per år.

Persontog og buss stod for 75 pst. av omsetningen i konsernet i 2007. Eiendom, som kun stod for 8 prosent av omsetningen, bidro imidlertid med 44 prosent av driftsresultatet.

Trafikksikkerheten er god, men verken punktlighet, kundetilfredshet eller omdømme har utviklet seg tilfredsstillende de siste år. De to siste parameterne skyldes ikke minst den svekkede punktligheten.

#### *Organisering*

Regjeringen viser til styrets plan som er fremlagt for samferdselsministeren i tråd med vedtektenes § 10 (jf. vedlagte melding). Regjeringen er enig i dagens konsernorganisering, og mener NSB må arbeide videre med å utnytte de synergimuligheter som finnes.

#### *Geografisk satsingsområde*

NSB satser også i andre nordiske land, men for Regjeringen er det viktig at denne satsingen bygger opp under den norske virksomheten. Når det gjelder Nettbuss, mener Regjeringen at markedsandelen i Norge bør opprettholdes på dagens nivå. Ytterligere konsolideringstendenser i bransjen kan imidlertid aktualisere dette spørsmålet på et senere tidspunkt.

#### *Persontogvirksomheten*

Regjeringen støtter fullt ut planene om satsing på økt persontogtilbud i østlandsområdet når det nye dobbeltsporet mellom Lysaker og Asker står ferdig i 2012. Dette innebærer investeringer i nytt togmateriell for 4 mrd. kroner, en investering hvor staten har gitt 75 pst. restverdigaranti. Regjeringen legger også stor vekt på at NSB ved nybygg og ombygginger ivaretar kravene til universell utforming. Videre er Regjeringen opptatt av at NSB er fokusert på kundenes behov og derved beholder dagens kunder og tiltrekker seg nye. Dette har stor betydning for Regjeringens mål om å få overført mest mulig transport til jernbanen.

Regjeringen er tilfreds med at det fra 2009 etableres en utvidet kompensasjonsordning for passasjerer som rammes av innstilte tog eller større forsinkelser. Ordningen gjelder uavhengig av om det er NSB eller Jernbaneverket som er skyld i at det oppstår forsinkelser eller toginnstillinger.

#### *Bussvirksomheten*

Nettbusskonsernet er i dag heleid av NSB. For Regjeringen er det viktig at det arbeides for at overgangene mellom ulike kollektivtransportmidler er så godt tilpasset som mulig for de reisende.

Regjeringen er også opptatt av at NSB søker å bidra til å utnytte synergiene mellom buss og tog på en bedre måte. Det kan imidlertid være en utfordring at det offentlige kjøp av tog- og busstjenester håndteres av ulike forvaltningsnivåer.

#### *Godsvirksomheten*

Godsvirksomheten ivaretas av CargoNet AS som eies med 55 pst. av NSB og 45 pst. av det svenske selskapet Green Cargo AB. Aksjonærvitalen som blant annet innebar at all satsing på containertog i Norge og Sverige skulle skje gjennom CargoNet, er nå sagt opp. Regjeringen mener at strategien med satsing på kombinerte transporter bør videreføres av CargoNet både i Norge og Sverige og mot kontinentet. Det legges opp til at NSBs eierandel i CargoNet opprettholdes på dagens nivå, siden gods på bane er et viktig virksomhetsområde for konsernet. Endring av eierandelen kan imidlertid være aktuelt i løpet av planperioden, hvis dette vurderes som transportmessig og industrielt fordelaktig.

#### *Eiendomsvirksomheten*

Regjeringen mener at NSB har forvaltet sine eiendommer på en god måte og har besluttet å videreføre den eiendomsdelingen mellom NSB og Jernbaneverket som har eksistert siden 1996. Forutsetningen er at eiendomsvirksomheten, foruten å bidra til konsernets økonomiske resultater, støtter opp om

transportvirksomheten, og at ROM Eiendom samarbeider nært med Jernbaneløst og lokale myndigheter.

Når Regjeringen har valgt å la NSB i hovedsak beholde eierskapet, er dette blant annet begrunnet med at strategien bak eiendomsforvaltningen er med på å understøtte jernbanevirksomheten og annen transport.

Når det gjelder framtidig eierskap til viktige godsterminaler, vil Regjeringen vurdere hva som vil være den mest hensiktsmessige organiseringen i forbindelse med investeringer på den enkelte terminal.

#### 4.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har forventningar om at NSB også framover syner eit tydeleg engasjement i det offentlege ordskiftet og i arbeidet med å byggje ut eit moderne jernbanenett for høg fart, særleg i høve til løsemndsvurderingar i eit lengre tidsperspektiv.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil framheve at NSB-konsernet må vere av ein viss storleik og ha god kompetanse innafor ulike transportområde for å kunne tilby ei fleksibelt, kundevenleg og miljøvenleg transporttilbod.

Dette fleirtalet viser til at nyopna strekningar dei neste åra vil gi rom for auka persontrafikk. På kort sikt vil NSBs moglegheiter avgrensast av at sporkapasiteten i dag er fullt utnytta på viktige strekningar.

Dette fleirtalet meiner at NSB sitt kjøp av 50 nye tog, og den kraftige opprustinga av jernbanens infrastruktur, vil gi sær gode vekstmoglegheiter for NSB og norsk jernbane det neste tiåret.

Dette fleirtalet meiner det er viktig at NSB i samarbeid med andre aktørar vier utfordringane knytt til rekruttering og bemanning mykje merksemd i tida framover.

#### *Universell utforming*

Komiteen vil peike på at kravet om universell utforming skal følgjast opp ved innkjøp, opprusting og nybygging både når det gjeld togmateriell og når det gjeld stasjonar, perrongar, billettsystem osv.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peike på at NSBs § 10-plan legg opp til laupande betringar i retning universell utforming. Regjeringa har vektlagt universell utforming og samarbeid med dei funksjonshemma sine organisasjonar i utforminga av dei nye toga, og dette er følgd opp av NSB.

Komiteens medlem fra Venstre mener at NSB bør ta økt samfunnsansvar, blant annet gjennom å sikre at det jobbes systematisk med å sikre at kravene til universell utforming og tilgjengelighet for alle gjennomføres i bedriften.

#### *Geografisk satsingsområde*

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner at NSB sin verksemd i andre nordiske land må bidra til auka kompetanse og erfaring som seinare kan nyttast i den norske marknaden. Det viktigaste for NSB er å utvikle transporttilbodet i Noreg. Det er naturleg at styret vurderer fordelinga av ressursar internt i konsernet, opp mot behovet for å vinne erfaring og kompetanse som operatør i andre geografiske område. Samstundes meiner fleirtalet at NSB bør bidra til å utvikle eit moderne togtilbod mellom dei skandinaviske landa etter kvart som infrastrukturen vert modernisert og det vert bygd ut strekningar med høg hastigheit.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at Regjeringen gir sin tilslutning til at NSB kan konkurrere over hele Norden som hjemmemarked, men samtidig ikke er villig til å åpne det norske jernbanenettet for konkurranse. Disse medlemmer mener det er en påfallende og lite konsekvent holdning fra statens side som eier og som ansvarlig for utforming av lovverket at man velger å gi NSB adgang til å konkurrere om tjenester man selv er imot å konkurransesette i Norge.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre mener at NSB innenfor dagens rammebetingelser bør prioritere sin virksomhet til kjernevirksomheten sin i Norge, som selskapets hjemmemarked.

#### *Bussverksemd*

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, meiner NSB sitt eigarskap til Nettbuss er strategisk riktig for å sikre ein stor nasjonal aktør i den norske bussmarknaden som er prega av få, men store internasjonale aktørar. NSB må arbeide for så smidige overgangar mellom dei ulike transportsлага som mogleg, og må i kjøpsforhandlingar med ulike offentlege myndigheiter bidra til å synleggjere moglegheiter for betre samordning.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folke-



parti og Venstre vil peke på at NSBs ekspressbussvirksomhet drives i konkurranse med en rekke andre selskaper, og at denne tilfører selskapet betydelige inntekter. Tilsvarende at konkurranse er åpnet innenfor godstransporten. Det er disse medlemmers syn at dette tilsier at en bør ha en langt mer utstrakt bruk av konkurranse også på togstrekninger.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre viser videre til at det i dag er en god og velfungerende konkurranse og mange aktører i ekspressbussmarkedet, og kan ikke se at det er nødvendig at NSB som statlig jernbanselskap har busstjenester som en del av sin kjernevirksomhet.

Disse medlemmer vil også vise til at Nettbuss AS har hatt en meget god utvikling de siste årene. Disse medlemmer vil videre vise til at ekspressbussvirksomheten har vært en skikkelig suksess som har hatt en formidabel utvikling siden tilbudet ble etablert. Disse medlemmer vil peke på at dette er tilbud som man vil stimulere slik at det fortsett kan få utvikle seg videre. Konseptet med "Timebusser" og ekspressbusser er tilbud som både er rimelig, raskt og med mange avganger. Disse medlemmer mener derfor at Nettbuss er et svært godt selskap som kan drives like godt av andre som av NSB, i tillegg til at selskapets virksomhet også i stor grad konkurrerer med NSBs øvrige virksomhet. Disse medlemmer mener således at det vil være en fordel for alle om Nettbuss skilles ut og selges.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge Nettbuss AS ut for salg innen utgangen av 2009."

### **CargoNet**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, viser til at CargoNet er ein særskild viktig aktør innafor miljøvenleg godstransport og at dagens eigeomsforhold fungerer tilfredsstillande.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at Regjeringa i dei neste åra legg opp til ei storsatsing på gods der om lag 45 nye kryssingsspor og opprusting av terminalen på Alnabru er dei viktigaste tiltaka. CargoNet er eit viktig nasjonalt verkemiddel for miljøvenleg godstransport. Difor støttar dette fleirtalet Regjeringa si vurdering om å legge opp til eit statleg eigarskap på dagens

nivå. Ei endring av NSBs eigardel kan likevel vere aktuelt i løpet av planperioden om dette vert vurdert som betydeleg transportmessig og industrielt fordelaktig for å styrkje miljøvenleg godstransport i Noreg og Norden. Dette fleirtalet ser med positiv interesse på CargoNets arbeid med å utvikle lange pendlar mellom Noreg og kontinentet.

### **Eigeomsverksemd**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner det er ein føresetnad at eigeomsverksemda, i tillegg til å bidra til økonomiske resultat, støttar opp om ei langsiktig utvikling av NSB si transportverksemd og norsk jernbane. Fleirtalet viser til at NSB si eigeomsverksemd held ein låg risikoprofil. Fleirtalet legg til grunn at ROM Eiendom samarbeider nært med Jernbaneverket og lokale og regionale styresmakter for å utvikle stasjonsområde til moderne trafikknutepunkt. Spesielt viktig er det at Jernbaneverket kan ivareta sin premissgivarrolle for infrastrukturen. NSBs eigeomsverksemd bør også understøtte ei arealplanlegging som styrkjer jernbanen og miljøvenleg byutvikling.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre viser til at NSB eier en rekke eiendommer, og er av den formening at drifts-uavhengige eiendommer bør selges, og at midlene fra dette benyttes til kjernevirksomheten i selskapet.

Disse medlemmer viser til at NSB de neste årene vil foreta store investeringer i blant annet 50 nye togsett, samt annet materiell og utstyr. Dette for at selskapet skal være rustet til å møte morgendagens utfordringer og konkurranse. I den forbindelse registrerer disse medlemmer at Regjeringen foreslår å redusere kravet til utbytte fra 75 pst. til 50 pst. de kommende 3 til 5 årene. Dette for å gjøre selskapet i stand til å foreta investeringer, og videre ha en forsvarelig egenkapital i selskapet.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen selge ut all NSBs eiendomsmasse som man ikke har behov for, som ledd i å sikre selskapets kjernevirksomhet."

### **Kundeaspektet**

Komiteen er svært tilfreds med at også togpassasjerane no får same typen rettigheter som til dømes flypassasjerane får, når det gjeld erstatning ved forseinkingar og andre avbrot. Komiteen vil i samband med dette peike på at det er viktig for NSB å sørge for å redusere forseinkingar og avbrot mest mogleg, slik at kostnadene blir lågast mogleg.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, meiner det er viktig at NSB har fokus på kundeaspektet i alle fasar av konsernets kontaktar med dei reisande, slik som enkelt og tilgjengeleg billettsal, informasjon før og under reisene og service til dei einskilte.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ventar at konsernet vil bidra til at det vert utvikla integrerte reiseplanleggingsverktøy der kundane enkelt kan få informasjon om alle ledd og alternativ i reisekjeden, inkludert sanntidssystem for tog- og bussruter som kan gjere det mogleg for kundane via mobiltelefon eller Internett å innhente eller bli varsla om forseinkingar. Selskapet bør også, saman med Jernbaneverket og mobiloperatørar, arbeide for å betre telefon- og internetttilgangen om bord i toga.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil også peke på at både kostnadene i forbindelse med innføring av passasjerrettighetene, samt de reduserte inntektene fra salg i Rom Eiendom AS, kan få store konsekvenser for NSBs muligheter til å videreutvikle seg i årene fremover.

Disse medlemmer vil videre peke på at i spørsmål fra komiteen til statsråden om hvordan NSB vil avklare grensesnittet for ansvaret for passasjerrettigheter mellom NSB og Jernbaneverket, og om NSB har et anslag for årlige kostnader knyttet til passasjerrettigheter for perioden 2010–2013, svarer statsråden:

"Departementet er av den oppfatning at kundene bør slippe å forholde seg til andre aktører enn togselskapet. På samme måte som kunden etter dagens transportvilkår forholder seg til NSB enten avviket har sin årsak hos NSB eller Jernbaneverket, bør også de rettigheter passasjerene vil få etter rådsforordning 1371/2007 kunne påberopes overfor NSB. NSB har i 2009 inngått avtale om kompensasjon fra Jernbaneverket for de avvikskostnadene som har sin årsak i forhold ved infrastrukturen. I perioden fra 2005 til 2008 har antallet forsinkelsestimer som har sin årsak i avvik på infrastrukturen økt betydelig. Gitt en slik uventet og markant utvikling er det per i dag ikke mulig for NSB å gi noe anslag for årlige kostnader knyttet til passasjerrettigheter eller avvikskostnader generelt i perioden 2010-2013.

NSB har for 2009 budsjettert med ca. 250 mill. kroner i avvikskostnader. Dette inkluderer planlagte avvik knyttet til arbeid med ny infrastruktur på Jærbanen og i Vestkorridoren ut av Oslo. I en periode med omfattende vedlikehold og fornyelse, samt innfasing av ny infrastruktur, vil nødvendigvis omfanget av planlagte avvik øke noe."

Disse medlemmer vil peke på Passasjerrettighetsforordningen (1371/2007) som trer i kraft fra 3. desember 2009. Disse medlemmer vil peke på at denne forordningen også vil sikre at passasjerer med jernbane nå får rettigheter, for eksempel knyttet til kjøp av billetter og rettigheter om bord i toget. Blant annet gis funksjonshemmede rettigheter, erstatningsplikt ved forsinkelser samt klagemuligheter.

Disse medlemmer vil peke på at avvik vil medføre kostnader for NSB i størrelsesordenen 250 mill. kroner i 2009.

### **Togmateriell**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Signaturtogene som ble kjøpt inn for noen år siden, hadde flere typer problemer; blant annet med fremkommeligheten når det kom større mengder snø. Det at man i Norge enkelte deler av året har mye snø, burde ikke være ukjent for noen. Disse medlemmer mener derfor at dette burde vært viktige momenter som man skulle tatt høyde for da man gikk til innkjøp av disse togene. Disse medlemmene vil derfor peke på at det er viktig at NSB når man nå har gått til innkjøp av nytt togmateriell, har tatt høyde for at togmateriellet er rustet til å tåle de norske vintrene og andre klimatiske forhold.

Disse medlemmer vil også peke på at universell utforming har vært svært viktig for mange av brukerne av toget, og at dette også er momenter som det er tatt høyde for i forbindelse med innkjøpene av de nye togsettene.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen kvalitetssikre at NSB ved kjøp av togmateriell sikrer at materiellet takler norske værforhold og universell utforming."

### **Kapasitetsutnyttning**

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at det ofte argumenteres med at det er fullt på de fleste togstrekningene i rushtiden.

Disse medlemmer viser til svar fra statsråden på spørsmål fra komiteen

"om å få oppgitt kapasitet og kapasitetsutnyttelse for 2008 og forventet utvikling i etterspørsel på samme transporttjenester (nærtrafikk, InterCity-trafikk, region- og matetrafikk, nattog og fjertrafikk på Nordlandsbanen) årlig i perioden 2009-2013. Der det er relevant, bes om kapasitet og kapasitetsutnyttelse også i morgenrush og ettermiddagsrush."

Disse medlemmer vil her peke på det oppsiktsvekkende i svaret fra statsråden som viser til at:

"Det anses videre mest relevant å vurdere kapasitetsutnyttelse i Oslo-området i rushtrafikken. I hver av rushperiodene (tidsrommet kl 07-09 og kl 15-17 på ukedager) tilbys i gjennomsnitt ca 37 000 seter daglig inn og ut av Oslo. Høsten 2008 ble det gjennomført en manuell telling av antall passasjerer på et utvalg av NSBs lokaltog og korte regiontog (intercity) i rushperiodene på ukedager. Undersøkelsen viste en gjennomsnittlig kapasitetsutnyttelse på 59 % både i morgen- og ettermiddagsrush (begge retninger). Siden undersøkelsen er basert på et utvalg, vil tallene være beheftet med betydelig usikkerhet. Togene vil også i de fleste tilfeller ha langt høyere belegg på vei inn mot sentrum enn ut av sentrum."

Disse medlemmer vil peke på at dette er helt nye opplysninger som med all tydelighet viser at det er store muligheter til å ta imot langt flere passasjerer også i rushtidstrafikken. Det er derfor viktig at NSB aktivt arbeider videre for å få til en enda større utnyttelse av den uutnyttede kapasiteten som er i dagens tilbud, samtidig som de grepene som nå gjøres på infrastrukturensiden, også vil bety at man ytterligere kan forbedre togtilbudet til passasjerene.

Disse medlemmer vil videre peke på at i svar på spørsmål 6 er det fremvist en kapasitetsutnyttelse for 2008 og årene 2009–2013. Disse medlemmer peker på at samlet kapasitetsutnyttelse for persontransport for NSB kun er 31 pst. i 2008, og med uendret kapasitet kun vil øke til 39 pst. i 2013. Disse medlemmer er bekymret over lav kapasitetsutnyttelse, og etterlyser en strategi for å øke kapasitetsutnyttelsen kraftig.

### **Høgfartsbaner**

Komiteen viser til at NSB meiner at ein jernbaneinfrastruktur som tillet høg fart, vil gi toget eit betydeleg konkurransefortrinn og ha eit betydeleg potensial for å auke trafikken.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, vil peike på at høgfartsbaner er nøkkelen dersom toget verkeleg skal ta stor marknadsdel på lengre strekningar. Det er avgjerande at satsinga på høgfartsbaner ikkje skjer på kostnad av investeringar i infrastruktur elles for person- og godstrafikk.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til debatten som pågår om høyhastighetsbane/-ring i Norge. En utbygging av en ny høyhastighetsbane/-ring vil kunne koste fra mellom 150–300 mrd. kroner for å sikre en høyhastighet av et visst omfang. Disse medlemmer mener at med den lave politiske viljen til å prioritere samferdsel i Norge, er mulighetene for en slik satsing langt unna å kunne bli en realitet.

Disse medlemmer vil også peke på at dagens jernbane har et behov på godt over 100 mrd. kroner for å sikre nasjonen en moderne jernbane med konkurransekraft også i fremtiden. Disse medlemmer er selvfølgelig ikke motstandere av en privatfinansiert og -drevet jernbane uten statlig tilskudd, men er likevel av den oppfatning at det er viktigere å sørge for at dagens jernbane rustes opp på den delen av nettet som jernbanen er konkurransedyktig på, og hvor det er naturlig å bygge ut og ruste opp eksisterende infrastruktur.

## **5. SAMFUNNSANSVAR**

### **5.1 Samandrag**

Regjeringen forutsetter at statens selskaper tar samfunnsansvar.

Regjeringen har i St.meld. nr. 13 (2006–2007) Et aktivt og langsiktig eierskap trukket opp ni hensyn som gjelder for samtlige selskaper hvor staten har eierandeler. Disse hensyn er forhold hvor Regjeringen har klare forventninger til selskapene. Dette gjelder også NSB.

For NSBs vedkommende innebærer det blant annet at konsernet har en god dialog med de ansatte i forbindelse med omstillinger, medvirker til at man får en fakta- og forskningsbasert jernbanedrift, er en del av løsningen på klima- og miljøutfordringene, har et klart fokus på sykefravær, at de etiske retningslinjer integreres i bedriftskulturen, at personalpolitikken gjør at alle grupper arbeidstakere kan finne en plass i bedriften og at samfunnssikkerhet ivaretas på en forsvarlig måte.

### **5.2 Merknader frå komiteen**

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, er tilfreds med måten NSB-konsernet har ivareteke sitt ansvar i omstillingsprosessar på, og legg til grunn at selskapet har eit godt samarbeid med dei tilsette sine organisasjonar framover.

Fleirtalet meiner det er viktig for NSB sitt truverde at verksemda vert utøva på ein mest mogleg miljø- og ressursvenleg og energieffektiv måte. Dette er viktig i utviklinga av bygg og eigedommar og også rullande materiell. Fleirtalet har merka seg at NSB gjennom eit eige prosjekt har oppnådd innsparingar i energibruken frå 2005 til 2008 på 62,3 GWh justert for auka produksjonsvolum.

Fleirtalet meiner det er viktig at NSB bidreg til ei forskningsbasert utvikling av norsk kollektivtrafikk, og vil spesielt trekke fram utvikling av klimavenleg teknologi for dieseldrivne tog og bussar som ei viktig utfordring i åra som kjem.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til svar fra statsråden på spørsmål nr. 12 fra komiteen, og har merket seg at NSB ikke har utarbeidet tall for indirekte energiforbruk eller indirekte CO<sub>2</sub>-utslipp knyttet til togproduksjon.

Disse medlemmer mener at det må utarbeides statistikk for både direkte og indirekte energiforbruk og direkte og indirekte CO<sub>2</sub>-utslipp for å gi et korrekt bilde av jernbanens energiforbruk og utslipp av klimagasser.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide statistikk for både direkte og indirekte energiforbruk, samt direkte og indirekte CO<sub>2</sub>-utslipp, for å gi et korrekt bilde av jernbanens energiforbruk og utslipp av klimagasser."

Komiteen mener at det er viktig at NSB på ein smidig måte bidreg med trafikkdata som er nødvendig til utarbeiding av offisiell statistikk og for veg- og jernbanestyresmaktene si planlegging av infrastrukturtiltak

## 6. VURDERINGAR AV NSBS ØKONOMI I PLANPERIODEN

### 6.1 Samandrag

#### *Økonomisk utvikling*

Konjunkturedgangen vil berøre godstrafikken og eiendomsvirksomheten i betydelig grad. Persontrafikken med tog og buss er mindre konjunkturutsatt, men det er for tidlig å konkludere hvordan den generelle nedgangen i økonomien vil slå ut på volumene på persontog og buss.

Det økonomiske resultatet fra 2008 er betydelig redusert i forhold til foregående år, en utvikling som kan antas å fortsette de nærmeste år.

Det gjennomsnittlige investeringsnivået frem til 2013 blir på om lag 2 mrd. kroner per år.

Som følge av forventninger om økt omsetning og salgsgevinster, antas resultatene å bedres mot slutten av planperioden.

#### *Avkastningsmål og verdiutvikling*

Den markedsverdivurderte egenkapitalen til konsernet har økt med 3 mrd. kroner fra 2005 til 2007, og Regjeringen mener at dette indikerer at NSB har lagt en god strategi for den videre utvikling. Revisjons-selskapet KPMG AS har beregnet at et avkastningsmål på 7,2 pst. av den markedsverdivurderte egenkapitalen bør legges til grunn for konsernet. Dette er en vurdering Regjeringen slutter seg til. Samferdsdeparterementet vil i vurderingen av om faktisk utvikling

har vært i samsvar med eiers avkastningsmål, se hen til utviklingen i renten i perioden. Avkastningsmålet gjelder for en periode på tre til fem år.

#### *Utbytte*

Regjeringen mener at utbyttet må vurderes ut fra selskapets strategi og behov for egenkapital og at selskapets egenkapitalandel bør ligge på om lag 35–40 pst. Med de planlagte investeringer og resultatutsikter de nærmeste år bør utbytteandelen reduseres fra 75 pst. som har vært andelen de tre siste år.

På bakgrunn av dette legges det for de nærmeste tre til fem år til grunn en forventning om 50 pst. utbytte av konsernets årsresultat etter skatt.

### 6.2 Merknader frå komiteen

Komiteen ventar at NSB arbeider hardt med å effektivisere og rasjonalisere drifta, og at ein sikrar at dei tilsette sine organisasjonar er involverte i dette arbeidet.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vedkjenner at konjunkturuomslaget på kort sikt bidrar til krevjande utfordringar for NSB-konsernet. Utviklinga i 2008 viser ei klar resultatsvekking, mellom anna som følgje av auke i personalkostnader, høge drivstoffprisar i første del av året, og reduserte salsgevinstar i eigedom og sviktande volum i godsverksemda på grunn av effektane frå finanskrisa. Det er knytt usikkerheit til resultatutviklinga dei neste åra. Samstundes vil fleirtalet peike på at talet på togreisande har hatt ein langt betre utvikling enn luftfarten, der reisande med fly har gått ned.

Fleirtalet ventar at auka satsing på vedlikehald og store investeringar i infrastruktur og nye togsett etter kvart vil gi ein betydeleg trafikkvekst og dermed auka inntekter til NSB-konsernet. Fleirtalet støttar Regjeringa sitt avkastningsmål og forventningar om utbyte dei nærmaste tre til fem åra.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på spørsmål til statsråden fra komiteen (spørsmål nr. 2), om hvilke salgsgevinster i eiendommer det er snakk om, og hvor stor del av årlig forventet driftsresultat og årsresultat dette antas å utgjøre årlig i perioden 2009–2013. I svaret skriver statsråden:

"I prognosene som ble utarbeidet før finanskrisen hadde imidlertid NSB sett for seg et driftsresultat i størrelsesorden 0,5-1 mrd. kroner per år og et resultat etter finansielle poster og skatt på 0,3-0,6 mrd. kroner. Salgsgevinster på 170 mill. kr. ville dermed i en

økonomisk normalsituasjon utgjøre om lag 20-30 % av driftsresultatet."

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en vurdering av om NSB skal få beholde en større andel av overskuddet for å møte det økte behovet for investering i materiell de kommende årene."

## 7. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

### **Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen om å starte arbeidet med å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger i 2009.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen kvalitetssikre at NSB ved kjøp av togmateriell sikrer at materialet takler norske værforhold og universell utforming.

#### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en vurdering av om NSB skal få beholde en større andel av overskuddet for å møte det økte behovet for investering i materiell de kommende årene.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:**

#### *Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringen utarbeide statistikk for både direkte og indirekte energiforbruk, samt direkte og indirekte CO<sub>2</sub>-utslipp, for å gi et korrekt bilde av jernbanens energiforbruk og utslipp av klimagasser.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:**

#### *Forslag 5*

Stortinget ber Regjeringen legge Nettbuss AS ut for salg innen utgangen av 2009.

#### *Forslag 6*

Stortinget ber Regjeringen selge ut all NSBs eiendomsmasse som man ikke har behov for, som ledd i å sikre selskapets kjernevirksomhet.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 7*

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2009 legge frem en sak om statlig nedsalg og børsnotering av NSB.

## 8. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til meldinga og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

St.meld. nr. 21 (2008–2009) – om virksomheten til NSB AS – vert å leggje ved protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 26. mai 2009

**Per Sandberg**

leiar

**Hallgeir H. Langeland**

ordfører





