

Innst. S. nr. 138.

(1998-99)

Innstilling fra samferdselskomiteen om NSB BAs virksomhet.

St.meld. nr. 19 (1998-99).

Til Stortinget.

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB BA (NSB) legger Samferdselsdepartementet fram den første meldingen om konsernets virksomhet. Departementets framlegg tar utgangspunkt i NSBs § 10-plan for 1998 som omhandler perioden 1998-2002. Meldingen er konsentrert om årene 1998-2000.

NSB BA ble etablert som et særlovselskap 1. desember 1996.

Statens eierskap i NSB ivaretas av samferdselsministeren som generalforsamling. Selskapets styre og daglige ledelse har det samme ansvaret for selskapets økonomi som styre og ledelse i aksjeselskaper. Staten som eier har et begrenset ansvar for særlovselskapet NSBs forpliktelser som for et statsaksjeselskap.

Regjeringen ønsker at NSB skal være en av de ledende aktørene i det norske transportmarkedet, både innen person- og godstrafikken. Ikke minst av hensyn til behovet for en mer miljøvennlig transport ønsker Regjeringen å styrke jernbanens rolle både gjennom statens eierskap i NSB, statlig kjøp av persontransporttjenester, gjennom forbedring av infrastrukturen og gjennom lov og regelverk.

Siden dette er en melding om trafikkelskapets virksomhet behandler meldingen ikke spørsmål knyttet til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester eller regulatoriske spørsmål. Etter omorganiseringen av forvaltningsbedriften NSB er spørsmål knyttet til jernbaneinfrastrukturen underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar. Ansvaret for omfanget og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester er underlagt Samferdselsdepartementet som kjøper av persontransporttjenester, mens ansvaret for regulatoriske spørsmål innen jernbanesektoren er underlagt Samferdselsdepartementet som regulatør.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at NSB BA (NSB) ble etablert som såkalt særlovselskap fra 1. desember 1996 og at det i den forbindelse ble lagt opp til at departementet som generalforsamling i NSB BA annethvert år skal legge fram en plan for Stortinget om selskapets virksomhet. St.meld. nr. 19 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet er således den første planen som legges fram for Stortinget om NSB BAs virksomhet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, ser det som avgjørende at NSB BA utvikles til et sterkt og konkurransedyktig konsern for å nå den overordnede målsettingen om å overføre transport fra veg til bane. Flertallet vil understreke viktigheten av forutsigbarhet i rammebetingelser og av et aktivt statlig eierskap for å oppnå dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke det ønskelige i at jernbanen øker sin markedsandel i forhold til veitrafikken, men dette må skje ved at ressursene som tilføres jernbanesektoren blir bedre utnyttet og ikke ved at kostnadsnivået for vei-transporten økes. Erfaringene med å slippe private til på sektorer med statlige monopol er meget gode og

viser at ressursutnyttelsen da blir bedre og prisnivået synker.

Disse medlemmer vil peke på at statlig eierskap på ingen måte er en betingelse for å nå de overordnede mål hva angår jernbanen som transportmiddel.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til sine merknader under kap. 3.2.

2. MARKEDS- OG KONKURRANSE- UTVIKLING FOR NSB

2.1 Sammendrag

Markedsandel i 1997 for innenlands persontransportarbeid var for vegtransporten på 87,5 pst., 6,8 pst. for fly og 4,2 pst. for jernbane.

I 1997 ble i alt 45 mill. reiser gjennomført med jernbanetransport. Antall reiser med jernbane har tidligere aldri vært så høyt i Norge. Målt i utført transportarbeid var trafikkveksten for jernbanen på om lag 5 pst. Det er lokaltrafikken og InterCity-trafikken som vokser, mens trafikken på enkelte av fjerntogstrekningene viser en nedgang i 1997. Trenden med vekst i lokaltrafikken og InterCity-trafikken og nedgang i fjerntogstrekningene har fortsatt inn i 1998. Den gjennomsnittlige reiselengden for en personreise med jernbane er nå på 56 km, mens den i 1991 var på 62 km.

Utenlandstrafikken lå i 1997 på en tredel av nivået i 1990 samtidig som tilbudet i samme periode er blitt sterkt redusert.

Veksten i det totale persontransportarbeidet i 1997 var på ca. 1 pst.

Togets hovedkonkurrent innen persontransportmarkedet er, og vil fortsatt være, bilen. Når det gjelder den kommersielle persontrafikken med tog har jernbanen tradisjonelt hatt store deler av sitt kundegrunnlag i markedet for ferie- og fritidsreisende. Konkurransen i dette markedet har i de senere årene blitt skjerpet bl.a. som følge av liberaliseringen innen luftfarten og ekspressbussmarkedet.

Transportstatistikken viser at det i løpet av de siste syv årene har vært en sterk vekst i kortere jernbanereiser rundt de større byområdene og for mellomlange reiser, dvs. i nærtrafikken rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim, og i den såkalte InterCity-trafikken. Når det gjelder persontransport på avstander over 300 km har jernbanen tapt markedsandeler i løpet av de senere årene.

Markedsandel for innenlands godstransportarbeid i 1997 var for vegtransporten på 55,7 pst., 35,1 pst. for skip og 9,2 pst. for jernbane.

Det innenlandske godstransportarbeidet, ekskl. transport fra kontinentalsokkelen, økte med til sammen 6,7 pst. i 1997. Jernbanen økte sitt transportarbeid med 6,2 pst.

En sammenligning på hovedstrekningene mellom de største byene der det er muligheter for både jernbane- og vegtransport viser at jernbanens markedsandeler

her er vesentlig større enn markedsandelen for landet som helhet.

Det er et mål for Regjeringen å få mer av den grensekryssende godstransporten over på jernbane, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (1998-99) om etableringen av "Freeways"-korridorer for grenseoverskridende godstransporter med jernbane. "Freeways"-samarbeidet innebærer en liberalisering innen godstransportmarkedet for jernbane, og det er ventet at dette vil kunne medføre økt konkurranse for NSBs godsvirksomhet.

2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at lokaltrafikken og InterCity-trafikken har hatt en svært gledelig økning og at den totale trafikkveksten for personreiser med jernbane i 1997 var på hele 5 pst. Flertallet har videre merket seg at jernbanen økte sitt transportarbeid av gods med 6,2 pst. i 1997.

Flertallet vil understreke viktigheten av å videreføre den positive trenden jernbanen nå er inne i, spesielt også med tanke på de gode erfaringene med Gardermobanen.

Flertallet viser til at det totale transportvolumet har økt betydelig de siste årene. Selv om jernbanens andel av det totale transportvolumet øker noe, medfører den store totale økningen i transportvolumet at vegtransporten øker formidabelt hvert år. Flertallet ser det som avgjørende å snu denne trenden, og ser det som en overordnet målsetting at kommende økninger i transportvolumet i størst mulig grad bør komme på jernbanen eller på andre typer miljøvennlig transport.

Flertallet viser til St.meld. nr. 39 (1996-97) Norsk jernbaneplan 1998-2007 hvor det vises til Akershus fylkeskommune som har bedt departementet vurdere å overlate til fylkeskommunene på statens vegne å foreta "oppkjøpet" av statens persontrafikkjenester i fylket for å sikre en bedre samordning og mer effektiv bruk av offentlige ressurser. I St.meld. nr. 39 (1996-97) heter det blant annet at: "Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med Regjeringens behandling av NOU 1997:12 Grenser til besvær (Hovedstadsutvalget)".

Flertallet forutsetter at departementet foretar en slik generell vurdering.

Flertallet er kjent med at Samferdselsdepartementet har satt i gang en utredning, som omfatter både nasjonal og internasjonal person- og godstransport, hvor mulighetene for en ytterligere liberalisering av tilgangen til det norske jernbanenettet skal vurderes. Flertallet vil avvende denne utredningen før det tas stilling til om eksisterende forskrifter bør endres.

Flertallet vil også peke på at store deler av det norske jernbanenettet allerede er åpnet for andre aktører enn NSB BA, spesielt når det gjelder internasjonal godstransport. Flertallet vil videre peke på at NSB

BA som togselskap er i sterk konkurranse med vegtrafikk og flytrafikk, både når det gjelder persontransport og godstransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at NSB har problemer med å holde på sine markedsandeler på godssiden. For å øke sine markedsandeler må NSB fokusere på bedre utnyttelse av ressursene i egen organisasjon og slik bedre sin konkurransevne. Det er ikke akseptabelt at NSB styrker sin konkurransevne ved at avgiftene og andre rammebetingelser forverres for veitransporten. Norske transportkostnader er høyere enn i de nærmeste konkurrentland og fører til betydelige ulemper for norsk sysselsetting og verdiskapning. Det må være en målsetting å redusere avstandsulampen for norsk næringsliv ved å redusere transportkostnadene.

Disse medlemmer har med bekymring merket seg at NSB i det siste har tapt enkelte kontrakter på godssiden. Dette er beklagelig ut fra hensynet til miljø og trafikksikkerhet.

Disse medlemmer vil peke på at erfaringene fra andre land ved å slippe andre aktører til på jernbanesporet, viser at jernbanens konkurransevne øker når konkurranse etableres.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til EUs transportkommissjonær Neil Kinnock, som den 3. november 1998 i en tale til det britiske industriforbundet gjentok sin sterke tro på nødvendigheten av fortsatt liberalisering i transportsektoren, først og fremst jernbanen.

Disse medlemmer deler disse synspunktene og ønsker derfor å åpne for konkurranse innen jernbanesektoren.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen foretar forskriftsendringer som gjør det mulig for andre aktører enn NSB BA å drive person- og godstransport på Jernbaneverkets linjer."

Disse medlemmer mener det er nødvendig å effektivisere bruken av midlene innen kollektivtrafikken for å gi forbrukerne et bedre tilbud. En forutsetning for å oppnå dette er en bedre koordinering mellom de ulike transportformene. Dette forutsetter at all kollektivtransport ses i sammenheng. Disse medlemmer finner det av den grunn riktig at den instans som koordinerer kollektivtransporten også kjøper kollektivtjenestene på veg, sjø eller bane. Disse medlemmer mener dette bør kunne gi en betydelig koordineringsgevinst. I tillegg vil en slik ordning avklare ansvarsforholdet knyttet til kollektivtransport. I dagens system er det fylkeskommunen som er koordineringsinstans og kjøper av kollektivtjenestene på veg og sjø. Disse medlemmer mener derfor at all kjøp av kollektivtjenester innenfor et fylke bør - så lenge fylkeskommunen eksisterer - skje via fylkeskommunene.

Disse medlemmer vil framsette følgende forslag.

"Stortinget ber Regjeringen om å utrede og legge fram for Stortinget en ordning med et samlet ansvar for koordinering og kjøp av all kollektivtransport innen fylkene, herunder også kollektivtransport over fylkesgrensene."

Disse medlemmer konstaterer at publikum har tatt godt i mot Gardermobanen, det er gledelig. Det må imidlertid understrekes at det er knyttet meget høye miljømessige og økonomiske kostnader til Gardermobanen. Banen nyter godt av økonomiske særordninger og de reisende er kraftig subsidiert. I forkant av banens åpning fikk selskapet NSB Gardermobanen AS avskrevet over 1,6 mrd. kroner i gjeld. I tillegg er selskapet i den unike situasjon at jo større underskudd NSB Gardermobanen AS opparbeider, jo større vil den framtidige gjeldssaneringen bli. Det må understrekes at dette er en modell som ikke er egnet til etterfølgelse.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet og Høyre var mot denne ordningen som flertallet på Stortinget valgte.

3. RAMMEBETINGELSER FOR NSB

3.1 Sammendrag

Organisering

Ved behandlingen av St.prp. nr. 2/Innst. S. nr. 31 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m. ble det besluttet at virksomheten til NSBs trafikkdel fra 1. desember 1996 skulle etableres i særlovselskapet NSB BA, dvs. et selskap med egen lov. Ansvaret for kjørevegen ble fra samme tidspunkt lagt til det nyopprettede forvaltningsorganet Jernbaneverket.

Ordnningen med felles administrerende direktør for Jernbaneverket og NSB BA skal avvikles fra 1. juli 1999, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99). Styret for Jernbaneverket avvikles fra samme dato. Dette krever nye former for samarbeid mellom NSB og Jernbaneverket bl.a. slik at synergieffekten mellom operatører og infrastrukturforvalter fortsatt kan bli ivaretatt på en hensiktsmessig måte. Dette er viktig for å sikre en samordnet utvikling av jernbanens konkurransefortrinn, samt en driftsstabilitet med god regularitet og punktlighet i togtrafikken.

Statens formål med eierskapet i NSB

Regjeringen mener et sterkt og konkurransedyktig NSB-konsern fremdeles vil være den beste garantien for å kunne nå målet om å få overført transport fra veg til bane med sikte på en mer miljøvennlig transportpolitikk. Et aktivt statlig eierskap er et sentralt virkemiddel i så henseende. Spesielt gjelder dette så lenge NSB ikke har reell konkurranse fra andre jernbaneoperatø-

rer. Innenfor gitte rammebetingelser skal NSB drives etter bedriftsøkonomiske prinsipper.

Statlig kjøp av persontransporttjenester

For å sikre et transporttilbud med jernbane i områder av landet der dette anses som samfunnsmessig lønnsomt ut fra trafikale og miljømessige hensyn, men samtidig ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, blir dette ivare tatt og synliggjort gjennom ordning med statlig kjøp av persontransporttjenester.

For å ivareta NSBs behov for forutsigbarhet i produksjonen legges det i hovedavtalen mellom NSB og Samferdselsdepartementet opp til at det hvert fjerde år forhandles fram en rammeavtale mellom partene. Forutsigbarhet i utviklingen av jernbaneinfrastrukturen og statlig kjøp av persontransporttjenester er av sentral betydning for NSBs rammevilkår.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en utredning der formålet er å vurdere den samfunnsøkonomiske lønnsomheten for en del av de produktene som inngår i statens kjøp av persontransporttjenester opp mot et mulig alternativt transporttilbud (som regel buss).

Planene som presenteres i meldingen, tar utgangspunkt i den utviklingen av jernbaneinfrastrukturen og det omfanget av statlig kjøp av persontransporttjenester som ble lagt til grunn for planrammene i NJP 1998-2007. Hovedformålet med meldingen er å trekke opp mål og rammer for selskapets virksomhet i perioden fram til og med 2000. På grunn av behovet for langsiktighet i investeringsplanene er NSBs plangrunnlag basert på mål og rammer fram mot 2002.

Utvikling av jernbaneinfrastrukturen

Ut fra en samfunnsmessig vurdering vil Regjeringen for inneværende planperiode, i tråd med NJP 1998-2007, konsentrere infrastrukturens satsingen til de mest trafikksterke områdene i landet.

Regjeringen ønsker at jernbanen fortsatt skal spille en viktig rolle på fjerntogstrekningene Sørlands-, Dovre- og Bergensbanen, ikke minst ut fra hensynet til at den delen av befolkningen som er bosatt mellom endepunktene på disse banene og som utgjør en betydelig andel av kundegrunnlaget, skal ha et tilfredsstillende kollektivtilbud. Det legges derfor opp til en satsing på utbedring av infrastrukturen på disse strekningene for å legge forholdene til rette for innsetting av krengetog.

De senere års vekst i godstransporten har i hovedsak kommet i vegsektoren. For å begrense ytterligere foretting på vegnettet er Regjeringen opptatt av å legge til rette for at flere større faste transporter av store kvanta over lengre distanser kan overføres fra veg til bane. Den planlagte utviklingen av fjerntogstrekningene Sørlands-, Dovre- og Bergensbanen med tilrettelegging for krengetog vil gi økt infrastrukturkapasitet som også vil komme godstrafikken til gode.

Regjeringen vil i kommende planperiode legge stor vekt på gjennomføringen av vedlikeholdsprogrammet

som er skissert i NJP 1998-2007. Ikke minst er dette av betydning for at de planlagte investeringene på fjern- togstrekningene skal få den effekt som er ventet for togdriften.

I NSBs § 10-plan blir det vist til at selskapet arbeider med å finne fram til alternative finansieringsløsninger for framtidige infrastrukturprosjekter som er av stor betydning for NSBs forretningsplaner. Dette gjelder bl.a. nye godsterminaler på Jæren og i Trondheim.

Vilkår for bruken av jernbaneinfrastrukturen

I forskriften om tillatelse til å drive jernbanetransport i Norge er det i tillegg til NSB, åpnet for at internasjonale sammenslutninger av jernbaneforetak (både for person- og godstransport) og jernbaneforetak som utfører internasjonal kombinert godstransport, kan tildeles kapasitet på sporet. Kongen kan likevel unntaksvise gi godkjente jernbaneforetak tillatelse til å drive gods- og/eller persontransport på strekninger hvor NSB har innstilt slik trafikk, samt til at jernbaneforetak (herunder sporvei, tunnelbane og forstadsbane) som har egen kjøreveg, kan utføre regional transport på statens jernbanenett der dette bidrar til hensiktsmessig trafikkavvikling. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (1998-99) legges det dessuten opp til at det åpnes for tilgang til sporet for jernbaneselskaper som driver internasjonal godstransport på strekninger som inngår i det såkalte "Trans European Rail Freight Freeways"-samarbeidet.

Med unntak av NSB Gardermobanen AS og Malmtrafikk AS som driver malmtransporten på Ofofbanen, er NSB foreløpig den eneste jernbaneoperatøren i Norge.

NSB og Jernbaneverket har inngått en avtale som fastsetter nærmere vilkår for NSBs trafikkering av jernbanenettet (sportilgangsavtalen). I avtalen legges det opp til at NSB må ta det økonomiske ansvaret for avvik, herunder kostnader som følge av driftsstans som skyldes forhold knyttet til kjørevegen dersom dette ikke skyldes uaktsomme eller forsettlige forhold hos Jernbaneverket. Som en prøveordning vil NSB og Jernbaneverket innføre en ordning med avvikshåndtering, dvs. registrering av årsaken til avviket.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at opprettelsen av jernbanetilsynet som egen forvaltningsenhet skal ivareta hensynet til et mest mulig effektivt tilsyn uten unødig dublering av spesialkompetanse, samtidig som tilstrekkelig uavhengighet oppnås. Statens jernbanetilsyn innhenter derfor jernbanefaglig spisskompetanse hos Jernbaneverket i forbindelse med godkjenning av rullende materiell, godkjenning av kjøreveg som ikke er underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar og ved gjennomføring av revisjoner.

Finansielle og avgiftsmessige forhold

Det framgår av NSBs § 10-plan at selskapet mener det er flere forhold ved dagens merverdiavgiftsregler som er konkurransevridende i disfavør av jernbanetransporten.

Regjeringen vil vurdere mervediavgiftsbelastningen for jernbanetransport med sikte på en mest mulig konkurransenøytralitet i forhold til andre transportformer. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil det være naturlig å knytte spørsmålet om åpningen for kabotasje innen jernbanesektoren til dette arbeidet.

Kjørevegavgiften for godstransporten med jernbane er fastsatt med utgangspunkt i avgiftsbelastningen for tilsvarende transporter på veg. Prinsippet bak fastsettelsen av kjørevegavgiftsatsen er at jernbanetransport skal dekke den samme andel av de trafikkvolumavhengige kostnader, medregnet kostnader som gjelder trafiksikkerhet og miljø, som sammenlignbar vegtransport. Som omtalt i NJP 1998-2007 legges det opp til at det i løpet av planperioden foretas en fornyet gjennomgang av prinsipper og beregningsgrunnlag for fastsettelse av kjørevegavgift på jernbanen. En slik gjennomgang vil også bli sett i sammenheng med utviklingen i EU.

EUs jernbanepolitikk og EØS-avtalen

Transportspørsmål inngår som en del av EØS-avtalen og regelverket for jernbane innen EU er derfor av stor betydning for utviklingen av den norske jernbanesektoren.

EU-kommisjonen har nylig presentert en "jernbapakke" med forslag til tiltak der målet er å sikre ikke-diskriminerende behandling av de ulike jernbaneoperatørene, samt at jernbaneinfrastrukturen blir brukt på en mest mulig effektiv og konkurransedyktig måte. Det legges foreløpig ikke opp til en ytterligere liberalisering av tilgangen til sporet. "Freeways"-samarbeidet vil fortsatt være basert på frivillighet.

Andre forhold av betydning for NSB

De delene av NSBs stasjonsområder som det er nødvendig med tilgang til for å kunne operere på det norske jernbanenettet leies ut til Jernbaneverket til selvkost. NSB og Jernbaneverket har forhandlet fram et forslag til avtale der det gis en mer detaljert beskrivelse av arealene som skal inngå i avtalen og leiebeløpet som skal betales, samt hvilken styring Jernbaneverket skal ha med disse eiendommene. Avtalen skal endelig godkjennes av Samferdselsdepartementet.

NSB mener at en eventuell innføring av nye regler for maksimal lengde og vekt for vogntog vil kunne få negative konsekvenser for konkurranseforholdet mellom godstransport på veg og jernbane i og med at en slik ordning vil øke lastekapasiteten pr. kjøretøy med opp mot 30 pst.

Modulsystemet for vogntog er til vurdering i Vegdirektoratet, og Samferdselsdepartementet har derfor foreløpig ikke tatt stilling til spørsmålet. For planperioden for denne meldingen som gjelder til år 2000, vil de gjeldende regler være retningsgivende fram til en avgjørelse om eventuell innføring av modulsystemet foreligger.

3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til behandlingen av årets statsbudsjett jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99), hvor flertallet gikk inn for å foreta et fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket fra 1. juli 1999 under forutsetning av at en sikrer nødvendig koordinering mellom NSB BA og Jernbaneverket på en tilstrekkelig måte. Flertallet ber om at departementet prioriterer dette arbeidet.

Flertallet har merket seg at det i planen legges opp til å videreføre dagens ordning med statlig kjøp av persontransporttjenester på om lag dagens nivå og at det videre er tatt høyde for de store investeringene NSB BA har foretatt i nytt materiell. Flertallet vil i denne sammenheng understreke viktigheten av forutsigbarhet for NSB BA som operatør.

Flertallet vil understreke viktigheten av at departementet foretar en vurdering av avgiftsmessige forhold og andre forhold som er av betydning for jernbanens konkurranse mot andre transportformer, både ved gods- og persontransport. Flertallet nevner spesielt spørsmål knyttet til kjørevegsavgift, mervediavgift og investeringsavgift og spørsmål knyttet til kabotasje. Flertallet ber om at dette legges fram for Stortinget på en egnet måte.

Flertallet understreker viktigheten av at NSB BA lykkes i satsingen med å sette inn krengetog på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen. Flertallet ser det som avgjørende at infrastrukturen på disse tre banestrekningene utvikles i tråd med gjeldende planer, slik at NSB BA kan drive krengetogene bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Flertallet viser til diskusjonen om eventuell innføring av nye regler for maksimal lengde og vekt for vogntog og er av den oppfatning at slike nye regler vil få negative konsekvenser for konkurranseforholdet mellom godstransport på veg og jernbane.

Flertallet viser til NSB BAs § 10-plan og til St prp nr. 1 (1998-99) hvor det blir vist til at selskapet arbeider med å finne fram til alternative finansieringsløsninger for framtidige infrastrukturprosjekter som er av stor betydning for selskapet, blant annet nye godsterminaler på Jæren og i Trondheim. Flertallet forutsetter at Stortinget får seg framlagt de konkrete alternative finansieringsløsningene som det eventuelt blir konkludert med.

Flertallet viser videre til St.prp. nr. 1 (1998-99) hvor det sies at:

"Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette etter hvert som det foreligger planavklaringer og mer konkrete finansieringsopplegg i tråd med de retningslinjer som tidligere er trukket opp, bl.a. når det gjelder forskuttering".

Flertallet vil understreke viktigheten av å finne fram til nødvendige lokale planavklaringer for å få

bygget de nye godsterminalene på Jæren og i Trondheim.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til sine merknader under kap. 2.2 angående behovet for å stimulere til konkurranse innen jernbanesektoren. Dette for å få til en mer miljøvennlig transport og oppnå reduserte transportpriser.

Disse medlemmer mener en liberalisering med økende konkurranse innen jernbanetransport gjør det nødvendig å gi NSB BA en mer konkurranserettet styringsform.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Innst. S. nr. 31 (1996-97) der Høyres medlemmer foreslo og uttrykte følgende:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne NSBs trafikkdel til aksjeselskap og framlegge dette for Stortinget."

"Disse medlemmer er enig i at linjedelen og trafikkdelen av NSB organiseres som særskilte enheter. Disse medlemmer vil imidlertid gå mot at disse enhetene får den samme daglige ledelse og det samme styret. Disse medlemmer vil understreke at en slik konstruksjon vil danne grunnlaget for et vell av inhabilitetsproblemer i fremtiden. Dette problemet vil bli særlig påfallende dersom det dukker opp konkurrenter innen jernbanedrift i Norge."

Disse medlemmer vil framsette følgende forslag:

"NSB BA omdannes til aksjeselskap fra 1. januar 2000."

Disse medlemmer er enig i prinsippet om offentlige kjøp av persontransporttjenester ut fra hensynet til distrikt, framkommelighet og miljø.

Disse medlemmer vil understreke at det ikke er mulig å vite om det offentlige betaler "riktig" pris så lenge det bare er én tilbyder av tjenestene.

Disse medlemmer mener derfor at offentlige kjøp bør ha full konkurranse som forutsetning og skje gjennom anbud på pris og kvalitet.

Disse medlemmer vil vise til Fremskrittspartiets og Høyres generelle vilje til å fjerne investeringsavgiften. Denne viljen til å fremme investeringer er fra Fremskrittspartiets og Høyres side prinsipiell og ikke situasjonsbestemt. Når det gjelder kjørevegsavgiften og merverdiavgiften som NSB betaler, må de ses i sammenheng med andre transportgreners avgiftsregime og rammebetingelser.

Disse medlemmer vil peke på at under et regime med konkurranse på sporet bør selvsagt kjørevegavgiften beholdes. Dette for å kunne kreve betaling for bruk av infrastrukturen slik en krever av andre brukere av infrastruktur innenfor samferdselssektoren.

Disse medlemmer forventer at NSBs satsing på krengetog vil være bedriftsøkonomisk lønnsom.

Disse medlemmer vil peke på at framtidige bevilgninger over statsbudsjettet til jernbaneformal

selvsagt må ses i sammenheng med den aktuelle økonomiske situasjon i landet. Dette tilsier at økonomiske midler først er tilgjengelig når Stortinget har gjort sine årlige bevilgningsvedtak. Slike vurderinger må selvsagt legges til grunn også når NSB BA foretar sine investeringer.

Disse medlemmer vil videre understreke at NSBs framtidige konkurransevne vil være avhengig av hvor kostnadseffektive bedriften er i forhold til andre aktører.

Disse medlemmer er uenig i at en slik forbedring av konkurransevne til NSB BA skal skje gjennom å øke avgiftene på andre transportsystemer. En slik generell avgiftsøkning vil bare gi økte transportkostnader og svekke bedriftenes konkurransevne.

Disse medlemmer vil understreke at det er meget viktig for norsk næringslivs konkurransevne å få redusert transportkostnadene i Norge. Dersom lengre vogntog kan bidra til å redusere kostnadsulempene, er det ønskelig å ta slike kjøretøy i bruk på norske veier. Det forutsettes selvsagt at veistandarden tillater lengre vogntog og at veimyndighetene finner at sikkerhetsaspektet blir godt ivaretatt. Hittil er det ikke påvist at lengre vogntog er mer trafikkfarlige enn de vogntogene som i dag trafikkerer norske veier. Erfaringene fra Sverige og Danmark er gode.

Det er ikke akseptabelt å hindre rasjonell veitransport for å verne jernbanen mot konkurranse. Jernbanen må bedre sin konkurransevne gjennom interne tiltak for å bli mer kostnadseffektiv.

Disse medlemmer vil imidlertid avvente å ta endelig standpunkt i saken inntil den er utredet gjennom Vegdirektoratet og departementet.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 136 (1997-98) der kun Fremskrittspartiet og Høyre i sine respektive forslag gikk inn for fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket. Disse medlemmer merket seg med glede at Sentrumsregjeringen i nasjonalbudsjettet for 1999, etter ett år i regjeringskontorene, var kommet til den samme konklusjon.

Disse medlemmer viser til at ønsket om et konkurransedyktig og attraktivt tilbud til trafikantene samt hensynet til NSB BAs inntjenings- og finansieringsvne tilsier en klarere ansvarsdeling.

Disse medlemmer mener en naturlig tredeling er infrastruktur, myndighetsutøvelse og forretningsdrift. Jernbaneverket vil i framtiden tilby sin infrastruktur (skinnegangen) til flere konkurrerende selskaper.

Disse medlemmer mener at for å kunne operere i et framtidig marked uten at det kan stilles spørsmålstegn ved kontaktpunkter eller kryssubsidiering til enkelte selskaper, bør Jernbaneverket organisatorisk helt skilles fra driftsselskapet NSB BA.

Disse medlemmer mener framtiden vil bringe inn flere aktører, både nasjonale og internasjonale, som ønsker å benytte seg av denne infrastruktur. Grunnlaget for at denne konkurransen blir reell, legges ved å

sørge for at organiseringen er slik at ingen kan stille spørsmål ved de disposisjoner som foretas.

Disse medlemmer vil vise til fellesforslaget fra Fremskrittspartiet og Høyre om at NSB BA blir omgjort til et aksjeselskap for på den måten å muliggjøre for selskapet å øke effektiviteten, redusere kostnader og bedre servicen. Videre vil endret selskapsform gi NSB BA bedre muligheter til å påvirke sin inntjenings- og finansieringsevne.

Disse medlemmer mener at tilliten til kontroll og tilsynsorganet Jernbanetilsynet er helt avhengig av dets objektivitet og integritet. Dersom et departement framstår som både markedsaktør og kontrollorgan, vil dette svekke den tilliten et kontrollorgan er helt avhengig av. Det bør være et mål å unngå en sammenblanding av roller ved at samme organ er både eier og kontrollorgan.

Disse medlemmer viser til at Jernbanetilsynet skal også føre tilsyn med private aktører på markedet. Ansvaret for Statens Jernbanetilsyn bør således flyttes fra Samferdselsdepartementet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

Disse medlemmer ønsker ikke dobbeltroller som kan tildekke ansvarsforhold og mulig konflikt om hvem som har gjort hva. Derfor er det viktig å få en bedre klarhet i hvem som har ansvaret for de beslutninger som blir truffet.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen om at ansvaret for Statens jernbanetilsyn flyttes fra Samferdselsdepartementet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser ellers i denne forbindelse til sine forslag vedr. regulatoriske endringer i Dokument nr. 8:46 (1997-98) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å skille, økonomisk og administrativt, mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti har registrert at NSB Gods har tapt kontrakter den siste tida, bl.a. for Norske Skog. Dette medlem ser dette som uheldig og viser til målsettingen og behandling av jernbaneplanen, jf. Innst. S. nr. 253 (1996-97), hvor en samlet komité sa:

"Ved utvikling av infrastrukturen er det dessuten viktig å ta hensyn til og legge forholdene til rette for gods-transport på jernbanen, bl.a. ved modernisering av terminaler og bygging av kryssningsspor."

Dette medlem vil også peke på den betydning som profilutvidelse av tunneler kan få, særskilt for Bergensbanen og Nordlandsbanen, og at slike infrastrukturtiltak må prioriteres.

Men også rammebetingelser for driften må prioriteres, og dette medlem vil be Regjeringen komme med tiltak vedrørende kjørevegsavgift og investeringsavgift i forbindelse med behandling av Revidert nasjonalbudsjett.

4. UTVIKLINGEN FOR KONSERNET NSB 1996-98

4.1 Sammendrag

I kap. 4.1 i meldingen gis det en oversikt over økonomiske nøkkeltall for NSB BA.

Styrings- og organisasjonsmodell

NSB har i samarbeid med de ansattes organisasjoner satt i verk et arbeid for å se på den mest effektive organiseringen av konsernet. Ifølge NSBs vedtekter skal saker som gjelder utskilling av basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner forelegges generalforsamlingen. Generelt er Samferdselsdepartementet av den oppfatning at begrepet vesentlige støttefunksjoner i utgangspunktet må omfatte den aktivitet som er nødvendig for NSB å eie selv for å kunne nå den visjon og de mål som er satt for basisvirksomheten. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til at bare større organisasjonsmessige endringer i selve togdriften og de virksomheter som er nødvendig for denne, må forelegges generalforsamlingen.

I forbindelse med vurderingene av den framtidige organisasjonsstrukturen er det spesielt satt fokus på deler av vedlikeholdssektoren, IT-funksjonen og reisebyråvirksomheten. Det er i den forbindelse, i samarbeid med de ansattes organisasjoner, satt i verk en prosess internt i bedriften for å få avklart framtidig strategi for å sikre konkurransedyktige tjenester.

Som følge av delingen av forvaltningsbedriften NSB i 1996 og Malmtransport AS' overtagelse av malmtrafikken på Ofotbanen, leverer enkelte av selskapets verksteder i betydelig grad tjenester eksternt. Bl.a. utfører verkstedene oppgaver som gjelder salg av jernbanetjenester til enheter utenfor NSBs egen virksomhet, og kan ikke karakteriseres som nødvendige støttefunksjoner til konsernets kjernevirksomhet.

Departementet er av den oppfatning at det er styrets ansvar å finne fram til den mest hensiktsmessige økonomiske organiseringen av disse verkstedtjenestene.

NSBs IT-funksjon og renhold av stasjoner og bygninger er virksomhetsområder som ikke er direkte jernbanespesifikke. Departementet er derfor av den oppfatning at det er styrets oppgave å avgjøre organiseringen av disse enhetene ut fra en vurdering av hva som vil være mest ressurseffektivt for konsernet.

Departementet betrakter ikke reisebyråvirksomheten som en del av konsernets basisvirksomhet eller som en nødvendig støttefunksjon, og ser det som en del av sty-

rets ansvar å avgjøre reisebyråvirksomhetens framtid i NSB-konsernet.

Omstillingsprogrammet "Effekt 600" og bemanningsutviklingen

I løpet av 1996, 1997 og 1998 ble det over statsbudsjettet bevilget til sammen 870 mill. kroner som tilskudd til selskapet i forbindelse med gjennomføringen av en tiltakspakke som skulle gi en årlig resultatforbedring i driftsopplegget på 600 mill. kroner (omstillingsprogrammet "Effekt 600"). Målet var å redusere driften med ca. 1 000 årsverk innen utgangen av 1998. Fra desember 1996 til juli 1998 ble antallet årsverk redusert med ca. 700. I desember 1996 var det 7 389 årsverk knyttet til morselskapet NSB, hvorav 220 årsverk var tilknyttet selskapets personalsenter. Ved utgangen av 1997 var tallet redusert til 7 169 årsverk, hvorav 277 var tilknyttet personalsenteret. Ved utgangen av juli 1998 var 6 778 årsverk knyttet til driften i morselskapet, hvorav 325 var tilknyttet personalsenteret. Omstillingen av vedlikeholdssektoren har tatt lengre tid enn planlagt bl.a. som følge av at levering av nytt materiell har tatt lengre tid enn opprinnelig antatt og at produksjonen har vært høyere enn det som tidligere var lagt til grunn.

For at selskapet på lang sikt skal kunne oppnå en forsvarelig avkastning på kapitalen vil det være behov for å gjennomføre effektiviseringstiltak utover dette. Overtalligheten vil fram til og med 1999 bli løst gjennom ordningen med personalsenteret og førtidspensjon. NSB legger opp til at også eventuelle behov for bemanningsreduksjon etter 1999 i størst mulig grad skal løses ved frivillig avgang.

4.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til behandlingen av St.prp. nr. 2 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m., jf. Innst. S. nr. 31 (1996-97), hvor et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti uttalte:

"Flertallet ser det som svært viktig med en oversiktlig og kontrollerbar organisasjonsstruktur. Det forutsettes at oppsplitting eller utskilling av basistjenester i selskapene og vesentlige støttefunksjoner ikke skal kunne gjennomføres uten en forutgående behandling i Stortinget."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti står fast ved denne flertallsmerknaden og de tolkninger som lå til grunn i Innst. S. nr. 31 (1996-97).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til kap. 2.2 angående behovet for å bedre NSB BA sin konkurransevne. Dette for å sikre bedriften i en åpen konkurranse. Det er derfor

med bekymring disse medlemmer har merket seg at NSB BA ikke har nådd de effektivitetsmål som Stortinget sluttet seg til ved gjennomføringen av omstillingsprogrammet "Effekt 600".

Disse medlemmer vil på nytt understreke behovet for en effektivisering av NSB og ber departementet følge utviklingen nøye.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til sitt forslag om å gjøre bedriften om til et AS.

Disse medlemmer konstaterer at NSB BA sannsynligvis lettere kunne ha nådd de definerte mål om selskapet hadde vært et aksjeselskap.

Disse medlemmer viser til forslaget om å omgjøre selskapet til AS under pkt. 3.2.

Disse medlemmer vil understreke at NSB BA må stå fritt til å vurdere om tjenester skal produseres i egen regi eller om de skal kjøpes eksternt. NSB BA må også stå fritt til å organisere egenproduksjon.

5. MÅL OG PLANER FOR KONSERNETS VIRKSOMHET I PERIODEN 1998-2000

5.1 Sammendrag

I en situasjon med stadig skjerpning av konkurransen både innen person- og godstrafikk vil NSB legge stor vekt på kontinuerlige forbedringer i driftsapparatet for å kunne oppnå en kostnadsstruktur på linje med konkurrentene. NSB skal fokusere på kjernevirksomheten, dvs. person- og godstrafikken. Datterselskapene skal bidra markedsmessig og økonomisk til å bygge opp under styrets visjon for konsernet som helhet.

Samferdselsdepartementet mener det i første omgang vil være en utfordring for konsernet NSB å få på plass en organisasjon med en kjernevirksomhet som gir overskudd, gitt de statlige kjøp av persontransporttjenester.

NSB møter stadig sterkere konkurranse fra veg- og flytrafikken. I tillegg går utviklingen i retning av økt konkurranse innen jernbanesektoren, ikke minst gjelder dette innen godstransporten. For å møte denne konkurransen legger NSB opp til en fornying av materiellparken, både med sikte på økt kapasitet, punktlighet, regularitet og raskere transportløsninger.

Samferdselsdepartementet vil peke på betydningen av at NSB Gardermobanen AS, som eget datterselskap av NSB, får utvikle seg til å bli et mest mulig effektivt og kundeorientert selskap. Selskapet vil således kunne være et godt eksempel på en moderne jernbanevirksomhet som gir jernbanen et løft og som gir resten av NSB noe å "strekke seg etter" når NSB nå moderniseres gjennom den betydelige materiellfornyelsen som skjer i løpet av de nærmeste tre årene.

Det er etablert en kontaktgruppe mellom NSB, Jernbaneverket, Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon som skal ta opp problemområder for funksjonshemmede knyttet til bruk av tog, herunder tilgjengeligheten til og på stasjonsområdene og komme med forslag til tiltak for transport av

rullestolbrukere og andre funksjonshemmede i forbindelse med togreiser.

Samferdselsdepartementet ser positivt på det samarbeidet som nå er etablert med de funksjonshemmedes organisasjoner. Dersom funksjonshemmedes spesielle behov skal kunne ivaretas på en best mulig måte, er det viktig at brukerne kan komme tidlig inn i prosessen i forbindelse med planleggingen av nytt materiell.

NSB utarbeider egne planer for utvikling av eiendommene selskapet besitter.

Det vil bli lagt vekt på at NSBs rolle som eiendomsutvikler fortsatt skal være et bidrag til å nå Regjeringens mål for utviklingen av byer og tettsteder. Samferdselsdepartementet ser det i den forbindelse som en viktig oppgave å opptre som pådriver når det gjelder å få i stand en dialog mellom NSB og andre interessenter, herunder antikvariske og lokale myndigheter.

Investerings- og finansieringsplaner

NSBs mål om en framtidig kostnadseffektiv virksomhet vil kreve store investeringer i kommende planperiode, herunder de materiellinvesteringene som er lagt til grunn i avtalen med staten om kjøp av persontransporttjenester. Innenfor planrammen i NJP 1998-2007 til statlig kjøp av persontransporttjenester er det tatt høyde for dekning av kapitalkostnader knyttet til investeringer i 36 lokaltogsett til nærtrafikken i Oslo- og Stavanger-området som vil bli levert til NSB i løpet av perioden 2000-2002 og 11 kregende dieselmotorvogner til bruk på Røros-, Rauma- og Nordlandsbanen som vil bli levert i løpet av 2000. Videre er det tatt høyde for investeringer i 6-12 nye togsett til InterCitytrafikken. I tillegg vil NSB få levert 16 krengetogsett til fjerntogstrekningene Sørlands-, Dovre- og Bergensbanen i løpet av perioden 1999-2001. Det legges videre opp til utvikling av knutepunktrelasjoner både innen person- og godstrafikken, fornyelsestiltak innen vedlikeholdssektoren og videreutvikling av selskapets informasjonsteknologi.

Konsernet NSB, ekskl. NSB Gardermobanen AS, har til sammen planer om investeringer i størrelsesorden 7,6 mrd. kroner i løpet av perioden 1998-2002, dvs. 1,3 mrd. kroner utover morselskapets investeringsplaner. Dette er i hovedsak knyttet til investeringer i NSB Biltrafikk AS.

NSB har etablert en syndikert trekkrettighet på 2 000 mill. kroner med en gruppe norske og internasjonale banker. I tillegg har NSB tatt opp to obligasjonslån i det private obligasjonsmarkedet på til sammen 650 mill. kroner. Det planlegges nå ytterligere låneopptak for 1999. Dette, sammen med salg av driftsuavhengige eiendeler, vil i hovedsak dekke selskapets finansieringsbehov i 1998 og 1999. NSB arbeider aktivt med å legge planer for den langsiktige finansieringen, bl.a. som følge av at det statlige lånet på 2 135 mill. kroner skal tilbakebetales innen 2. desember 2001.

Økonomiske prognoser

Fra 1997 til 2002 er det forventet en reell inntektsøkning for morselskapet på til sammen 5 pst. Den reelle inntektsveksten er bl.a. knyttet til forventningene om økt persontransport som følge av krengetogsatsingen på fjerntogstrekningene og økt godstrafikk.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er den prognostiserte veksten i morselskapets driftsresultat nødvendig for å kunne dekke de framtidige finanskostnadene knyttet til den fornyelsen av materiellparken det er lagt opp til. Etter departementets vurdering vil NSBs prognostiserte resultatutvikling for årene 1999 og 2000 fortsatt i stor grad være avhengig av gevinster fra salg av eiendeler.

Ved utgangen av 1997 hadde morselskapet en egenkapitalandel på 41,7 pst. Det er ventet at egenkapitalandelen vil synke til om lag 36 pst. ved utgangen av 2000. Dersom NSB Gardermobanen AS holdes utenfor og det legges til grunn at det ikke tas ut utbytte fra selskapet i løpet av perioden 1998-2002, viser prognosene for morselskapet en egenkapitalandel i 2002 på om lag 40 pst.

5.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at styret i NSB BA har som visjon for konsernet at det skal bli landets mest ressurseffektive og samfunnsnyttige transportbedrift. Flertallet støtter denne ambisiøse visjonen.

Flertallet mener det er viktig å sette NSB BA i stand til å møte den store konkurransen innen transportsektoren på en effektiv måte og ser i denne sammenhengen viktigheten av å få en ny materiellpark i selskapet. Flertallet viser til de store investeringene som er gjort i nytt materiell og at det er tatt høyde for å dekke kapitalkostnader forbundet med dette innenfor planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007. Flertallet vil spesielt bemerke at det er viktig for NSB BA s økonomiske og finansielle situasjon at selskapet lykkes med krengetogsatsingen på Sørlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen.

Flertallet har merket seg at det i NSB BA sine planer er lagt opp til at det etter åpningen av Romeriksporten vil bli mulig å øke frekvensen blant annet i lokal- og nærtrafikken i Oslo-området. Flertallet forutsetter at dette, kombinert med innsettingen av de 36 nye lokaltogsettene som er bestilt, vil bedre togtilbudet vesentlig for tusener av togjengere.

Flertallet viser til at NSB Biltrafikk AS er en av de store busselskapene i landet og at selskapet har kjøpt opp flere busselskaper de siste årene. Flertallet vil videre vise til at NSB Biltrafikk AS på enkelte strekninger kjører buss parallelt med toget, noe som medfører at NSB konkurrerer med seg selv. Flertallet mener det vil være behov for å se på et tettere samarbeid mellom togdriften og bildriften i NSB BA på

disse strekningene, eksempelvis i form av matebusser til togene.

Flertallet minner om behandlingen av årets statsbudsjett der det i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99) blant annet heter:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at NSB BA og SJ har utarbeidet en rapport om nytt togkonsept mellom de to hovedstedene, "Oslo-Stockholm 2000+", der det skisseres hvordan en med krengetog kan kjøre bedriftsøkonomisk lønnsomt på strekningen. Flertallet ber departementet medvirke positivt i arbeidet med å finne løsninger for å få iverksatt dette."

Flertallet vil understreke viktigheten av dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke ønskeligheten av å gjøre NSB BA mer konkurransedyktig og at dette kan øke jernbanens markedsandeler.

Disse medlemmer har med bekymring merket seg at NSB BA i det siste har mistet kontrakter på godssiden. Det er NSB BA sin manglende konkurransevne som er årsak til dette. Tapet av kontrakter er beklagelig ut fra hensyn til miljø og trafikksikkerhet. Erfaringene fra andre land ved å slippe andre aktører til på jernbanesporet viser at jernbanens konkurransevne øker når konkurranse etableres. Den negative holdning som flertallet på Stortinget har vist til å innføre full konkurranse for godstransport på jernbane, har redusert jernbanens konkurransevne og forhindret økte miljøgevinster.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslaget under kap. 2.2 hvor en ber om en forskriftsendring med sikte på full konkurranse på godstransport på Jernbaneverkets linjer.

Disse medlemmer har merket seg at NSB Biltrafikk AS på enkelte strekninger kjører buss parallelt med toget.

Disse medlemmer regner med at slik busstransport skjer på forretningsmessige grunnlag og til forbrukernes beste.

Disse medlemmer kan derfor ikke se noen grunn til å legge vanskeligheter i veien for slik miljøvennlig virksomhet.

Disse medlemmer ser generelt ekspressbussene som et fleksibelt og godt kollektivtilbud og ønsker en fri etableringsrett for disse.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til behandling av jernbaneplassen, jf. Innst. S. nr. 253 (1996-97), hvor komiteens flertall viser til regiontogenes distriktpolitiske betydning og hvor flertallet forutsetter "at også regiontogene blir vurdert som satsingsområde i persontrafikken".

Komiteen er kjent med at det er etablert en kontaktgruppe mellom NSB BA, Jernbaneverket, Norges Handikapforbund og Funksjonshemmedes Fellesorga-

nisasjon som skal ta opp problemområder for funksjonshemmede knyttet til bruk av tog, herunder tilgjengeligheten til og på stasjonsområdene, og komme med forslag til tiltak for transport av rullestolbrukere og andre funksjonshemmede i forbindelse med togreiser.

Komiteen forutsetter at de nye krengetogene, lokaltogene og dieselskrengetogene som skal settes inn, er tilpasset rullestolbrukere og andre funksjonshemmede og at adkomsten for disse brukergruppene på stasjonsområdene blir ivaretatt.

6. AVKASTNINGS- OG UTBYTTEPOLITIKK

6.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger generelt opp til en overordnet eieroppfølging av selskapet og ikke en detaljstyring av selskapets forretningsmessige strategi og virksomhet. Styringen skal bidra til at statens mål med eierskapet oppnås og at selskapet forvalter kapitalen på en god måte. Avkastnings- og utbyttepolitikken ses på som viktige styringsredskaper i den samlede eieroppfølgingen av selskapet.

Avkastning

Samferdselsdepartementet har fastsatt et avkastningskrav overfor konsernet NSB med utgangspunkt i den såkalte kapitalverdimodellen. En viktig begrunnelse for dette er at ulike avkastningskrav for likeartet virksomhet innen privat og offentlig sektor vil være uheldig ut fra hensynet til konkurranse og effektiv ressursallokering. Beregninger ved bruk av denne modellen gjenspeiler den avkastning som over tid er nødvendig for å trekke kapital til virksomheten, dvs. den avkastning kapitalmarkedet ellers forventer for plassering til samme risiko. Av hensyn til likebehandling med privat virksomhet er avkastningskravet som fastsettes overfor konsernet NSB et etter-skatt krav.

På grunn av usikkerheten rundt åpningen av Romeriksporten og at det avventes en balansevurdering av NSB Gardermobanen AS, vil avkastningskravet som fastsettes overfor konsernet i første omgang være ekskl. NSB Gardermobanen AS.

Med utgangspunkt i selskapets rammebetingelser, herunder planrammen 1998-2001 for statlig kjøp av persontransporttjenester, en risikofri rente på 5,5 pst. og en risikovurdering basert på sammenligninger med andre transportselskaper både innenlands og utenlands, har Samferdselsdepartementet beregnet at staten som investor vil kunne kreve en nominell avkastning på 6,8 pst. på konsernet NSBs bokførte egenkapital. Avkastningskravet må revideres i forbindelse med den neste stortingsmeldingen om NSBs virksomhet om to år som følge av en nærmere avklaring omkring NSB Gardermobanen AS' økonomi. I forkant av neste stortingsmelding legges det opp til at det gjennomføres en uavhengig verdivurdering av konsernet.

Departementets forslag til avkastningskrav innebærer krav til store driftsmessige forbedringer innen NSBs kommersielle person- og godstrafikk i forhold til dagens situasjon.

Utbytte

Styret har anbefalt at det ikke tas ut utbytte fra selskapet så lenge selskapet har lån til staten og driften er avhengig av de statlige omstillingsmidlene som ble bevilget ved etableringen av selskapet (870 mill. kroner). Styret mener at eventuelt overskudd i denne perioden bør gå tilbake til selskapet for utvikling av jernbanetilbudet.

Selskapets overskudd for årene 1999 og 2000 vil i stor grad være avhengig av gevinster fra salg av drifts-uavhengige eiendeler. Etter departementets vurdering er dette gevinster som bør omplasseres til driftsavhengige eiendeler. Det legges derfor opp til at det ikke tas ut utbytte fra selskapet for årene 1999 og 2000. På grunn av behovet for nyinvesteringer vil likevel selskapets egenkapitalandel bli redusert fram mot 2000.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig at NSB kommer i en utbyttesituasjon så snart som mulig, og det legges derfor opp til at departementet vil komme tilbake til den langsiktige utbyttepolitikken overfor selskapet i den neste stortingsmeldingen om selskapets virksomhet i 2000. Den langsiktige utbyttepolitikken overfor selskapet vil bli sett i sammenheng med den generelle utbyttepolitikken Regjeringen fastsetter.

6.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er enig med departementet og styret for NSB BA i at det nå ikke skal legges opp til å ta ut utbytte fra NSB BA og at eventuelle overskudd i 1999 og 2000 skal brukes i selskapet til å styrke og utvikle jernbanetilbudet.

Flertallet forutsetter at eventuelle salg av såkalte drifts-uavhengige eiendeler, eksempelvis eiendommer, i 1999 og 2000 blir omplassert til såkalte driftsavhengige eiendeler, eksempelvis nytt togmateriell. Flertallet vil advare mot det kortsiktige i å selge drifts-uavhengige eiendeler for å få til et overskudd i NSB BA.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre kan ikke akseptere at staten skal frasi seg muligheten til å ta utbytte i 1999 og 2000. Krav til avkastning på investert kapital og utbytte er viktige incitamenter for å fremme effektiv drift, dette gjelder og for NSB BA.

7. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen foreta forskriftsendringer som gjør det mulig for andre aktører enn NSB BA å drive person- og godstransport på Jernbaneverkets linjer.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen om å utrede og legge fram for Stortinget en ordning med et samlet ansvar for koordinering og kjøp av all kollektivtransport innen fylkene, herunder også kollektivtransport over fylkes-grensene.

Forslag 3

NSB BA omdannes til aksjeselskap fra 1. januar 2000.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen om at ansvaret for Statens jernbanetilsyn flyttes fra Samferdselsdepartementet til Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

8. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

St.meld. nr. 19 (1998-99) - Om NSB BAs virksomhet - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 26. mars 1999.

Oddvard Nilsen,
leder.

Sverre Myrli,
ordfører.

May Britt Vihovde,
sekretær.