



Innst. S. nr. 118

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.meld. nr. 6 (2004-2005)

Innstilling fra samferdselskomiteen om verksemda til NSB AS for perioden 2004-2006

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

Innledning

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB AS (NSB) legg Samferdselsdepartementet fram ei stortingsmelding om verksemda i konsernet.

Departementet tek utgangspunkt i NSB sitt plandokument for 2004-2008 (§ 10-planen 2004).

Formålet med stortingsmeldinga er å gi Stortinget ei orientering om utviklinga i førre planperiode og om NSB sine hovudutfordringar, strategiar og planar for dei komande åra, som grunnlag for å utforme politikken for eigarstyringa av selskapet.

Saker som gjeld sal av vitale egedelar og materiell for togdrifta på det nasjonale jernbanenettet, skal leggjast fram for samferdselsministeren før styret tek endeleg avgjerd i saka.

I høve til § 3 i vedtektene skal NSB drive jernbanetransport, anna transportverksemd, samt verksemd som naturleg heng saman med dette. Verksemda kan drivast av selskapet sjølv, av heileigde dotterselskap eller gjennom andre selskap NSB har eigardelar i eller samarbeider med.

Da infrastrukturen, omfanget av og vilkåra for staten sitt kjøp av persontransporttenester og forhold som gjeld regulering er viktige for NSB sine rammevilkår, blir det i meldinga gjort greie for status og vidare arbeid med forhold som er særleg viktige for NSB som jernbaneselskap.

Eierstyring

Staten sitt ansvar gjennom eigarstyringa av selskapet gjeld særleg å fastleggje hovudområdet for verksemda,

sørgje for forsvarleg eigenkapitalfinansiering og å fastsetje avkastingskrav og utbyttepolitikk. Premissane for eigarstyringa ligg fast.

I eigarstyringa av NSB er Samferdselsdepartementet oppteken av at selskapet skal:

- sikre eit publikumsvennleg og trafikksikkert togtilbod,
- gi staten størst mogleg verdiskaping over tid,
- utnytte dei synergiane som ligg i det å vere eit breitt samansett konsern,
- oppfylle krav i samband med reguleringar som er fastsette i forhold til trafikksikkerheit og forretningsmessige kontraktar mv. på ein kostnadseffektiv måte, medrekna kontrakten med staten om kjøp av persontransporttenester, vere ein attraktiv arbeidsplass med dyktige og serviceinnstilte tilsette.

Markedssituasjonen

NSB sitt persontogtilbod møter ein stadig aukande konkurranse frå andre transportmiddel. Dette har gitt ein nedgang i talet på reisande og tap av marknadsdelar for NSB dei seinare åra. Mot slutten av 2003 hadde NSB likevel ein auke i talet på reisande. Denne positive utviklinga har halde fram i 2004.

Godstransporten på jernbane har også hatt ein nedgang i transportarbeidet i dei seinare åra. CargoNet der NSB eig 55 pst. av aksjane, har hatt ein samla reduksjon i transportarbeidet i perioden 2000 til 2003 med 10 pst. Målt i tal på containerar har CargoNet hatt ein stor auke i transportarbeidet dei seinare åra.

Endringar i transportmarknaden, som òg gjeld opninga for konkurranse om persontransport med jernbane, stiller NSB-konsernet overfor store utfordringar knytte til effektivisering og omstilling av verksemda, marknadsposisjonering og tilpassing av togtilbodet.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering vil rammvilkår som er konkurransenøytrale og som mogleg-gjer naudsynt omstilling av verksemda, vere avgje-

rande for dei økonomiske resultatane til konsernet i komande planperiode. Dette er særleg viktig fordi jernbaneverksemd er kapitalkrevjande.

I tillegg til ein stadig tiltakande konkurranse frå andre transportmiddel stiller auka konkurranse innan jernbanesektoren både på gods- og persontransportsida NSB overfor store utfordringar i åra som kjem.

NSB har ikkje lenger einerett til å drive godstransport med jernbane og det blir lagt til rette for konkurranseutsetjing av persontrafikken.

Den planlagde konkurransen om persontransport med jernbane stiller konsernet overfor store utfordringar i åra som kjem. Samferdselsdepartementet er i ferd med å fastleggje sjølve innretninga på konkurranseregimet. NSB arbeider aktivt med å tilpasse seg den komande konkurransemarknaden. I følgje styret vil NSB søkje å medverke til at det blir etablert kundevennlege løysingar baserte på forretningsmessige prinsipp knytte til mellom anna handtering av togmateriell, billettering, vedlikehald og informasjon. For styret er det på same tid avgjerande at NSB blir stilt overfor same rammevilkår som konkurrentane.

I Jernbanepakke II legg EU opp til å akselerere tempoet gjennom å opne for ytterlegare konkurranse for godstransport med jernbane. I 2006 blir det opna for internasjonal godstransport og i 2007 for nasjonal godstransport i heile EØS-området. EU-kommisjonen la 3. mars 2004 fram Jernbanepakke III der det mellom anna blir foreslått opning av internasjonalt passasjertransport inkludert kabotasje, seinast frå 2010.

Andre rammevilkår

For å oppretthalde og styrkje jernbana si konkurransekraft i høve til andre transportmiddel er det viktig med tilstrekkeleg prioritering av vedlikehaldet av og kapasitetsfremjande investeringar i infrastrukturen. Styret i NSB understrekar at tempoet i utbygginga av jernbaneinfrastrukturen er altfor lågt i høve til behovet og meiner denne må aukast mykje i område der jernbana kan medverke mest til å auke kollektivtransporten. For å vidareutvikle godstransporten på jernbana meiner styret at det også er naudsynt med tiltak som gir auka kapasitet og meir framkomeleg infrastruktur for å betre regulariteten og meir punktleg togtrafikk.

Regjeringa legg opp til ei konsentrering av satsinga til storbyområda, der jernbana betyr mest for miljø og transport. Dette vil medverke til å gjere jernbana til eit meir attraktivt transporttilbod; ikkje berre rundt dei største byane, men òg for store delar av det resterande jernbanenettet. For å sikre eit trygt og driftssikkert jernbanenett er det i tillegg lagt vekt på å oppretthalde eit høgt drifts- og vedlikehaldsnivå. Igangsette moderniseringstiltak som til dømes utbygging av GSM-R og fjernstyring av Nordlandsbana vil òg føre til auka tryggleik og betre trafikkstyring slik at noverande infrastruktur kan utnyttast på ein betre måte.

Sportilgangsavtalen mellom Jernbaneverket og togoperatørane regulerer tilhøva mellom partane når det gjeld spørsmål av administrativ, teknisk og finansiell art knytte til bruk av jernbaneinfrastrukturen.

Etter departementet si meining er det naturleg å ta omsyn til at det er staten som betaler størstedelen av drifts- og vedlikehaldskostnadene knytte til jernbaneinfrastrukturen, og at dette bør takast omsyn til og speglast ved vurderinga av ansvarsdelinga mellom togoperatøren og infrastrukturforvaltaren i sportilgangsavtalen.

Staten ved Samferdselsdepartementet kjøper i dag persontransporttenester med tog som ikkje er bedriftsøkonomisk lønnsame, men som ein ønskjer å oppretthalde ut frå samfunnsmessige omsyn. Inntektene frå staten gjennom avtalen om kjøp av persontransporttenester utgjer om lag 40 pst. av NSB sin samla omsetnad av persontransport med tog.

Tilpassingar av togproduksjonen innanfor ordninga med statleg kjøp av persontransporttenester til dei områda der jernbana særleg har sine føremonn i høve til konkurrerande transportmiddel, vil gi positive resultat for NSB i form av eit betre og meir marknadstilpassa togtilbod.

Avtalen om statleg kjøp av persontransporttenester mellom Samferdselsdepartementet og NSB er ein nettokontrakt som blir fastsett gjennom tingingar mellom partane som grunnlag for kva som skal fremjast i dei årlege statsbudsjetta. Gjeldande rammeavtale omfattar perioden 2003-2006.

Den samla avgiftsstrukturen og det totale avgiftsnivået for jernbanesektoren sett i høve til transportsektoren elles, er avgjerande for omfanget av NSB si verksemd.

I statsbudsjettet for 2005 foreslår Regjeringa å auke den generelle meirverdiavgiftssatsen til 25 pst. og den lågare satsen for persontransport til 7 pst.

På grunn av fleire endringar i avgiftsregimet i transportsektoren etter føregåande gjennomgang av køyrevegsavgifta, blir det i NTP 2006-2015 lagt opp til mellom anna å vurdere om avgifta bør differensierast etter støy og eventuelt tid. Eventuelle endringar i avgifta vil også bli sett i samanheng med harmoniseringsarbeidet av mellom anna køyrevegsavgifta for jernbanetransport som skjer i regi av EU.

Konsernets utvikling og resultat i perioden 2000-2003

Organisatoriske endringer

Frå 1. juli 2002 blei særlovselskapet NSB endra til eit ordinært aksjeselskap, 100 pst. eigd av staten. Omdanninga av NSB til statsaksjeselskap har ikkje endra NSB sine plikter som følgjer jernbanelova eller NSB sine plikter som er knytte til staten sine kjøp av persontransporttenester med tog. Dei tilsette sine særskilde rettar frå særlovselskapet som gjeld forrett til statlege stillingar og venteløn dersom ein blir overtalleg, er vidareførde fram til 1. januar 2005.

For mellom anna å tilpasse verksemda til ein stadig meir konkurranseutsett marknad, har konsernet i føregåande periode hatt eit sterkare fokus på kjerneverksemda som er persontransport og godstransport med jernbane, samt busstransport. I perioden 2000-2003 har NSB skilt ut og konkurranseutsett fleire

støtte- og servicefunksjonar. Omstillingane gir betre utnytting av investeringane og stordriftsfordelane, slik at faste kostnader blir meir variable. For å auke konkurransekrafta til persontrafikken med tog starta NSB våren 2003 opp eit omfattande marknadsretta omstillingsprogram. Ei overordna målsetjing med dette programmet er at det skal bli mykje enklare å vere kunde i NSB. Det er også gjennomført ei svært omfattande fornying av persontogmateriellet. NSB har gjort større omleggingar av godstransporttilbodet gjennom overgangen til kombinerte transportar. I 2002 etablerte Nettbuss seg i Sverige ved kjøp av aksjane i Nettbuss Sverige (tidlegare Rimbo) som driv bussverksemd sør og vest i Sverige. Nettbuss er den tredje største bussaktøren i Norden etter Swebus og Connex.

Økonomisk utvikling m.m.

Lønnsemda i konsernet i perioden 2000-2003 har vore dårlegare enn føreset på grunn av negativ inntektsutvikling i persontog- og godstogverksemda. NSB si omfattande omstilling i førre periode har hjelpt til å redusere kostnadene og effektivisere drifta. Utan dette arbeidet ville NSB i dag hatt ein vesentleg dårlegare økonomi. Samferdselsdepartementet reknar med at NSB i perioden 2004-2006 held fram med arbeidet med å redusere kostnadene og effektivisere drifta.

Når det gjeld kor punktlege toga er, har det samla blitt betre i førre periode. Fyrste halvår av 2004 hadde NSB svært punktlege tog. Dette har gitt seg direkte utslag i form av meir fornøgte kundar.

Styret er oppteke av at konsernet får større fridom til å tilpasse seg etterspurnaden frå dei reisande. Samferdselsdepartementet støttar ei slik vurdering. I rammeavtalen for statleg kjøp av persontransporttenester med tog for perioden 2003-2006 har departementet opna for at NSB kan gjere endringar i stoppmønster og togavgangar når passasjergrunnlaget sviktar og talet på reisande over ein gitt periode går mykje ned. Etter departementet si meining vil ei tilpassing av produksjonen over tid til den faktiske etterspurnaden etter togtenester kunne medverke til å auke lønsemda i selskapet.

Staten si tilførsle av eigenkapital i perioden har auka NSB sin eigenkapitalverdi, men medverkar til å redusere verdiutviklinga. DnB Markets konkluderer med at NSB sin eigenkapitalverdi på 8,7 mrd. kroner kanskje er oppretthalden, medan utviklinga i selskapsverdien til NSB-konsernet har vore negativ i perioden. Undersøkinga har likevel ikkje gitt grunnlag for å fastsette ein konkret verdireduksjon på selskapet.

For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB kontinuerleg arbeider for å betre trafikktryggleiken. Den har utvikla seg positivt i perioden 2001-2003. Denne positive utviklinga har samanheng med at arbeidet for auka trafikktryggleik er høgt prioritert i konsernet.

Styrets mål og strategier for kommende periode

Overordnede mål for kommende periode

Styret sine mål og strategiar for dei komande åra bygger vidare på det strategiske fundamentet som blei trekt opp i samanheng med førre stortingsmelding om

NSB si verksemd etter St.meld. nr. 48/Innst. S. nr. 328 (2000-2001). Styret vil auke konsentrasjonen om kjerneverksemda og legg opp til framleis å selje driftsuavhengige eigedomar. Styret sitt utgangspunkt er at toget utgjør grunnstammen i kollektivtilbodet til NSB. Styret legg vidare opp til at bussen skal supplere og utfylle toget og ta del i ein liberalisert ekspressbussmarknad. Tog og buss skal utviklast i nye transportmarknader og i eit samspel når dette gir eit betre tilbod til kundane og rammevilkåra elles ligg til rette for slike løysingar. Styret definerer Norden som NSB sin heimemarknad for persontrafikken med tog og buss. Dette vil gi NSB fleire bein å stå på etter kvart som den norske marknaden for persontransport blir opna for meir konkurranse. For godstransporten legg styret opp til å vidareutvikle verksemda gjennom alliansar og internasjonal satsing på kombinerte transportar.

NSBs persontransportvirksomhet

NSB sitt mål for persontogverksemda er å vinne konkurranse om persontransport med tog, auke marknadslane i forhold til andre transportmiddel og erobre fleire kundar. Våren 2003 sette NSB i gang eit systematisk arbeid for å auke konkurransekrafta til toget i forhold til bil og buss innanfor dei grenser som infrastrukturen set.

Dei store multinasjonale transportkonserna opererer i dei fleste marknadene innanfor kollektivtransport (tog, buss, trikk, T-bane og ferje), også i Noreg. Difor støttar Samferdselsdepartementet strategien til styret i NSB om at kjerneverksemda til konsernet framleis skal utgjere persontransport og godstransport med jernbane supplert med busstransport.

Samferdselsdepartementet støttar styret si vurdering av behovet for å konsolidere posisjonen Nettbuss i dag har i den norske bussmarknaden. Nettbuss arbeider for tida med sal av eigedelane sine i Norgesbuss AS. Dette vil medverke til at selskapet ikkje blir ein for dominerande aktør.

NSB vil delta i dei komande konkurransane knytte til staten sitt kjøp av persontransport med tog når dette blir sett på som riktig ut frå ei økonomisk og strategisk vurdering for selskapet.

NSBs godstransportvirksomhet

På godssida vil hovudsatsinga vere vidareutvikling av det kombinerte transporttilbodet gjennom dotterselskapet CargoNet, der NSB eig 55 pst. av aksjane.

På godssida reknar Samferdselsdepartementet med at konkurransesituasjonen for CargoNet vil skjerpest ytterlegare som følgje av at tilgangen til den norske jernbanemarknaden no er opna både for nasjonal og internasjonal godstransport. Denne opninga for konkurranse innan godstrafikken tilseier at det kan vere aktuelt å revurdere føresetnaden om at NSB skal eige minimum 51 pst. av eigedelane i CargoNet. Denne føresetnaden blei lagt til grunn ved behandlinga av føregående stortingsmelding om NSB si verksemd. Etter kvart som konkurransen i godstrafikken på det norske jernbanenettet utviklar seg, bør denne grensa i eigarskapet til CargoNet vurderast oppheva slik at sty-

ret i samråd med Samferdselsdepartementet kan få fri-
dom til å redusere eigardelen dersom det blir vurdert
som mest fordelaktig for å sikre lønnsam drift og
utvikle verdiane i CargoNet.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er ein
sterk godsaktør i Noreg ein føresetnad for å kunne nå
målet om å få overført meir godstransport frå veg til
bane.

NSBs eigendomsvirksomhet

Styret legg opp til å vidareføre eigarskapet til ROM
Eiendomsutvikling AS med sikte på sal av utvikla eige-
domar når marknadstilhøva tilseier det.

Ventet økonomisk utvikling

Resultatutviklinga i NSB i førre periode viser at kon-
sernet framleis har eit behov for å redusere kostnadene
og auke inntektene særleg i jernbanetraffikkverksemda.
Etter Samferdselsdepartementet si vurdering er det
difor viktig at styret har sterkt fokus på denne delen av
verksemda. Det er viktig at støttefunksjonane framleis
blir effektiviserte gjennom f.eks. konkurranseutsetjing
og outsourcing, og at eigedomsverksemda blir utvikla
med sikte på sal av driftsuavhengige eigedomar. Dette
vil medverke til at konsernet får etablert ein økonomisk
struktur med mindre faste kostnader. Dette er viktig
med tanke på at selskapet skal stå betre rusta til å møte
svingingar i marknaden og opninga for konkurranse
om persontransport på jernbane.

Når det gjeld det framtidige eigarskapet til stasjonar
og ei eventuell overføring av desse frå NSB til Jernba-
neverket, er dette ei omfattande sak som Samferdsels-
departementet vil vurdere nærmare i samråd med Jern-
baneverket og NSB.

Når det gjeld utviding av satsingsområdet til også å
omfatte Norden for persontransport og Europa for
godstransport, må ein slik strategi ta omsyn til den nor-
malt høgare risikoen som er knytt til utanlandsengasje-
ment. Samferdselsdepartementet vurderer det som
svært viktig at utanlandsinvesteringane skjer på ein
varsam måte og at eventuelle oppkjøp av verksemdar i
utlandet blir avgrensa til verksemdar som byggjer opp
under og medverkar til å styrkje konsernet si kjerne-
verksemd i heimemarknaden og som gir eigaren størst
mogeleg avkastning over tid.

Avkastningskrav og utbytte

Krav til avkastning og utbyttepolitikk er viktige sty-
ringsreiskapar i den samla eigaroppfølginga av eitkvart
selskap. Dette gjeld òg for staten som eigar av statlege
selskap som til dømes NSB.

Avkastningskravet er eit uttrykk for den venta alterna-
tive avkastninga som eigaren kunne ha fått ved å inves-
tere kapitalen på ein annan måte med same risiko.
Utbyttepolitikken er dei langsiktige retningslinene for
korleis overskotet i selskapet skal disponerast, dvs. kor
mykje som skal utbetalast til eigaren og kor mykje som
skal haldast attende i selskapet til bruk for investerin-
gar, drift eller eigenkapitaloppbygging. For staten som
eigar blir det lagt til grunn at utbyttepolitikken skal

hjelpe til at verdiskapinga for staten på lang sikt blir
størst mogeleg.

Avkastningskrav

Med utgangspunkt i kapitalverdimodellen blir avkas-
tingskravet fastsett til minimum 7,2 pst. etter skatt på
bokført verdi av eigenkapitalen. Noverande avkas-
tingskrav er fastsett til 7,5 pst. Lågare rentenivå og ei
lågare gjeld i NSB-konsernet trekker i retning av å
kunne redusere noko på avkastningskravet. Tilførsle av
eigenkapital og premie for generell marknadsrisiko
medverkar på den andre sida til at avkastningskravet bør
aukast. Avkastningskravet er òg korrigert for utskiljinga
av Flytoget AS frå NSB som blei gjennomført
1. januar 2003.

Etter Samferdselsdepartementet si vurdering bør kra-
vet til eigenkapitalavkastning liggje fast i ein periode på
3-5 år, med mindre det før den tid skjer vesentlege end-
ringar i dei faktorane som påverkar kravet.

Utbytte

Samferdselsdepartementet har fram til no hatt ein
langsiktig utbyttepolitikk der 30 pst. av årsresultatet har
vore fastsett som øvre grense for utbyttet. Etter NSB sin
langtidsplan for perioden 2004-2008 vil det årlege
investeringsnivået reduserast frå 1,9 mrd. kroner i 2004
til under 1 mrd. kroner i dei komande åra. Bakgrunnen
for denne reduksjonen er at det store investeringspro-
grammet i persontogverksemda med innkjøp av nytt
togmaterieill blir venta fullført i 2004. Samstundes har
NSB no oppnådd ein tilfredsstillande eigenkapitalan-
del på 45 pst. Dette gir grunnlag for å vurdere endrin-
gar i den tidlige utbyttepolitikken. Samferdselsdepar-
tementet legg på denne bakgrunn opp til å endre
utbyttepolitikken slik at den blir på linje med utbyttepo-
litikken i andre fristilte statlege verksemdar, der utbyttet
blir sett lik som innlånsrenta til staten multiplisert med
eigenkapitalen, avgrensa oppover til ein viss prosentdel
av årsresultatet etter skatt. Regjeringa vil kome nær-
mare attende til dette i budsjettet for 2006.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra
Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv
Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-
Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit
Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans
Gjeisar Kjæstad og lederen Petter Løvik,
fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil
Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig
Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og
fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, mener
det er viktig å ha en sterk og velfungerende jernbane i
Norge. Det er viktig med hensyn til miljøvennlig trans-
port, effektivt arealbruk og for et mangfoldig transport-
tilbud.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittsp-
partiet, Thore A. Nistad og Kenneth

Svendsen, viser til sine merknader og forslag i de etterfølgende punkter.

Eierskap

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, deler Regjeringens syn på at staten fortsetter sitt eierskap av NSB-konsernet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet var mot å omdanne NSB til aksjeselskap.

Disse medlemmer deler Regjeringens syn på at NSB AS skal være et sterkt nasjonalt transportselskap.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at flere og flere banestrekninger nå skal konkurransesettes, og at flere aktører derved kommer inn i markedet. I en slik situasjon er det etter disse medlemmers syn ikke grunnlag for at et transportselskap som NSB AS forblir statlig eid.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om at NSB AS bør noteres og selges."

Disse medlemmer viser til at i en situasjon hvor konkurranse brukes som virkemiddel for å effektivisere driften og forbedre tilbudet innenfor persontransport med jernbane, er det viktig at rollene holdes atskilt. En situasjon hvor eieren både utarbeider anbudskriterier, tildeler anbud og er eier i et av firmaene som deltar i konkurransen, er uryddig, og kan bidra til å så tvil om at tildelingen er riktig. Disse medlemmer mener derfor at det formelle eierskap til NSB-konsernet bør løftes ut fra Samferdselsdepartementet og føres over til Næringsdepartementet.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen overføre eierskapet av NSB AS fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet."

Markedsutvikling

Komiteen vil legge vekt på at økt bruk av tog, fornøyde brukere og sunn transportøkonomi er transportselskapets viktigste suksesskriterier.

Komiteen merker seg med tilfredshet at antallet passasjerer på jernbanen har økt siste året etter en negativ utvikling i perioden 2000-2003. Komiteen har også merket seg at etter denne perioden er punktligheten bedret og kundetilfredsheten har økt. Videre ser CargoNets satsing på kombinerte transportter ut til å treffe brukernes behov.

Komiteen vil gi ros til NSB for evne til å gjennomføre nødvendige endringsprosesser de siste årene.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig

Folkeparti, vil likevel peke på at inntekts- og kostnadsutviklingen i NSB ikke er tilfredsstillende. Flertallet støtter derfor tiltak for å redusere kostnader og øke effektiviteten for å bedre hverdagen til tusenvis av brukere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil vise til at NSBs muligheter til å øke inntektene og redusere kostnadene henger nært sammen med samferdselspolitiske prioriteringer og rammevilkår. Selv om NSB generelt er inne i en positiv utvikling, så er kundetilfredsheten fortsatt for lav og punktligheten ikke god nok i hovedstadsområdet i rushtida. Det bidrar til å redusere NSBs inntekter og mulighetene til å utnytte materiell og andre ressurser på en optimal måte.

Disse medlemmer vil understreke at for å bedre punktligheten til lokaltogtrafikken rundt hovedstaden må infrastrukturen bedres. Disse medlemmer vil understreke behovet av raskt å komme i gang med bygging av dobbeltsporet rundt hovedstaden som er en forutsetning for en effektiv lokaltogdrift.

Markedstilpasning - konkurranse

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at i meldingen er markedstilpasning av selskapet satt opp som et viktig mål. Flertallet vil peke på at konkurranse om godstransport og etter hvert også om passasjertransport, vil representere en spennende utfordring for NSB. Flertallet konstaterer at NSB framholder konkurranse som et viktig insitament til å gjøre organisasjonen bedre, og er enig i dette.

Flertallet vil peke på at god infrastruktur er viktig for transportselskapene. Flertallet vil videre peke på at like viktig er de organisatoriske grep som er foretatt i denne perioden: Moderniseringen av NSB AS og Jernbaneverket, og et nytt konkurranseregime som omfatter både gods- og persontransport og som representerer en kraftig vekstimpuls for norsk jernbane.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at Regjeringens strategi for å konkurransesette all persontrafikk på sporet ikke vil fremme effektive transportløsninger som utnytter de stordriftsfordeler og synergier som et nasjonalt selskap kan tilby i et lite land. Disse medlemmer viser til sine merknader om konkurranseutsetting av jernbanen i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til Regjeringens omtale av at NSB har gjennomført betydelige omstillinger som har økt effektiviteten og reduserte kostnader, også har gitt økt regularitet og mer fornøyde passasjerer. Disse omstillingene viser at ledelsen og ansatte har evne til å gjennomføre omfattende endringsprosesser og samtidig få mer fornøyde kunder. Uten dette arbeidet ville NSB hatt en vesentlig dårligere økonomi. Regjeringen viser også til at NSB prioriterer trafikksikkerheten høyt. Disse medlemmer støtter disse

vurderingene av at NSB er inne i en positiv utvikling på viktige områder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at konkurranseutsetting av persontrafikken på jernbanenettet ikke er den rette strategien for å utvikle jernbanetransport. Disse medlemmer mener at det er dårlig infrastruktur som er jernbanens store utfordring, ikke driften på sporet. Flaskehalsene ligger i infrastrukturen og først når infrastrukturen er bygget ut, vil det være mulig å bedre kapasitet og punktlighet i vesentlig grad. Disse medlemmer er også bekymret over om sikkerheten på jernbanenettet vil bli ivare tatt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Samarbeidsregjeringen har satset sterkere på jernbanens infrastruktur enn noen annen regjering i moderne tid. Unntaket er utbyggingen av Gardermobanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at persontrafikken med lokaltog i Osloområdet ikke har vist noen vekst til tross for begrenset prisstigning på billetter, omfattende kampanjer, sterk vekst i biltrafikken og lengre køer i rushtrafikken. Selv om det er en viss vekst i landet for øvrig, kommer dette etter en lang periode med kraftig nedgang i antall passasjerer. Disse medlemmer viser til at denne veksten sannsynligvis vil være forbigående. For transport av personer på veg, både i privatbiler og buss, viser utviklingen en stabil og kraftig vekst. Det vil derfor etter disse medlemmers syn være naturlig å satse på en kraftig utbygging av vegnettet. Etter at flere ekspressbussruter er blitt opprettet i konkurranse med tog, har flere og flere gått over fra å bruke tog til å bruke buss. Dette viser etter disse medlemmers syn at buss er konkurransedyktig med tog selv om togselskapene mottar betydelige subsidier fra skattebetalerne, og har andre konkurransefordeler.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette slik at konkurransehindrede elementer i lover og forskrifter blir fjernet, og at det blir fri konkurranse mellom buss og tog."

Tjenesteproduksjon og ressursbruk

Komiteen mener at NSB AS bør ha frihet til å satse på det nordiske og europeiske jernbanemarked.

Komiteen støtter styrets og departementets ønske om større frihet for NSB AS til å tilpasse seg etterspørselen fra de reisende. Komiteen mener at økt satsing på banestrekninger med høy etterspørsel etter transporttjenester er en riktig ressurs- og miljøstrategi.

Komiteen vil gi ros til NSB for evne til å gjennomføre nødvendige endringsprosesser de siste år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ser positivt på at NSB har forretningsmessig frihet til å gi et best mulig tilbud til de reisende ut fra tilgjengelige ressurser, men vil understreke at forslag om nedleggelse av banestrekninger og viktige togtilbud må behandles av Stortinget.

Disse medlemmer mener at bevilgninger til offentlige kjøp skal stå i forhold til hva det koster å drive strekninger og tilbud som er samfunnsøkonomisk og politisk ønskelig å videreføre, og at dette må stå sentralt i neste rammeavtale.

Disse medlemmer er skeptiske til ytterligere utskillelse av støttefunksjoner. Disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet holde Stortinget løpende informert om store organisatoriske endringer, eventuelt utskillelser av støttefunksjoner. Disse medlemmer er også opptatt av at konkurranseutsetting ikke skal føre til sosial dumping.

Disse medlemmer mener at NSB AS ved å satse utenlands først og fremst i de nordiske land vil styrke selskapet også nasjonalt. Disse medlemmer mener at NSB AS som godstransportør også må se på det europeiske markedet slik at kundene kan gis tilbud om transport til hele Europa.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener NSB må prioritere kollektivtransporten i storbyområdene og bruke ressurser for å bli konkurransedyktig i pris og kvalitet hvor trafikkgrunlaget ligger til rette. Norge har et klima som kan spille inn både på kjøreforhold og utstyr, og det er derfor viktig at NSB tar høyde for dette når nytt utstyr skal tas i bruk. Et fortsatt fokus på punktlighet er helt nødvendig for at NSB AS skal kunne ha nødvendig tillit i kollektivtransportmarkedet.

Disse medlemmer viser til at NSB AS betjener mange forskjellige banestrekninger med forskjellig lønnsomhet og trafikkgrunnlag. Hvilke strekninger som skal betjenes, behandles i liten grad av Stortinget.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak hvor en gjennomgår behovet for persontransport med tog på de mest ulønnsomme strekningene."

Disse medlemmer vil peke på at det er viktig at alle støtte- og servicefunksjonene blir skilt ut som uavhengige selskaper da disse i fremtiden også skal betjene NSBs konkurrenter.

Disse medlemmer viser videre til at NSB AS har engasjert seg i jernbanedrift i andre land. Disse medlemmer mener dette er positivt så lenge det ikke skjer med bruk av de midler som staten overfører uten konkurranse til kjøp av tjenester i Norge.

Avkastningskrav og utbyttepolitikk

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil peke på at et rettferdig konkurranse-

regime fordrer forretningsmessig fastsatte avkastningskrav og utbyttepolitikk. Det er også viktig for vurderingen av det reelle behov for statens kjøp av persontransporttjenester som utgjør 40 pst. av NSBs samlede omsetning av persontransport på tog.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forutsetter at departementet vil føre en langsiktig og forutsigbar utbyttepolitikk slik at NSB AS har mulighet til langsiktig utvikling, planlegging og drift. Disse medlemmer vil advare sterkt mot at departementet overfor NSB AS skulle føre en like tilfeldig utbyttepolitikk som Regjeringen for eksempel har ført i forhold til Posten Norge AS.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at utbyttepolitikken bør ha sin basis i aksjeloven slik som for vanlige aksjeselskaper, og at utbytte skal bestemmes av styret med basis i selskapets finanser. Disse medlemmer vil peke på at dette likevel vil være å forandre et prinsipp som vil gjelde for alle statlige aksjeselskaper, og ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med dette på en egnet måte.

Eierskap til utstyr, stasjoner mv. og sportilgang.

Komiteen mener stasjonene og stasjonsområdene må brukes til beste for passasjerene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener at frihet til utvalg av driftuavhengige eiendeler vil bedre økonomien i selskapet. Det vil bidra til departementets mål om konsentrasjon om NSBs kjernevirksomhet.

Flertallet vil vise til at rettferdige konkurransevilkår forutsetter at jernbaneselskapene får tilnærmet lik adgang til nødvendig infrastruktur. Flertallet ber Regjeringen nøye vurdere forvaltning og eierskap til stasjoner og terminaler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til omtalen i meldingen om avhending og klarere ansvarsforhold når det gjelder stasjoner. Slik tilstanden er i dag, bærer bygningsmassen mange steder preg av manglende vedlikehold. Disse medlemmer mener at en løsning der Jernbaneverket får eneansvaret for stasjonsområdene, kan være den mest hensiktsmessige.

Disse medlemmer er kjent med møtevirksomheten som har vært mellom partene, og forutsetter at Samferdselsdepartementet sammen med NSB AS og Jernbaneverket finner fram til løsninger som partene kan akseptere og som ikke svekker NSB AS. Disse medlemmer ber departementet komme tilbake til dette i neste års budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at NSB AS med bakgrunn i sin histo-

riske monopolstilling i markedet eier bygninger, eiendommer og infrastruktur som kan skape ulike konkurransevilkår.

Dette mener disse medlemmer vil gi særfordeler til en av aktørene når banestrekninger skal konkurranseutsettes, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at bygninger og eiendommer som gir NSB AS særfordeler i en konkurransesituasjon, blir overført fra NSB AS til et eget uavhengig forvaltningsselskap eller til Jernbaneverket."

Nettbuss

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at NSB AS har engasjert seg tungt i bussektoren, og at selskapet råder over 2 100 av landets 8 000 busser. Flertallet vil vise til at det kan ha uheldige sider om selskapet skal utvikle seg til en for dominerende busseier. I det kan ligge kimen til en forvittringslinje for jernbanedrift. Flertallet vil peke på at mindre fokus på jernbane fordi den er en mer tungrodd og mer kapitalintensiv transportform, som også er intensiv med hensyn til planlegging og beredskap, kan redusere jernbanens konkurransekraft.

Flertallet mener at NSBs bussdrift primært bør være et supplement til selskapets jernbanedrift på de enkelte jernbanestrekninger, og spesielt ta seg av tilbringertjeneste. Flertallet merker seg at NSBs bussatsing synes langt å overstige dette behovet. Flertallet mener NSBs viktigste rolle må være å levere gode tog tjenester og kontinuerlig styrke jernbanens konkurransefortrinn.

Flertallet ser at det kan oppstå uheldige situasjoner der den dominerende markedsaktør kan overkjøre andre som vinner et anbud på jernbane med tung satsing på buss i samme korridor. Flertallet vil be departementet nøye vurdere størrelsen på NSBs bussvirksomhet og formen for engasjement på dette området i tiden framover.

Flertallet vil likevel peke på at dersom NSB skulle få stor konkurranse på jernbanesektoren fra selskaper som også er bussoperatører, vil det oppstå en ny situasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter Regjeringens vurdering av at bussvirksomheten fortsatt skal inngå som en del av satsingen til NSB-konsernet, der toget utgjør grunnstammen. Disse medlemmer viser til at buss kan inngå i et samspill med tog som vil styrke kollektivtrafikken og NSB-konsernets tilbud til kundene.

Disse medlemmer viser til at multinasjonale aktører som Connex og Arriva er integrerte transportselskaper som satser både på tog og buss. I en konkurranse på det norske og nordiske markedet vil eierskapet i Nettbuss AS bidra til å styrke konkurransekraften til NSB AS og norsk jernbane.

Disse medlemmer forutsetter en samfunnsøkonomisk analyse dersom flertallets merknad om nedsalg i busselskapet iverksettes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at NSB AS gjennom sitt eierskap i Nettbuss AS er blitt en stor eier i et privat marked som har fungert godt. Gjennom flere oppkjøp, finansiert gjennom lån fra NSB AS, har Nettbuss AS blitt en dominerende eier i bussmarkedet. Dette har ført til usunn monopoldannelse i enkelte geografiske områder. Det har også ført til beskyldninger om prisdumping og kryssubsidiering.

Disse medlemmer mener at det ikke er en statlig oppgave å eie et busselskap som opererer i et marked som fullt ut fungerer.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at NSB AS selger Nettbuss AS på en slik måte at konkurransen i bussmarkedet opprettholdes."

CargoNet AS

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener at NSBs godstransport er viktig for bærekraftig samferdsel i Norge. Jernbanemarkedet i Europa er stadig mer åpent for nasjonale og internasjonale aktører. Behovet for samarbeidsformer og alliansebygging jernbaneselskapene imellom er derfor stadig økende. Flertallet vil vise til at på bakgrunn av denne situasjonen ønsker både Samferdselsdepartementet og NSB AS å ha frihet til å kunne redusere sine eierandeler i CargoNet AS. Nye samarbeidsformer vil kunne styrke jernbanens konkurransevne generelt, og bærekraftig transport spesielt. Flertallet mener at departementet og NSB AS bør få en slik frihet.

Flertallet viser til at den sosialdemokratiske regjering i Sverige fremmer et tilsvarende forslag om Green Cargo.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at CargoNet AS i 2004 hadde en vekst på 18 pst. i transport av containere og semitrailere på jernbane og er inne i en positiv utvikling.

Disse medlemmer vil peke på at vekst i gods-transport på bane framfor veg øker sikkerheten for trafikantene som ferdes på vegene.

Disse medlemmer mener at CargoNet AS vil spille en viktig rolle i utviklingen av en mer bærekraftig godstransport som også vil være til økonomisk fordel for mange bedrifter og vareiere rundt om i landet. Det er positivt at flere godsaktører slipper til på det norske jernbanenettet med nye og alternative løsninger.

Disse medlemmer er enig med departementet i vurderingen av at en sterk nasjonal godsaktør er en forutsetning for å få overført mer gods fra veg til bane og

vil derfor at NSB AS fortsatt skal være majoritetseier i CargoNet AS.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at CargoNet AS' godsvolum for ordinært gods har gått tilbake. Veksten i CargoNets containertrafikk har vært stor, og er helt naturlig med de strukturelle forandringer som skjer på det nasjonale og internasjonale transportmarkedet. Den aller største veksten i containertrafikken ligger likevel sjøverts og på vegsiden og mindre på banesiden. NSB AS eier i dag 55 pst. av aksjene i CargoNet AS, noe som etter disse medlemmers syn er helt unødvendig. Det er i dag flere private transportselskaper som er etablert, og det er derfor ikke grunnlag for at staten skal eie transportselskaper som konkurrerer i et fritt marked.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at NSB AS selger sin aksjepost i CargoNet AS."

Sikkerhet

Komiteen mener at jernbanetransport er en sikker transportform.

Komiteen vil understreke behovet for målrettet arbeid med trafikksikkerhet. Komiteen vil legge til grunn at konkurranseutsetting har som forutsetning at sikkerheten skal være like god eller bedre enn før.

Komiteen vil peke på at med NSBs spesielle stilling og størrelse har arbeidet med sikkerhet i dette selskapet sentral betydning for sikkerhet på jernbane i Norge.

Komiteen er tilfreds med at trafikksikkerheten har utviklet seg positivt etter 2000. Ingen omkomne passasjerer og færre personskader som følge av NSBs drift i perioden 2001-2003, viser at selskapet er dyktig på trafikksikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at sikkerheten på jernbanen i Norge er bedret de siste årene, men at det fortsatt er utfordringer. Disse medlemmer mener at fokuset på sikkerhet må være høyt og forutsetter at den nye situasjonen med konkurranse ikke svekker sikkerheten.

Disse medlemmer mener likevel at Jernbaneverket kan bidra til økt trygghet og nedgang i jernbanerelaterte ulykker. Økt fokus og innsats for å få fjernet planoverganger krever større investeringer i årene som kommer. Disse medlemmer viser til flertallets vedtak om å bruke 10 mrd. kroner mer enn Regjeringen i kommende planperiode på infrastrukturutbedring. Disse medlemmer viser til at det først er da det vil være mulig å få ut effekten av NSB AS' investeringer i nytt togmateriell. Dette vil gi passasjerene raskere tog, redusert reisetid og bedre komfort.

Disse medlemmer forutsetter at NSB AS i neste § 10-melding gjør rede for hvordan trafikksikkerheten ivaretas i selskapet.

Avtale om offentlig kjøp

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til underdekningen ved avtalen om offentlig kjøp i forbindelse med statsbudsjettet for 2005 og NSB AS' inntreden i momsregimet. Disse medlemmer viser i denne forbindelse til sine merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005), jf. spørsmål/svar nr. 7, om å klargjøre økonomien, slik at partene kommer fram til en omforent sum. Disse medlemmer mener at dette må ryddes opp i, slik at det ikke bidrar til å svekke NSBs økonomi og dermed tjenestetilbudet. Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til dette i forbindelse med Revidert statsbudsjett for 2005.

Taxfree

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener at NSB AS bør kunne drive taxfreesalg på lik linje med andre transportformer som driver utenlandstransport. Flertallet viser til sine merknader og til vedtak i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:15 (2004-2005), jf. Innst. S. nr. 62 (2004-2005). Flertallet mener at departementet på en smidig måte bør gi NSB AS muligheten til å gi sine utenlandsreisende den samme service som allerede praktiseres i andre grenseoverstridende transportformer, som fly og båttransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil vise til at saken om taxfree er til vurdering i Finansdepartementet.

Disse medlemmer er kjent med at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med saken på en egnet måte.

GSM-R

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at utbygginga av GSM-R-nettet nå synes å gå som planlagt. Flertallet forventer at tidsfristene også overholdes framover.

Komiteen vil peke på at de kostnadsreduksjonene som GSM-R-utbyggingen vil kunne gi for kommersiell GSM-utbygging, vil kunne bidra positivt til videre

utbygging og tilpasning av dekning av GSM-systemer langs jernbanen.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge til rette slik at konkurransehindrede elementer i lover og forskrifter blir fjernet, og at det blir fri konkurranse mellom buss og tog.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen sørge for at NSB AS selger Nettbuss AS på en slik måte at konkurransen i bussmarkedet opprettholdes.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen fremme sak for Stortinget om at NSB AS bør noteres og selges.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen sørge for at NSB AS selger sin aksjepost i CargoNet AS.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen overføre eierskapet av NSB AS fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen sørge for at bygninger og eiendommer som gir NSB AS særfordeler i en konkurransesituasjon, blir overført fra NSB AS til et eget uavhengig forvaltningsselskap eller til Jernbaneverket.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen fremme sak hvor en gjennomgår behovet for persontransport med tog på de mest ulønnsomme strekningene.

4. KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

St.meld. nr. 6 (2004-2005) - om verksemda til NSB AS for perioden 2004-2006 - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 15. februar 2005

Petter Løvik
leder

Hans Gjeisar Kjæstad
ordfører

