



# Innst. S. nr. 143

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.meld. nr. 18 (2006-2007)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om virksomheten til NSB AS for perioden 2007-2009

Til Stortinget

#### 1. INNLEDNING

##### 1.1 Sammendrag

I samsvar med det etablerte styringsopplegget for NSB AS (NSB) legger Samferdselsdepartementet fram en stortingsmelding om virksomheten i konsernet.

Stortingsmeldingen tar utgangspunkt i NSBs plandokument for 2007-2011 (§ 10-planen 2006).

Formålet med meldingen er å gi Stortinget en orientering om utviklingen i forrige planperiode og om NSBs hovedutfordringer, strategier og planer for de kommende årene. Med basis i dette utformes politikken for eierstyringen av selskapet. Meldingen er konsentrert om årene 2007-2009.

Flertallsregjeringen har i Soria Moria-erklæringen lagt følgende overordnede føringer og mål for eierskapet i NSB-konsernet:

"NSB skal utvikles som et statlig transportselskap innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk."

Nasjonal transportplan har fem sentrale målsettinger: trafikksikkerhet, miljø- og klimavennlig transport, bedre framkommelighet mellom regioner, et mer effektivt transportsystem og tilgjengelighet. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er NSB-konsernets virksomhet, strategi og utvikling av stor betydning for å nå de overordnede målsettinger i Nasjonal transportplan.

Da dette er en melding om statens eierskap til NSB, vil den ikke i særlig grad omhandle spørsmål knyttet til utviklingen av jernbaneinfrastrukturen, omfanget av eller betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester eller regulatoriske spørsmål. Etter omorganiseringen av forvaltningsbedriften NSB i 1996 er spørsmål knyttet til jernbaneinfrastrukturen underlagt Jernbaneverkets forvaltningsansvar. Ansvar for omfanget av og betingelsene for statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, er underlagt Samferdselsdepartementet som kjøper av persontransporttjenester, mens ansvaret for regulatoriske spørsmål i jernbanesektoren er underlagt Samferdselsdepartementet som regulator.

*Eierstyring*

Departementets formelle eierstyring av NSB skjer gjennom vedtak i generalforsamling.

Statens eierskap er langsiktig og industrielt. For Samferdselsdepartementet som eier innebærer dette forventninger om at selskapet også legger vekt på tillegghensyn ut over kortsiktig avkastning, for eksempel hensyn til miljø, lokalsamfunn, FoU, etiske standarder og mangfold i styre og ledelse.

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

##### *Eierstyring*

– sikre et kundevennlig, punktlig og sikkert transporttilbud,

– gi staten størst mulig verdiskaping over tid,

– yte det transporttilbudet som er fastsatt gjennom avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog og i egne avtaler med ulike fylkeskommuner, og oppfylle avtalene på en god og kostnadseffektiv måte,

– oppfylle de regulatoriske krav virksomheten er underlagt,

– bidra til å styrke norsk næringsliv og effektiviteten i norsk økonomi gjennom å utvikle et moderne og effektivt godstransporttilbud,

– utnytte synergien som ligger i det å være et bredt sammensatt konsern, være en attraktiv arbeidsplass med dyktige og serviceinnstilte medarbeidere.

Samferdselsdepartementet ivaretar flere roller i jernbanesektoren. Det legges vekt på å skape klarhet mellom rollen som eier av NSB og departementets andre roller. Departementet legger vekt på å opptre ryddig i forhold til disse for å ha nødvendig legitimitet enten som eier, kjøper av persontransporttjenester, reguleringsmyndighet eller infrastrukturforvalter. NSB-konsernet konkurrerer med private virksomheter både når det gjelder tog og buss. Departementet vil i eierforvaltningen av konsernet opptre slik at det ikke skapes konkurransevridninger mellom NSB som statlig selskap og private virksomheter som NSB konkurrerer med.

### **Eierskap**

Jernbanen er et prioritert område for Regjeringen. Et godt kollektivtilbud og overføring av gods fra veg til sjø og bane er viktig for å redusere samfunnsmessige problemer knyttet til miljø og trafikksikkerhet. For å sikre toget en sterk posisjon i konkurransen med andre transportmidler, ser Samferdselsdepartementet det som viktig at statens eierinteresser i NSB opprettholdes. Dette er spesielt begrunnet i den betydningen konsernet har i Norge i dag. Statlig eierskap i NSB sikrer nasjonal forankring av konsernet. Videre sikrer eierskapet til NSB staten råderetten over verdiene i konsernet. Jernbanedrift er virksomhet med betydelig økonomisk risiko som følge av store faste kostnader. Dette gjør det nødvendig med et eierskap som har et langsiktig perspektiv på utviklingen av virksomheten fremfor uthenting av kortsiktige gevinster. Sektorpolitiske hensyn tilsier at Samferdselsdepartementet ivaretar eierskapet.

Samferdselsdepartementets eierskap alene eller i kombinasjon med andre virkemidler gir større mulighet for å nå samferdselspolitiske målsettinger. Slik fungerer eierskapet som et sektorpolitisk virkemiddel.

### **Departementets vurderinger av selskapets virksomhet ellers**

Som en sterk gods- og persontransportaktør i Norge er NSB et viktig virkemiddel for å nå det samferdselspolitiske målet om å få overført mer transport fra veg til bane.

Samferdselsdepartementets oppgave som eier av NSB-konsernet er særlig knyttet til å fastlegge hovedområdet for virksomheten, sørge for forsvarlig egenkapitalfinansiering som sikrer gjennomføringen av fastsatte planer, samt fastsette avkastningskrav og utbyttepolitikk.

Samferdselsdepartementet mener at selskapets evne til å ha gode omstillingsprosesser med aktiv involvering av de ansatte styrker selskapets langsiktige omstillingsevne og lønnsomhet. Tilsvarende mener departementet at evnen til å fungere som en tilgjengelig, ansvarlig og forutsigbar aktør i samvirke med sine omgivelser også er viktig for et selskap med en langsiktig horisont. Departementet oppfatter at selskapet nyter økt tillit internt hos egne ansatte og eksternt, og er fornøyd med denne utviklingen.

Selskapet bør ha et mangfold i ledelsen på alle nivåer, ellers vil evnen til å forstå omgivelsene rundt selskapet svekkes. Høye etiske standarder i alle forhold bidrar til å styrke selskapets verdier og legitimitet. Hensynet til økt tilgjengelighet i transportsektoren ivaretas i første rekke gjennom rikspolitiske retningslinjer, men også gjennom statens kjøp av persontransporttjenester. I rollen som eier er Samferdselsdepartementet opptatt av at selskapet bidrar til å drive utviklingen fremover på området, og gjennom dette også bidrar til å bygge sitt omdømme som et moderne og tilpassningsdyktig transportkonsern.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at NSB-konsernet kontinuerlig søker effektive løsninger både på innteks- og kostnadssiden og foretar nødvendige omstillinger for å sikre en god lønnsomhet.

Statens kjøp av persontransporttjenester med tog og regulatoriske tiltak må ses atskilt fra eierstyringen. Disse virkemidlene er effektive for å realisere samfunns mål og muliggjør at departementet som eier i større grad kan styre konsernet på forretningsmessige vilkår og legge til grunn alminnelig aksepterte prinsipper i eierstyringen. Dette skaper etter departementets vurdering et godt grunnlag for utviklingen av NSB, og derigjennom også en positiv utvikling av statens verdier. Departementet er opptatt av at nødvendige omstillinger ikke skjer på bekostning av forbedring av kvaliteten på de tjenester konsernet tilbyr. Omstillinger i sårbare lokalsamfunn må håndteres på en god måte.

### **1.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, mener det er viktig å ha en sterk og velfungerende jernbane i Norge. Flertallet viser til at Nasjonal transportplan har fem sentrale målsettinger; trafikksikkerhet, miljø- og klimavennlig transport, bedre framkommelighet mellom regioner, et mer effektivt transportsystem og tilgjengelighet.

Etter flertallets vurdering er NSB-konsernets virksomhet, strategi og utvikling av stor betydning for å nå de overordnede målsettinger i Nasjonal transportplan.

Flertallet mener at jernbanen må være et prioritert område. Et godt kollektivtilbud og overføring av gods fra veg til bane er viktig for å redusere samfunnsmessige problemer knyttet til miljø og trafikksikkerhet. Som en sterk gods- og persontransportør i Norge er NSB et viktig virkemiddel for å få dette til.

Flertallet vil framheve jernbanens store miljøfortrinn sammenliknet med vegtrafikk og flytrafikk.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at Regjeringens arbeid med å redusere klimautslippene gjennom sektorvise klimaplaner og kvotesystem og satsing på jernbanen, er viktig bidrag til å redusere norske klimautslipp.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, understreker at som transportkonsern har NSB mulighet til å ta ut synergieffekter mellom virksomhetsområdene. Det gjelder i særlig grad mellom persontog og buss. Det er viktig at vi får et sterkt samlet kollektivtilbud.

Flertallet vil peke på at statens eierskap skal være langsiktig og industrielt. Det innebærer forventninger om at selskapet også legger vekt på tilleggshensyn ut over kortsiktig avkastning, for eksempel hensyn til miljø, lokalsamfunn, FoU, etiske standarder, universell utforming og mangfold i styre og ledelse.

Flertallet er enig i at det er viktig at statens eierinteresser opprettholdes for å sikre toget en sterk posisjon i konkurransen med andre transportmidler.

Flertallet viser til at statens kjøp av persontransporttjenester med tog og regulatoriske tiltak må ses atskilt fra eierstyringen. Kjøp av transporttjenester gjør det mulig å ivareta viktige samfunnsoppgaver med togtilbud der det ikke er grunnlag for kommersiell drift. Dette er avgjørende viktig bl.a. for å opprettholde togtilbudet i og rundt de sentrale, befolkningstette områdene. Uten slik kjøp vil store deler av togtilbudet bli lagt ned og medføre stor økning av vegtrafikken med kø, kork og forurensede utslipp.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, mener derfor at Regjeringen gjør en viktig og riktig prioritering når togtrafikken ble utvidet, bl.a. i hovedstadsområdet, i den nylig inngåtte rammeavtalen mellom staten og NSB for perioden 2007 til 2010.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at departementet som eier, samtidig i større grad kan styre konsernet på forretningsmessige vilkår og legge til grunn alminnelig aksepterte prinsipper i eierstyringen.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen som har lagt følgende overordnede føringer og mål for eierskapet i NSB-konsernet:

"NSB skal utvikles som et statlig transportselskap både innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre mener det vil være ryddig og tillitvekkende at man nå etter omstillingene

som har pågått i NSB, vurderer flytting av eierskapet til NSB fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet. Disse medlemmer viser til at dette under forrige regjering ble gjort med BaneTele med samme begrunnelse.

Disse medlemmer mener dette også vil tjene den langsiktige utviklingen av NSB. I dag er Samferdselsdepartementets rolle både å være regulatør, eier og bestiller.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevis, og fra Høyre, mener at NSB de siste årene har vist en god utvikling på en rekke områder. Disse medlemmer vil blant annet vise til at jernbanen har hatt en god vekst både når det gjelder antallet passasjerer og i godstransporten i årene etter 2003. Dette er en god og positiv utvikling. Disse medlemmer mener at det er viktig å legge til rette for at man skal ha en sterk og velfungerende jernbane der hvor jernbanen har konkurransekraft og -fortrinn fremfor andre transportformer.

Disse medlemmer mener videre at i en slik konkurranse er det viktig å bringe private inn som eiere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak i 2007 om statlig nedsalg og børsnotering av NSB."

## **2. VIKTIGE UTFORDRINGER FOR NSB**

### **2.1 Sammendrag**

NSB-konsernets kjernevirksomhet er persontransport og godstransport på jernbane, samt busstransport.

Konsernet omfatter i dag morselskapet NSB AS og blant annet selskapene CargoNet AS, NSB Anbud AS, Nettbuss AS, NSB Eiendom AS, ROM Eiendom AS og Mantena AS.

### ***Persontransport***

Persontransport med tog møter stadig større konkurranse fra andre transportmidler. På korte og mellomlange avstander møter toget i særlig grad konkurranse fra personbilen. Endringer i transportmarkedet stiller NSB-konsernet overfor store utfordringer knyttet til effektivisering og omstilling av virksomheten, samt markedsposisjonering og tilpasning av transporttilbudet.

NSB-styrets strategi for virksomheten var utgangspunktet for et systematisk forbedringsarbeid i NSB for å øke konkurransekraften og inntektene fra persontogtrafikken. Dette la grunnlag for et positivt vendepunkt i trafikkutviklingen i 2003 etter en periode med nedgang i antall reisende med tog. På tross av stadig større konkurranse fra andre transportmidler økte antall reisende med tog med NSB med 4,6 pst. i perioden 2003-2005.

### **Godstransport**

NSBs satsing på kombinerte godstransporter, transport av containere og semitrailere på jernbanen, har gitt en betydelig økning i transportvolumet. CargoNet, hvor NSB eier 55 pst. av aksjene, har økt antall lasteenheter med 50 pst. i perioden.

Fra 1. januar 2006 ble hele det norske jernbanenettet åpnet for internasjonal godstransport. Fra 1. januar 2007 vil også det innenlandske godstransportmarkedet åpnes for jernbaneforetak fra andre EØS-land. Dette innebærer at det blir konkurranse på all godstransport fra 1. januar 2007.

### **Busstransport**

Nettbuss har også hatt en positiv utvikling i antall reiser i perioden 2003-2005. I perioden økte antall reisende med Nettbuss med 33 pst. Oppkjøp av busselskaper og utfallet av anbuds konkurranser gjør det vanskelig å sammenlikne antall reisende fra år til år.

### **Rammebetingelser**

For å kunne realisere togets potensial ytterligere mener styret i NSB at vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen på trafikkunge strekninger må økes vesentlig. Ifølge styret legger eksisterende jernbaneinfrastruktur blant annet begrensninger på den videre godstransportutviklingen. Ytterligere oppgradering av infrastrukturen vil gi redusert fremføringstid, forbedret punktlighet og regularitet, og derved øke togets konkurransevne. Dette vil også bidra til økt sikkerhet og komfort for de reisende.

Når det gjelder vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen, prioriterer NSB-styret tiltak innenfor flere områder:

- Vedlikehold av infrastrukturen.
- Trafikksikkerhet.
- Kundeinformasjon.
- Modernisering/kapasitetsøkende tiltak.

I forbindelse med stortingsbehandlingen av St.meld. nr. 6/Innst. S. nr. 118 (2004-2005) ba flertallet regjeringen nøye vurdere forvaltningen av eierskapet til de driftsavhengige eiendommene i NSB, herunder stasjoner og terminaler. På denne bakgrunn nedsatte Samferdselsdepartementet høsten 2005 en arbeidsgruppe for å vurdere organiseringen av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet. Høsten 2006 ble arbeidsgruppens rapport sendt på høring til berørte parter. Arbeidsgruppen har bestått av representanter fra Jernbaneverket, NSB, Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet. Stortinget vil bli orientert om konklusjonene av dette arbeidet på en hensiktsmessig måte.

Det pågår for tiden forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB om ny rammeavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester med tog som etter planen vil gjelde for perioden 2007-2010.

Ansvar for kjøp av lokale bussrutetjenester i Norge er tillagt fylkeskommunene og det er opp til den enkelte fylkeskommune å avgjøre hvilken kontrakts-

form som skal brukes ved kjøp av bussrutetransport. Dette må derfor NSBs styre drøfte med de fylkeskommuner hvor Nettbuss AS transporterer passasjerer.

I henhold til § 9 i lovforslaget om likeverd og tilgjengelighet, jf. NOU 2005:8, vil både offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten ha plikt til å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming så langt det ikke medfører en uforholdsmessig byrde for virksomheten.

Dersom ovennevnte lovforslag blir vedtatt, vil NSB som utøver av transporttjenester rettet mot allmennheten, være lovpålagt å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming.

### **2.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at NSB-konsernets kjernevirksomhet er persontransport og godstransport på jernbane, samt busstransport.

#### **Persontransport**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at på tross av stadig større konkurranse fra andre transportmidler, økte antall reisende med tog med NSB med 4,6 pst. i perioden 2003-2005. I perioden 2000 til 2003 gikk antall reisende med NSB ned med 11,6 pst.

Flertallet mener dette viser at NSB har gjort et godt arbeid for å snu en negativ utvikling, slik det ble understreket i St.meld. nr. 6 (2004-2005). Et systematisk forbedringsarbeid la grunnlaget for et positivt vendepunkt i trafikkutviklingen i 2003.

Flertallet understreker at det er viktig at NSB fortsetter dette arbeidet.

Flertallet har merket seg at kollektivtrafikkens andel av trafikken økte i 2004 og 2005. Flertallet mener det må arbeides systematisk for å øke kollektivtrafikkens andel ytterligere framover. NSB vil ha en avgjørende rolle i dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at det i stamnettutredningene går fram at persontrafikken skal videreutvikles i regionene og i de større byene.

#### **Godstogvirksomheten**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er bekymret for at en stadig større andel av godstrafikken går på veg. Jernbanen har en konkurransekraft når store godsmengder skal fraktes over lange avstander. I meldingen vises det til at det har vært en vekst i kombinerte transport i Norge og at CargoNet nå i hovedsak satser på kombinerte transport.

Flertallet understreker målet om å få en større del av godstransport over fra veg til bane. For å lykkes med dette må utbyggingen av dobbeltspor, kryssingsspor og godsterminaler fortsette i stort omfang. NSB må også gjennom sitt datterselskap CargoNet fortsette innsatsen for å skape et enda mer attraktivt alternativ til lastebil.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er kjent med at det er en utfordring å skaffe tilstrekkelig kapasitet til å møte etterspørselen etter godstrafikk på jernbane. Mens beviligende myndigheter og Jernbaneverket må ta utfordringen når det gjelder infrastruktur, må NSB og datterselskapet CargoNet aktivt møte utfordringen med å skaffe nok materiell.

Dette flertallet er opptatt av at godstrafikk på jernbane ikke skal svekkes som følge av den innførte NO<sub>x</sub>-avgiften, og viser til at departementet vil følge utviklingen nøye.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er tvilende til at de avgiftskompenserende tiltak virkelig kompenserer for NO<sub>x</sub>-avgiften. Disse medlemmer mener avgiften er konkurransevridende og viser til sine alternative statsbudsjett for 2007 der avgiften er fjernet.

Disse medlemmer viser til at CargoNet de siste årene har hatt en god utvikling, og at det har vært vekst i godstransporten på jernbanenettet. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig at i den videre utbyggingen av jernbanenettet må tiltak som bidrar til å øke kapasiteten innenfor godstransporten, prioriteres.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at CargoNet får større konkurranse. Det er viktig at det tilrettelegges for dette også infrastrukturmessig.

### **Rammebetingelser**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener det er viktig å videreføre satsingen på jernbanen framover.

Flertallet viser til at el-avgiften for skinnegående transport ble fjernet i budsjettet for 2007, med virkning fra 1. januar 2007. Dette gir kostnadsbesparelser for CargoNet og styrker konkurransekraften til toget som godstransportør.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til den historiske satsingen på jernbane i statsbudsjettet for 2007. Jernbanebudsjettet er nå på 7,1 mrd. kroner, 15,3 pst. høyere enn i 2006. NSBs virksomhet er avhengig av en god infrastruktur for å kunne realisere togets potensial, og i 2007-budsjettet er det spesielt investeringene som øker. Investeringer i linjen økte med 50,3 pst. fra 2006 til 2007.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti understreker at den suksess NSB nå opplever, skyldes de strukturendringer i selskapet som ble vedtatt under Bondevik II-regjeringen, og den historiske jernbanesatsingen som da ble gjennomført.

### **Organisering av stasjons- og godsterminalfunksjoner**

Komiteen viser til at det pågår et arbeid for å vurdere organiseringen av stasjons- og godsterminalfunksjoner i det nasjonale jernbanenettet. Komiteen ser det som positivt at NSBs pågående arbeid med utvikling av sine stasjons- og terminalområder ikke stopper opp i påvente av utfallet av denne gjennomgangen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre mener det kan være riktig å vurdere å la driftsoperatører delta i utvikling av nye stasjonsområder.

### **Likeverd og tilgjengelighet**

Komiteen viser til at tilgjengelighet til transport er ett av hovedmålene i transportpolitikken. Hensynet til likeverd og at alle skal ha like muligheter til samfunnsdeltakelse uavhengig av funksjonsevne, er et viktig prinsipp som må følges opp.

Komiteen vil understreke at selskapet må ha stor oppmerksomhet knyttet til at det er mange ulike funksjonshemninger som skal tas hensyn til ved universell utforming.

Komiteen viser til høringsinnspill fra FFO og Norges Handikapforbund som uttrykker bekymring for arbeidet med universell utforming. Komiteen viser til at det i den nye fireårige kjøpsavtalen med NSB for første gang er slått fast at togtilbudet skal utformes slik at flest mulig kan utnytte tilbudet på en ordinær og likeverdig måte. Det er også satt av 100 mill. kroner i kjøpsavtalen til oppgradering av togmateriell for å gjøre togene mer tilgjengelig for alle. Komiteen mener NSB skal legge til grunn prinsipp for universell utforming når selskapet anskaffer nytt materiell eller oppgraderer eksisterende materiell. Komiteen forutsetter også at brukerorganisasjoner trekkes aktivt inn i arbeidet med å utvikle et transporttilbud som er mest mulig tilgjengelig for alle.

Komiteen viser til oppfølgingen av NOU 2005:8 Likeverd og tilgjengelighet. I henhold til lovforslaget vil både offentlig og privat virksomhet rettet mot allmennheten ha plikt til å arbeide aktivt og målrettet for å fremme universell utforming. Komiteen mener dette tydeliggjør NSBs forpliktelser til å fremme universell utforming.

Komiteen viser til at flere organisasjoner er opptatt av at man ved utskifting av materiell og nyinnkjøp vektlegger universell utforming for å sikre at alle skal ha muligheten til å benytte jernbanens tilbud likeverdige.

Komiteen vil be Regjeringen sørge for at selskapet ved innkjøp av nytt materiell og utstyr skal tilfredsstille kravene til universell utforming. I tillegg til at det sør-

ges for aktiv deltakelse fra brukerorganisasjonene, slik at man sikrer god universell utforming av materiell og utstyr.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er tilfreds med at Regjeringen i den nye rammeavtalen med NSB har slått fast at togtilbudet skal utformes slik at flest mulig kan benytte tilbudet på en ordinær og likeverdig måte. Disse medlemmer mener imidlertid at Regjeringen i kjøpsavtale med NSB i tillegg bør stille mer spesifikke krav om tilgjengelighet ved innkjøp av nye tog og ved oppgradering av eksisterende materiell. Disse medlemmer mener at forpliktende krav om å gjøre eksisterende materiell tilgjengelig og konkrete krav om universell utforming i alle nye innkjøp NSB gjør i perioden, bør være en del av en slik kjøpsavtale.

Disse medlemmer vil understreke at både Samferdselsdepartementet og NSB har et ansvar for å gjøre nytt og eksisterende materiell tilgjengelig for funksjonshemmede. Disse medlemmer vil således peke på at det er nettopp i avtaler om offentlig kjøp at konkrete og forpliktende krav om bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede kan og bør stilles.

### **3. UTVIKLING OG RESULTAT I PERIODEN 2003-2005**

#### **3.1 Sammendrag**

NSB-konsernet har i perioden 2003-2005 hatt en positiv utvikling innenfor alle virksomhetsområdene. Likevel har ledelsen i NSB etter departementets vurdering klare utfordringer i forhold til å styrke konsernets konkurranseevne, og oppfylle de samfunnsmessige mål som er satt for virksomheten. Departementet forventer tøffere konkurranse fra flere hold. Bilbruken øker og lavpris flybilletter er stadig lettere tilgjengelig. For å møte disse utfordringene må konsernet være kostnadseffektivt og ha en sterk appell hos kundene. Departementet er oppmerksom på at den videre utviklingen av selskapets togdrift henger nøye sammen med forbedring av kvaliteten på infrastrukturen.

#### **Økonomisk utvikling**

Etter Samferdselsdepartementets vurdering har NSBs omfattende omstilling av virksomheten de siste årene vært vellykket, både med hensyn til utviklingen i kvaliteten på tilbudet og lønnsomheten. I perioden 2003-2005 har konsernet gått med overskudd og avkastningen på egenkapitalen nærmer seg avkastningskravet. Denne tendensen har fortsatt i 1. tertial av 2006. Resultatutviklingen bidrar positivt til verdiutviklingen i NSB.

NSB har i løpet av de siste årene gjennomført omfattende omstillinger og effektiviseringer av driften. Tiltakene har resultert i bedre lønnsomhet og forbedret kvalitet på transporttilbudet.

Persontogvirksomheten har hatt en vesentlig forbedring i lønnsomheten fra 2003 til 2005. I perioden har virksomheten økt inntektene med 4,6 pst. og redusert driftskostnadene med 6,6 pst.

Nettbuss har også hatt en sterk omsetningsvekst i perioden. Dette henger delvis sammen med at selskapet har ekspandert i perioden. Departementet legger vekt på at NSB fortsetter arbeidet med å konsolidere bussdriften i Norge for på den måten å kunne styrke driftsresultatet.

CargoNet har hatt en positiv lønnsomhetsutvikling i Norge. Avviklingen av et ulønnsomt vognlasttilbud og konsentrasjon om kombinerte transporter har bidratt til denne utviklingen. I det svenske godsmarkedet har ikke CargoNet oppnådd tilstrekkelig lønnsomhet. Etter departementets vurdering er det viktig at NSB klarer å snu den negative inntektsutviklingen for godstogvirksomheten i Sverige. Hovedutfordringen for CargoNet er restrukturering av virksomheten uten at dette går ut over den øvrige utviklingen i selskapet.

#### **Trafikksikkerhet**

Trafikksikkerheten har utviklet seg positivt i perioden 2003-2005. For person- og godsvirksomheten har det ikke forekommet større jernbaneulykker med omkomne eller alvorlig skadde personer blant passasjerer og ansatte de fem siste årene. Den positive utviklingen har fortsatt i 1. kvartal 2006. Utviklingen kan ses i sammenheng med at trafikksikkerhet er et prioritert arbeid i konsernet.

Departementet forutsetter at omlegginger for å bedre tilbudet til de reisende kun gjennomføres om sikkerheten kan bevares på et minst like høyt nivå som i dag.

#### **Kundetilfredshet**

Kundetilfredsheten har også forbedret seg i foregående periode. Dette har etter Samferdselsdepartementets vurdering sammenheng med økt punktlighet i togfremføringen og bedre informasjon til de reisende ved avvikssituasjoner.

Det er viktig at NSB leverer sikre og punktlig tog til kundene hver eneste dag. Dette vil medføre at kundene ønsker å ta toget igjen. Et nært og godt samarbeid med Jernbaneverket, som er ansvarlig for jernbaneinfrastrukturen og tildeling av rutekapasitet, både i forbindelse med ruteplanleggingen og i den daglige operative virksomheten, spiller etter Samferdselsdepartementets vurdering en nøkkelrolle i denne sammenheng.

#### **Eiendomsvirksomheten**

Driftsmarginene i eiendomsvirksomheten har vært varierende i forrige periode. Samferdselsdepartementet finner grunn til å påpeke at virksomheten i NSB Eiendom ikke er helt sammenlignbar med virksomheten i en rent kommersiell eiendomsforvaltning. Dette skyldes hovedsakelig rollen NSB har i sin eiendomsvirksomhet, som bl.a. gir begrensede inntekter og store vedlikeholdskostnader.

### **3.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil legge vekt på at økt

bruk av tog og fornøyde passasjerer er transportselskaps viktigste suksesskriterier. Flertallet merker seg med tilfredshet at antall reisende med jernbanen øker, og at punktligheten og kundetilfredsheten i NSB samlet ligger på et høyt nivå og har blitt bedre i perioden.

Flertallet mener at NSBs omfattende omstilling av virksomheten de siste årene vært vellykket, både med hensyn til utviklingen i kvaliteten på tilbudet og lønnsomheten. Det er viktig at NSB også i den kommende perioden fortsetter dette arbeidet.

Flertallet vil peke på at punktlighet og utvikling av effektive reisealternativer er helt sentrale parameter i folks reisemiddelvalg. Flertallet mener at et nært og godt samarbeid med Jernbaneverket, som er ansvarlig for jernbaneinfrastrukturen og tildeling av rutekapasitet, både i forbindelse med ruteplanleggingen og i den daglige operative virksomheten, spiller en nøkkelrolle i denne sammenhengen.

Flertallet vil vise til at NSBs muligheter henger nært sammen med samferdselspolitiske prioriteringer og rammevilkår. Flertallet vil understreke at infrastrukturen rundt hovedstaden er avgjørende viktig for å bedre punktligheten til lokaltogtrafikken.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstrepart og Senterpartiet, vil peke på at regjeringen Stoltenberg derfor prioriterer rask framdrift i utbyggingsprosjektene omkring Oslo spesielt, og har økt bevilgningene til jernbaneinvesteringer betydelig.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at tilbudet er bedret og at passasjertallene har økt på Gjøvikbanen etter inngåelse av ny kontrakt basert på anbudskonkurranse, og finner utviklingen interessant. Den positive utviklingen har åpenbart sammenheng med kravene i den nye avtalen, og det viser at selskapet evner å håndtere skjerpede krav. Resultatet i anbudskonkurransen indikerer også at selskapet er høyst konkurransedyktig. Dette flertallet er tilfreds med selskapets prestasjoner, og forutsetter at NSB kan hente ut dette effektivitets- og markedspotensialet også uten konkurranseutsetting, og på strekninger uten offentlig kjøp. Dette flertallet mener erfaringene med skjerpede krav også bør vurderes for andre banestrekninger i forbindelse med offentlig kjøp.

Dette flertallet viser til at Regjeringen nettopp har valgt å skjerpe kravene til NSBs persontogtrafikk i den nye kjøpsavtalen for perioden 2007-2010. Avtalen inneholder vesentlige tilbudsforbedringer i form av økt frekvens, økt kapasitet, fornyelse av rullende materiell og tilpasning til funksjonshemmede.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til de gode erfaringene med konkurranseutsetting på Gjøvikbanen, der de reisende har fått et langt bedre tilbud. Disse medlemmer vil vise til

forslag satt fram under Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2007 om å foreta tilsvarende anbudsutlysning av driften på Kongsvingerbanen.

Disse medlemmer har merket seg at NSBs ledelse på høringen i forbindelse med Stortingets behandling av denne sak, uttalte at Kongsvingerbanen er godt egnet som en videreføring av bruk av anbud. Disse medlemmer er overbevist om at Kongsvingerbanens reisende ville få et bedre tilbud med anbud. Disse medlemmer merker seg det paradoksale og selvmotsigende i de rødgrønnes aversjon mot konkurranseutsetting. Til tross for at de anerkjenner suksessen på Gjøvikbanen og hilser velkommen at NSB arbeider i konkurranseutsatt virksomhet i Norden med stor suksess, er det nei til mer konkurranse på persontransport i Norge.

Disse medlemmer har merket seg NSB-ledelsens egne utsagn om hva konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen og suksessen NSB Anbud har hatt der, har betydd for hele selskapet.

Disse medlemmer vil videre vise til de positive uttalelsene om hva konkurranseutsettingen gjorde med NSB som organisasjon allerede fra konkurranseutsetting ble varslet, altså allerede forut for tildelingen til NSB Anbud AS, som vant. Man fjerner ikke effekten av monopolet på de øvrige strekningene gjennom avkastningskrav, utbytte og kjøpsavtale. Disse medlemmer understreker at formålet med anbud er ytterligere styrking av tilbudet til brukerne, de reisende, men er glad for den økte tilfredshet og lagånd blant de ansatte og i hele selskapet som sådan.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at senterpartiordførere langs Gjøvikbanen bejubler det historiske grepet som ble gjort av regjeringen Bondevik II.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er tilfreds med at NSB de siste årene har levert langt bedre økonomiske resultater enn tidligere, i tillegg til at kundetilfredsheten har gått opp og punktligheten har blitt bedre enn før. Det vises til at selskapet for å snu nedgangen i passasjertall på 11,6 pst. i perioden 2000 til 2003 gjennomførte en rekke tiltak som nye kundeløsninger, effektiv togproduksjon, konkurransedyktige rutemodeller, effektivt vedlikehold og renhold av tog, samt bedre løsninger for informasjon og salg.

Disse medlemmer viser til at selskapet ved systematisk arbeid for å møte konkurransen fra andre transportformer gjennomførte et omfattende forbedringsarbeid som resulterte i positive virkninger både for selskapet selv, eieren og kundene.

Disse medlemmer vil derfor vise til at denne utviklingen må fortsette slik at NSB kan videreutvikle seg for å få enda flere kunder der hvor jernbanen har de beste forutsetninger for å kunne konkurrere mot andre transportformer og transportselskaper.

Disse medlemmer vil her spesielt peke på at konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har vært svært vellykket, med 40 pst. flere avganger enn før konkur-

ransesutsettingen uten å øke statens utgifter. I tillegg har Gjøvikbanen hatt en økning i passasjerantallet på over 15 pst., noe som med all tydelighet viser at konkurranse gir kundene et langt bedre tilbud, og at NSB klarer seg godt i konkurranse mot andre aktører.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at man går videre med denne prosessen, og at for eksempel Kongsvingerbanen, Sørlandsbanen og Trønderbanen er nye strekninger som man eventuelt kan legge ut for konkurranse i 2007 som neste ledd i en prosess for å styrke transporttjenesten så vel som tjenestetilbyderne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å starte arbeidet med å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger i 2007."

Komiteens medlem fra Venstre mener at økt kundetilfredshet er en forutsetning for en levedyktig og sterk jernbane. Dette medlem mener derfor at virksomheten i økt grad må legges opp slik at kunden er i sentrum. Dette stiller større krav til informasjon om avvik i trafikken, økt punktlighet og økt service om bord og høyere kvalitet på materiell. Dette medlem vil peke på at økt bruk av anbud er et virkemiddel som kan bidra til dette.

#### ***Rullende materiell, vinterforhold mv.***

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, ser et stort behov for fornyelse av NSBs rullende materiell, og mener at det både er behov for nytt materiell og økt kapasitet. Økt standard vil være til glede for både dagens reisende og nye reisende, også funksjonshemmede. Flertallet forutsetter at NSB anskaffer materiell som fungerer optimalt under norske forhold både vinter og sommer. Flertallet forutsetter at NSB i samarbeid med Jernbaneverket evner å føre fram tog sikkert og punktlig også under norske vinterforhold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Venstre viser til at Signaturtogene som ble kjøpt inn for noen år siden, har problemer med fremkommeligheten når det kommer snø. Det at man i Norge enkelte deler av året har mye snø, burde ikke være ukjent for noen. Disse medlemmer mener derfor at dette burde vært viktige momenter som man skulle tatt høyde for når man gikk til innkjøp av disse togene. Disse medlemmer vil derfor peke på at når NSB skal gå til innkjøp av nytt togmateriell, så må det tas hensyn til at togmateriellet også må klare seg under norske vinterforhold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser blant annet til problemene med materiellet på enkelte langdistansestrekninger. Fra flere hold fremheves det at NSBs materiell ikke er godt nok tilpasset norske forhold, særlig i vinterhalvåret. Disse medlemmer støtter denne vurderingen i noen grad, men vil også peke på at Jernbaneverket har et spesielt ansvar for å holde strekningene åpne og tilgjengelige for trafikk. Disse medlemmer vil peke på at det burde være anledning til å stille strengere krav til togdriften på langdistansestrekninger. Konkurranseutsetting kan være et egnet virkemiddel for å nå dette målet.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av langdistansestrekningene innen togtrafikken og fremme en plan for å konkurranseutsette strekninger hvor det er potensial for forbedringer."

#### ***Eiendomsvirksomheten***

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at NSB eier en rekke eiendommer. Disse medlemmer mener at drifts-uavhengige eiendommer bør selges, og at midlene fra dette benyttes til kjernevirksomheten i selskapet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

## **4. STYRETS MÅL OG STRATEGIER FOR KOMMENDE PERIODE**

### **4.1 Sammendrag**

#### ***Overordnede planer for kommende periode***

Styrets mål og strategier for kommende periode tar hensyn til den stadig økende konkurransen fra store internasjonale transportkonserner som allerede er etablerte i Norden. NSB har som mål å være av en slik størrelse og inneha en slik kompetanse at konsernet vil utgjøre et slagkraftig alternativ til disse selskapene.

For å nå dette målet anser NSB det som viktig å ha aktivitet innenfor flere virksomhetsområder og markeder. Ifølge styret gir økt virksomhet på flere områder mulighet for lønnsomhet og avgrenser risiko i konsernet. Dette bidrar i så måte til å bygge opp et sterkt samlet kollektivtilbud for de reisende.

Trafikksikkerheten i transportvirksomheten har høyeste prioritet. Styrets mål er at ingen personer skal omkomme eller bli alvorlig skadd som følge av konsernets virksomhet. Det skal heller ikke forekomme miljøskadelige utslipp som følge av virksomheten.

#### **PERSONTRANSPORT**

Styret definerer Norden som hjemmemarkedet for sin virksomhet. Konsernets mål er å være en ledende aktør i dette markedet. Styret vil arbeide for en systematisk forbedring av togtilbudet i Norge. Det legges videre opp til å konkurrere om oppdrag på person-



transportstrekninger i Sverige gjennom konsernets svenske datterselskap Tågkompaniet AB.

Styrets mål er å konsolidere bussvirksomheten i konsernet i Norge og øke markedsandelene i Norden for øvrig.

#### GODSTRANSPORT

På grunn av positive erfaringer med satsingen på kombinerte godstransporter i Norge legger styret opp til å etablere tilsvarende tilbud i Norden for øvrig. Styrets overordnede mål er å befeste sin posisjon som ledende aktør på kombinerte transport i Norden. Godsvirksomheten i Sverige vil bli restrukturert for å oppnå lønnsomhet.

#### INVESTERINGSBEHOV

Styrets strategier for kommende periode innebærer en økning av de årlige investeringene fra i underkant av 1 mrd. kroner i foregående planperiode til om lag 2 mrd. kroner i kommende periode. Økningen reflekterer nødvendig kapasitetsøkning og fornying av tog- og bussmateriell.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at endelige investeringsplaner knyttet til nye lokaltog i Oslo-området og oppgradering av eldre tog først vil foreligge etter at forhandlingene med staten om kjøp av persontransporttjenester for neste rammeavtaleperiode er avklart. Nyinvesteringer knyttet til statlige kjøpprodukter skal godkjennes av Samferdselsdepartementet i forbindelse med disse forhandlingene.

#### *Samferdselsdepartementets vurdering*

I tråd med Soria Moria-erklæringen legger Regjeringen opp til at NSB skal utvikles som statlig transportselskap både innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk.

Samferdselsdepartementet stiller seg bak en strategi som går ut på at hjemmemarkedene skal være Norden både for persontransporten og godstransporten. Etter departementets vurdering vil et marked som ikke bare omfatter Norge, bidra til å redusere sårbarheten til konsernet og gi NSB flere ben å stå på, noe som vurderes som særskilt viktig for godsvirksomheten og bussvirksomheten.

#### PERSONTRANSPORT

Som transportkonsern har NSB mulighet til å ta ut synergieffekter mellom virksomhetsområdene. Dette gjelder i særlig grad mellom persontog og buss. Etter departementets vurdering bidrar dagens konsernstruktur til et kostnadseffektivt transporttilbud og understøtter hovedmålet om en mest mulig lønnsom togdrift.

NSB legger opp til å øke sitt engasjement innen reiseliv. Samferdselsdepartementet støtter denne satsingen. Dette vil kunne utgjøre et viktig ledd i Regjeringens satsing på turisme og utvikling av norsk reiseliv. Departementet forventer på samme tid at fokuset på kjernevirksomheten ikke svekkes og at omleggingene bidrar til trafikkvekst og økt lønnsomhet i persontransportvirksomheten.

Departementet mener det er hensiktsmessig at fokuset for konsernets bussvirksomhet i Norge i perioden fremover flyttes fra vekst til drift. Nettbuss har oppnådd en sterk posisjon i Norge. Dette bidrar til at flere velger å reise kollektivt.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at bussvirksomheten fremdeles skal inngå som en del av den langsiktige satsingen til NSB-konsernet, der toget utgjør grunnstammen i transportsatsingen. Buss inngår i et samspill med tog som vil styrke kollektivtrafikken og NSB-konsernets tilbud til kundene.

#### GODSTOGVIRKSOMHETEN

Samferdselsdepartementet forventer at konkurranse-situasjonen vil skjerpes som følge av at tilgangen til det norske jernbanemarkedet for både nasjonal og internasjonal godstransport blir fullstendig åpnet fra 1. januar 2007 i tråd med liberaliseringen i hele EØS-området.

Samferdselsdepartementet støtter derfor styrets arbeid med sikte på å finne forretningsmessige og strukturelle løsninger i tråd med konsernets etablerte godsstrategi.

#### EGENKAPITALANDEL MV.

Ved selskapsdannelsen ble det lagt til grunn at NSB burde ha en egenkapitalandel på om lag 40 pst. For Samferdselsdepartementet er det viktig at NSB sikres en finansiell stilling som samsvarer med de krav som stilles til utviklingen av selskapet. Etter departementets vurdering er det viktig at størrelsen på egenkapitalandelen blir tatt hensyn til ved fastsettelse av utbyttepolitikken for NSB-konsernet.

Det er avgjørende for den framtidige lønnsomhetsutviklingen at NSB i tiden fremover arbeider videre med effektiviseringstiltak og ytterligere styrking av konkurransevnen, slik at konsernet tar vare på eller øker sin markedsposisjon.

#### **4.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil peke på at NSB som transportkonsern har mulighet til å ta ut synergieffekter mellom virksomhetsområdene. Dette gjelder i særlig grad mellom persontog og buss. Etter flertallets vurdering bidrar dagens konsernstruktur til et kostnadseffektivt transporttilbud og understøtter hovedmålet om en mest mulig lønnsom togdrift.

Flertallet mener at mens sikkerhet og punktlighet er grunnleggende forventninger til NSBs tilbud, er antall passasjerer det viktigste suksesskriteriet for passasjertrafikken. Rutetilbudet og prisen er de viktigste faktorene som påvirker folks reismiddelvalg. Disse faktorene må derfor fokuseres.

Flertallet mener at en langsiktig vekst i passasjergrunnlaget vil være en nøkkel til suksess og lønnsomhet for selskapet. Dette innebærer at selskapet i sin prispolitikk må foreta en avveining mellom optimal prising av sine tilbud på kort sikt, og en pris og produktutvikling som gir grunnlag for god kapasitetsut-

nyttelse og dermed flere reisende på lang sikt. Flertallet vil peke på at det også er samfunnsøkonomisk gunstig at kapasiteten både i sporet og i togene har høy utnyttelse. Dette vil igjen styrke kundegrnlaget og øker selskapets betydning i samfunnet, samt muligheten for å ta ut ytterligere nettverkseffekter over tid.

Flertallet er tilfreds med styrets betraktning av kollektivtilbudet som et nettverk når de skriver i sin virksomhetsplan om hvordan forbedringene på t-bane, trikk og buss i Oslo har bidratt positivt til NSBs trafikkvolum. Dette er viktige tanker også når det gjelder takstsystem, hvor for eksempel gjennomgående/integrerte periodekort kan bidra til at flere daglige reisende reiser kollektivt.

Flertallet merker seg NSBs påpekning av at vedlikehold og investeringer må økes vesentlig for å kunne øke togets konkurranseevne i forhold til andre transportformer. For å realiseres togets potensial er det nødvendig å bygge ut dobbeltspor på trafikkunge strekninger og andre kapasitetsøkende tiltak på jernbanenettet. NSB-styret er også opptatt av at nye togstrekninger må ha en standard som sikrer høyere hastighet.

Flertallet stiller seg bak en strategi som går ut på at hjemmemarkedene skal være Norden både for persontransporten og godstransporten. Flertallet deler departementets vurdering av at et marked som ikke bare omfatter Norge, vil bidra til å redusere sårbarheten til konsernet og gi NSB flere ben å stå på. Det kan være spesielt viktig for godsvirksomheten og bussvirksomheten.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens Soria Moria-erklæring hvor det legges opp til at NSB skal utvikles som statlig transportselskap både innenfor persontrafikk, godstrafikk og busstrafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre kan ikke se at det i et marked preget av sunn konkurranse mellom flere aktører er nødvendig med et omfattende statlig eierskap for å sikre toget en sterk posisjon i konkurransen med andre transportmidler. Med henvisning til foranstående er det åpenbart at NSB med dagens rammebetingelser åpner for at selskapet kan utvikle sine sterke sider og er i stand til å utvikle et godt tilbud videre.

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

Disse medlemmer viser til NSB og Jernbaneverkets strategi om å utvikle persontogtrafikken i regionene rundt de største byene. Disse medlemmer vil derfor peke på at også NSB bør ha en rolle for å bedre samordningen innenfor kollektivtrafikk i og rundt de store byene.

Disse medlemmer viser i samme forbindelse til at en av målsettingene med Nasjonal transportplan er å få til en bedre samordning innenfor samferdselssektoren. I den forbindelse er samordning av strategi, planer, investering og operativ drift innen kollektivtrafikk i og rundt de største byene særlig viktig.

Disse medlemmer peker på at både NSB og Jernbaneverket har stor kompetanse om persontransport på skinner og at Jernbaneverket flere steder er eier av eksisterende og ubenyttet linjenett som kan rustes opp igjen til bruk i moderne kollektivtrafikk. Disse medlemmer peker spesielt på at arbeidet med Bybane innenfor rammen av Bergensprogrammet fremstår som et svært godt egnet prosjekt for slik samordning. Disse medlemmer viser til at Bergen kommune som er uten erfaringskompetanse innenfor kollektivtrafikk, har fått foreløpig byggherreansvar og operativansvar for bygging og drift av Bybane i Bergen. Disse medlemmer viser videre til at etter forsøksordning med ansvar for kollektivtrafikk lagt til Bergen kommune, skal dette forsøket avsluttes og ansvaret flyttes tilbake til fylkeskommunen fra og med 2008. Etter reviderte planer skal Bybanen først åpne for ordinær drift sommeren 2010. Disse medlemmer har merket seg at i forbindelse med avslutning av forsøket er forholdene om byggherre- og driftsansvar for Bybanen fortsatt uavklart. Dette øker risiko og usikkerhet i et prosjekt som fortsatt inneholder en rekke uavklarte forhold både når det gjelder investering og drift. Disse medlemmer peker videre på at NSB har klare planer for videreføring av eksisterende jernbanenett til Flesland flyplass via Oasen og Sandsli/Kokstad. En slik løsning vil kunne koble landets nest største flyplass direkte til jernbanenettet og samtidig kunne fungere som effektiv kollektivtransport mellom flere bydeler i Bergen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om samordning av Bybaneprojektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen."

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

### **Busstransport**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at Nettbuss viser en positiv utvikling både økonomisk og målt i antall reisende. Flertallet vil peke på at det er viktig at NSBs busselskap vektlegger langsiktighet i økonomiske og driftsmessige disposisjoner, og at selskapet går foran når det gjelder å utvikle attraktive løsninger for publikum. Flertallet viser til at Nettbussproduktet "TIMEkspresen", som tilbyr høyfrekvent, komfort

tabel og effektiv transport på mellomlange strekninger, er et godt eksempel på dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ekspressbussvirksomheten drives i konkurranse med en rekke andre selskaper, og at denne tilfører selskapet betydelige inntekter. Tilsvarende at konkurranse er åpnet om godstransporten. Det er disse medlemmers syn at dette tilsier en langt mer utstrakt konkurranse også om togrutene. Disse medlemmer viser videre til at det i dag er en god og velfungerende konkurranse og mange aktører i ekspressbussmarkedet. Disse medlemmer kan ikke se at det er nødvendig at NSB som statlig jernbaneselskap har busstjenester som en del av sin kjernevirksomhet.

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

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge Nettbuss AS ut for salg innen utgangen av 2007."

Komiteens medlem fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke at NSBs hovedfokus skal ligge på togdriften. Disse medlemmer advarer mot en utvikling der busstrafikken tar passasjerer fra toget, noe som fører til økt behov for offentlig kjøp og svekket konkurransekraft for jernbanen.

Disse medlemmer mener det er uheldig dersom det viser seg at NSBs busselskap utkonkurrerer NSBs togtrafikk på strekninger der det legges opp til parallell kjøring og det er mangel på samordning.

### **Høyhastighetsjernbane**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har med interesse merket seg at NSB mener at en jernbaneinfrastruktur som tillater høye hastigheter, vil gi toget et betydelig konkurransefortrinn og ha et betydelig potensial for å øke trafikken. Dette er et viktig innspill til de utredningene som Regjeringen gjennomfører om høyhastighetsjernbane.

Flertallet synes det er positivt at NSB har ambisjoner innenfor utvikling av høyhastighetsjernbaner i Norge.

Flertallet har merket seg at NSBs ledelse under høringen understreket at høyhastighetsbaner er nøkkelen hvis toget skal ta virkelig stor markedsandel på lengre strekninger. Det er avgjørende at satsingen på disse ikke skjer på bekostning av investeringer i øvrig infrastruktur for person- og godstrafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til debatten som pågår om høyhastighetsbane/-ring i Norge. En utbygging av en ny høyhastighetsbane/-ring vil kunne koste et sted mellom 150 og 200 mrd. kroner. Med den lave politiske viljen til å prioritere samferdsel i Norge er mulighetene for en slik satsing langt unna å kunne bli en realitet. Disse medlemmer vil også peke på at dagens jernbane har et behov på ca. 80-100 mrd. kroner for å sikre nasjonen en moderne jernbane med konkurransekraft også i fremtiden. Disse medlemmer er selvfølgelig ikke motstandere av en privatfinansiert og -drevet jernbane uten statlig tilskudd, men er allikevel av den oppfatning at det er viktigere å sørge for at dagens jernbane rustes opp på den delen av nettet som jernbanen er konkurransedyktig på, og hvor det er naturlig å bygge ut og oppruste eksisterende infrastruktur.

Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. Et slikt fond vil innebære at det årlig sannsynligvis vil bli stilt til disposisjon 2,4 mrd. kroner til varige og forutsigbare infrastruktur-tiltak for jernbane og kollektiv. Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

### **Språkpolitikk**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at meldingen ikke tar opp språkbruken/språkpolitikken til NSB. Flertallet understreker at NSB som statlig bedrift har et ansvar i denne sammenhengen og viser til at vedtektenes § 11 slår fast at prinsippene i mållova skal følges så langt råd er.

## **5. AVKASTNINGSKRAV OG UTBYTTE**

### **5.1 Sammendrag**

#### **Avkastningskrav**

I forarbeidet til stortingsmeldingen har KPMG på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert i hvilken grad det er grunnlag for å endre departementets avkastningskrav til NSB. Etter en ny gjennomgang med utgangspunkt i dagens markedssituasjon har KPMG beregnet et avkastningskrav til NSB-konsernet på 7,0 pst. etter skatt på bokført verdi av egenkapitalen.

Dette er på samme nivå som Samferdselsdepartementets avkastningskrav på 7,2 pst. Differansen på 0,2 prosentpoeng skyldes noen ulikheter når det gjelder estimerte betaverdier og vektning av egenkapital og gjeld.

For å sikre NSB stabile og forutsigbare rammevilkår, legger Samferdselsdepartementet opp til å videreføre avkastningskravet på 7,2 pst. av egenkapitalen.

### **Utbytte**

For kommende periode legges det opp til at utbytte fra NSB AS fastsettes på grunnlag av statens innlånsrente multiplisert med den markedsverdivurderte egenkapitalen, begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet til konsernet etter skatt. Samferdselsdepartementet er opptatt av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringer som sikrer en langsiktig og god utvikling av selskapet, og som ivaretar selskapets samfunnsmessige og sektorpolitiske oppgaver.

### **5.2 Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, legger til grunn at departementet fører en langsiktig og forutsigbar utbyttepolitikk slik at NSB AS har mulighet til langsiktig utvikling, planlegging og drift.

Flertallet er opptatt av at selskapet og styret kan gjennomføre investeringer som sikrer en langsiktig og god utvikling av selskapet, og som ivaretar selskapets samfunnsmessige og sektorpolitiske oppgaver.

Flertallet er opptatt av at toget skal være et attraktivt reisealternativ, et aktivt virkemiddel i miljø- og klimapolitikken og i arbeidet med å redusere andre ulemper i vegtrafikken. Det er derfor viktig at NSB evner å gjennomføre en offensiv investeringsstrategi. Flertallet viser til at det i meldingen legges opp til en videreføring av utbyttepolitikken fra NSB, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007). Utbytte begrenses oppad til 75 pst. av overskuddet til konsernet etter skatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at NSB de neste årene vil måtte foreta store investeringer i materiell og annet utstyr, og at man i den forbindelse bør se på, i sammenheng med investeringsbehovet, om statens utbyttekrav overfor NSB i denne perioden bør reduseres.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

## **6. FORSLAG FRA MINDRETALL**

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

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen om å starte arbeidet med å konkurranseutsette flere jernbanestrekninger i 2007.

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

#### *Forslag 2*

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

#### *Forslag 3*

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

#### *Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om samordning av Bybaneprojektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) og Innst. S. nr. 94 (2005-2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 5*

Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak i 2007 om statlig nedsalg og børsnotering av NSB.

#### *Forslag 6*

Stortinget ber Regjeringen legge Nettbuss AS ut for salg innen utgangen av 2007.

#### *Forslag 7*

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

### **Forslag fra Høyre og Venstre:**

#### *Forslag 8*

Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av langdistansestrekningene innen togtrafikken og fremme en plan for å konkurranseutsette strekninger hvor det er potensial for forbedringer.

## **7. KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

St.meld. nr. 18 (2006-2007) - om virksomheten til NSB AS for perioden 2007-2009 - vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mars 2007

**Per Sandberg**  
leder

**Torstein Rudihagen**  
ordfører