

Innst. S. nr. 231

(2001-2002)

Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Morten Ørsal Johansen og Øyvind Korsberg om å ettergi deler av utestående fordringer til Oslo Lufthavn AS

Dokument nr. 8:106 (2001-2002)

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å ettergi 3,6 mrd. kroner som er gitt som lån til Oslo Lufthavn AS, Gardermoen."

Som bakgrunn for forslaget vises til at opprettelsen av Oslo Lufthavn som et statsaksjeselskap var en del av Regjeringens innstilling til Stortinget. Dette ble gjort blant annet fordi utbyggingen skulle være en samfunnsøkonomisk lønnsom investering, som i sin helhet finansieres gjennom brukerbetaling. Finansiering av hovedflyplassen skal skje gjennom lån som tilbakebetales gjennom avgifter og billettinntekter. Finansieringen vil derfor ikke belaste statsbudsjettet. Lånene tilbakebetales gjennom ordinære luftfartsavgifter og forretningsinntekter. Totale investeringer utgjorde 11,4 mrd. kroner (1992-kroner) inkludert anslagsvis 1,7 mrd. kroner til grunnverv og erstatninger, blant annet til Forsvaret.

Dersom Stortinget velger å legge selvkostprinsippet til grunn, burde verdiene fra Fornebu i sin helhet vært benyttet til egenkapital ved utbygging av lufthavnen på Gardermoen. Av de opprinnelig tiltenkte 2,3 mrd. kroner har bare 700 mill. kroner gått til OSL Gardermoen som egenkapital. De resterende 1,6 mrd. kroner har ikke blitt overført til OSL Gardermoen i tråd med intensjonene.

I rapport fra Luftfartsverket som forelå den 15. april 1986, konkluderes det med at samfunnsøkonomiske kostnader for perioden 1987-2014, neddiskontert til 1987 (1995-kroner) vil være 6,7 mrd. kroner høyere ved valg av Gardermoen fremfor alternativet Delt trafikk II.

Dette beløpet vil det naturligvis knytte seg store usikkerheter ved. Likevel burde deler av merkostnadene ved lokaliseringen på Gardermoen løftes av passasjerenes skuldre. Skjønnsmessig foreslås en gjeldssanering på 2 mrd. kroner som følge av merkostnadene ved lokalisering på Gardermoen. Totalt foreslås det dermed at Oslo Lufthavn AS gis gjeldssanering med 3,6 mrd. kroner.

For forslagsstillerne er en reduksjon i luftfartsavgiftene viktig, både for å oppnå en direkte reduksjon i billettprisene, men også for å oppnå lavere priser gjennom konkurranse i luftfarten.

Tatt i betraktning de vanskelige tider luftfarten nå er inne i, er det viktig at gjeldssaneringen iverksettes snarest mulig. Forslagsstillerne legger til grunn at gjeldssaneringen i sin helhet skal komme passasjerne til gode i form av reduserte brukeravgifter.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bjørgulv Froyn, Martin Kolberg, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, fra Høyre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad 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 vedlagte uttalelse av 29. mai 2002 fra Samferdselsdepartementet i saken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det i 1999 ble bevilget 2,3 mrd. 1992-kroner over Luftfartsverkets budsjett til innskudd i ansvarlig lånekapital fra Luftfartsverket til Oslo Lufthavn AS.

Flertallet er enig med departementet i at betingelsene for tilføring av egenkapital til Oslo Lufthavn AS dermed er oppfylt.

Flertallet vil derfor avvise framsatt forslag i Dokument nr. 8:106 (2001-2002).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til målsettingene om at luftfart skal være selvfinansierende, et prinsipp disse medlemmer slutter seg til. Disse medlemmer mener dette bør gjøres gjeldende også når det gjelder biltrafikk, som årlig gir staten en nettoinntekt på nærmere 30 mrd. kroner, og for jernbanetrafikken, som subsidieres med ca. 5 mrd. kroner årlig, selv om jernbanetrafikk nå er av helt marginal betydning for samferdselen i Norge.

Disse medlemmer mener det er urimelig at flypassasjerene skal betale alle ekstrakostnader som følge av at hovedflyplassen på Gardermoen ble mye dyrere enn om en annen lokalisering var blitt valgt.

Luftfart er blitt nest viktigste transportform i Norge, etter vegtrafikken. Disse medlemmer mener også av den grunn at det vil være rimelig å ettergi deler av de ekstraomkostningene for flyplassen som er resultat

av rene statlige tabber i lokaliserings- og utbyggingsfasen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å ettergi 3,6 mrd. kroner som er gitt som lån til Oslo Lufthavn AS, Gardermoen."

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Stortinget gir Regjeringen fullmakt til å ettergi 3,6 mrd. kroner som er gitt som lån til Oslo Lufthavn AS, Gardermoen.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til dokumentet og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:106 (2001-2002) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Morten Ørsal Johansen og Øyvind Korsberg om å ettergi deler av utestående fordringer til Oslo Lufthavn AS - avvises.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 11. juni 2002

Petter Løvik
leder

Jan Sahl
ordfører

Geir-Ketil Hansen
sekretær

Vedlegg

Brev av 29. mai 2002 fra Samferdselsdepartementet til Stortinget (på spørsmål frå samferdselskomiteen)

Dokument nr. 8:106 (2001-2002)

Samferdselsdepartementet viser til Dokument nr. 8:106 (2001-2002) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Morten Ørsal Johansen og Øyvind Korsberg om å ettergi deler av utestående fordringer til Oslo lufthavn AS.

Samferdselsdepartementet har følgende merknader til forslaget:

1. I forbindelse med vedtaket om utbygging av ny hovedflyplass på Gardermoen ble det lagt til grunn at utbyggingen skulle finansieres gjennom tilførsel av egenkapital og lån fra staten. I denne sammenheng ble det opprettet et aksjeselskap (fra 1996: Oslo Lufthavn AS) 100 pst. eid av staten v/Luftfartsverket til å forestå utbyggingen og senere driften av den nye hovedflyplassen.

Egenkapitalen i selskapet skulle stamme fra overskuddet i driften av Fornebu og Gardermoen fram til 1999, samt statens andel av verdiene på Fornebu. Verdiene på Fornebu utgjorde 2,0 mrd. kroner i 1992 og skulle tilføres selskapet som egenkapital i 1999. Egenkapitalen skulle dels tilføres gjennom aksjekapitalinnskudd og dels som innskudd av ansvarlig lånekapital fra Luftfartsverket, jf. St.prp. nr. 90 (1991-1992) *Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringersystem og konsekvenser for Forsvaret* og Innst. S. nr. 1 (1992-1993).

Fra 1. januar 1995 ble ansvaret for etterbruken av statens eiendommer på Fornebu overført fra Luftfartsverket til Statsbygg. I denne forbindelse ble det lagt til grunn at statens andel av verdiene på

Fornebu, tilsvarende 2,0 mrd. 1992-kroner, i sin helhet skulle tilføres den nye flyplassen i form av ansvarlig lånekapital fra Luftfartsverket, jf. St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (1994-1995) *Saldering av statsbudsjett medregnet folketrygden 1995*.

I samsvar med dette ble det i 1999 bevilget 2,3 mrd. kr, tilsvarende 2,0 mrd. 1992-kroner, over Luftfartsverkets budsjett til innskudd i ansvarlig lånekapital fra Luftfartsverket til Oslo Lufthavn AS, jf. St.prp. nr. 1 (1998-99) *Samferdselsdepartementet* og B.innst. S. nr. 13 (1998-1999).

Luftfartsverket har i brev til Samferdselsdepartementet opplyst at betingelsen for de ansvarlige lånene fra Luftfartsverket til Oslo Lufthavn AS er slik at de bør kunne ses i sammenheng med egenkapitalen i Oslo Lufthavn AS.

Etter Samferdselsdepartementets syn viser denne gjennomgangen at betingelsene for tilføring av egenkapital til Oslo Lufthavn AS skulle være oppfylt.

2. Når det gjelder spørsmål rundt lokaliseringen av hovedflyplassen for Østlandet, viser Samferdselsdepartementet til rapporten fra Stortingets granskingskommisjon, jf. Dokument nr. 18 (2000-2001) *Rapport til Stortinget fra kommisjonen som ble nedsatt av Stortinget for å foreta en bred gjennomgang av utredning, planlegging, prosjektering og utbygging av ny hovedflyplass for Østlandet på Gardermoen* og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 257 (2000-2001).
3. På bakgrunn av denne gjennomgangen vil Samferdselsdepartementet frarå ettergivelse av 3,6 mrd. kroner som er gitt i lån til Oslo Lufthavn AS.