



# Innst. S. nr. 100

(2005-2006)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument nr. 8:6 (2005-2006)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Magnhild Holmberg om å slette gjelden til bomfinansierte samferdselsprosjekter

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"I

På statsbudsjettet for 2005 gjøres følgende endring:

Kap.	Post	Formål:	Kroner
1321	(ny)	Sletting av bompengегjeld for veganlegg som er tatt i bruk, <i>kan overføres, overslagsbevilgning</i> , bevilges med .....	13 000 000 000

II

Stortinget ber Regjeringen fjerne alle bomstasjoner og stanse innkreving av forskuddsbompenger, avstå fra bompengefinansiering av riksveiprosjekter og basere all fremtidig investering i nye veier og vedlikehold av veier på statlig finansiering."

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borg-

hild Tenden, viser til vedlagte uttalelser datert 19. januar 2006 og 15. februar 2006 fra Samferdselsdepartementet i saken.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det i uttalelsen gjøres oppmerksom på at å slette gjelden til alle eksisterende bompengeselskap vil koste i størrelsesorden 20-25 mrd. kroner, ikke 13 mrd. kroner som det heter i forslaget fra representantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Magnhild Holmberg. Dette er som en konsekvens av at Fremskrittspartiet ikke bare vil slette gjelden, men også vil stanse all innkreving av forskuddsbompenger.

Flertallet mener at forslaget vil gjøre det umulig å gjennomføre Nasjonal transportplans handlingsprogram for perioden. Flere store samferdselsprosjekt i Norge vil stå i fare dersom forslaget i dokumentet skulle bli vedtatt. Flertallet vil vise til en uttalelse fra samferdselsbyråd Petter N. Myhre i Oslo kommune i Dagsavisen 15. januar 2006, der han sier: "Jeg er for

Oslopakke 3, og delvis bompengefinansiering er eneste måten å få dette til på."

Flertallet vil peke på at bompengeprojektet i hovedsak har utspring i lokale initiativ og et lokalt ønske om å få til en raskere vegutbygging lokalt enn det som er mulig med kun finansiering over statsbudsjettet.

Flertallet vil på bakgrunn av dette tilrå at Stortinget avviser forslaget i Dokument nr. 8:6 (2005-2006).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil sterkt beklage at det politiske flertallet ikke er villige til å tilbakeføre en større andel av det man krever inn i skatter og avgifter på bil, til bilistene i form av bedre veger og bedre infrastruktur.

Disse medlemmer er også svært bekymret over at man i stadig økende grad forutsetter at alle nye vegprosjekter i stor grad skal finansieres ved bruk av bompenger, dette til tross for at staten i 2006 krever inn ca. 52 mrd. kroner i skatter og avgifter på bil og bilbruk inklusive moms. Disse medlemmer mener at det politiske flertallet bevisst ønsker å bruke bilistene som en melkeku for staten, og at den politiske viljen til å satse innenfor samferdselsområdet ikke er noe annet enn politiske flokler.

Disse medlemmer vil at en langt større andel av de pengene man tar inn i skatter og avgifter fra bilistene, skal gå tilbake til veger og vegformål.

Disse medlemmer vil peke på at statsråden i sitt brev av 19. januar 2006 hevder at forslaget vil kunne medføre konsekvenser for den videre satsingen på veginvesteringene i perioden 2006-2009. Disse medlemmer vil fremheve at dersom ikke den politiske viljen hos det politiske flertallet er til stede for å bruke mer midler til å investere i samferdselssektoren, så vil dette selvfølgelig kunne få konsekvenser i handlingsplanperioden. Disse medlemmer vil i den forbindelse peke på at Regjeringen med sitt budsjett for 2006 allerede har brutt handlingsprogrammet for perioden 2006-2015 med ca. 1,6 mrd. kroner. Disse medlemmer vil imidlertid henvise til at Fremskrittspartiets alternative forslag til statsbudsjett følger opp sitt primære forslag til Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 til vegformål, i motsetning til Regjeringen som bryter bevilgningene til vegformål med ca. 800 mill. kroner i 2006. Disse medlemmer vil videre vise til at Fremskrittspartiet i tillegg foreslår å følge opp partiets forslag til Nasjonal transportplan om å bevilge totalt 7,5 mrd. kroner mer pr. år til samferdselsformål.

Disse medlemmer vil også fremheve at god infrastruktur er av svært stor betydning både i forhold til fremkommeligheten og konkurransekraften for privatbilistene og næringslivet som i lang tid har, og fortsatt betaler inn, langt mer i skatter og avgifter enn det staten kanalisere tilbake til vegformål. Disse medlemmer viser videre til at den dårlige standarden på vegnettet påfører privatbilister og næringsliv svært høye ekstraavgifter til vedlikehold og næringsdrift. Disse medlemmer vil i tillegg peke på at dersom man får til en kraftig utbygging av vegnettet, så vil

dette også bidra til å bedre miljøet, samt sørge for å redusere antallet skadde og drepte på vegene. Disse medlemmer vil peke på at utbyggingen av E18 gjennom Nordre Vestfold er et godt eksempel, som med all tydelighet viser at bygging av nye og trafikksikre veier gir svært gode resultater. Her har man etter utbyggingen kun hatt én dødsulykke på de årene vegen har vært åpen, mens man tidligere hadde flere dødsulykker i året.

Disse medlemmer viser til statsrådets brev den 15. februar 2006 som slår fast at bompengeselskapenes gjeld pr. 1. januar 2005 var på totalt 10 878,532 mill. kroner.

Disse medlemmer viser videre til at staten årlig krever inn totalt inkl. moms ca. 52 mrd. kroner i bil- og bilrelaterte avgifter. Av dette er det avsatt kun 13 100 mill. kroner til investeringer, vedlikehold og drift av veier og riksvegferjer. Disse medlemmer viser samtidig til estimert overskudd på statsbudsjettet for 2005 på ca. 300 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette viser at staten har alle forutsetninger for å bidra til å finansiere den nødvendige infrastruktur som staten også er forpliktet til i henhold til vegtrafikkloven § 12.

Disse medlemmer vil fremheve at god infrastruktur er svært viktig både for privatbilistene og næringslivet som i lang tid har betalt, og fortsatt betaler inn, langt mer i bilrelaterte skatter og avgifter enn det staten kanalisere tilbake til vegformål. Disse medlemmer viser videre til at den dårlige standarden på vegnettet påfører privatbilister og næringsliv svært høye ekstraavgifter til vedlikehold og næringsdrift.

Disse medlemmer viser til at komiteens flertall peker på at bompengeprojektene i hovedsak kommer som utspring i lokale initiativ og et lokalt ønske om å få til en raskere vegutbygging lokalt enn det som er mulig med kun finansiering over statsbudsjettet. Disse medlemmer vil peke på at man ofte kan stille spørsmål om hvor godt disse initiativene er forankret lokalt i befolkningen. Disse medlemmer opplever at motstanden ofte er svært stor imot den stadig økende bruken av bompenger, og at lokale meningsmålinger med all tydelighet viser at en stor andel av befolkningen er motstander av denne typen utbygginger når disse finansieres ved hjelp av bompengeneinnkreving. Disse medlemmer vil også vise til at man i Irland i den neste 10-årsperioden vil investere 34 mrd. euro i utbyggingen av sin infrastruktur på samferdselsområdet. Disse medlemmer vil vise til at dette er en langt mer offensiv satsning enn den det politiske flertallet legger opp til i Norge. Disse medlemmer viser også til at siden det ofte blir hevdet at man ikke kan investere mer i Norge fordi det vil kunne medføre en økning i inflasjonen, er det jo interessant å se at et land som har en kraftig og ekspansiv vekst i økonomien sin ikke er redde for at dette skal medføre noen økning i inflasjonen.

Disse medlemmer vil peke på at flertallets forsøk på å fremstille de lokale initiativene som et resultat av et stort ønske om å finansiere vegprosjekter i Norge, ikke er noe annet enn et resultat av en manglende stat-

lig/politisk vilje fra sentrale myndigheter til å bevilge nok midler til å sikre en god infrastruktur på det norske vegnettet. Disse medlemmer vil også peke på at denne måten å finansiere vegutbygging på er svært kostbar for bilistene i og med at 1 av 4 kroner som blir tatt inn i bompenger, går til banker, administrasjon og innkreving av bompengene. Disse medlemmer ønsker derfor å fremme forslag om å slette den gjenstående lånegjelden på alle bompengefinansierte veg/tunnel- og bruanlegg som er tatt i bruk i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2006.

Disse medlemmer vil også be om at det legges frem en sak om statlig finansiering av alle bompengefinansierte veg/tunnel- og bruanlegg som er godkjent av Stortinget og som er under bygging.

Disse medlemmer mener også at saken har vist at det ikke finnes fornuftige grunner til ikke å sørge for en statlig fullfinansiering av vegnettet i Norge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2006 inkludere sletting av gjenstående lånegjeld på alle bompengefinansierte veg-, tunnel- og bruanlegg som er tatt i bruk.
2. Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om statlig finansiering av alle bompengefinansierte veg-, tunnel- og bruanlegg som er godkjent av Stortinget og som er under bygging.
3. Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om statlig finansiering for å dekke vedlikeholdsetterslepet på stam- og riksvegnettet."

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2006 inkludere sletting av gjenstående lånegjeld på alle bompengefinansierte veg-, tunnel- og bruanlegg som er tatt i bruk.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om statlig finansiering av alle bompengefinansierte veg-, tunnel- og bruanlegg som er godkjent av Stortinget og som er under bygging.

#### *Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om statlig finansiering for å dekke vedlikeholdsetterslepet på stam- og riksvegnettet.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre.

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

v e d t a k :

Dokument nr. 8:6 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Magnhild Holmberg om å slette gjelden til bomfinansierte samferdselsprosjekter - avvises.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 2. mars 2006

**Per Sandberg**  
leder

**Truls Wickholm**  
ordfører

## Vedlegg 1

### **Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 19. januar 2006**

#### **Dokument nr. 8:6 (2005-2006) - Forslag fra repr. Per Sandberg, Arne Sortevik og Magnhild Holmberg om å slette gjelden til bompengefinansierte samferdselsprosjekter**

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteen sitt brev av 24. november 2005 vedlagt Dok. 8 forslag.

Det foreslås i Dok. nr. 8:6 (2005-2006) at man skal slette all gjeld til bompengefinansierte samferdselsprosjekter. Det vises til at staten i 2005 ligger an til å få et overskudd på 300 mrd. kroner. Forslagstillerne mener at staten må bevilge de nødvendige midler til å nedbetale gjelden til alle bompengeselskapene og at dette tas fra overskuddet på statsbudsjettet for 2005. Det foreslås videre at Regjeringen avstår fra bompengefinansiering og baserer all framtidig investering på statlig finansiering.

Med utgangspunkt i forslaget fra representantene Sandberg, Sortevik og Holmberg har Vegdirektoratet gjort en overordnet vurdering av de økonomiske konsekvensene forslaget vil innebære.

#### ***Bompenger til betaling av gjeld***

Regnskapstallene fra bompengeselskapene viser at den samlede bompengegjelden per 31.12.2004 var på i overkant av 10,8 mrd. kr. Ved utgangen av 2005 hadde 38 av til sammen 43 innkrevingsordninger i drift, tatt opp lån. I tillegg har Stortinget vedtatt tre prosjekter der bompengeneinnkrevingen ennå ikke har startet opp. I to av disse prosjektene er det tatt opp lån som forutsettes nedbetalt med bompenger. Regnskaps-tallene for 2005 er ennå ikke klare, men det er ikke grunn til å tro at den samlede bompengegjelden ved utgangen av 2005 er lavere enn den var ved utgangen av 2004. Av de 43 prosjektene med bompengeneinnkreving i drift, er det flere som ennå ikke er ferdig bygd. Lånegjelda vil i noen av disse prosjektene derfor øke.

#### ***Bompenger til direkte finansiering av prosjekter***

I bomringene rundt de store byområdene er det forutsatt innkrevd betydelige beløp til finansiering av infrastrukturiltak de nærmeste årene. I bomringen i Oslo kreves det inn om lag 1,2 mrd. kr per år, eller om lag 8,4 mrd. kr i perioden 2006-2012. En stor del av disse midlene er forutsatt å gå direkte til finansiering av prosjekter og ikke til nedbetaling av gjeld. I bomringen i Bergen kreves det i dag inn om lag 220 mill. kr per år,

eller om lag 1,1 mrd. kr i perioden 2006-2010. I tillegg kreves det inn bompenger som går direkte til bygging i flere mindre bomringer/bompengepakker, for eksempel Tønsbergpakken, Nord-Jærenpakken, E39 over Stord og rv 45 Gjesdal.

Et grovt overslag tilsier at i overkant av 10 mrd. kr av de bompengemidlene som forutsettes innkrevd i de ordningene som er vedtatt, vil gå direkte til finansiering av bygging og ikke til nedbetaling av lån.

#### ***Økonomiske konsekvenser av forslaget***

Kostnadene ved å avvikle de 46 vedtatte bompengordningene vil etter dette være i størrelsesorden 20-25 mrd. kr Følgende forutsetninger er lagt til grunn for regnestykket:

- All lånegjeld som er tatt opp, skal innfris.
- All lånegjeld som forutsettes tatt opp for å fullføre igangsatte prosjekter, skal innfris.
- Tapte bompengeneinntekter som forutsettes å gå direkte til bygging, skal kompenseres.

Forslaget vil videre kunne få konsekvenser for satsingen på veginvesteringer i perioden 2006-2009. I handlingsprogrammet for denne perioden er det lagt til grunn at eksterne midler vil utgjøre 21 mrd. kr eller om lag 45 pst. av de samlede investeringer i perioden. Det alt vesentligste av de eksterne midlene er bompenger, og nærmere 50 pst. av forutsatte bompengemidler i perioden er knyttet til ennå ikke vedtatte prosjekter. Prioriteringene i handlingsprogrammet er gjort med den forutsetning at en rekke prosjekter skal delvis bompengefinansieres. En endring i denne forutsetningen samtidig som de statlige midlene ikke økes tilsvarende, vil medføre at det blir nødvendig med vesentlige endringer av handlingsprogrammet for perioden 2006-2009.

Jeg vil for øvrig vise til at to bompengeprosjekter er fremmet, men ennå ikke behandlet av Stortinget (utvidelse av Bergensprogrammet og rv 7/rv 13 Hardangerbrua). Det er også flere bompengeprosjekter som er forutsatt lagt fram for Stortinget allerede våren 2006.

Jeg mener at forslaget fra representantene Sandberg, Sortevik og Holmberg har mye større økonomiske konsekvenser enn det forslagsstillerne legger til grunn, og finner uansett ikke å kunne tilrå forslaget.

**Vedlegg 2****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 15. februar 2006.**

**Dokument nr. 8:6 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Magnhild Holmberg om å slette gjelden til bompengefinansierte samferdselsprosjekter - svar på spørsmål**

Jeg viser til brev av 2. februar 2006.

Jeg har følgende svar på spørsmålene fra komiteén:

**Spørsmål nr. 1 vedrørende gjenstående gjeld pr. 1. januar 2006**

Alle bompengeselskapene skal i samsvar med bompengeaftalen sende regnskap med årsberetning og andre oppgaver til Statens vegvesen. Normalt rapporterer bompengeselskapene til Statens vegvesen i etterkant av at årsregnskapet er ferdig. Det foreligger derfor ikke en samlet oversikt over bompengeselskapenes gjeld pr. 1. januar 2006. En slik samlet oversikt vil normalt ikke foreligge før medio juni. Dette har bl.a. sammenheng med at bompengeselskapene i all hovedsak er aksjeselskaper, og at de derfor har regnskaps- og rapporteringsrutiner som gjelder for slike selskaper.

Vedlagt oversendes en spesifisert oversikt over alle bompengeprosjekter pr. 1. januar 2005 (vedlegg 1). Av disse er det to prosjekt der bompengeneinnkrevningen ikke er startet opp. Disse er:

- Rv. 2 Kløfta - Nybakk (åpner 2007)
- Rv. 4 Reinsvoll - Hunndalen (åpner sommeren 2006)

I tillegg til disse er følgende prosjekt vedtatt i 2005:

- Rv 64 Atlanterhavstunnelen (innkreving på ferje fra våren 2006)

Følgende 8 prosjekter er avsluttet i 2005:

- Rv. 64 Skålavegen
- Hovedvegutbyggingen i Trondheim
- Rv. 17 Helgelandsbrua
- Fv. 207 Bjorøy
- E39 Nordhordlandsbrua
- Rv. 61 Hareid - Sulesund
- Finnfast (forhåndsinnkreving)
- Ryfast (forhåndsinnkreving).

**Spørsmål 2 vedrørende bompengeneinntektene beregnet for alle prosjekt som er forutsatt ferdigstilt i NTP 2006-2015**

I vedtatt handlingsprogram for perioden 2006-2009 er det lagt til grunn følgende fordeling mellom bompenger og statlige midler:

*Mill. 2006-kroner*

	2006-2009	
	Stat	Bompenger
Stamveger	12 640,0	6 645,5
Øvrige riksveger	8 730,0	13 018,0
Rassikring	1 250,0	167,0
<b>SUM</b>	<b>22 620,0</b>	<b>19 830,5</b>

Når det gjelder perioden 2010-2015, er det i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, forutsatt at en rekke vegprosjekt kan delfinansieres med bompenger. Forslaget til handlingsprogram for den siste 6-årsperioden er å betrakte som et planleggingsprogram. De vegprosjektene som er forutsatt finansiert med bompenger i denne perioden, har normalt svært usikkert plangrunnlag og kostnadsoverslag. Endelige lokalpolitiske vedtak er normalt heller ikke på plass for disse prosjektene.

Vedtatte prosjekt der innkrevningen ikke er startet opp:

- Rv. 2 Kløfta - Nybakk (åpner 2007)
- Rv. 4 Reinsvoll - Hunndalen (åpner sommeren 2006)
- Rv. 64 Atlanterhavstunnelen (åpner høsten 2008).

I tillegg til de tre bompengeproposisjonene som er til behandling i komiteen, vedlegges en liste over de bompengeprosjekter som er forutsatt fremmet i perioden 2006-2009 (vedlegg 2). For disse prosjektene er det ikke en endelig vedtatt finansieringsplan. Endelig finansieringsplan og framdriftsplan for bygging av disse vegprosjektene vil departementet komme tilbake til når disse fremmes i egen proposisjon.

**Spørsmål nr. 3 vedrørende bompengandelen for de forskjellige bompengeprojektene**

Vedlagt oversendes en oppdatert oversikt over bompengandelen på vedtatte bompengeprojekt (vedlegg 3). Jeg gjør oppmerksom på at materialet ikke er entydig i og med at tabellen tar utgangspunkt i de opprinnelige bompengeproposisjonene. Det kan være gjort endringer i finansieringsopplegget på enkelte av prosjektene.

(Vedleggene er ikke vedlagt.)





