



Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1

(2002-2003)

Budsjettinnstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), kap. 2

Innstilling fra samferdselskomiteen om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap

Til Stortinget

1. PROGRAMKATEGORI 21.20 LUFTFARTS- FORMÅL - OMDANNING AV LUFT- FARTSVERKET TIL AKSJESELSKAP

1.1 Sammendrag

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) legges fram forslag om å omdanne forvaltningsbedriften Luftfartsverket til et statlig eid aksjeselskap fra 1. januar 2003. Under kap. 1315 post 90 Egenkapital foreslås bevilget 7 616,3 mill. kroner og under kap. 4315 post 90 og 91 henholdsvis 325,6 mill. kroner og 7 290,7 mill. kroner.

Som bakgrunn kan vises til at ved behandlingen av statsbudsjettet for 2002 fattet Stortinget vedtak om å be Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002).

Den ordinære virksomheten i forvaltningsbedriften Luftfartsverket omfatter planlegging, investering og drift av 45 statlig eide flyplasser i Norge, samt flysikkerhetstjenester for sivil og militær luftfart. Forvaltningsbedriften eier datterselskapene Oslo Lufthavn AS og Luftfartsverkets Parkeringsanlegg AS, og er deleier i andre selskaper.

Virksomheten er i hovedsak selvfinansierende ved at luftfartsinntektene og de kommersielle inntektene finansierer drift, vedlikehold og investeringer. I tillegg yter staten et tilskudd til de regionale flyplassene. Dette tilskuddet har imidlertid ikke vært tilstrekkelig til å dekke det reelle underskuddet på de statlige regionale flyplassene. Underskuddet er dekt opp ved overføring av overskudd fra andre flyplasser.

Ved utgangen av 2001 hadde bedriften 2 414 ansatte, hvorav 2 105 fast ansatte. De totale driftsinntektene utgjorde i 2001 ca. 2,3 mrd. kroner, ekskl. inntekter i datterselskapene.

Trafikken over landets flyplasser, målt i antall passasjerer, økte betydelig på slutten av 1990-tallet, men dette snudde fra annet halvår 1999. Trafikknedgangen er hovedårsaken til at Luftfartsverkets inntekter de siste årene ikke har vært tilstrekkelige både til å dekke nødvendig drift og vedlikehold, og samtidig opprettholde et godt nok investeringsnivå. Overtakelsen av de bedriftsøkonomisk ulønnsomme regionale lufthavnene i 1997 og 1998 har bidratt sterkt til å øke kostnadsnivået.

Ny tilknytningsform

Samferdselsdepartementet tilrår at Luftfartsverket etableres som ett aksjeselskap og at eksisterende heleide aksjeselskaper under Luftfartsverket, herunder Oslo Lufthavn AS, opprettholdes som datterselskaper. Luftfartsverkets framtidige struktur og organisering må vurderes løpende og bl.a. ses i sammenheng med strukturell og markedsmessig utvikling innenfor luftfarten. En utskilling av enkelte lønnsomme lufthavner fra det helhetlige statlig eide lufthavnnettets anses således ikke som aktuelt nå.

Omgjøring til aksjeselskap vil på grunn av ledelsens og styrets utvidede økonomiske ansvar og handlefrihet muliggjøre en større grad av markedsretting både for den kommersielle virksomheten og for selve lufthavn-driften, noe som departementet anser som nødvendig på bakgrunn av den utviklingen som skjer i lufttrafikken.

Samferdselsdepartementet foreslår ikke endringer i Luftfartsverkets eksisterende organisasjon i forbindelse med omdanningen til aksjeselskap.

Det legges også opp til at Luftfartsverkets oppgaver videreføres. Selve omdanningen av Luftfartsverket til

aksjeselskap skal ikke innebære merutgifter eller merbelastninger for Forsvaret eller Luftfartsverket. Selskapet vil som i dag være pålagt beredskapsmessige oppgaver. Etter omdanningen til aksjeselskap vil Luftfartsverket bli skattepliktig på linje med andre aksjeselskaper.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det etableres et interimaksjeselskap allerede i 2002 for å forberede omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskap. Departementet vil komme tilbake med bevilgningsforslag knyttet til opprettelse av interimsselskap i forbindelse med nysalderingen for 2002.

Samfunnsmessig styring

Departementet mener at Luftfartsverkets samferdselspolitiske rolle tilsier at det nye aksjeselskapet underlegges Samferdselsdepartementet. Departementet forutsetter at gjeldende samferdselspolitiske mål opprettholdes for Luftfartsverket organisert som aksjeselskap.

I forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan vil overordnede samfunnsmessige spørsmål innen luftfarten fortsatt inngå. De konkrete investeringsplaner m.m. vil det imidlertid bli orientert om i stortingsmeldingen om Luftfartsverkets virksomhet, som det tas sikte på å fremme for Stortinget hvert annet år.

I tillegg til de muligheter staten som eier av Luftfartsverket AS vil ha for samfunnsmessig styring, vil selskapets virksomhet og utvikling bl.a. styres gjennom statens kjøp av ulønnsomme lufthavntjenester, godkjenning av luftfartsavgiftene, samt gjennom utformingen av konsesjonene for den enkelte lufthavn.

Samferdselsdepartementet vil utrede hvordan en mest hensiktsmessig kan utforme rammebetingelser for Luftfartsverkets låneopptak.

Pr. i dag fastsetter Samferdselsdepartementet Luftfartsverkets takstregulativ. Departementet legger inntil videre opp til å videreføre denne ordningen. Departementet vil komme tilbake med en nærmere vurdering av hvordan avgiftene for aksjeselskapet i framtiden kan fastsettes, senest i forbindelse med første stortingsmelding om selskapets virksomhet.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å etablere et forhandlingsopplegg for statlig kjøp av regionale lufthavntjenester som kan benyttes fra og med 2004.

Statlig kjøp av flyruter anses å være et velegnet virkemiddel for å synliggjøre kostnadene med rutetilbudet og ivareta kvaliteten i det. Anbudsordningen for flyruter vil ikke bli påvirket av at Luftfartsverkets tilknytningsform endres, og vil fortsatt bli benyttet der Samferdselsdepartementet ser det som nødvendig for å sikre et tilfredsstillende flytilbud som flyselskapene ikke kan betjene på bedriftsøkonomisk grunnlag.

Et viktig virkemiddel i luftfartspolitikken er kravet om konsesjon for å anlegge, eie og drive en lufthavn. Luftfartsverket er for en overgangsperiode fram til

1. januar 2007 gitt en samlet konsesjon for alle flyplasser.

Ved omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap vil arbeidsmiljøloven avløse tjenestemannsloven. Videre vil arbeidstvistloven avløse tjenestetvistloven. De ansatte får tilbud om å følge med over i det nye selskapet, jf. ellers Ot.prp. nr. 14 (2002-2203). Selskapet dekker eventuelle ventelønnsutgifter gjennom refusjonsplikt overfor Aetat som administrerer ordningen, slik ordningen også er for NSB og Posten Norge etter omdanningen til aksjeselskaper 1. juli 2002.

Verdsetting og forslag til åpningsbalanse

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Luftfartsverket utredet saken og lagt fram forslag til åpningsbalanse m.m. Departementets framlegg tar utgangspunkt i Luftfartsverkets rapport. I tillegg har departementet benyttet uavhengig konsulent til å kvalitetssikre de økonomiske forutsetningene for etablering av selskapet, herunder forslag til åpningsbalanse, jf. kap. 2.1.6 i proposisjonen.

Firmanavnet til det nye aksjeselskapet er ikke avklart. I proposisjonen brukes derfor navnet Luftfartsverket også som betegnelse på det nye aksjeselskapet.

Samferdselsdepartementet har kommet fram til at selskapet bør etableres med en egenkapital på 7,6 mrd. kroner, jf. forslag til bevilgning under kap. 1315 post 90. Totalkapitalen utgjør 23 mrd. kroner. Dette gir en egenkapitalandel regnet i pst. av totalkapitalen på ca. 33 pst. for selskapet (ca. 25 pst. for konsernet).

På grunn av beregnet stram likviditet for det nye aksjeselskapet i de første årene etter selskapsetableringen, er det ønskelig at Oslo Lufthavn AS innrømmes tre års avdragsfrihet på dets statslån. Behovet for midlertidig avdragsfrihet innebærer at forslaget i St.prp. nr. 1 (2002-2003) om avdrag på 389 mill. kroner i 2003 må reduseres til null.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at selskapet i utgangspunktet skal finansiere sin framtidige virksomhet på vanlige vilkår i det private lånemarkedet. I henhold til gjeldende praksis ved omdanning av statlig virksomhet til selskap, legges det ikke opp til at staten skal garantere for selskapets lån.

Departementet vil komme nærmere tilbake til fastsetting av avkastningskrav til det nye aksjeselskapet. På bakgrunn av resultatprognosene for Luftfartsverket legger Samferdselsdepartementet ikke opp til at det skal betales utbytte for 2003, men dette er et mål så snart selskapets resultat gjør det mulig.

Det forventes at de administrative konsekvensene blir små. Departementet legger til grunn at omdanningen vil bidra til en større grad av markedsretting og en mer effektiv ressursbruk i virksomheten, og det er bl.a. lagt til grunn en betydelig effektivisering av driften. På sikt vil derfor omdanningen av Luftfartsverket til

aksjeselskap kunne bidra bl.a. til reduserte luftfartsavgifter og bedre tjenester.

Omdanningen forutsettes å skje ved at Luftfartsverkets (forvaltningsbedriftens) eiendeler og forpliktelser overføres til det nye aksjeselskapet ved en kapitalforhøyelse. Som vederlag erverver staten alle aksjene i aksjeselskapet.

De budsjettmessige konsekvenser går nærmere fram av tabell 2.3 i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003).

I samsvar med tidligere praksis vil det bli lagt til grunn at statens kapital i forvaltningsbedriften slettes i statsregnskapet ved eget vedtak.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Brit I. H. Andreassen, Sverre J. Hoddevik og lederen Petter Løvik, fra Fremskrittspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, fra Kristelig Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at de foreslåtte bevilgninger i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), under kap. 1315 post 90 og 4315 postene 90 og 91, behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet. Komiteen vil vise til Budsjett-innst. nr. 6 (2002-2003) fra finanskomiteen i den forbindelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen i sitt budsjettforlik med Fremskrittspartiet høsten 2002 gikk inn for å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap. Disse medlemmer mener at dagens organisering med Luftfartsverket som forvaltningsbedrift best ville sikre de nasjonale målsetninger for luftfartssektoren.

Disse medlemmer er spesielt urolig for distriktene fordi Regjeringen i denne saken legger opp til mindre politisk styring og ansvar. Regjeringen overlater i for stor grad til styret og ledelsen i aksjeselskapet å prioritere. Disse medlemmer er redd dette vil føre til at bare økonomiske forhold blir lagt til grunn. Disse medlemmer konstaterer likevel at stortingsflertallet gjorde prinsippvedtak om omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap høsten 2002, og tar dette til orientering.

Disse medlemmer er imot å omdanne Luftfartsverket til aksjeselskap. Disse medlemmer vil i det videre arbeidet legge vekt på at Luftfartsverket også i framtiden skal være i stand til å sikre viktige samfunnsoppgaver.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen mener at samferdselsministeren som generalfor-

samling vil utøve tilstrekkelig kontroll med selskapet og at Regjeringen legger opp til at Stortinget skal bli informert om selskapets virksomhet på samme måte som for liknende statlig eide aksjeselskaper. Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger opp til at styret skal legge fram for samferdselsministeren saker av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning, herunder hel-/delprivatisering av basisvirksomhet. Disse medlemmer viser videre til at Regjeringen mener at visse saker skal legges fram for Stortinget og at samferdselsministeren selv avgjør når dette er nødvendig.

Disse medlemmer mener det skal være et krav at vesentlige saker og saker om utskilling av basistjenester og hel- eller delprivatisering skal legges fram for Stortinget. Det samme gjelder saker om strategiske allianser. Deler av selskapet skal ikke kunne selges uten at det er behandlet i Stortinget.

Disse medlemmer forutsetter at årlige § 10-planer danner grunnlag for meldingene som skal behandles i Stortinget annenhvert år.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger opp til at de ansatte som blir med i det nye selskapet gis en overgangsordning der statens ordning med ventelønn, pensjoner o.l. blir gjeldende. Disse medlemmer viser til budsjettavtalen som Regjeringen inngikk med Fremskrittspartiet høsten 2003 hvor det "over bordet" ble gjort endringer i forutsetningene for blant annet pensjoner for ansatte i Posten AS og NSB AS, der endringer kan gi dårligere pensjoner enn forutsatt ved omdanning av selskapene til egne aksjeselskap. Disse medlemmer er bekymret for at det samme vil kunne skje i forhold til Luftfartsverket. Disse medlemmer peker på at de ansatte har krav på forutsigbarhet i forhold til arbeids- og pensjons-spørsmål.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger opp til et avkastningskrav på 7,0-7,6 pst. og at Regjeringen legger opp til en tentativ åpningsbalanse med en egenkapital på 7,6 mrd. kroner. Dette gir en egenkapitalandel på 24,5 pst. for hele konsernet (Luftfartsverket og OSL), mens Luftfartsverket får en egenkapital på om lag 33 pst. Disse medlemmer viser til at styret anbefaler en egenkapitalandel på 40 pst. for konsernet.

Disse medlemmer vil peke på at Luftfartsverket i årene som kommer vil måtte gjennomføre betydelige investeringer i lufthavnene som følge av nye og skjerpede sikkerhetskrav.

Luftfartsverkets styre har beregnet de årlige investeringsbehov frem til 2020 å være 650 mill. kroner for stamrutenettet og 150 mill. kroner pr. år fram til 2013 på kortbanenettet. For kortbanenettet er behovet basert på foreliggende regelverk til sikkerhet, oppgradering av tårn og driftsbygninger og satellittbasert presisjonslandingsutstyr. I tillegg har Luftfartsverket et vedlike-

holdsetterslep på bane og sikkerhetssystemer anslått til ca. 1,3 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at det er store investeringsbehov i flyplassnettet både i forhold til nye sikkerhetskrav og til utbedringer for å sikre rasjonell drift. Disse medlemmer mener det er nødvendig at Luftfartsverket får mulighet til å finansiere dette behovet.

Disse medlemmer mener Luftfartsverket AS bør ha en høyere egenkapital. Disse medlemmer mener at dette vil sikre at Luftfartsverket blir i stand til å ivareta de oppgavene de er pålagt og sikre investering og drift ved alle flyplassene. Disse medlemmer er noe usikre på om krav til avkastning og utbytte er realistisk, og ber Regjeringen komme tilbake med en orientering i Revidert nasjonalbudsjett. Disse medlemmer foreslår derfor å øke egenkapitalen og vil vise til behandlingen av 90-postene i finanskomiteen, jf. Budsjett-innst. S. nr. 6 (2002-2003).

Disse medlemmer viser til at driftskostnadene i Luftfartsverket har hatt en årlig vekst på 4-6 pst. Disse medlemmer viser til at Luftfartsverket AS forutsetter en realvekst i drifts- og lønnskostnader på ca. 2 pst. pr. år fram til 2020 og 1 pst. i årene fram til 2050. Disse medlemmer stiller seg undrende til at Luftfartsverket mener at driftskostnadene kan reduseres i denne størrelsesorden uten at dette går utover tilbudet til de reisende. Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake med en redegjørelse om dette i forbindelse med Revidert budsjett for 2003.

Disse medlemmer viser til at det for 2003 er lagt opp til statlig kjøp av luftfartstjenester på 250 mill. kroner. Disse medlemmer mener at størrelsen på statlig kjøp av luftfartstjenester må vurderes i forbindelse med det enkelte års statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet i sitt forlik om samferdselsbudsjettet for 2002 inngikk avtale om å omdanne Luftfartsverket til AS.

Disse medlemmer vil vise til at Luftfartsverkets hovedoppgave er å bygge, eie og drive lufthavner og luftfartsanlegg, og på forretningsmessig grunnlag yte lufthavn- og flysikringstjenester til flyselskaper og andre brukere.

Luftfartsverket er i dag organisert som en forvaltningsbedrift. Disse medlemmer mener at en slik organisering er problematisk for Luftfartsverket og ønsker derfor å omgjøre Luftfartsverket til et aksjeselskap. En slik organisering som aksjeselskap vil medføre flere fordeler for Luftfartsverket. Blant annet vil Luftfartsverket få adgang til lånefinansiering i det private lånemarkedet og det vil bli større grad av langsiktighet og forutsigbarhet i den økonomiske planleggingen.

Disse medlemmer konstaterer at Luftfartsverket etter omdannelsen til AS vil være bedre i stand til å

innfri de nasjonale mål for luftfartspolitikken og sikre viktige samfunnsoppgaver. Dette medfører blant annet at Luftfartsverket blir bedre i stand til å møte kravene om oppgradering og utbygging av flyplassene, noe som særlig er viktig for flyplassene ute i distriktene. Disse medlemmer vil understreke at den solidariske luftfartspolitikken skal ligge fast.

Disse medlemmer støtter Regjeringens opplegg for styring av selskapet hvor Stortinget blir informert om selskapets virksomhet på linje med andre statlige selskaper. Disse medlemmer er enig i at styret skal legge frem saker av vesentlig samfunnsmessig eller prinsipiell betydning, herunder hel-/delprivatisering av basisvirksomhet frem for generalforsamlingen/samferdselsministeren.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til overgangsordninger for de ansatte i selskapet knyttet til pensjoner, ventelønn og liknende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg at det er en stadig stigende irritasjon fra de flyplassene som går med overskudd over at de ikke får anledning til videre utvikling. Disse medlemmer viser til at det både i Stavanger og Kristiansand er tatt initiativ til selv å overta flyplassene, og det er gitt signaler på at liknende forslag vil komme fra Bergen, Trondheim og Tromsø. Disse medlemmer mener at en utskillelse av disse flyplassene vil true det solidariske systemet. Samtidig mener disse medlemmer det er nødvendig at den enkelte flyplass blir stimulert til videre utvikling til beste for brukerne, samtidig som det solidariske system opprettholdes.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå at det gjøres endringer i det solidariske systemet for finansiering, slik at de flyplassene som går med overskudd beholder noe av overskuddet selv.

Disse medlemmer foreslår følgende:

1. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av at de flyplassene som går med overskudd, får beholde 1-3 pst. av omsetningen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2003.
2. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av at de flyplassene som går med overskudd, får beholde 10-20 pst. av overskuddet utover dette i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2003.
3. Det er en forutsetning at overskuddsdelingen ikke skal gå ut over investering og drift av de flyplasser som går med underskudd."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at Luftfartsverkets verdier gjennom år er bygd opp av brukeravgifter som flypassasjerene har betalt. Det betyr at de verdier som Luftfartsverket AS får med seg i det nye selskapet ikke er midler som staten har betalt inn, og derved har et "krav" til avkastning eller utbytte av. Midlene som er

brukt gjennom mange år til å bygge opp Luftfartsverket og de mange flyplassene i landet som Luftfartsverket eier, er i det alt vesentlige betalt av brukerne.

Bakgrunnen for at disse medlemmer i forbindelse med budsjettavtalen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre for Statsbudsjettet 2002 (Budsjett-innst. S nr. 13 (2001-2002)) gikk inn for at Luftfartsverket skulle omdannes til et aksjeselskap, var at en ønsket en mest mulig effektiv drift av Luftfartsverket. Det var også en forutsetning at en slik effektivisering skulle komme brukerne til gode gjennom lavere flypassasjeravgift. Det er for disse medlemmer uforståelig at staten skal kunne ta ut utbytte av en bedrift hvor det er flypassasjerene gjennom mange år som har betalt inn det som i dag fremstår som verdier.

Disse medlemmer merker seg at Samferdselsdepartementet skal komme tilbake med en sak om avkastningskrav til/utbytte fra det nye aksjeselskapet. Disse medlemmer er ikke enige i dette. Disse medlemmer mener at det allerede nå må slås fast at det ikke skal kreves utbytte fra Luftfartsverket AS, og at et eventuelt fremtidig overskudd skal brukes til å senke brukeravgiftene. Disse medlemmer viser til at avkastningskravet vil være 7-7,6 pst. av totalkapitalen, dette vil gi en avkastning på ca.1.1 mrd. kroner. Disse medlemmer vil vise til at dette er måltall, og at hvis målet blir nådd gjennom effektivisering, vil dette i Fremskrittspartiets opplegg føre til betydelig reduksjon i de brukerrelaterede avgifter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Styret i Luftfartsverket skal ha som styringsmål at et eventuelt overskudd skal brukes til å senke de brukerrelaterede flypassasjeravgiftene."

Disse medlemmer viser til at siden eierne av Luftfartsverket AS i realiteten er brukerne, bør dette også gjenspeiles i styrets sammensetning. Flyselskapene vil av egeninteresse forsøke å holde de brukerrelaterede avgiftene nede, og bør være representert i styret.

Disse medlemmer ber derfor Regjeringen legge til rette slik at brukerne og flyselskapene blir representert i styret for det nye Luftfartsverket AS.

Disse medlemmer vil vise til at dette praktisk kan gjennomføres ved at organisasjoner som NHO eller andre store organisasjoner hvor medlemsmassen er hyppige brukere av flytjenester, kan representere brukerne og at flyselskapene representeres med deres organisasjon.

Luftfartsverkets inntekter kommer for det meste fra brukerrelaterede avgifter, i tillegg leier Luftfartsverket ut areal til butikker etc., og de har inntekter fra taxfree-salget på flyplassene. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) er det lite berørt eventuelle endringer i avgiftsgrunnlaget. Disse medlemmer mener at Luftfartsverket AS får større frihet til å bruke avgiftene for å øke trafikkgrunnlaget. En slik frihet må ha som basis at det gis rabatter i avgiftene på tidspunkt av døgnet der det er ledig kapasitet, samt å differensiere avgiftene ut fra hvor stort behov et flyselskap har for å bruke de tjenester som tilbys. Det er åpenbart for disse medlemmer at et fly som ikke trenger å bruke flyplassens bagasjeanlegg eller cateringsservice, skal tilbys lavere takster enn et fly som trenger å bruke disse tilbudene. Disse medlemmer ber derfor om at brukeravgiftene gjenspeiler det aktuelle flyselskaps behov for bakkjetjenester, og når på døgnet flyselskapet bruker flyplassen.

Disse medlemmer viser til at egenkapitalen for selskapet er ca.33 pst, eller 25 pst. for konsernet, dette er lavt i forhold til etableringer av andre statlige selskap. Disse medlemmer viser til at Luftfartsverkets styre har anbefalt en egenkapital på 40 pst., noe som etter disse medlemmers syn vil være fornuftig. En høy egenkapital vil gi bedre lånebetingelser, som igjen vil øke mulighetene for flere investeringer.

Disse medlemmer ønsker å øke egenkapitalen i Luftfartsverket AS ved å redusere forpliktelsene, på henholdsvis 3 000 mill. kroner på stamrutenettet og 1 750 mill. kroner på regionalnettet.

Sammenligning av Regjeringens og Fremskrittspartiets forslag (i 1000 kr)

	Regjeringen		FrP	
	Elimineringer	Konsern	Elimineringer	Konsern
Eiendeler				
Anleggsmidler:				
Utsatt skattefordel		190 000		190 000
Driftsmidler - stamrute		22 186 197		22 186 197
Driftsmidler - regionalrute		5 363 261		5 363 261
Grunnerverv - Gardermoen		1 980 000		1 980 000
Aksjer i OSL	-6 293 000	-	-6 293 000	-
Aksjer i andre datterselskaper		30		30
Lån i OSL	-2 565 835	-	-2 565 835	-
Andre langsiktige fordringer		16 574		16 574
Sum anleggsmidler	-8 858 835	29 736 062	-8 858 835	29 736 062

	Regjeringen		FrP	
	Elimineringer	Konsern	Elimineringer	Konsern
Omløpsmidler:				
Kundefordringer		419 492		419 492
Betalingsmidler		765 829		765 829
Andre omløpsmidler		94 385		94 385
Sum omløpsmidler	-	1 279 706	-	1 279 706
Sum eiendeler	-8 858 835	31 015 768	-8 858 835	31 015 768
Egenkapital og gjeld				
Egenkapital	-6 293 000	7 643 276	-6 293 000	12 393 276
Avsetning og forpliktelser:				
Forpliktelse stamnettet		9 508 921		6 508 921
Forpliktelse regionalnettet		5 363 261		3 613 261
Sum avsetning forpliktelser	-	14 872 182	-	10 122 182
Langsiktig gjeld:				
Langsiktig lån staten		7 387 000		7 387 000
Ansvarlig lån LV	-2 565 835	-	-2 565 835	-
Annen langsiktig gjeld		386 000		386 000
Sum langsiktig gjeld	-2 565 835	7 773 000	-2 565 835	7 773 000
Kortsiktig gjeld:				
Leverandørgjeld		164 267		164 267
Annen kortsiktig gjeld		563 043		563 043
Sum kortsiktig gjeld	-	727 310	-	727 310
Sum egenkapital og gjeld	-8 858 835	31 015 768	-8 858 835	31 015 768

Disse medlemmer vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 6 (2002-2003) fra finanskomiteen der Fremskrittspartiet vil foreslå at egenkapitalen i Luftfartsverket AS settes til 12 393 276 000 kroner.

Disse medlemmer viser til at det nye selskapet er foreslått underlagt Samferdselsdepartementet, det vil si at det er samferdselsministeren som skal utøve statens eierskap. Det er disse medlemmers syn at det forretningsmessige ansvar bør ligge under Næringsdepartementet. Det er etter disse medlemmers syn ikke grunnlag for å hevde at det forretningsmessige ansvar må ligge under Samferdselsdepartementet. Den utøvende samferdselspolitikk vil uavhengig av hvilket departement som står for eierskapet, bli utøvd gjennom samferdselspolitikken. Disse medlemmer vil derfor henstille til Regjeringen at Luftfartsverket AS' eierskap legges under Næringsdepartementet.

Disse medlemmer vil vise til at det primære mål for disse medlemmer er at hver flyplass etableres som et eget aksjeselskap. Disse medlemmer henstiller på denne bakgrunn til Regjeringen om å utrede en avvikling av statlig eierskap i sivile lufthavner.

2. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

1. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av at de flyplassene som går med overskudd, får beholde 1-3 pst. av omsetningen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2003.
2. Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av at de flyplassene som går med overskudd, får beholde 10-20 pst. av overskuddet utover dette i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2003.
3. Det er en forutsetning at overskuddsdelingen ikke skal gå ut over investering og drift av de flyplasser som går med underskudd.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Styret i Luftfartsverket skal ha som styringsmål at et eventuelt overskudd skal brukes til å senke de brukerrelaterte flypassasjeravgiftene.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til kap. 2 i proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket omgjøres til statsaksjeselskap fra 1. januar 2003.
2. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningene vedrørende overdragelse av eiendeler og arbeidskapital i forbindelse med omdanningen av Luftfartsverket til statsaksjeselskap. Det endelige beløpet skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
3. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningen til egenkapital for aksjeselskapet Luftfartsverket. Det endelige beløpet skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
4. Statens samlede kapital i forvaltningsbedriften Luftfartsverket slettes i statsregnskapet.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 5. desember 2002

Petter Løvik
leder

Kenneth Svendsen
ordfører

Geir-Ketil Hansen
sekretær