

# Innst. S. nr. 126

(2000-2001)

## **Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg**

Dokument nr. 8:9 (2000-2001)

Til Stortinget

### **Sammendrag**

I Dokument nr. 8:9 (2000-2001) fremmer stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker følgende forslag:

#### **I**

Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap.

#### **II**

Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige tiltak for at Jernbaneverkets anlegg gjøres tilgjengelig også for andre togoperatører på samme vilkår som de som gjelder for NSB."

Som bakgrunn for forslaget blir det vist til at etter et stortingsvedtak 14. november 1996, ble NSBs tidligere trafikkdel omgjort til særlovsselskapet NSB BA fra 1. desember 1996. Samtidig ble forvaltningsorganet Jernbaneverket opprettet og har ansvaret for bl.a. å bygge ut og vedlikeholde jernbanenettet. Rammen er gitt i St.prp. nr. 2 (1996-1997).

Endringen i desember 1996 innebærer at NSB ikke lenger er en del av statsforvaltningen, med de til dels tidkrevende beslutningsprosesser dette medførte. NSB bærer nå selv det forretningsmessige ansvar for driften, og finansierer investeringer gjennom egen inntjening eller ved låneopptak.

Omstillingen i NSB-konsernet ble i 1999 videreført med to hovedfokus: kundeorientering og kostnadseffektivisering. Oppbygging av sterke resultatenheter med ansvar for hver sine togkonsepter skal gi bedre togtilbud og økt lønnsomhet.

NSB har besluttet å satse på utvikling av fire merkevarekonsepter innenfor persontrafikkvirksomheten for

å skape sterke og konsistente tilbud til kundene. Flytoget ble lansert høsten 1988, Signatur 1. november 1999, og i 2000 og 2002 kommer henholdsvis Agenda og Puls. Organisasjonsstrukturen er samtidig lagt om for å støtte opp om de nye produktene. I juli 1999 ble NSB Persontrafikk erstattet av forretningsenhetene NSB Kortdistanse (Puls), NSB Mellomdistanse (Agenda) og NSB Langdistanse (Signatur), med ansvaret for hvert sitt merkevarekonsept. NSB Persontrafikk Nord tilbyr alle tre produktene på de nordlige strekningene som har dieseldrevet drift.

Enheten NSB Gods har ansvaret for godstrafikk i NSB BA.

By- og eiendomsutvikling med utgangspunkt i kollektivknutepunkt er sentrale satsningsområder for NSB Eiendom. NSB BA har datterselskap som NSB Gardermobanen AS, NSB Biltrafikk AS, NSB Eiendomsutvikling AS og MiTrans AS.

Konsekvenser av manglende leveranse av togmaterieell og lokføreremangel vises i inntektstap og økte kostnader for persontogtrafikken.

Driftsinntektene i godsvirksomheten ble sterkt påvirket av ulykken på Lillestrøm og viser derfor en svikt i forhold til fjoråret. Det foreligger imidlertid positive utviklingstrekk på alle produktområder på innenlandsmarkedet, mens utviklingen internasjonalt har vært svakere.

En sentral utfordring for at NSB skal nå sine mål, er å legge grunnlaget for nye arbeidsformer og kompetanse i samsvar med fremtidige utfordringer.

Dette krever større bevissthet i forhold til egen rolle og egne oppgaver og en klar forståelse for hvor det er behov for samspill med andre. NSBs nye hovedkontor, som skal bygges i Bjørvika ved Oslo S, skal være et virkemiddel i arbeidet med utvikling av nye arbeidsformer.

I dokumentet blir det videre vist til at Jernbaneverket skal på en ikke-diskriminerende måte stille jernbanenettet tilgjengelig for aktuelle brukere. NSB BA, NSB Gardermobanen AS og Malmtrafikk AS er de største trafikkutøverne på jernbanenettet i 1998.

Den 1. januar 1998 overtok Flåm Utvikling AS ansvaret for driften av Flåmsbanen. Norges eneste jernbanestrekning for passasjerer under privat drift har vært en stor suksess, og et brukbart eksempel på hvordan private aktører kan komme på "banen", bokstavelig talt. Narvik - Kiruna strekningen er også et eksempel på at private kan drive jernbanedrift.

Fremskrittspartiet vil påpeke at det ovennevnte og erfaringer fra andre land tilsier at jernbanenettet bør åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Sverige har hatt fri konkurranse på godstransport siden 1996, og det danske jernbanenettet åpnet for konkurranse for godstransport fra 1999.

Etter Fremskrittspartiets syn vil økt konkurranse føre til bedre og billigere tilbud, som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres ved endring av forskriftene til jernbaneloven, og åpnes for fri konkurranse.

Fremskrittspartiet vil videre vise til at også dagens organisering av NSB omfatter mer enn bare jernbanedrift, f.eks. eiendomsvirksomhet. Dette kunne utmerket godt selges unna, slik at NSB konsentrerte seg om det rent transportmessige. Manglende disposisjonsfrihet er et av de største problemene med dagens organisasjonsmodell i NSB.

Det må, etter Fremskrittspartiets syn, skapes aksept for at NSB styres og organiseres som et ordinært norsk aksjeselskap og ikke som i dag som en forlengelse av Samferdselsdepartementet. Samarbeidet med staten kan da organiseres gjennom kontrakter for hvilke oppgaver staten ønsker at selskapet skal utføre og de betingelser som skal gjelde for dette, herunder betaling.

I neste fase vil det være naturlig å delprivatisere og børsnotere selskapet. I tillegg bør selskapet få konkurranse ved at også andre selskaper som vil gis tilgang til å leie Jernbaneverkets infrastruktur.

Fremskrittspartiet mener det bør vurderes å dele opp NSB BA i flere aksjeselskaper, og at dette kan gjøres ved å gjennomføre følgende:

- NSBs totale persontrafikk, som ivaretar persontrafikkdelen i NSB BA, denne delen konkurranseutsettes ved at andre operatører kan komme inn og trafikere strekninger på Jernbaneverkets baneanlegg.
- NSB Gods, enheten har ansvaret for godstrafikk i NSB BA, dette selskapet omdannes til et selvstendig og uavhengig AS, samt at selskapet skal konkurranseutsettes på lik måte som NSB Persontrafikk.
- Forretningsområdene bussdrift og eiendomsvirksomhet omorganiseres som selvstendige resultenheter i form av aksjeselskap.

En slik mulig omorganisering bør imidlertid vurderes av ledelse og styre i selskapet etter at det er omdannet til aksjeselskap og etter at staten blir en hovedkunde for selskapet. Som et første ledd i en omorganisering foreslås det nå å åpne Jernbaneverkets anlegg også for andre enn NSB og omdannelse av NSB BA til et ordinært aksjeselskap.

#### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til vedlagte uttalelse datert 4. desember 2000 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden.

Flertallet viser videre til at NSB BA er nærmere omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2000-2011.

Flertallet finner det derfor naturlig å foreta en nærmere vurdering av forslagene i Dokument nr. 8:9 (2000-2001) ved behandlingen av nevnte stortingsmelding.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, vil vise til at den 1. desember 1996 ble forvaltningsbedriften NSB delt i to selvstendige organisasjonsheter. Trafikkdelen ble opprettet ved egen lov som selskapet NSB BA, og infrastrukturen ble lagt til et nytt forvaltningsorgan, Jernbaneverket, og at rammen for dette ble gitt i St.prp. nr. 2 (1996-1997).

Disse medlemmer mener det var et fornuftig trekk å skille NSB i NSB BA som har ansvaret for togdriften og Jernbaneverket som tar seg av infrastrukturen.

Disse medlemmer mener tiden nå er moden for en omdannelse av NSB til aksjeselskap, noe som skaper et klarere ansvarsforhold og avstand til departementet. Samarbeidet med staten kan da organiseres gjennom kontrakter for hvilke oppgaver staten ønsker at selskapet skal utføre og de betingelser som skal gjelde for dette, herunder betaling.

Disse medlemmer vil vise til at i Norge i dag har vi ca. 4 000 km jernbanenett, hvorav 130 km med dobbeltspor. NSB BA, NSB Gardermobanen AS og Malmtrafikk AS var pr. 1998 de største trafikkutøverne på jernbanenettet.

Disse medlemmer vil vise til at Jernbaneverket skal på en ikke-diskriminerende måte stille jernbanenettet tilgjengelig for aktuelle brukere.

Disse medlemmer mener problemet i stor grad er at "aktuelle brukere" stort sett er NSB i forskjellige

varianter. Jernbaneverket bør derfor leie ut deler av baneanlegget til selskaper som ønsker å drive transportvirksomhet.

Disse medlemmer vil vise til at Flåm Utvikling AS overtok ansvaret for driften av Flåmsbanen, den 1. januar 1998. Bakgrunnen for overtakelsen var at NSB ikke lenger ønsker å satse på strekningen.

Disse medlemmer vil vise til at Flåm Utvikling AS er et selskap som er eiet av Aurland kommune og diverse private aktører, og 49 pst. eiet av NSB. Selskapet leier jernbaneskiner av Jernbaneverket, og de leier materiell og personell av NSB.

Disse medlemmer vil understreke at alle kontrakter er gjort etter rene forretningsmessige prinsipper, og at banen er i hovedsak en turistattraksjon sommerstid, men det går også tog i rute hele året. Togene korresponderer med Bergensbanen.

Disse medlemmer vil peke på at eksemplet med Flåm Utvikling AS og erfaringer fra andre land, tilsier at jernbanenettet bør åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Sverige har hatt fri konkurranse på godstransport siden 1996, og det danske jernbanenettet åpnet for konkurranse for godstransport fra 1999.

Etter disse medlemmers syn vil økt konkurranse føre til bedre og billigere tilbud, som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres ved endring av forskriftene til jernbaneloven, og åpnes for fri konkurranse.

Disse medlemmer vil videre vise til at dagens organisering av NSB omfatter mer enn bare jernbandedrift, f.eks. omfatter det eiendomsvirksomhet og verkstedvirksomhet. Dette kunne utmerket godt selges unna og konkurranseutsettes, slik at NSB konsentrerte seg om det rent transportmessige.

Når katastrofene, uhellene, tabbene og de banale feilene ligger skinnelangs som hos NSB, er det åpenbart etter disse medlemmers syn at ledelsen og styret ikke har gjort en god nok jobb.

Disse medlemmer mener et sentralt spørsmål man bør stille seg er om det er bare ledelsens kvalifikasjoner som har ført til at NSB er kommet ut i uføre, eller om det også er andre forhold. Det er helt klart at det her også handler om både selskapsform og organisering.

Det må, etter disse medlemmers syn, skapes aksept for at NSB styres og organiseres som et ordinært norsk aksjeselskap og ikke som i dag som en forlengelse av Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer vil videre peke på uheldigheten av at de NSB-ansattes rettigheter, når det gjelder ansettelsesvilkår, er regulert av tjenestemannsloven og ikke av arbeidsmiljøloven. Dette medfører at selskapet

ikke kan drive effektivt på lik linje med andre store selskaper som driver forretningsvirksomhet.

Disse medlemmer vil peke på at det i neste fase vil være naturlig å delprivatisere og børsnotere selskapet. I tillegg bør selskapet få konkurranse ved at også andre selskaper gis tilgang til å leie Jernbaneverkets infrastruktur.

Ved en ny selskapsform for NSB BA, mener disse medlemmer at det bør vurderes å dele opp NSB BA i flere selvstendige aksjeselskaper, og at dette kan gjøres ved å gjennomføre følgende:

- NSB BAs totale persontrafikk som ivaretar persontrafikkdelen i NSB BA: Denne delen konkurranseutsettes ved at andre operatører kan komme inn og trafikker strekninger på Jernbaneverkets baneanlegg.
- NSB Gods, enheten har ansvaret for godstrafikk i NSB BA: Dette selskapet omdannes til et selvstendig og uavhengig AS, samt at selskapet skal konkurranseutsettes på lik måte som NSB Persontrafikk.
- Forretningsområdene bussdrift og eiendomsvirksomhet omorganiseres som selvstendige resultatenheter i form av aksjeselskap.

Disse medlemmer vil peke på at en slik mulig omorganisering bør imidlertid vurderes av ledelse og styre i selskapet etter at det er omdannet til aksjeselskap og etter at staten blir en hovedkunde for selskapet.

Disse medlemmer vil understreke at det som er første ledd i en omorganisering, er det viktigste nå å åpne Jernbaneverkets anlegg også for andre enn NSB og omdannelse av NSB BA til et ordinært aksjeselskap.

Disse medlemmer vil vise til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, der det fremmes forslag med bakgrunn i forslagene i Dokument nr. 8:9 (2000-2001).

#### **Komiteens tilråding**

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

vedtak:

Dokument nr. 8:9 (2000-2001) - forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

**Oddvard Nilsen**  
leder

**Sverre Myrli**  
ordfører

**May Britt Vihovde**  
sekretær

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Terje Moe Gustavsen til samferdselskomiteen, datert 4. desember 2000****Dokument nr. 8:9 (2000-2001) Forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på jernbaneverkets anlegg**

Det vises til samferdselskomiteens brev av 16.11.00 med vedlegg av ovennevnte dokument og hvor det bes om Samferdselsdepartementets uttalelse i saken.

I Dokument nr. 8:9 (2000-2001) er det foreslått følgende tiltak:

- I. Omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap.
- II. Iverksette nødvendige tiltak for at Jernbaneverkets anlegg gjøres tilgjengelig også for andre togoperatører på samme vilkår som de som gjelder for NSB.

*Ad. forslag I:*

I Samferdselsdepartementets St.prp. nr. 1 (2000-01), s. 133-134, vises det til at neste stortingsmelding om NSB-konsernets virksomhet vil bli lagt fram våren 2001. I meldingen vil Regjeringen legge fram sitt forslag til framtidig utvikling av NSB-konsernet. Etter Samferdselsdepartementets mening vil spørsmål vedr. NSBs framtidige organisasjonsstruktur og selskapsform være hensiktsmessig å vurdere i den forbindelse. Som grunnlag for en slik vurdering vil det være naturlig at det nye konsernstyret får anledning til å vurdere og uttale seg om hvorvidt dagens organisasjon- og selskapsstruktur er til hinder for å nå de mål som er satt/settes til virksomheten.

Samferdselsdepartementet vil vise til at hovedbegrunnelsen for etableringen av særlovselskapet NSB BA var å gi NSB tilstrekkelig økonomisk frihet til å kunne gjennomføre nødvendige effektiviseringstiltak i en situasjon med store driftsproblemer og høyt kostnadsnivå. Dette ble sett på som nødvendig for å kunne møte den økte konkurransen fra andre transportmidler og samtidig legge forholdene til rette for en mulig framtidig situasjon med konkurranse på sporet. Det vises i denne sammenheng til nærmere omtale i St.prp. nr. 2 / Innst. S. nr. 31 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m. og Ot.prp. nr. 2 / Innst. O. nr. 10 (1996-97) Om 1 lov om statens postselskap 2 lov om statens jernbanetrafikkselskap 3 lov om endringer i andre lover som følge av lov om statens postselskap og lov om statens jernbanetrafikkselskap m.m.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 19 / Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det lagt til grunn at selskapets styre og daglig ledelse skal ha det samme ansvaret for selskapets økonomi som styret og ledelsen i et aksjeselskap. Innenfor gitte rammebetingelser skal NSB drives etter bedriftsøkonomiske

prinsipper. 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, skal dette ivaretas og synliggjøres gjennom ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester.

Når det gjelder utskilling av basisvirksomhet og vesentlige støttefunksjoner, skal dette forelegges generalforsamlingen. I St.meld. nr. 19 (1998-99) ble det lagt til grunn at konsernets basisvirksomhet skal være person- og godstrafikk på det norske jernbanenettet, mens vesentlige støttefunksjoner i utgangspunktet må omfatte den aktivitet som er nødvendig for NSB å eie for å kunne nå den visjon og de mål som er satt for basisvirksomheten. Tjenesteområder som ikke inngår i basisvirksomheten, og som alternativt kan kjøpes i markedet, vil være saker av forretningsmessig karakter som det er styrets oppgave å fastlegge organiseringen av.

I Dok. nr. 8:9 (2000-01) vises det til at staten vil ta gevinsten ved salg av NSBs eiendommer. Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at evt. gevinster fra salg av eiendommer inntektsføres på vanlig måte i NSBs regnskaper og NSB beholder dermed alle salgsgevinster. En evt. inntektsføring av salgsinntekter i statskassen må evt. skje gjennom uttak av utbytte fra NSB-konsernet. Ved behandlingen av St.meld. nr. 19 / Innst. S. nr. 138 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, ble det lagt til grunn at det ikke skal tas ut utbytte fra konsernet for årene 1999 og 2000, men at evt. overskudd føres tilbake til driften for finansiering av nyinvesteringer.

I Dok. nr. 8:9 (2000-01) vises det også til at Flåm Utvikling AS overtok driften av Flåmsbanen fra 1. januar 1998 og at dette er et eksempel på at Norges eneste jernbanestrekning for passasjerer under privat drift har vært en stor suksess. Videre vises det til at persontogene på strekningen Narvik-Kiruna er et eksempel på at private kan drive jernbanedrift. Vi gjør oppmerksom på at Flåm Utvikling AS ikke er et jernbaneforetak med tillatelse til å drive jernbanedrift i Norge. Det er heller aldri vært søkt om en slik status for selskapet. All togframføring på Flåmsbanen skjer i regi av NSB BA. For sommerhalvåret har Flåm Utvikling AS et kommersielt ansvar for rutetilbudet og kjøper tog tjenester fra NSB BA. Den trafikken som utføres i vinterhalvåret inngår som andre lokaltog, som en del av ordningen med statlig kjøp av transporttjenester. Delingen er gjort ut fra ønske om å synliggjøre skille mellom hva som kan drives kommersielt og hva som ikke kan drives etter bedriftsøkonomiske lønnsomhetskriterier. På ordinær måte er det Jernbaneverket som er driftsansvarlig for Flåmsbanen. Når det gjelder persontrafikken på strekningen Narvik-Kiruna, blir

denne driften av NSB BA på norsk side, mens trafikken på svensk side drives av et svensk selskap. For å få til en helhetlig grensekryssende transport samarbeider NSB og det svenske selskapet om det materiellet som benyttes for strekningen. Selskapene fører separate forhandlinger med hhv. norske og svenske myndigheter om kjøp av transporttjenester på strekningen. Samferdsdepartementet er ikke kjent med om det foreligger informasjon som viser at persontrafikken på Flåmsbanen og Ofotbanen drives mer effektivt enn på andre persontrafikkstrekninger i Norge.

*Ad. forslag II:*

Når det gjelder Regjeringens vurderinger av å åpne for økt konkurranse på det norske jernbanenettet vises det til omtale i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, pkt. 6.4.3. I den forbindelse legger Regjeringen til grunn at forskriften om tilgang til sporet utvides til også å omfatte godkjente jernbane-foretak som ønsker å utføre godstransporter på strekningen der det er ledig kapasitet på jernbanenettet. I praksis innebærer dette en åpning for konkurranse der kapasitet fordeles med fortrinnsrett for allerede etablerte selskaper.