



Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 3

(2002-2003)

Budsjettinnstilling til Stortinget fra samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), kap. 4.1

Innstilling fra samferdselskomiteen om Flytoget AS

Til Stortinget

1. PROGRAMKATEGORI 21.50 JERNBANE- FORMÅL - FLYTOGET AS

1.1 Sammendrag

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) foreslås bevilgning på 558 mill. kroner under kap. 1300 post 90 Kjøp av aksjer, jf. endret tilknytningsform for Flytoget AS.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) foreslås endringer i organisasjonsform og eierskap for Flytoget AS. Regjeringen mener at et selvstendig flytogselskap uavhengig av NSB-konsernet best sikrer konkurransehensynene og foreslår at Flytoget AS skilles ut fra NSB-konsernet.

For å ivareta samfunnsmessige hensyn legger Regjeringen til grunn at Flytoget skal være 100 pst. eid av staten der eierskapet blir ivaretatt av Samferdselsministeren.

Regjeringens primære mål er å sikre Flytogets sterke posisjon som transportør til og fra Gardermoen - ikke minst ut fra samfunnsøkonomiske, herunder miljømessige forhold. For å sikre selskapets økonomiske stilling er det, uavhengig av hvem som forvalter eierskapet, viktig at merkevaren Flytoget sikres, videreføres og ytterligere utvikles til et høykvalitetsprodukt for flytoggpassasjerene til og fra Gardermoen. Selskapet må fortsatt ha som mål å kunne drive kommersielt, og raskest mulig drive med overskudd.

Med Flytoget som eget selskap utenfor NSB-konsernet vil selskapet på sikt kunne bygges opp til å konkurrere med NSB om de transportoppdragene som settes ut på anbud, jf. at det tas sikte på at statens kjøp av persontransporttjenester i sin helhet legges ut på anbud fra 2006.

I statsbudsjettet for 2003 er det varslet at Regjeringen vil vurdere innføring av generell merverdiavgiftsplikt for persontransport med ny redusert sats fra og med 2004. Inntil en slik omlegging på persontransportområdet eventuelt blir gjennomført, må NSB og Flytoget forholde seg til dagens merverdiavgiftsregler.

Merverdiavgiftsbelastningen for Flytoget utenfor avgiftskonsernet NSB er anslått til 8 mill. kroner i året og har en beregnet nåverdi på 112 mill. kroner.

Utskillingen av Flytoget fra NSB foreslås gjennomført ved at staten kjøper ut Flytoget. Dette innebærer at det må gjennomføres en verddivurdering av Flytoget utenfor NSB-konsernet der det bl.a. må tas hensyn til at muligheten for en endring av merverdiavgiftsreglene i tråd med det som er signalisert i statsbudsjettet for 2003 på sikt kan ha en positiv økonomisk effekt for Flytoget.

Som et selvstendig selskap må Flytoget søke om egen sporkapasitet i konkurranse med NSB og eventuelle andre aktører som vil søke om sporkapasitet på den aktuelle strekningen.

Det legges opp til at utskillingen av Flytoget fra NSB skal gjennomføres fra 1. januar 2003. For å sikre at salget av aksjene skjer til en verdi som ikke er i strid med EØS-avtalen og statsstøttereglene, må en uavhengig vurdering av verdianslaget gjennomføres før salget finner sted. Inntil videre legges dagens verdi på Flytoget på 670 mill. kroner fratrukket nåverdien av økt merverdiavgiftsbelastning på 112 mill. kroner., jf. forslag i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) om bevilgning på 558 mill. kroner under kap. 1300 post 90 Kjøp av aksjer. På denne bakgrunn foreslår Regjeringen at Kongen får fullmakt til å gjennomføre salget til den verdi som framkommer etter at den nødvendige vurderingen av verdianslaget er gjennomført.

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. 1300 post 90, behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet. Komiteen vil vise til Budsjett-innst. nr. 6 (2002-2003) fra finanskomiteen i den forbindelse.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at i 2001 brukte i gjennomsnitt 34,6 pst. av de reisende over OSL Flytoget. Kundetilfredsheten var på 92 pst., punktligheten på 95 pst. og regulariteten på 99,2 pst.

Flertallet mener at Flytoget har vært en suksess. Flertallet mener at denne suksessen i stor grad skyldes Stortingets vilje til å satse på Flytoget, og at Flytoget har blitt prioritert både på banenettet og i NSB AS sin organisasjon. Flertallet mener også at de ansatte har gjort en stor innsats for at Flytoget skulle lykkes og har vært med på å bygge Flytoget opp til den suksessen det er.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at Flytoget AS sikres prioritet på strekningen Asker-Gardermoen, forutsatt 100 pst. statlig eierskap."

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Regjeringen har kommet fram til at et selvstendig flytogsselskap uavhengig av NSB-konsernet best sikrer konkurrans hensynene, og foreslår at Flytoget AS skilles ut fra NSB-konsernet og at det statlige eierskapet legges direkte under Samferdsdepartementet.

Flertallet vil understreke Flytogets sterke posisjon som transportør til og fra Gardermoen - ikke minst ut fra samfunnsøkonomiske, herunder miljømessige forhold. Flertallet vil også understreke at Flytogets sterke merkevare og markedsposisjon, som er bygd opp under NSBs eierskap, blir ivarettatt. Videre vil flertallet understreke at det også er viktig å ta vare på den sterke kundeorienteringen som flytogpersonalet viser.

Flertallet viser til at et organisatorisk skille mellom NSB og Flytoget innebærer at det må foretas forskriftsendringer som sikrer Flytoget fortsatt trafikeringsrett på det norske jernbanenettet og at dette skjer på en ikke-diskriminerende måte i henhold til EØS-reglene. De viktigste kriteriene for Flytogets merkevarerbygging er punktlighet, frekvens og regularitet. I dag

har Flytoget langsiktig prioritet på Gardermobanen ut til flyplassen. Denne fordelingen er ført som en goodwill i Flytogets balanse. I tillegg er Flytoget gitt prioritet på strekningen Asker-Oslo gjennom NSB-konsernets felles søknad om sporkapasitet til Jernbaneverket som sporfordelingsorgan for å skjerme merkevaren Flytoget og for å sikre et best mulig økonomisk fundament for selskapet. Som et selvstendig selskap må Flytoget søke om egen sporkapasitet i konkurranse med NSB og eventuelle andre aktører som vil søke om sporkapasitet på den aktuelle strekningen. Ved utskilling av Flytoget AS som et eget selskap utenfor NSB-konsernet kan det oppstå situasjoner der både Flytoget og NSB søker om de samme ruteleiene. I en slik situasjon må det sikres at fordelingen av sporkapasitet og prioritering i framføringen av togene skjer på en ikke-diskriminerende måte på strekninger/tidsperioder med kapasitetsmangel slik at ordningen er i tråd med EØS-avtalens bestemmelser.

Flertallet er enig i denne vurderingen.

Flertallet har merket seg vedtaket i Flytogets styre 2. januar 2002, hvor det heter:

"Styret vedtok å anbefale at Flytoget videre organiseres som et eget frittstående aksjeselskap med et fortsatt eierskap som sikrer selvstendighet på linje med den selskapet har hatt til nå, og som er i tråd med de retningslinjer som er angitt i St.prp. nr. 52, Innst. S nr. 237 og 238. Dette gir en kombinasjon av høy robust verdi og overskuelig risiko samtidig som det gir mulighet for selvstendig videreutvikling av merkevare og driftskonseptet."

Flertallet vil peke på at det er viktig å sikre Flytogets sterke posisjon som tilbringer til og fra Gardermoen. Det er nødvendig både ut fra hensyn til miljø og fremkommelighet. Det er nødvendig at merkevaren Flytoget videreføres og videreutvikles. Selskapet skal drives kommersielt med sikte på raskest mulig å drive med overskudd.

Flertallet deler Regjeringens oppfatning av at disse målene best lar seg nå gjennom at eierskapet til Flytoget AS overføres fra NSB AS til Samferdsdepartementet. Gjennom et selvstendig flytogsselskap uavhengig av NSB vil Flytoget også kunne bygges opp til å konkurrere med NSB om transportoppdrag når det jernbanenettet åpnes for konkurranse.

Flertallet registrerer at Flytoget vil få en merverdiavgiftsbelastning på 8 mill. kroner som følge av fristillingen fra NSB, men at denne belastningen vil falle bort fra 1. januar 2004 når det etter planen skal innføres merverdiavgift med lav sats på persontransport.

Flertallet har merket seg at Finansdepartementet signaliserer at de vil stille seg positiv til en søknad fra NSB om lempinger i plikten til å beregne uttaksmerverdiavgift.

Flertallet forutsetter at NSB sender en slik søknad til Finansdepartementet.

Flertallet vil gi Regjeringen honnør for oppryddingen når det gjelder eierskapet til togselskapene. Det er viktig at staten gjennom kjøp av ulønnsomme trans-

porttjenester sikrer langsiktighet og forutsigbarhet for NSB og Flytoget.

Flertallet legger til grunn at i en konkurranse om prioritet mellom Flytoget AS og NSB AS på strekningen mellom Asker og Gardermoen skal det tas hensyn til om noen har en subsidiefordel.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen vil flytte eierskapet til Flytoget fra NSB AS og til Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer mener dette er feil og er imot å flytte eierskapet til Flytoget.

Disse medlemmer mener at Regjeringen med forslaget om å flytte eierskapet vil sette denne suksessen i fare. Flytoget har hatt suksess både som merkevare og som transportmiddel for reisende over Oslo Lufthavn, Gardermoen (OSL).

Disse medlemmer foreslår følgende:

"Det gjøres ingen endringer i forhold til eierskapet av Flytoget AS."

Disse medlemmer viser til at Flytoget har hatt prioritet på flytogbanen og på jernbanestrekningen mellom Asker og Oslo. Disse medlemmer har merket seg at denne prioriteringen ikke vil bli videreført som følge av Regjeringens forslag.

Disse medlemmer mener det er nødvendig at reisende over OSL blir prioritert på flytogbanen fordi dette både vil sikre rask og miljøvennlig transport og dermed legge til rette for at en stadig større del av de reisende velger Flytoget.

Disse medlemmer har merket seg at antallet passasjerer varierer sterkt i løpet av uka, og særlig på strekninger vest for Oslo er det ledig kapasitet. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen vurdere å åpne enkelte avganger også for andre passasjerer.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i sitt forslag peker på at det er grunn til å anta at Flytogets markedsverdi er lavere enn bokført aksjeverdi i NSB-konsernet som følge av at Flytoget ikke selv har vesentlige støttefunksjoner som for eksempel egen vedlikeholds-enhet. Disse medlemmer mener at det kan ligge betydelige økonomiske gevinster i å samordne drift, vedlikehold, rutemateriell osv. mellom Flytoget og NSB AS.

Disse medlemmer vil be Regjeringen vurdere å endre styresammensetningen i datterselskapet Flytoget AS slik at det følger aksjelovens vanlige regler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti konstaterer at Flytoget som frittstående selskap må ha en egen trafikkeringsrett på jernbanenettet for å få sportilgang. Vedrørende sportilgang vil disse medlemmer vise til Innst. S. nr. 237 (1999-2000) hvor det heter:

"Komiteen vil peke på viktigheten av at Flytoget gis prioritet for hele strekningen Asker - Gardermoen. Prioritet kun på strekningen Oslo S - Gardermoen kan gjøre Flytoget til et mindre attraktivt tilbud for reisende fra stasjonene mellom Asker og Oslo S.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at Flytoget er en del av tilbringer-systemet til flyplassen og er starten/avslutning på flyreisen. Flytoget skal være en integrert del av flyplassen og flyreisen, og er ikke en del av det generelle kollektivtilbudet i Osloreionen."

Disse medlemmer vil understreke at denne prioritet for Flytoget skal ligge fast og er nødvendig for å nå målene om at Flytoget skal kunne fylle sin rolle som tilbringer til og fra Gardermoen med de positive virkningene det vil ha for miljø og fremkommelighet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at en konkurranse på strekningen mellom Asker og Gardermoen av banen skal skje på like vilkår og uten subsidielementer til den ene av konkurrentene.

Disse medlemmer mener staten bør invitere flere til å delta på eiersiden av begge selskapene. Dette kan skje ved at aksjekapitalen utvides og at selskapene børsnoteres. Disse medlemmer vil be Regjeringen legge frem en sak om dette.

Disse medlemmer er betenkt over at samferdselsministeren skal være generalforsamling i to konkurrerende selskap, og henstiller til Regjeringen om at flytoget AS legges under Næringsdepartementet.

2. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Det gjøres ingen endringer i forhold til eierskapet av Flytoget AS.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til kap. 4.1 i proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget samtykker i at:

1. Staten v/Samferdselsdepartementet overtar eierskapet til Flytoget AS fra 1. januar 2003.
2. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningen på kap. 1300 til kjøp av aksjene i Flytoget AS slik at denne er i tråd med verdien på selskapet som blir fastsatt i en uavhengig vurdering av verdianslaget.
3. Kongen får fullmakt til å avvike bevilgningen på kap. 4353 i tråd med verdien på selskapet som blir fastsatt i en uavhengig vurdering av verdianslaget.
4. Samferdselsministeren i ordinær generalforsamling for 2003 vedtar en kapitalnedsettelse i NSB AS i tråd med salgsprisen for Flytoget AS.

II

Stortinget ber Regjeringen sørge for at Flytoget AS sikres prioritet på strekningen Asker-Gardermoen, forutsatt 100 pst. statlig eierskap.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 5. desember 2002

Petter Løvik
leder

Geir-Ketil Hansen
ordfører og sekretær