

Innst. S. nr. 328

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om NSB BAs virksomhet 2001-2003

St.meld. nr. 48 (2000-2001)

Til Stortinget

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB BA (NSB) legger Samferdselsdepartementet med dette fram den andre stortingsmeldingen om konsernets virksomhet.

Formålet med stortingsmeldingen er å gi Stortinget en orientering om utviklingen i forrige planperiode og om NSBs hovedutfordringer, strategier og planer for de kommende årene, for med basis i dette å utforme politikken for eierstyringen av selskapet.

Statens eierstyring av selskapet er særlig knyttet til fastsettelse av avkastningskrav og utbyttepolitikk. Det er også statens oppgave som eier å vurdere selskapets egenkapitalandel.

I eierstyringen av NSB er Samferdselsdepartementet opptatt av at selskapet skal:

- gi staten størst mulig verdiskapning over tid.
- oppfylle de regulatoriske krav som settes i forhold til trafikksikkerhet og forretningsmessige kontrakter m.v. på en kostnadseffektiv måte, herunder kontrakten med staten om kjøp av persontransporttjenester.
- sikre publikumsvennlig og trafikksikkert persontogmateriell tilpasset den norske infrastrukturen.
- utnytte de synergier som måtte ligge i det å være et bredt sammensatt konsern.
- være en attraktiv arbeidsplass med dyktige og ser-viceinnstilte ansatte.

Departementet tar utgangspunkt i NSBs plandokument for 2001-2005 (§ 10-planen 2001) som følger som trykt vedlegg til meldingen. Meldingen er konsentrert om årene 2001-2003.

Da dette er en melding om trafikkselskapet NSB BAs virksomhet, vil den ikke behandle spørsmål knyttet til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget

og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester eller regulatoriske spørsmål.

Fordi infrastrukturen, omfanget og betingelsene for statens kjøp av persontransporttjenester og regulatoriske forhold har sentral betydning for NSBs rammevilkår, vil det likevel bli redegjort for status for og videre arbeid med forhold som er av særlig viktighet for NSB som sentral jernbaneoperatør.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Marthe Scharning Lund, Kari Manger, Sverre Myrli og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at dette er den andre stortingsmeldingen som er til behandling om NSB-konsernets virksomhet etter at vi fikk nåværende organisering av NSB BA i 1996. Meldingen tar utgangspunkt i NSB-styrets årlige planer for generalforsamlingen (samferdselsministeren), de såkalte § 10-planene.

Komiteen understreker at formålet med behandlingen av stortingsmeldingen er å trekke opp de overordnede målene for statens eierskap i trafikkselskapet NSB BA.

Komiteen ser det som en overordnet målsetting å sikre og styrke jernbane som transportmiddel i Norge.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som utilstrekkelig å ha som målsetting å sikre og styrke jernbanen som transportmiddel, dersom det ikke er vilje til å bruke virkemidler. Det er ikke nok å tenke det, ønske det, ville det med dersom en ikke gjør det.

2. MARKEDSSITUASJONEN

2.1 Sammendrag

Markeds- og konkurranseutvikling for NSB-konsernet

NSB-konsernet består pr. april 2001 av morselskapet NSB BA med sju enheter; NSB Kortdistanse, NSB Mellomdistanse, NSB Langdistanse, NSB Persontrafikk Nord, NSB Gods, NSB Drift og teknikk, NSB Eiendom og fire datterselskaper (Flytoget, Nettbuss, ROM Eiendomsutvikling og Mi Trans). Med om lag 10 000 ansatte og en årsomsetning på over 6 mrd. kroner, er NSB Norges største transportkonsern.

Fra 1990 til 1999 hadde morselskapet NSB en trafikkvekst målt i personkm. på ca. 27 pst. eller en gjennomsnittlig årlig vekst på 2,5 pst. Medregnet Flytoget var veksten i perioden 1990-99 på 38 pst.

Trafikktallene for 2000 viser et brudd iht. den positive trenden som har vært på 90-tallet. Ulykker og driftsproblemer i 2000 anses som hovedårsaken til trafikknedgangen. Trafikknedgangen har spesielt rammet NSBs kommersielle persontrafikk. Samlet sett hadde NSBs kommersielle persontogtilbud en reduksjon i personkilometer i 2000 på 6,2 pst.

Det er brukt flere mrd. kroner for å bedre infrastrukturen for kollektivtrafikken rundt de store byene. Det er fortsatt behov for betydelige investeringer for å møte den ventede trafikkveksten i disse områdene.

Det er ikke et entydig bilde som kommer frem i utvikling av godstransport på skinner. I perioden 1990-99 steg antall tonnkm med nesten 20 pst., eller 1,75 pst. hvert år.

Med utgangspunkt i at totalmarkedet for tradisjonell vognlast er synkende, mens markedet for frakt av ferdigvarer er stigende, har NSB Gods satset aktivt på kombinerte transporter. NSB Gods er i dag langt fremme innen kombinerte transporter, og har markedsandeler av godstransporten på hovedstrekningene på 25-50 pst.

Norge er blant de landene i Europa som organisatorisk og lovmessig har kommet lengst med å legge forholdene til rette for å åpne for konkurranse på jernbanenettet.

I tråd med omtalen i NTP 2002-2011 legger Samferdselsdepartementet opp til at forskriftene om tilgang til sporet utvides til også å omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransport på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet.

Før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport, mener Samferdselsdepartementet at det i større grad må sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet for flere aktører i persontransport, er større enn de samfunnsøkonomiske kostnadene som følger av et slikt system. Det er av særskilt betydning å vurdere nærmere hvordan sikkerheten vil påvirkes av flere aktører på sporet.

Som et ledd i arbeidet med å legge til rette for anbudsutsetting av togjenester, og ytterligere liberalisering innen kollektivtrafikken vil departementet bl.a. utrede nærmere spørsmål knyttet til togmateriell og

den risiko dette vil medføre for jernbaneoperatørene i et konkurransemarked.

I oppbyggingen av et nytt kommersielt togtilbud på langdistansestrekningene, legger departementet til grunn at det inntil videre ikke bør åpnes for ytterligere konkurranse på sporet.

Det legges opp til økt bruk av ekspressbuss på rute-strekninger med et relativt stort befolknings-/trafikkgrunnlag. Dette bl.a. for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft mot privatbil.

Innen EU skjer det for tiden store endringer i organisasjonsstrukturen for godstransportørene med jernbane.

Vesentlige rammebetingelser

Lov om statens jernbanetraffikkselskap (særloven) til NSB BA bygger i det alt vesentlige på aksjelovens bestemmelser. Den statlige eierstyringen av NSB skjer etter de samme regler som gjelder for statsaksjeselskaper.

Det legges ikke opp til endringer i selskapsformen nå og premisene for eierstyringen ligger fast. I Ot.prp. nr. 89 (2000-2001) har Regjeringen fremmet forslag om en del endringer i særlovens bestemmelser.

Med utgangspunkt i overordnede samferdselspolitiske mål gjennomføres det årlige forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB om kjøp av persontransporttjenester som det ellers ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å drive, iht. NTP 2002-2011.

For å ivareta NSBs behov for forutsigbarhet i produksjonen forhandles det fram en 4-årig rammeavtale.

For 2000 utgjorde statlig kjøp 40 pst. av NSBs omsetning knyttet til disse produktene og 30 pst. av NSBs samlede omsetning innen persontrafikken med tog.

Med unntak av langdistansetogene på Bergens-, Sørlands- og Dovrebanen, samt utenlandstogene omfattes all persontrafikk av ordningen med statlig kjøp.

I 2001 skal det inngås ny rammeavtale mellom staten og NSB for perioden 2002-2005. Fra NSBs side vil det i den forbindelse bli lagt vekt på å få til en avtale som gir langsiktighet, forutsigbarhet/begrenser risikoen knyttet til de store materiellinvesteringene og økt incitament til markedssettings- og kostnadseffektivisering. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng vurdere å innføre en form for kvalitets-/incentivkontrakt.

Et forutsigbart avgiftssystem er avgjørende for virksomheten. Avgifter, herunder kjørevegsavgift, brukerbetalinger og mva er nærmere omtalt i kap. 2.2.3 i proposisjonen.

For 2001 er den norske kjørevegsavgiftssatsen satt til 0 øre pr. brutto tonnkm for persontrafikken og 1,029 øre pr. brutto tonnkm for ordinær godstransport. For bruk av Gardermobanen er prisen satt til kr 15,90 pr. km.

Den samlede avgiftsstrukturen og -nivået er av vesentlig betydning for NSBs virksomhet. Utforming av denne vil bl.a. ha avgjørende betydning for konser-

nets framtidige organisasjonsstruktur og tilpasning innen en konkurranseutsatt transportsektor.

I NTP 2002-2011 har Samferdselsdepartementet lagt vekt på at sikkerheten i jernbanetrafikken skal være på et høyt nivå. I det såkalte "trafikksikkerhets-programmet" er det spesielt lagt vekt på tiltak som øker sikkerheten i togframføringen.

For å sikre et pålitelig og driftssikkert jernbanenett er det i NTP 2002-2011 lagt vekt på å opprettholde et høyt vedlikeholds nivå. Investeringene rettes primært mot de mest trafikkerte områdene, hvor jernbanen har sine fortrinn og best kan konkurrere.

For godstrafikken legges det opp til bygging av nye godsterminaler i Stavanger- og Trondheimsområdet. Videre prioriteres profilutvidelser med tanke på godstrafikken på Bergens- og Nordlandsbanen og kryssingsspor på Ofofbanen.

Utviklingen innen EU

Infrastrukturpakken av 26. februar 2001 består av tre direktiver vedr. jernbanetransport. Jernbaneområdet er en del av EØS-avtalen og de tre nye direktivene vil måtte implementeres i det norske regelverket.

Rådsdirektiv 2001/14/EF om fordeling av infrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av infrastruktur samt sikkerhetsattestifikater, vil erstatte direktiv 95/19/EF om fordeling av infrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter.

De prinsipper som ligger til grunn for direktivet, er i hovedsak i tråd med norske bestemmelser.

Rådsdirektiv 2001/12/EF om endring av rådsdirektiv 9G40/EØF om utviklingen av fellesskapets jernbaner åpner for at internasjonal godstransport som utføres av jernbaneforetak som har lisens og som oppfyller sikkerhetskravene, skal få tilgang til det transeuropeiske jernbanenettet for gods (TERFN) fra ikrafttredelsen av direktivet (implementeringsfristen er to år), og på hele nettet syv år etter ikrafttredelsen.

Norge har gjennom opprettelsen av Jernbaneverket og NSB BA gjennomført et organisatorisk skille mellom trafikkselskapet og infrastrukturforvalter og har dermed gått lenger enn minimumskravet som ligger i dette direktivet.

Rådsdirektiv 2001/13/EF om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om prosedyrer for lisensiering av jernbaneforetak, innebærer at alle jernbaneforetak må ha tillatelse/lisens.

For Norge innebærer direktivet at NSB BA må ha lisens til også å utføre nasjonale transporter.

Tollbestemmelsene

Utviklingen i Europa går nå mot flere aktører på sporet og flere av de tidligere nasjonale jernbaneforetakene har blitt gjort mer uavhengig av staten bl.a. gjennom utskilling til aksjeselskaper o.l. Dette har skapt problemer i forhold til det enkelte lands tollmyndigheter og opprettholdelse av ordningen med forenklete tollprosedyrer.

På norsk side er det innført en midlertidig ordning der NSB har beholdt retten til å benytte seg av ordningen med forenklet tollprosedyre, mens Jernbaneverket

underretter tollmyndighetene særskilt om evt. ankomster av transporter som foretas av andre operatører.

2.2 Komiteens merknader

Komiteen har registrert at den positive trenden på 1990-tallet med økning av både persontransport og godstransport på jernbane ble brutt i 2000. Komiteen ser på dette som lite gledelig og mener det er av avgjørende betydning at dette kan snus, slik at en igjen kan få økning i jernbanetransporten.

Komiteen har merket seg at det går fram av meldingen at markedet for tradisjonell vognlast er synkende, mens markedet for frakt av ferdigvarer er stigende og at NSB Gods derfor satser aktivt på såkalte kombinerte transporter. Komiteen mener dette er en riktig satsing.

Komiteen vil videre peke på at den samlede avgiftsstrukturen og det totale avgiftsnivået er av avgjørende betydning for NSB sin virksomhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, ser det som viktig at avgiftspolitikken utformes på en slik måte at en kan nå målene om å overføre mer trafikk fra vegtransport til jernbanetransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet konstaterer at NSB har problemer med å opprettholde sine markedsandeler. For å øke sine markedsandeler må NSB fokusere på bedre utnyttelse av ressursene i egen organisasjon og slik bedre sin konkurranseevne. Det er ikke akseptabelt at NSB styrker sin konkurranseevne ved at avgiftene og andre rammebetingelser forverres for vegtransporten. Disse medlemmer vil vise til at konkurranseflaten mellom gods med tog og gods med bil er liten. Å øke avgiftene på godstransport med bil vil i meget beskjeden grad føre til overgang av godstransport fra bil til tog. I stedet vil det føre til at transportavgiften i Norge stiger ytterligere og undergraver norske bedrifters konkurranseevne.

Norske transportkostnader er høyere enn i våre konkurrentland og fører til betydelige ulemper for norsk sysselsetting og verdiskapning. Det må være en målsetting å redusere avstandsulempen for norsk næringsliv ved å redusere transportkostnadene.

Disse medlemmer vil vise til at NSB Langdistanse har vært framstilt som en kommersielt lønnsom virksomhet. Disse medlemmer konstaterer med overraskelse at så ikke er tilfelle.

Disse medlemmer har merket seg at jernbanetransporten i Europa står foran en omfattende liberaliseringsprosess.

Disse medlemmer mener at det norske jernbanesporet så raskt som mulig bør åpnes for konkurranse innen persontransport slik at NSB kan omstille seg til en konkurransesituasjon, og bli et effektivt og konkurransedyktig selskap. Konkurranse vil komme de reisende til gode ved at kvaliteten og servicen vil bli bedret.

Disse medlemmer vil vise til at det i dag ikke er konkurranse på persontransport med tog. Samtidig er det få aktører og lite rullende materiell som er klare til å gå inn i det norske togmarkedet. Det å skulle investere i nytt rullende materiell er både kapitalkrevende og medfører lang leveringstid.

Disse medlemmer viser til at NSB BA i dag er tildelt monopol på persontransport med tog. Selskapet får i 2000 987 mill. kroner i godtgjørelse av staten for å utføre persontransporttjenester. Dette er en godtgjørelse som blir fastlagt i lukkede møter mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA. Den ruteproduksjonen staten kjøper av NSB blir ikke satt ut på anbud.

Disse medlemmer mener at ved å sette statens kjøp av persontransporttjenester ut på anbud vil det selskapet som kunne tilby de beste tjenestene til lavest mulig pris, få kontrakten. I Stockholm satte de lokal-togtrafikken ut på anbud og tilskuddsbehovet sank med 250 mill. kroner samtidig som kvaliteten ble styrket. Det illustrerer det store effektiviseringspotensialet som finnes innen jernbanetrafikken.

Disse medlemmer viser til at jernbanesektoren står foran en gjennomgående liberalisering der jernbanesporene blir åpnet slik at flere selskaper kan tilby sine tjenester. EU er en pådriver i denne sammenheng. Som en del av EØS-området hersker det derfor liten tvil om at norske jernbanespor også vil bli åpnet for konkurranse for persontransport. Spørsmålet er ikke om det blir konkurranse, men når. Disse medlemmer mener Regjeringen velger en defensiv strategi og legger opp til at konkurranse på persontransport først skal innføres når det kommer pålegg fra EU om slik konkurranse.

Disse medlemmer ønsker i stedet en offensiv tilnærming i forhold til konkurranse på persontransport innen jernbanesektoren. Ved å være i forkant av liberaliseringen vil aktørene i det norske jernbanemarkedet tidlig måtte tilpasse seg en konkurransesituasjon og slik ha konkurransefortrinn når andre land åpner opp sitt jernbanemarked.

Disse medlemmer mener at norske jernbanespor skal åpnes for konkurranse, også for persontransport, og at det statlige kjøpet av persontransporttjenester blir satt ut på anbud.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at utskilning av NSB Gods har konsekvenser for selskapets netto momsbelastning. Disse medlemmer har merket seg at styret i NSB ønsker nullsats for moms på persontransport. Disse medlemmer ber Regjeringen legge fram en drøfting av dette for Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil be Regjeringen utrede en ordning der NSBs rullende materiell tas ut av selskapet og legges inn i en pool. De selskapene som da driver persontransport på norske spor, enten det skjer med tilskudd fra staten eller på kommersielle vilkår, vil kunne leie rullende materiell fra denne poolen.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til kjøp av persontransporttjenester fra 987 mill. kroner, som vedtatt i statsbudsjettet for 2001, med 228 mill. kroner til 1215 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 76 (2000-2001) og St. prp. nr. 84 (2000-2001).

Disse medlemmer støtter den økte bevilgningen, men forutsetter at kjøpet blir satt ut på anbud slik at man får mest mulig igjen for de midlene som stilles til disposisjon.

Disse medlemmer mener at dersom NSB skal være i stand til å møte utfordringene selskapet står overfor, må selskapet ha den samme handlefrihet som andre transportselskaper har. Det har ikke NSB så lenge selskapet er organisert som særlovsselskap.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets Dokument nr. 8:9 (2000-2001) om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg.

Disse medlemmer viser også til Innst. S. nr. 126 (2000-2001), der vi fremmet følgende forslag:

"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."

Komiteen sin medlem fra Venstre vil vise til sine merknader om eigarskap for NSB BA i Innst. S. nr. 119 (2001-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er enig i at kombinerte transporter er et satsingsområde. Men det innebærer ikke at gods-transport for øvrig skal utfases.

Dette medlem registrerer at utviklinga viser at varer med høy bearbeidelsesverdi er økende, mens varer med lav bearbeidelsesverdi og derav lav pris pr. tonnkilometer, er synkende. Det vil være svært uønsket dersom vognlast for industrien overføres fra bane til veg ut fra at de er for dårlig betalt til at det er lønnsomt å frakte på jernbane. Dette er tungtrafikk, bokstavelig talt.

Dette medlem viser til at et flertall i Stortinget har fjernet kjørevegsavgift for kombinerte transporter, men at det må betales kjørevegsavgift for øvrig gods-transport. Dette medlem viser videre til at det betales investeringsavgift for jernbanemateriell i motsetning til for lastebiler/vogntog, flymateriell osv. Dette er ikke et avgiftssystem som fremmer jernbanens konkurransekraft verken på godssida eller for persontransport.

Dette medlem vil peke på at det er et ønske fra et klart flertall i Stortinget om å styrke jernbanens konkurransekraft. Til tross for det stemte Stortinget i forbindelse med handlinga av Nasjonal transportplan ned forslag fra Sosialistisk Venstreparti om å avvikle investeringsavgift for jernbanemateriell i påvente av avvikling av investeringsavgiften generelt. Dette

medlem ser ingen hensikt i å gjenta forslaget nå, selv om investeringsavgiften for jernbanemateriell burde vært fjernet for mange år sida.

Dette medlem viser til at den totalt meningsløse ordning med at det betales investeringsavgift på jernbanemateriell har bidratt til å forverre den økonomiske situasjon for NSB i ei tid hvor det har vært en betydelig materiellfornyelse.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i behandlingen av revidert nasjonalbudsjett foreslår å innføre 0-sats for moms med fradragrett for inngående moms.

For å styrke jernbanens konkurransekraft for gods vil dette medlem fremme følgende forslag :

"Kjørevegsavgift for gods på jernbane avvikles."

Dette medlem viser til merknader i Innst. S. nr. 19 (2000-2001) vedr. konkurranse på sporet. Dette medlem ser konkurranseflaten mellom jernbane og veg, og at jernbanens hovedproblem er kapasitet på sporet i de sentrale områder og en jernbaneinfrastruktur fra jernbanens barndom. Konkurranse på sporet kan lett ende som kaos på sporet.

3. VERDIVURDERING

3.1 Sammendrag

Som varslet i forrige melding om selskapets virksomhet, jf. St.meld. nr. 19 (1998-1999) er det gjennomført en ekstern verdivurdering av NSB-konsernet. Det er gitt et sammendrag av verdivurderingen i kap. 3 i meldingen.

DnB Markets mener de strategiske utfordringene NSB-konsernet står overfor kan skisseres i følgende 6 punkter:

- Raskt gjenreise tilliten til selskapet og selskapets produkter og tjenester
- Utvikle en resultatorientert kultur hvor både sikkerhet og lønnsomhet er sentrale
- Fokuser strategien på kjernevirksomheten
- Gjøre NSB lønnsom og konkurransedyktig

- Utvikle verdiene innen eiendom
- En systematisk eierstyring

DnB Markets har foretatt en helhetlig vurdering av NSB-konsernets verdi. Grunnlaget for verdivurderingen er basert på status pr. september 2000.

I verdivurderingen skilles det mellom et driftsselskap og et eiendomsselskap.

Det er estimert en selskapsverdi på NSB-konsernet på 12 mrd. kroner. Den samlede egenkapitalverdien er anslått til 8,7 mrd. kroner.

Verdien fordeler seg som følger:

| Enhet | (mill. kr) |
|--|---------------|
| Driftsselskapet | 5 268 |
| Eiendom | 4 300 |
| NSB Gardermobanen | 2 384 |
| <i>Selskapsverdi</i> | <i>11 952</i> |
| Netto rentebærende gjeld | -3 297 |
| <i>NSB-konsernet totalt (egenkapitalverdi)</i> | <i>8 655</i> |

3.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det er gjennomført en ekstern verdivurdering av NSB-konsernet og at det er anslått en selskapsverdi for konsernet på 12 mrd. kroner og en samlet egenkapitalverdi på 8,7 mrd. kroner, mens konsernets bokførte egenkapital pr. 31.12.2000 var på 3 978 mill. kroner.

4. KONSERNETS UTVIKLING OG RESULTAT 1996-2000

4.1 Sammendrag

Kap. 4 i meldingen omhandler økonomiske nøkkeltall, balansen og egenkapitalutviklingen, trafiksikkerhetsregnskap, miljøregnskap, kunderegnskap, medarbeidertilfredshet og punktligheitsvurdering.

Tabellen nedenfor viser nøkkeltall for konsernet for perioden 1996-2000. Regnskapet 2000 vil ikke bli endelig før etter behandling i generalforsamlingen 2001.

| | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 ¹ | 2000 |
|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------------|---------------------|
| <i>Driftsinntekter</i> | <i>6 066</i> | <i>6 017</i> | <i>6 310</i> | <i>6 912</i> | <i>6 925</i> |
| <i>Driftsresultat</i> | <i>480</i> | <i>328</i> | <i>332</i> | <i>20</i> | <i>-304</i> |
| Driftsmargin | 7,9 pst. | 5,5 pst. | 5,3 pst. | 0,3 pst. | -4,4 pst. |
| <i>Årets resultat</i> | <i>198</i> | <i>149</i> | <i>81</i> | <i>-1.081</i> | <i>-325</i> |
| Totalkapital | 12 215 | 15 478 | 17 090 | 17 509 | 12 968 ² |
| <i>Egenkapitalandel</i> | <i>22,9 pst.</i> | <i>19,1 pst.</i> | <i>19,3 pst.</i> | <i>19,8 pst.</i> ³ | <i>30,6 pst.</i> |
| Antall årsverk | 10 121 | 10 011 | 9 775 | 9 267 | 8 379 |
| Endring | | -110 | -236 | -508 | -888 |

¹ Inkl. NSB Gardermobanen AS' underskudd på 1 196 mill. kroner.

² Fra 1999 til 2000 ble totalkapitalen i NSB-konsernet redusert med 4 541 mill. kroner. Årsaken er effekten av omorganiseringen av NSB Gardermobanen AS, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000).

³ Ekskl. NSB Gardermobanen AS var egenkapitalandelen i NSB-konsernet pr. 31.12.99 på 35,4 pst., jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Samtlige virksomhetsområder i morselskapet viser negative driftsresultater i 2000.

Driftsresultatet 2000 for konsernets persontogtrafikk viser et underskudd på 87 mill. kr, hvorav Flytogets andel av driftsunderskuddet utgjør 83 mill. kroner. Lønnsomheten har blitt svekket etter at produksjonen på Østlandet i 1999 ble økt med omkring 20 pst.

For den kommersielle virksomheten har problemene med de nye kregende ekspressstogene gitt inntektstap som følge av redusert setekapasitet, svikt i regularitet og punktlighet, samt høyere produksjons- og avvikskostnader. I tillegg har omfattende infrastrukturarbeider, ulykkene på Åsta og Lillestrøm og lokførermangel påvirket trafikkallene negativt.

Godstogtrafikken hadde et driftsunderskudd på 321 mill. kr i 2000. Totalomsetningen for 2000 ble på 1 271 mill. kr mot 1 323 mill. kr i 1999.

Eiendomsvirksomheten hadde i 2000 et driftsoverskudd på 37 mill. kr mot et driftsoverskudd i 1999 på 202 mill. kroner.

Nettbuss hadde et driftsresultat for 2000 på 78 mill. kr mot 42 mill. kr i 1999. Resultatet inkluderer en salgsgevinst på 31 mill. kr som følge av salg av lastebilvirksomheten.

Ved utgangen av 2000 var det knyttet 5 680 årsverk til morselskapets virksomhet. For konsernet som helhet var antallet årsverk pr. 31.12.00 på 8 379 mot 10 121 ved tidspunktet for selskapssetableringen.

Balansen og egenkapitalutviklingen

Tabellen i kap. 4.2 i meldingen gjengir nøkkeltall fra konsernets balanse (i mill. kr) de tre siste årene.

Fra 1999 til 2000 ble totalkapitalen i NSB-konsernet redusert med 4 541 mill. kroner. Årsaken er effekten av omorganiseringen av NSB Gardermobanen AS.

Statens langsiktige lån på 2 135 mill. kr til morselskapet NSB og på 1 118 mill. kr til Flytoget er i låneavtalene forutsatt tilbakebetalt innen 2. desember 2001.

NSB har med utgangspunkt i selskapets åpningsbalanse en målsetting om en egenkapitalandel på om lag 40 pst. I henhold til årsregnskapet 2000 hadde selskapet pr. 31.12.2000 en egenkapitalandel på 30,6 pst.

Budsjettet for 2001 viser at egenkapitalandelen vil bli redusert til om lag 25 pst. i løpet av året. Uten ekstraordinære tiltak vil forutsetningene i låneavtalen bli brutt. Det betyr at NSB er på grensen til de krav som stilles til egenkapitalandel i den inngåtte låneavtalen, noe som kan medføre økte finanskostnader.

Trafikksikkerhetsregnskap

Både NSB og Jernbaneverket har vært gjenstand for en omfattende granskning fra regjeringens ulykkeskommisjon etter Åsta-ulykken. Kommisjonen har påtalt en rekke forhold som nå følges opp. I tillegg har kommisjonen konstatert at NSB har lagt grunnlaget for et tilfredsstillende styringssystem for sikkerheten. Dette systemet og øvrige tiltak som er under innføring,

vil sammen bidra til at NSB kan gjenreise tilliten til jernbanen som et sikkert transportmiddel.

4.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at årsresultatet for 1999 inkludert NSB Gardermobanen AS, viste et underskudd på 1 081 mill. kroner, mens underskuddet i 2000 var på 325 mill. kroner. Komiteen ser alvorlig på NSBs svake økonomiske resultater.

Komiteen vil vise til at en med utgangspunkt i selskapets åpningsbalanse hadde en målsetting om en egenkapitalandel på om lag 40 prosent, mens egenkapitalandelen i henhold til årsregnskapet for 2000 pr. 31.12.2000 bare var på 30,6 prosent. Videre vil komiteen peke på at det av budsjettet for 2001 framgår at egenkapitalandelen vil bli redusert til om lag 25 prosent.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser en rekke forhold som har bidratt til den økonomiske situasjonene NSB er kommet i. Forhold som skyldes bedriftsinterne relasjoner som mangel på lokførere, dels forhold som berører problem med innkjøpt materiell, dels forhold hvor ansvaret ligger hos Jernbaneverket. Dette medlem vil imidlertid understreke at det også ligger et tungt politisk ansvar på Storting og Regjering. Det går på rammebetingelser som den totalt meningsløse investeringsavgiften på materiell, eller på manglende investering i og vedlikehold av jernbanenettet som medfører at nytt moderne materiell må kjøre på jernbanespor fra jernbanens barndom, førstegenerasjons jernbane.

Dette medlem vil peke på at Norge er det land i Vest-Europa med minst andel dobbeltspor, noe som medfører at framføringshastigheten av tog synker etter hvert som det settes inn økt kapasitet med bedre frekvenser. Det styrker ikke jernbanens konkurransekraft.

5. KONSERNETS STRATEGI FOR KOMMENDE PERIODE

5.1 Sammendrag

I styrets virksomhetsplan 2001-2005 (§ 10-planen 2001) er det spesielt lagt vekt på konsernets behov for effektivisering og omorganisering og behov for økt egenkapital.

Strategien bygger på at behovet for miljøeffektive, attraktive persontrafikktjenester vil øke og at NSB som grunnlag for vekst bør satse på både tog og buss. Toget utgjør grunnstammen for NSB som et persontrafikk-selskap, mens bussvirksomheten både tar del i veksten i et liberalisert ekspressbussmarked og utvikles for å ta ut synergier mot tog i en tog/busstrategi. Styret legger opp til at Nettbuss beholdes innenfor NSB-konsernet.

For å legge grunnlaget for veksten innen persontogvirksomheten, vil styret i NSB også vurdere Norden for øvrig som et potensielt marked for selskapet.

NSB vil satse på å utvikle lønnsomme godstransporter i allianse med andre internasjonale godsaktører. Innen godstrafikken internasjonalt skjer det nå store strukturendringer. DB Cargo (Tyskland) har i løpet av inneværende år bl.a. kjøpt opp DSB Cargo (Danmark) og den hollandske stats godsselskap på jernbane. For å søke å skape et skandinavisk godsalternativ til DB Cargo legger styret opp til at NSB Gods skilles ut som eget selskap og inngår allianse med en annen godsoperatør. Dette er nødvendig om NSB Gods skal kunne overleve på litt lengre sikt.

Styret legger opp til at NSB Gods skilles ut og etableres som et eget aksjeselskap med nye alliansepartnere på eiersiden. Styret viser imidlertid til at en viktig forutsetning for en vellykket utskilling av godsvirksomheten, er at NSB får til en løsning på avgiftsproblematikken. En utskillelse av NSB Gods medfører en årlig negativ resultat effekt for NSB Persontrafikk på ca. 140 mill. kroner.

NSB skal gjennomføre kostnadseffektiviserende tiltak som innen utgangen av 2003 skal bedre det årlige driftsresultat med 300 mill. kroner. Dette skal bl.a. skje ved økt konkurranseutsetting av konsernets støttefunksjoner. Det er ventet at årsverksbruken vil bli redusert, uten at en på nåværende tidspunkt vil anslå eksakte tall.

Eiendomsvirksomheten utgjør en stor del av verdiene i NSB-konsernet. Med bakgrunn i NSBs finansielle situasjon legger styret opp til et raskere tempo i avhendingen av de driftsuavhengige eiendommene enn tidligere planlagt.

Det pågår et arbeid sammen med Jernbaneverket med sikte på at staten v/ Jernbaneverket kjøper stasjonsområdene. Ved et evt. slikt salg vil det framtidige ansvaret for knutepunktsutvikling bli overført til Jernbaneverket.

Styret foreslår at statens lån til selskapet på om lag 2,1 mrd. kr som etter planen skal innfris innen 2.12.01, konverteres til egenkapital.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) ble Flytoget organisert som et heleid selskap av NSB konsernet med stor grad av frihet og selvstendighet. Organiseringen skal vurderes på nytt etter at det har gått to år. NSB viser til at Flytoget innebærer en vesentlig risiko for konsernet og ber om at framtidig eierstruktur blir avklart allerede nå.

5.2 Komiteens merknader

Komiteen vil peke på at en rekke uønskede hendelser i 2000 har svekket NSBs tillit, omdømme og kundetilfredshet, noe som igjen har medført reduksjon i antall reisende og svekket økonomi. Komiteen ser det som avgjørende at NSB igjen kan komme på offensiven og har merket seg styrets forslag til å lykkes med dette. Komiteen har videre merket seg at NSB skal gjennomføre kostnadseffektiviserende tiltak som innen utgangen av 2003 skal bedre det årlige driftsresultatet med 300 mill. kroner. Komiteen er enig i dette.

Komiteen merket seg at det er foreslått at NSB Gods skilles ut og etableres som et eget aksjeselskap med nye alliansepartnere på eiersida. Komiteen er enig også i dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet vil vise til sine merknader om NSB Gods under kap. 6.2

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre vil understreke at et godt samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB BA med klare ansvarsforhold er en forutsetning for å gjenreise tilliten til toget som transportmiddel.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er enig i at NSB har store utfordringer for å gjenvinne tillit, omdømme og kundetilfredshet. Dette medlem ser imidlertid oppgaven som umulig uten et sterkere politisk engasjement hvor rammebetingelsene for jernbanedrift bedres. Dette medlem viser til merknader i andre kapitler om avgiftsreformer, infrastrukturforbedringer og offentlig kjøp.

6. SAMFERDSELSDEPARTEMENTETS VURDERINGER

6.1 Sammendrag

Statens formål med eierskapet i NSB-konsernet

Ut fra samfunnsøkonomiske vurderinger mener Regjeringen det er viktig å opprettholde toget som et betydningsfullt transportmiddel i Norge også der dette ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt som f.eks. i nærtrafikken rundt de store byene. Dette gjelder både innen person- og godstransportmarkedet.

For en kapitalintensiv virksomhet med store faste kostnader også knyttet til støttefunksjonene og med et behov for omstilling er det nødvendig med et stabilt eierskap med langsiktig perspektiv på å utvikle virksomheten framfor uthenting av kortsiktig gevinst.

Regjeringen ser det som nødvendig at statens eierinteresser i NSB-konsernet opprettholdes da NSB i dag er den eneste reelle aktør innen markedssegmentet persontransport med jernbane i Norge og er eneste eier av jernbanemateriell som er tilpasset det norske jernbanenettet. På grunn av ulik infrastruktur mellom landene i Europa er det knyttet relativt store tilpasnings- og tidskostnader til at andre lands togmateriell kan trafikkere det norske jernbanenettet.

Prinsipper for eierstyring av NSB-konsernet

Følgende elementer er viktige mht. systematisering av eierstyringen og et best mulig resultat:

- Et kompetent og profesjonelt styre.
- Jevnlige verddivurderinger av uavhengige finansielle analytikere.

- Bruke de samme målekriterier (avkastningskrav og nøkkeltall) som private bedrifter.

Med utgangspunkt i at det anses som mest hensiktsmessig at staten opprettholder sitt eierskap i NSB, finner ikke Regjeringen grunnlag for å foreta endringer i selskapsformen og mener at morselskapet NSB bør bestå som et særlovsselskap. Samferdselsdepartementet vil likevel fortløpende vurdere hensiktsmessigheten og konsekvensene av NSBs selskapsform.

Når det gjelder statlig styring av trafikksikkerhet innen jernbanesektoren, må dette skje gjennom lovgivning med tilhørende forskrifter gitt av Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn, samt investeringer i infrastrukturen.

Departementet ser det som naturlig at trafikksikkerhet må være selskapets fremste fokusområde i den daglige driften.

Konsernets strategivalg og egenkapitalsituasjonen

I tråd med styrets forslag tror Samferdselsdepartementet at sterkere fokusering på persontrafikk er viktig om selskapet skal greie å gjenreise tilliten overfor publikum. Om selskapet lykkes på dette området mener departementet at dette også vil kunne gjenspeile seg med positive holdninger overfor konsernets øvrige virksomhet.

I og med at konsernet allerede eier et eget busselskap finner Samferdselsdepartementet det naturlig at muligheten for å hente synergieffekter mellom tog og buss utnyttes innenfor dagens konsernstruktur.

Når det gjelder styrets vurderinger av Norden for øvrig som et potensielt marked for persontogvirksomheten, legger Samferdselsdepartementet til grunn at dette i første omgang skjer gjennom eierskapet i Linx (utenlandstogene).

Med den utviklingen som nå skjer i våre naboland innen godsmarkedet, mener departementet at det er viktig at NSB Gods kan inngå allianse med en av sine samarbeidspartnere.

Regjeringen støtter styrets vurdering på dette området, men vil likevel framheve betydningen av at NSB Gods fortsatt forblir en del av NSB-konsernet, dvs. at morselskapet NSB fortsatt innehar aksjemajoriteten.

Som det framgår av omtale i NTP 2002-2011 vil Samferdselsdepartementet som et ledd i arbeidet med å vurdere anbudsutsetting av togtjenester, bl.a. utrede nærmere spørsmål knyttet til togmateriell. Det må utarbeides overordnede rammevilkår for NSB og andre selskap vedrørende rullende materiell som er rimelig forutsigbare. Departementet legger likevel til grunn at bruk av anbud må inkludere rullende materiell slik at effektivisering ikke utelukkende konsentreres om personalkostnader. I et konkurranseutsatt marked betinger dette at en må komme fram til en organisering av sektoren som reduserer risikoen for aktørene.

Det er Samferdselsdepartementets vurdering at styrets frihet til å foreta organisatoriske endringer uten

framlegg for generalforsamlingen, bør utvides til også å gjelde vedlikeholdsenhetene.

I henhold til Stortingets vedtak i juni 2000 om at organiseringen av Flytoget skal vurderes på nytt om to år, vil Samferdselsdepartementet komme nærmere tilbake til styrets vurderinger av eierskapet til Flytoget i den neste Eiermeldingen om NSBs virksomhet. Regjeringen mener at en slik endring må ses i et "industrielt" perspektiv. Ved en evt. framtidig endring i organiseringen av Flytoget som avviker fra prinsippet om hva som er bedriftsøkonomisk lønnsomt, må det tas hensyn til de økonomiske konsekvensene for NSB-konsernet.

Departementet finner det på denne bakgrunn viktig å understreke at konsernstyret skal ivareta eierskapet i NSB-konsernet som sådan og at det er styrets ansvar å sikre optimal drift av hele NSB-konsernet, inkl. Flytoget.

Departementet forutsetter at omstilling av NSB-konsernet skjer i forståelse med de ansattes organisasjoner. Departementet har i Ot.prp. nr. 89 (2000-2001) fremmet forslag om endringer i enkelte elementer av særloven. I den forbindelse er også rettighetene til de ansatte innen særlovsselskapet hvor dagens arbeidsoppgaver blir overført/utskilt i et aksjeselskap, hensyntatt.

Den økonomiske situasjonen og behovet for egenkapital

NSB er inne i en periode med en meget omfattende fornying av persontogmateriellet, med investeringer på nærmere 5 mrd. kroner i nye tog som leveres i perioden 1999-2002. Ved selskapsdannelsen i 1996 skulle NSB gjennom bedre markedstilpassing og en sterk grad av effektivisering oppnå en økning i kontantstrømmen fra driften. Selv om trafikk og inntekter har økt på 90-tallet og kostnader er kuttet, har selskapet hittil ikke oppnådd de forventede overskudd. I 2000 opplevde NSB for første gang siden 1990 en negativ trafikkvekst som bl.a. kan forklares med effekten av Åsta-ulykken og andre driftsproblemer.

Trafikksvikten har gitt ytterligere inntektstap, samtidig som ulykkene og driftsavvikene har bidratt til økte forsikringskostnader og økte kostnader knyttet til avvik. Selskapets økonomiske utvikling er sterkt svekket og i løpet av året er det ventet at egenkapitalandelen er nede i 25 pst. som er grensen bankene har satt som betingelse for de lån selskapet har tatt opp i det private lånemarkedet.

Styret vil søke å snu denne utviklingen så snart som mulig og vil konsentrere seg sterkere om persontransporten for på den måten å gjenreise folks tillit til selskapet.

Ved utskilling av NSB Gods vil avgiftsbelastningen for persontrafikken bli vesentlig økt som følge av at morselskapet og persontransporten som ikke-avgiftspliktig virksomhet, mister fradragrettighetene som er knyttet til den avgiftspliktige godsvirksomheten.

Med dagens regelverk vil merverdiavgiftsbelastningen for persontrafikken som er en ikke-avgiftspliktig virksomhet, øke vesentlig som følge av at morselska-

pet NSB blir et rendyrket persontransportselskap uten en avgiftspliktig godsvirksomhet med fradragsrettighet. Spesielt vil dette slå negativt ut for den kommersielle fjerntogtrafikken.

For å kunne opprettholde fjerntogtrafikken som et kommersielt produkt foreslår styret at jernbanen får en mva-tilpasning i tråd med flytrafikken. Alternativet er at disse produktene inngår som en del av ordningen med statlig kjøp av persontransport eller selges ut med det tap dette måtte medføre.

Regjeringen legger til grunn at konkurransesituasjonen innen transportsektoren som er lagt til grunn i NTP 2002-2011 ikke må forringes. Salg av materiellet og bortfall av all fjerntogtrafikk i Norge anses som uaktuell politikk. Det legges derfor opp til at selskapet utstyres med egenkapital for å møte framtidige driftsunderskudd/nedskrivningsbehov i fjerntogdriften.

Nedskrivningsbehovet på fjerntogene er anslått til om lag 800 mill. kroner.

For å styrke selskapets egenkapitalandel har styret i tillegg til et effektiviseringsprogram og endringer av mva-bestemmelsene, foreslått at statens lån til selskapet på 2 135 mill. kroner konverteres til egenkapital, staten v/Samferdselsdepartementet overtar Flytoget AS til bokført verdi og salg/delsalg av ROM Eiendomsutvikling AS, dvs. selskapets driftsuavhengige eiendeler.

Når det gjelder salg av ROM Eiendomsutvikling AS, åpnes det for delsalg, men slik at verdien for NSB-konsernet samlet sett blir høyest mulig.

Av hensyn til bl.a. finansieringen av det nye jernbanemateriellet som allerede er anskaffet/bestilt, legger Regjeringen opp til at det sikres en tilfredsstillende egenkapitalandel i selskapet. På denne bakgrunn legger Regjeringen opp til at NSB-konsernet sikres en egenkapitalandel på ca. 40 pst. ved utgangen av 2005 og at dette gjøres ved at selskapet tilføres egenkapital på 2 135 mill. kr.

Samferdselsdepartementet legger opp til at egenkapitalen i NSB-konsernet styrkes med 2 135 mill. kroner.

Det legges opp til at forslaget til vedtak om ny egenkapitaltilførsel til NSB-konsernet legges fram for Stortinget i forbindelse med RNB våren 2001.

Når det gjelder evt. salg av stasjonsområder til Jernbaneverket, vil dette være med å redusere selskapets balanse. Evt. skifte i eierskapet til disse stasjonsområdene vil få bevilgningsmessige konsekvenser over Jernbaneverkets budsjett som det ikke er tatt høyde for i planrammen i NTP 2002-2011. Dette er for øvrig et spørsmål Samferdselsdepartementet først vil kunne ta stilling til, og i tråd med komitemerknaden ved behandlingen av NTP 2002-2011, komme tilbake til Stortinget med når det foreligger et konkret forslag fra Jernbaneverket.

I henhold til behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) er Flytoget gitt en 30-års prioriteringsrett på Gardermobanen. Denne prioritetsretten er bokført i selskapets balanse til en verdi på 412 mill.

kroner. Av revisjonshensyn er denne rettigheten avtalesfestet mellom Flytoget og Jernbaneverket.

Avkastnings- og utbyttepolitikken

Samferdselsdepartementet vil søke å finne fram til en avkastning- og utbyttepolitikk overfor NSB som gjør at den totale verdiskapningen på lang sikt blir størst mulig.

Ovennevnte betinger at det ikke tas ut utbytte fra selskapet i kommende periode. Når det gjelder avkastningskravet, legges det opp til en videreføring av gjeldende krav, der kravet til Flytoget AS er inkludert, dvs. en avkastning på egenkapitalen etter skatt på 7,5 pst.

Evt. overskudd må tilbakeføres konsernet til styrking av egenkapitalen og derigjennom sikre finansieringen av den nye materiellparken. Styrets overordnede mål må likevel fortsatt være å komme i en utbyttesituasjon så snart som mulig.

6.2 Komiteens merknader

Den økonomiske situasjonen og behovet for egenkapital m.v.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er enig i forslaget om å styrke egenkapitalen for NSB-konsernet med 2 135 mill. kroner og at statslånet pålydende det samme beløp innfris 2. desember 2001. Sammen med effekten på 300 mill. kroner av effektiviseringstiltak og delsalg av ROM Eiendomsutvikling AS vil konsernet kunne ha en egenkapitalandel ved utgangen av 2005 på om lag 40 prosent.

Flertallet slutter seg til vurderingene om at avkastningskravet fortsatt skal være på 6,8 pst. (7,5 pst. inkl. Flytoget) og at det ikke skal legges opp til å ta utbytte fra selskapet i kommende periode. Flertallet er av den oppfatning at et eventuelt overskudd i stedet bør tilbakeføres konsernet til styrking av egenkapitalen.

Flertallet vil peke på at det viktigste for NSB nå er å gjenreise tilliten overfor publikum slik at den negative trafikktutviklingen kan snus.

Flertallet ser det ut fra samfunnsøkonomiske vurderinger som viktig å sikre toget som et betydningsfullt transportmiddel, også der dette ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Flertallet ser det videre som viktig å sikre et stabilt eierskap i NSB for å nå dette målet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at staten skal videreføre sitt eierskap i NSB som i dag, og at selskapet skal bestå som et særlovsselskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet har med bekymring merket

seg at NSB befinner seg i en vanskelig økonomisk situasjon og at det er nødvendig å sette inn tiltak for å bedre selskapets finansielle stilling.

Disse medlemmer mener det ikke tilhører NSBs kjerneoppgaver å eie og drive busselskap. Disse medlemmer mener derfor at NSB bør selge Nettbuss AS for å frigjøre kapital.

Disse medlemmer vil ikke gå imot en omdannelse av statens lån på 2 135 mill kr til NSB til egenkapital, men vil at en slik omdannelse skal finne sted først etter at NSB har realisert verdiene som ligger i:

- salg av stasjonene til Jernbaneverket
- salg av ROM Eiendomsutvikling AS
- Flytoget AS
- Nettbuss AS

Skulle NSB få behov for kapitaltilførsel før disse verdiene kan realiseres, mener disse medlemmer at staten helt eller delvis kan omgjøre det statlige lånet i NSB til egenkapital.

Disse medlemmer er ikke fornøyd med den økonomiske situasjonen som NSB er kommet opp i. Selskapet vil ved årsskiftet 2001/2002 trolig være i en situasjon hvor selskapet ikke vil være i stand til å betjene sine økonomiske forpliktelser, hvis det ikke iverksettes tiltak.

Disse medlemmer er ikke tilfreds med at det ikke har blitt tatt tak i selskapets økonomiske problemer på et tidligere tidspunkt. Selskapet er nå en i situasjon hvor det er knapp tid til å realisere verdiene selskapet disponerer. Det kan gjøre det nødvendig å omdanne statens lån til selskapet til egenkapital selv om dette kunne vært unngått hvis det hadde blitt tatt tak i problemene tidligere, og selskapet tidligere hadde kommet i gang med salg av sine aktiva. Disse medlemmer mener at dette setter Stortinget nærmest i en tvangssituasjon. Situasjonen er parallell med situasjonen Stortinget stod overfor ved gjeldsslettingen i NSB Gardermobanen AS. Stortinget må slette gjeld eller så stopper driften.

Disse medlemmer forutsetter at det er siste gang at et jernbaneselskap drives så dårlig at det må til en statlig redningsaksjon.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre mener bedre service og informasjon til kundene er en hovedutfordring for NSB. Disse medlemmer har registrert at verken Regjeringen i proposisjonen eller styret i selskapet i virksomhetsplanen har rettet noe særlig fokus på service og kundevennlighet, men at styret legger stor vekt på merkevarebygging. Disse medlemmer mener det er viktig at NSB fokuserer på kundevennlighet og service, og forutsetter at NSB griper fatt i utfordringene knyttet til dette feltet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som viktig at NSB oppretthol-

des som et transportkonsern. Dette medlem ser bussdrift som en viktig del av denne konsernvirksomhet, da det kan styrke og supplere togvirksomheten. Jernbane er en transportform som har sin markedsstyrke på noen felt, men som ikke er fleksibel. Bussdrift i samme konsern kan gi gjensidig styrking av det kollektive tilbud.

Eierskap til stasjoner, eiendomsutvikling m.v.

Komiteen viser til at en samlet komite i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) har bedt om at eierskapet til stasjonene som i dag er i NSB BAs eie skal legges fram for Stortinget. Komiteen har merket seg at departementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger et forslag fra Jernbaneverket. Komiteen viser til at Jernbaneverket og NSB BA har satt ned en intern arbeidsgruppe som vurderer eierskapet til stasjonene og at departementet har bedt om at denne gruppen legger fram sin innstilling første halvår 2001. Komiteen forutsetter derfor at departementet kan legge fram en sak om eierskapet til stasjonene i løpet av høsten 2001.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til den pågående avhendingen av eiendommer som tidligere var i NSBs eie i Narvik til Narvik kommune og viser til behandling av St.prp. nr. 64 (1995-96), jf. Innst. S. nr. 278 (1995-96) hvor Stortinget fattet følgende vedtak:

"I samband med gjennomføringa av den omorganiseringa av malmtransporten på Ofofbanen som er gjort greie for i St.prp. nr. 64 (1995-1996), får Kongen fullmakt til å godkjenne at eigedomar, bygg og anlegg som NSB ikkje lenger har bruk for, blir overførte til Narvik kommune til bruk i samband med næringsutvikling og om naudsynt til lågare pris enn vanleg."

Flertallet legger fortsatt dette til grunn og forutsetter at Narvik kommunes erverv evt. eiendommer som tidligere var i NSBs eie, skjer i samsvar med Stortingets forutsetninger om tilrettelegging for ny næringsutvikling etter omleggingen av malmtransporten på Ofofbanen.

Flertallet viser til forslaget om salg av driftsuavhengige eiendommer organisert under ROM Eiendomsutvikling.

Flertallet er kjent med at en del arealer i tilknytning til stasjoner som i dag benyttes til parkeringsplasser for de reisende, nå er organisert i ROM Eiendomsutvikling.

Flertallet forutsetter at arealer som i dag er i NSBs/ROM Eiendomsutviklings eie, og som benyttes til slike gratis parkeringsplasser ved stasjonene, sikres til dette formålet også i framtida.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet har merket seg at både styret og Samferdselsdepartementet anbefaler nedsalg i ROM Eiendom AS, som eier NSBs driftsuavhengige eiendommer.

Disse medlemmer åpner for at NSB kan selge seg helt ut av dette selskapet.

NSB Gods

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, støtter forslaget om å skille ut NSB Gods til et eget aksjeselskap, men vil understreke betydningen av at dette selskapet må inngå som en del av NSB-konsernet ved at NSB BA blir majoritetseier av selskapet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre har merket seg forslaget om at NSB Gods skilles ut som eget aksjeselskap og at nye aktører kommer inn på eiersiden i selskapet. Det er nødvendig å gi NSB Gods større frihet for å kunne tilpasse seg et stadig skiftende marked.

Disse medlemmer er derimot uenig i departementets forutsetning om at NSB skal eie mer enn 50 pst. eierandel i det nye selskapet. Dette er en unødvendig begrensning som vil gjøre det mindre interessant for mulige investorer og alliansepartnere å gå inn i selskapet. I tillegg til å redusere tilgangen på ny kapital kan det også forhindre en nødvendig fornyelse av godsselskapets produkttilbud. I en tid hvor transportløsningene blir stadig mer internasjonale er det en fare for at den foreslåtte eierbegrensningen kan svekke godstransporten med jernbane i Norge og undergrave NSB Gods muligheter til å være konkurransedyktig.

Disse medlemmer mener derfor at NSB bør eie eier mindre enn 50 pst. av aksjene i NSB Gods.

Skulle det vise seg at det ikke er flertall i Stortinget for at NSB skal eie mindre enn halvparten av aksjene i NSB Gods, vil disse medlemmer gi Regjeringen fullmakt til å vedta at NSB kan selge seg ned til en eierandel på under 50 pst. i NSB Gods når dette er nødvendig for å sikre alliansepartnere og utvikle bedriften.

Flytoget

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 52 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 237 (1999-2000), besluttet at Flytoget skulle organiseres som et datterselskap heleid av NSB BA og at denne organiseringen skulle vurderes på nytt om to år. Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Flertallet har merket seg at Regjeringen i proposisjonen skriver:

"Når det gjelder romertallsvedtaket ved behandlingen av St. prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999-2000) om at Flytoget skal ha en "stor grad av frihet og selvstendighet" innen NSB-konsernet, kan ikke dette etter Samferdselsdepartementets vurdering medføre at konsernstyret i praksis ikke har reell styring mht. utnyttning av synergieffektene mellom selskapene innen konsernet. Departementet finner det på denne bakgrunn vik-

tig å understreke at konsernstyret skal ivareta eierskapet i NSB-konsernet som sådan og at det er styrets ansvar å sikre optimal drift av hele NSB-konsernet, inkl. Flytoget."

Flertallet viser til Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St. meld. nr. 52 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 237 (1999-2000):

"Flytoget AS organiseres som et datterselskap 100 % eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst.S.nr.237 (1999-2000). Organiseringen vurderes på nytt om to år."

Flertallet viser videre til merknader i Innst. S. nr. 237 (1999-2000):

"Flertallet forutsetter at Flytoget, innenfor en slik organisering, gis en svært stor grad av selvstyre og frihet til egen utvikling. Organiseringen av eierskapet må ikke være til hinder for at Flytoget kan markedsføres som et selvstendig tilbud. Organiseringen som datterselskap må heller ikke forhindre at Flytoget gis frihet til å foreta sine disposisjoner ut fra hva som tjener Flytoget, uavhengig av hva det betyr for NSB-konsernet. Flertallet legger til grunn at et eventuelt overskudd i Flytoget skal synliggjøres. Dette er ikke minst viktig på bakgrunn av den omfattende sletting av gjeld som er gjennomført. Flertallet forutsetter at Flytoget står fritt til å vurdere tilbud fra leverandører innen NSB-konsernet opp mot tilbud fra andre leverandører. Flertallet forutsetter også at Flytoget har frihet til å vurdere eventuelle konsernkontrakter opp mot andre tilbud. Flertallet legger vekt på at NSB BAs bruk av Flytoget i markedsføringen av NSB må skje i forståelse med Flytoget."

(...)

"Flertallet legger stor vekt på at styresammensetningen i selskapet også skal bestå av eksterne styremedlemmer. Dette skal sikre annen, ekstern profesjonell kompetanse. Flertallet forutsetter at departementet og NSB BA følger opp dette."

Flertallet vil understreke at dette fortsatt ligger til grunn.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Flytoget AS skal fortsatt organiseres som et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst. S. nr. 237 (1999-2000), samt Innst. S. nr. 328 (2000-2001). Stortinget ber Regjeringen legge fram en sak for Stortinget våren 2002 slik at Stortinget i tråd med Stortingets vedtak 15. juni 2000, kan ta stilling til selskapets framtidige organisasjonsform."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet har merket seg at NSB ønsker å selge Flytoget for å frigjøre kapital, men at Samferdselsdepartementet ikke følger opp dette forslaget.

Disse medlemmer støtter styret vurdering av at NSB bør selge Flytoget, både ut fra hensynet av å til-

føre NSB frisk kapital, men også ut fra hensynet om at NSB skal få en konkurrent på persontransport med tog. Flytoget må også ha mulighet til å kunne tilby tjenester på andre strekninger enn den strekningen Flytoget i dag transporterer hvis selskapet ønsker det, på samme måte som NSB vil ha muligheter til å utføre transporttjenester til Gardermoen.

Disse medlemmer mener at Samferdselsdepartementets argument knyttet til tilgangsrettighetene for personaltransport er preget av motvilje mot å åpne sporene for konkurranse på persontransportens side, og viser at departementet er lite åpen for markedets behov.

Disse medlemmer vil vise til Høyres og Fremskrittspartiets prinsipale syn på organiseringen av Flytoget AS i Innst. S. nr. 237 (1999-2000) hvor det heter:

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker en profesjonell styring av Flytoget. Det er avgjørende for å oppnå så god lønnsomhet som mulig. For å få inn private eiere og redusere statens tap på prosjektet er det en forutsetning at selskapet er så lønnsomt som mulig.

Disse medlemmer ønsker derfor at eierskapet til Flytoget skal overføres til Næringsdepartementet slik at en framtidig avkastning går i statskassen og ikke blir borte i NSB-systemet. En slik overføring av eierskap vil også gjøre det lettere å privatisere Flytoget ved at selskapet blir løftet ut av NSB-sfæren.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen overføre aksjene i Flytoget AS til Næringsdepartementet."

Disse medlemmer ønsker at Flytoget AS bør privatiseres så raskt som det er økonomisk riktig.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å privatisere Flytoget AS så raskt som det blir økonomisk gunstig."

Disse medlemmer mener at Regjeringens vektlegging av NSB-styrets overstyring av Flytoget er i strid med premissene som stortingsflertallet ga for Flytoget i Innst. S. nr. 237 (1999-2000).

Disse medlemmer vil på bakgrunn av styret i NSBs anmodning til sine eiere om at NSB får selge sine aksjer i Flytoget fremme følgende forslag:

"Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å selge NSB BA sine aksjer i Flytoget AS til private interessenter."

Skulle det ikke være flertall for Høyres og Fremskrittspartiets forslag om selge NSBs aksjer i Flytoget, mener disse medlemmer på denne bakgrunn at flertallet av styremedlemmene i Flytoget skal rekrutteres fra utenfor NSB-sfæren så lenge NSB eier selskapet.

Disse medlemmer vil understreke at det ikke trenger å være sammenfallende interesser mellom NSB og Flytoget.

Omtale av form på framtidige avtaler

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, mener at statlige kjøpsavtaler om transporttjenester må inneholde bestemmelser som reduserer den statlige godtgjørelsen når transportøren ikke oppfyller avtalekravene. Slike avtalekrav kan blant annet være punktlighet og frekvens. Forhold som transportøren ikke har innflytelse på, men som gjør at avtalekravene ikke kan oppfylles, bør ikke føre til avkorting av godtgjørelsen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er positive til å ta i bruk kvalitetskontrakter ved statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Det kan gi viktige incentiver for selskaper til å bedre kvalitet, service og effektivitet, og slik komme så vel brukerne som det offentlige til gode. Slike incentiver kan bidra til å styrke jernbanens konkurransekraft i forhold til andre transportgrener.

Disse medlemmer vil samtidig vise til at dagens statlige kjøp av persontransporttjenester med tog ikke er gjenstand for anbudskonkurranse, og NSB har monopol på å tilby denne type tjenester. Det fører til at man i dag ikke vet om staten betaler en riktig pris for de tjenestene NSB utfører.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til St. prp. nr. 76 (2000-2001) og St. prp. nr. 84 (2000-2001) hvor avtalen mellom staten og NSB er omtalt og til merknader fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre i Innst. S. nr. 325 (2000-2001) og merknader om dette også i Innst. S. nr. 327 (2000-2001), jf. St. prp. nr. 76 (2000-2001).

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til NSB-styrets virksomhetsplan som er gjengitt i St. meld. 48 (2000-2001):

"I forhold til dagens offentlig kjøp-avtale er det primært to problemstillinger som er vesentlige:

- Kortsiktigheten i avtalen ivaretar ikke NSBs risiko knyttet til investeringer i togmateriell m.v.
- Avtaleformen gir for svake incentiver knyttet til omstilling, effektivisering og utvikling av bedre markedsløsninger siden neste års avtale drar inn gevinstene."

Disse medlemmer mener det er nødvendig å endre formen på avtalen mellom staten og NSB. I tillegg til svakhetene som pekes på av NSB-styret, er det også viktig å gi NSB økte incentiver til å øke tilbudet ut over et minimumskrav definert i avtalen. Disse medlemmer mener kvalitetskontrakter for busselskaper, som er tatt i bruk i en del fylker, har flere elementer som med fordel kan overføres til statens avtale med NSB.

Disse medlemmer er kjent med at dagens avtale har en incentiv til effektivisering og innsparing gjennom at NSB får beholde et eventuelt overskudd. Disse medlemmer deler imidlertid styrets innvending knyttet til at eventuelle innsparinger dras inn i neste avtale. Disse medlemmer deler også styrets vurdering av at dagens avtaleform ikke tar høyde for at investeringer i togmateriell må ha en langsiktig perspektiv som ikke ivaretas med en fireårig rammeavtale og årlige forhandlinger om statens betaling for kjøp av tjenester. Disse medlemmer mener rammeavtalen bør gjelde for en lengre periode enn fire år. Avtalen bør gi NSB en tilstrekkelig forutsigbarhet for framtidige inntekter, og økte incentiver til effektivisering og innsparing, ved at de får beholde noe av gevinsten. Disse medlemmer ber Regjeringen legge dette til grunn i forhandlingene om en ny rammeavtale.

Disse medlemmer mener det er viktig å øke andelen som reiser kollektivt, særlig i områder med store kø- og miljøproblemer knyttet til biltrafikken. Disse medlemmer mener det er et mål å øke kapasiteten i togtilbudet, særlig i rushtida, men er også kjent med at sporkapasiteten begrenser mulighetene for å utvide tilbudet.

Disse medlemmer viser at avtalen definerer en minimumstilbud. NSB har frihet til å øke tilbudet ut over avtalenivået, men kostnadene knyttet til et økt tilbud må i sin helhet finansieres med billettinntektene. Økt kapasitet i rushtrafikken krever imidlertid investeringer i materiell som vil ha en lav utnyttelsesgrad utenom rushtrafikken. Disse medlemmer mener en avtale må gi NSB incentiver til å øke tilbudet, for eksempel gjennom en ekstra kompensasjon knyttet til vekst i passasjertallet i rushtrafikken. Et utvidet tilbud som bidrar til redusert biltrafikk vil redusere miljø- og kjøpproblemene, og kan redusere behovet for å øke kapasiteten i vegnettet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti deler det syn som kommer til uttrykk i NSB-styrets virksomhetsplan om at avtalene om offentlig kjøp ikke ivaretar på tilstrekkelig måte langsiktighet i forhold til risiko knyttet til investeringer, og at de i for liten grad gir incentiver til omstilling, effektivisering og bedre markedsløsninger. Togdrift må ha et langsiktig perspektiv.

Dette medlem viser til at Norge er et land med forholdsvis lav andel offentlig kjøp av transporttjenester på jernbane. Tyskland har for eksempel et offentlig kjøp pr. år på om lag 40 mrd. kroner, noe som innebærer at offentlig kjøp utgjør om lag 2/3 av billettens kostnad. Dette medlem viser til forslag fremmet under behandling av Nasjonal transportplan:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester

ter på jernbane kan medføre økt trafikkoverføring fra veg til jernbane."

Dette medlem konstaterer at Stortingets flertall ikke ønsket å få lagt fram en slik vurdering, og regner med at det begrunnes i at en slik trafikkoverføring er uinteressant for flertallet.

Omtale av samarbeidet mellom NSB BA og Jernbaneverket

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre mener en rekke hendelser i norsk jernbane de siste årene tyder på at samarbeidet mellom NSB BA og Jernbaneverket verken er godt nok eller profesjonelt nok. Disse medlemmer mener et godt samarbeid mellom NSB BA og Jernbaneverket er avgjørende for å gjenreise tilliten til tog som reisemiddel.

Disse medlemmer viser til virksomhetsplanens omtale av dagens sportilgangsavtale:

"Etter dagens sportilgangsavtale har NSB som operatør det økonomiske ansvaret også for tap og skader som følger av feil i infrastrukturen som ras, skinnbrudd, signalutfall m.v. Dette er medvirkende til at forsikringskostnadene i NSB har blitt tredoblet de tre siste årene. NSBs prinsipielle holdning er at også det økonomiske ansvaret må ligge hos den som har mulighet til å påvirke forholdene, og at det er den beste måten å sikre incentiver til forbedringer. Dette vil kreve at Jernbaneverkets/statens økonomiske ansvar i forhold til operatørene på nettet finner en praktisk løsning gjennom en balansert sportilgangsavtale. Den ruteplanen Jernbaneverket fastsetter må innebære en forpliktelse til å levere en infrastruktur og en trafikkstyring som holder avtalt kvalitet."

Disse medlemmer slutter seg til NSB-styrets syn om at den som har mulighet til å påvirke forholdene, må ha det økonomiske ansvaret. Disse medlemmer mener dette må innebære at en framtidig sportilgangsavtale må definere Jernbaneverkets forpliktelser, og innebære et økonomisk ansvar ved brudd på disse forpliktelsene. Forpliktelsen må være gjensidig i forhold til kostnader som påføres Jernbaneverket pga. feil fra NSBs side.

Disse medlemmer er kjent med at en vesentlig del av forsinkelsene på togene skyldes feil hos Jernbaneverket, og forutsetter at en ny sportilgangsavtale bidrar til at ansvaret plasseres der det hører hjemme.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener erfaringene med dagens organisasjonsform tilsier at andre organisasjonsformer vurderes. Det bør blant annet vurderes hvorvidt det er mulig og hensiktsmessig å innføre en ordning der Jernbaneverkets inntekter i større grad knyttes til omfanget av togtransporten. Det bør i tillegg vurderes om dagens samarbeidsorgan bidrar på en hensiktsmessig måte til et profesjonelt samarbeid.

7. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å selge NSB BA sine aksjer i Flytoget AS til private interessenter.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Kjørevegsavgift for gods på jernbane avvikles.

8. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

I

Flytoget AS skal fortsatt organiseres som et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst. S. nr. 237 (1999-2000), samt Innst. S. nr. 328 (2000-2001). Stortinget ber Regjeringen legge fram en sak for Stortinget våren 2002 slik at Stortinget i tråd med Stortingets vedtak 15. juni 2000, kan ta stilling til selskapets framtidige organisasjonsform.

II

St.meld. nr. 48 (2000-2001) om NSB BAs virksomhet 2001-2003 - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 7. juni 2001

Oddvard Nilsen
leder

Sverre Myrli
ordfører

May Britt Vihovde
sekretær