

# Innst. S. nr. 129

(2000-2001)

## **Innstilling fra samferdselskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om en ordning med å slette gjeld vedrørende offentlige samferdselsprosjekt som tar betaling fra de reisende og som sliter med stor gjeld, på lik linje med gjeldsslettingen vedrørende Gardermobanen**

Dokument nr. 8:20 (2000-2001)

Til Stortinget

### **SAMMENDRAG**

I Dokument nr. 8:20 (2000-2001) fremmer stortingsrepresentant Steinar Bastesen følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å legge fram for Stortinget et forslag om ordning med gjeldssletting, med en totalramme på 10 mrd. kroner, i de offentlige samferdselsprosjektene som i dag krever betaling fra de reisende og som sliter med stor gjeld, tilsvarende med den gjeldsslettingen som ble foretatt i forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen. Formålet med og forutsetningen for denne gjeldsslettingen er at den fører til at de reisende på vedkommende strekning slipper å betale bompenger og/eller fergebillett."

Som bakgrunn for forslaget vises til at gjelds- og rentesituasjonen til flere vegprosjekt har ført til at bompengoordninger i tilknytning til disse har eksistert i flere år enn ønskelig. I forbindelse med utbyggingen av Gardermobanen har Stortinget i to omganger slettet gjelden til dette samferdselsprosjektet, for å gi dette mulighet til å oppnå lønnsomhet. Det er til sammen slettet totalt om lag 10 mrd. kroner.

Kystpartiet ser det som viktig at alle viktige samferdselsformer behandles likt og at alle distriktene skal ha like muligheter for god og rimelig samferdsel på lik linje med reisende med Gardermobanen. Kystpartiet mener at alle vegprosjektene og ferjeforbindelser som i dag sliter med stor gjeld også skal få sin gjeld slettet, slik som Gardermobanen AS fikk. Det forutsettes at også denne gjeldsslettingen holdes utenfor statsbudsjettets rammer, på like fot med gjeldsslettingen vedrørende Gardermobanen. Formålet med og forutsetningen for gjeldsslettingen er at den fører til at de reisende på vedkommende strekning slipper å betale bompenger og/eller fergebillett.

### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Falset, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til mottatt uttalelse i brev datert 15. januar 2001 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden:

"Det vises til samferdselskomiteens brev av 16.11.00 med vedlegg.

Samferdselsdepartementet har forelagt saken for Vegdirektoratet, jf. vedlagte kopi av brev av 04.12.00.

Bompengeselskapene i Norge hadde pr. 31.12.1998 i underkant av 9 mrd. kr i samlet gjeld. Bompengeprosjekt blir vedtatt med en forventet bompengeperiode. Denne skal i utgangspunktet være maksimalt 15 år. Dersom et prosjekt går dårligere enn forutsatt kan perioden forlenges med 5 år og/eller takstene økes med inntil 20% ut over prisstigningen. Alle bompengeprojekt baserer seg på lokale initiativ og vedtak.

Bompengeprojektene er svært forskjellige. Prosjekt som er basert på etterskuddsinnkreving vil ha den største gjeldsbyrden da investeringene i helhet må finansieres før inntektene kommer. Prosjekt med ulike kombinasjoner av forhåndsinnkreving vil ha en lavere gjeldsbyrde sett i forhold til det samlede bompengedraget. Prosjekt med parallellinnkreving vil også ha et lavere låneopptak i forhold til utbyggingskostnaden.

En fullstendig gjeldssletting vil medføre at prosjektene med stor gjeld blir avvirket som bompengeprojekt, mens prosjekt uten gjeld ikke vil bli avvirket.

Totale, årlige kostnader i riksvegferjedriften er om lag 1 900 mill. kr. For år 2000 utgjør kapitalkostnadene (renter og avdrag) om lag 25% av de totale kostnadene. Denne prosentsatsen varierer fra år til år, blant annet ut

fra utvikling i driftskostnader og investeringsnivå. Samlet gjeld i riksvegferjedrifta er om lag 2 200 mill. kroner.

Billettinntektene har over en del år utgjort om lag 2/3 av inntektene til ferjeselskapene. Resten har blitt dekket gjennom statlige tilskudd. Billettinntektenes andel av totale inntekter har gått ned de siste årene. Nedlegging av trafikk-tunge samband og behov for å fornye ferjeflåten tilsier at tilskuddsandelen kan forventes å bli høy i årene fremover.

Det er fastsatt et eget riksregulativ for ferjetakster. Riksregulativet skiller ikke mellom kostnader i de enkelte samband.

En sletting av all gjeld i riksvegferjedriften vil kunne føre til reduksjon i takstene. Statens vegvesen opplyser at ved å opprettholde dagens tilskuddsnivå ved en generell gjeldssletting, vil det generelle takstnivået i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift kunne reduseres i størrelsesorden 20-25%.

Dersom de reisende skal slippe å betale ferjebillett, vil det i tillegg til sletting av gjeld, være nødvendig å øke statstilskuddet med 400-500 mill. kr årlig. Det er da ikke tatt hensyn til at gratis ferje kan føre til endring i etterspørsel etter ferjetjenester som kan påvirke kostnadene. Det er i tillegg nødvendig med årlige investeringer, både til nybygg og ombygging av ferjer. For 2001 er det vedtatt en garantiramme for riksvegferjedriften som ventes å gi investeringer i størrelsesorden 300 mill. kr.

Det vil være vanskelig å gjennomføre en gjeldssanering for den tilskuddsberettigede riksvegferjedriften og de eksisterende bompengeprojektene uten at dette skal få konsekvenser for fremtidige investeringsprosjekter. Det er spørsmål om lokale myndigheter vil gå med på bompengeorrdninger som baserer seg på store låneopptak når tidligere prosjekt har fått slettet gjelden sin."

Flertallet peker på at bompengeprojektene er svært forskjellige med etterskuddsinnkreving og ulike kombinasjoner av forhåndsinnkreving og parallellinnkreving. Dette fører til at bompengeselskapene vil ha ulik gjeldsbyrde.

Flertallet viser til at en fullstendig gjeldssletting vil medføre at prosjektene med stor gjeld blir avvirket som bompengeprojekt, mens prosjekt uten gjeld ikke vil kunne bli avvirket.

Flertallet har merket seg at nedlegging av trafikk-tunge samband og behov for å fornye ferjeflåten tilsier at tilskuddsandelen kan forventes å bli høy i årene framover. Ved gratisferje vil det i tillegg til sletting av gjeld, være nødvendig å øke statstilskuddet med 400-500 mill. kroner årlig.

Flertallet vil etter en samlet vurdering slutte seg til departementets konklusjon om at det vil være vanskelig å gjennomføre en gjeldssanering for den tilskuddsberettigede riksvegdriften og de eksisterende bompengeprojektene uten at dette vil få konsekvenser for framtidige investeringsprosjekter.

Flertallet viser for øvrig til at det finnes bompengeselskaper som har opparbeidet høy gjeldsbyrde i forhold til inntektsgrunnlaget.

Flertallet ber departementet følge med i utviklingen i disse selskapene når det gjelder gjeldssituasjonen.

Flertallet vil derfor foreslå at Dokument nr. 8:20 (2000-2001) ikke bifalles.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, viser til at statens inntekter på bil og bilbruk er på hele 40 mrd. kroner pr. år, og derav er hele 2,2 mrd. kroner avgifter fra vegbommer.

Disse medlemmer viser til at statens totale utgifter til drift, vedlikehold og investeringer på vegsektoren kun er på om lag 10 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer viser til det stadig økende omfang av vegbommer og at snart skal ethvert vegprosjekt finansieres av bomavgifter. Disse medlemmer viser til at utgiftene til drift av bomstasjoner er blitt så store at en stadig økende del av bomavgiften nå går til ren sysselsetting og ikke som opprinnelig forutsatt, nemlig til bygging av nye veger. Disse medlemmer er betenkt over at en del bomavgifter har blitt så høye at de nå framstår som en barriere i lokalsamfunnet istedenfor å fremme samkvem og fellesskap.

Disse medlemmer vil her særskilt vise til Fjærlandsbommen i Sogn og Fjordane som har en billettpris på hele 290 kroner tur/retur for en vanlig bil.

Disse medlemmer vil vise til at det vil være god samfunnsinvestering å slette en del av bomselskapenes gjeld. Disse medlemmer går derfor inn for å slette den gjeld som lå som forutsetning da vedtak ble fattet i Stortinget.

Disse medlemmer vil derfor foreslå:

"Stortinget ber Regjeringen fremlegge en egen sak for Stortinget om en gjeldsslettingsordning, innenfor en totalramme på 10 mrd. kroner, for offentlige vegprosjekter som er finansiert ved bompengavgifter. Det forutsettes at eventuell gjeld begrenses til den gjeld som var forutsatt i prosjektene da de ble godkjent av Stortinget."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 der dette medlem tar opp delvis gjeldssletting for bompengeprojekter med spesielt høy trafikantbetaling.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

Stortinget ber Regjeringen fremlegge en egen sak for Stortinget om en gjeldsslettingsordning, innenfor en totalramme på 10 mrd. kroner, for offentlige vegprosjekter som er finansiert ved bompengavgifter. Det forutsettes at eventuell gjeld begrenses til den gjeld som var forutsatt i prosjektene da de ble godkjent av Stortinget.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

Dokument nr. 8:20 (2000-2001) - forslag fra stortingsrepresentant Steinar Bastesen om en ordning med å slette gjeld vedrørende offentlige samferdselsprosjekt som tar betaling fra de reisende og som sliter med stor gjeld, på lik linje med gjeldsslettingen vedrørende Gardermobanen - bifalles ikke.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

**Oddvard Nilsen**  
leder

**Ola Røtvei**  
ordfører

**May Britt Vihovde**  
sekretær