



Innst. 113 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 36 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet for 2010 under Samferdselsdepartementet

Til Stortinget

1. Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Elin Rodum Agdestein, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Lasse Kinden Endresen, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen foreslår bl.a. endringer i bevilgninger under programkategoriene 21.10 Administrasjon, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilte transporttiltak, 21.50 Jernbaneformål og 22.10 Post og telekommunikasjoner.

2. Programkategori 21.10 Administrasjon

2.1 Sammendrag

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1300 post 1 Driftsutgifter, med 2,25

mill. kroner til kjøp av ekstern konsulentteneste i samband med fusjonsprosessen mellom Postens datterselskap ErgoGroup AS og EDB Business Partner ASA sommaren 2010.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1300 post 70 Tilskot til internasjonale organisasjonar, med 2,6 mill. kroner, med bakgrunn i høgare valutakursar og auke i kontingentar.

2.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til regjeringens forslag.

3. Programkategori 21.30 Vegformål

3.1 Sammendrag

Kap. 1320 Statens vegvesen

POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD
AV RIKSVEGER M.M.

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegnettet m.m., med 25 mill. kroner, med bakgrunn i ekstraordinære utgifter på riksvegnettet knytt til utbetringar og reparasjon av skadar etter flaum og ras i Nord-Noreg tidlegare i år.

På grunn av endra inntektsoverslag på kap. 4320 post 3 Refusjonar frå forsikringsselskap, foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn med 51 mil. kroner.

Samferdselsdepartementet foreslår derfor å auke løyvinga på kap. 1320 post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar m.m., med i alt 76 mill. kroner.

POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringar,

med 50 mill. kroner. Dette for å setje Statens vegvesen i stand til å gjennomføre prosjekta i Nasjonal transportplan 2010–2019.

POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Samferdselsdepartementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1320 post 72 Kjøp av ferjetenester, med 2,72 mill. kroner. Dette med bakgrunn i at det er gitt fritak for den nye CO₂-avgifta for gass til bruk i innanriks sjøfart.

Kap. 4320 Statens vegvesen

POST 3 REFUSJONER FRÅ FORSIKRINGSSLESKAP

Det blir foreslått å auke løyvinga på kap. 4320 post 3 Refusjonar frå forsikringsselskap, med 51 mill. kroner, jf. kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.

E39 Hjartåberga i Møre og Romsdal – rassikring

Samferdselsdepartementet legg til grunn ei styringsramme på 469 mill. 2009-kroner og ei kostnadsramme på 516 mill. 2009-kroner for rassikringsprosjektet. Omrekna til 2011-prisnivå er styringsramma 492 mill. kroner og kostnadsramma 541 mill. kroner.

Det blir lagt opp til anleggsstart i januar 2011. Prosjektet er planlagt opna for trafikk i 2013.

Fv. 661 Straumsbrua i Skodje kommune i Møre og Romsdal

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 50 (2001–2002) gav Stortinget samtykke til å delfinansiere prosjektet rv. 661 ny bru over Straumen i Skodje kommune i Møre og Romsdal med bompengar. Prosjektet var delt i fire byggetrinn for å spreie finansieringa over tid. Kostnadsoverslaget for heile prosjektet var rekna til 224 mill. 2002-kroner, der 113 mill. kroner eller om lag 50 pst. var føresett finansiert med bompengar. Omrekna til 2010-prisnivå blir opphavleg kostnadsoverslag 310 mill. kroner, medan føresett bompengbidrag blir 156 mill. kroner.

I St.prp. nr. 50 (2001–2002) var det lagt til grunn at bompengeselskapet skulle delfinansiere første byggetrinn, som omfattar ny bru over Straumen med tilførselsvegar til eksisterande veg og om lag 800 m ny veg på nordsida av brua. Resterande arbeid, dvs. andre, tredje og fjerde byggetrinn, var føresett finansiert ved statlege løyvingar innafor den fylkesfordelte ramma til øvrige riksvegar i Møre og Romsdal.

Totalkostnaden for alle fire byggetrinna er rekna til 307 mill. 2010-kroner, dvs. ein reduksjon på 3 mill. kroner samanlikna med overslaget i St.prp. nr. 50 (2001–2002).

Ved behandlinga av handlingsprogram «nye» fylkesvegar 2010–2013 for Møre og Romsdal har fyl-

keskommunen føresett at om lag 50 pst. av den samla utbygginga skal finansierast med bompengar.

Samferdselsdepartementet tilrår at Stortinget sluttar seg til eit opplegg som inneber at også andre og tredje byggetrinn av prosjektet fv 661 Ny bru over Straumen i Skodje kommune blir delfinansiert med bompengar. Kostnadene ved attstående delar av utbygginga er rekna til 138 mill. 2010-kroner og føresett finansiert med 83 mill. kroner i fylkeskommunale løyvingar og 55 mill. kroner i bompengar.

NO_x-kompensasjon for ferjer – presisering

NO_x-kompensasjon til fylkeskommunane blei redusert i samband med Stortingets behandling av Prop. 125 S/Innst. 350 S (2009–2010). Det blir presisert at samla reduksjon i NO_x-kompensasjonen til Nordland fylkeskommune i samband med revidert nasjonalbudsjett 2010 blei 7,971 mill. kroner.

3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, støtter regjeringens forslag og har ellers ingen merknader.

Fv. 661 Straumsbrua i Skodje kommune i Møre og Romsdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Samferdselsdepartementets omtale på side 3 i proposisjonen:

«Bompengeselskapet har no kravd inn om lag 20 mill. kr utover finansieringa av første byggetrinn. Disse pengane er kravd inn i strid med det som framgikk av St.prp. nr. 50 (2001-2002), der prosjektet blei presentert for Stortinget. Samferdselsdepartementet finn det uheldig at forslaget om utviding av bompengepengaget til også å omfatte andre og tredje byggetrinn ikkje har blitt lagt fram for Stortinget tidlegare.»

Disse medlemmer finner det både uheldig og uakseptabelt at det har blitt krevet inn penger i strid med Stortingets vedtak, og at Stortinget ikke engang har fått behandlet bompengerekravet for de to siste byggetrinnene. Disse medlemmer understreker at tilsyn og kontroll med den omfattende og økende bruk av bompengefinansieringen som regjeringen legger opp til – og som også de øvrige partier på Stortinget med unntak av Fremskrittspartiet støtter – gjør det nødvendig med forsterket og utvidet tilsyn og kontroll med bruken.

Disse medlemmer har merket seg svar fra Samferdselsdepartementet på spørsmål fra komiteen

om denne saken, spesielt siste del av svaret som hitsettes:

«Statens vegvesen har ansvaret for å følge opp de føringer om bruk av bompenger som er gitt i bompengeproposisjonen. Dette skjer gjennom at regionvegkontorene utarbeider rekvisisjonsplaner og rekvirerer midler fra bompengeselskapet i tråd med disse. Bompengene brukes sammen med budsjettmidler til å finansiere prosjektene som er forutsatt finansiert i de aktuelle bompengeproposisjonene. Hvordan midlene er brukt, rapporteres gjennom de etablerte rutine for budsjettoppfølging og regnskap. Regionvegkontoret har også gjennom bompengeaftalen ansvaret for å følge opp bompengeselskapenes regnskaper og drift.

Vegdirektoratet gjennomgår rapporteringene fra regionene. I tillegg foretar Vegdirektoratet en overordnet kontroll av bompengeselskapenes regnskaper og drift. Resultatet av denne kontrollen oversendes Samferdselsdepartementet. Erfaringene med disse rutine har vært gode og bidratt til å sikre god oppfølging av bruken av bompenger.

I dette konkrete tilfellet har det vist seg at avvik fra de forutsetninger som lå til grunn for vedtaket om bompengefinansieringen, ble fanget opp for sent. Bakgrunnen for dette synes å være at regionvegkontoret, kommunen og fylkeskommunen har hatt en annen forståelse av St.prp. nr. 50 (2001-2002), jf. omtale i Prop. 36 S (2010-2011). Det ble derfor lagt til grunn at det også kunne rekvireres bompenger til byggetrinn 2. Dette avviket ble oppdaget ved rapporteringen til Vegdirektoratet andre tertial 2010. Statens vegvesen har varslet at de på bakgrunn av denne hendelsen vil gjennomgå sine kontrollrutiner med sikte på å hindre lignende tilfeller i framtiden.»

Disse medlemmer viser til Riksrevisjonens rapport om den årlige revisjon og kontroll for budsjettåret 2009, og der Riksrevisjonen retter kritikk mot Samferdselsdepartementet for oppfølging av bompengeselskap, en kritikk som Riksrevisjonen også ga i tilsvarende rapport for 2008. Disse medlemmer viser også til svar på ulike skriftlige spørsmål om oversikt, kontroll og rapportering knyttet til innkreving og bruk av bompenger. Disse medlemmer mener det synes nødvendig med bedre styring, kontroll og rapportering, spesielt på bakgrunn av at veier og veiprojekter med faktisk eller påtenkt bompengefinansiering gjennom forvaltningsreformen er overført til fylkeskommunene og fordi regjeringen øker bruken av bompengefinansiering.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem sak om utvidet tilsyn, kontroll og rapportering om bruk av bompenger».

4. Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

4.1 Sammendrag

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

Ved behandlingen av Prop. 1 S/Innst. 13 S (2009–2010) blei det løyvd 20 mill. kroner til ei ny ordning med kompensasjon til distrikta for skilnader i drivstoffprisar. Utforminga av ordninga og avklaringa med ESA er framleis ikkje på plass. På denne bakgrunn foreslår departementet at løyvinga på kap. 1330 post 75 Kompensasjon til distrikta for skilnader i drivstoffprisar, blir redusert med 5 mill. kroner, til kr 0.

4.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, støtter regjeringens forslag og har ellers ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Samferdselsdepartementets opplysninger om at det i løpet av et år ikke har vært mulig å få på plass organisering og regelverk knyttet til en ny ordning med kompensasjon til distriktene for ulikheter i drivstoffpriser innført i budsjettet for 2010, og med økonomisk ramme på 20 mill. kroner. Ordningen vil ikke komme i gang i 2010. Disse medlemmer har merket seg svaret, datert 29. november 2010, fra Samferdselsdepartementet på spørsmål om hvorfor dette har tatt så lang tid, og hitsetter dette:

«Iverksetting av ordningen med kompensasjon til distriktene for forskjeller i drivstoffpriser, en såkalt fraktutjevningsordning, har tatt noe mer tid enn man først kunne håpe på. Det er flere årsaker til at det tar tid. Dette er en krevende tilskuddsordning rent administrativt, og denne type tilskudd er utfordrende i forhold til statsstøtteregeverket i EØS-avtalen. Blant annet har det vært arbeidet med et regelverk for ordningen, herunder en modell for hvordan man skal beregne hvilke fraktkostnader det kompenseres for. Arbeidet har vist at det generelt finnes få eller ingen eksisterende systemer å bygge denne type fraktutjevningsordning på. Derfor krever etablering av ordningen oppbygging av sektorkompetanse og forvaltningssystemer. Det var kjent at fraktutjevningsordningen måtte avklares med hensyn til EØS-regelverket da ordningen kom inn i budsjettet for 2010, jf. tekstomtalen av ordningen i Prop. 1 S under Samferdselsdepartementet: «*Ordningen vil også kreve avklaring av forholdet til statsstøtteregeverket i EØS før den kan iverksettes*»” Slik klarering kan likevel først finne sted når regelverk og rammer for ordningen er nærmere klarlagt.»

Disse medlemmer peker på at etablering av ordningen er et tydelig eksempel på offentlige støtteordninger som medfører omfattende byråkrati og administrasjonskostnader. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet mener det er viktigere og riktigere å redusere statlig avgift på drivstoff for alle brukere slik Fremskrittspartiet har foreslått i sine forslag til alternative statsbudsjetter. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative forslag til statsbudsjett for 2011 foreslår å redusere drivstoffavgiftene med 1 krone per liter.

5. Programkategori 21.50 Jernbaneformål

5.1 Sammendrag

Kap. 1350 Jernbaneverket

På grunn av dei endra inntektsoverslaga på kap. 4350 post 2 Sal av utstyr og tenester mv., som er knytt til drift og vedlikehold, foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold, med 50 mill. kroner, jf. omtalen av kap. 4350 post 2.

Kap. 1351 Persontransport med tog

I tilknytning til kjøpsavtalen har det har vore ein del uoppgjorde saker mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS som partane har avklart med eit nulloppgjør. Nulloppgjøret inneber at løyvinga for 2010 kan reduserast. Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 1351 post 70 Kjøp av persontransport med tog, med 51,1 mill. kroner.

Kap. 4350 Jernbaneverket

Jernbaneverket har inntekter frå sal av varer og tenester. Det er knytt utgifter til desse inntektene. Inntektene varierer frå år til år, noko som gjer det vanskeleg å fastsetje nivået ved budsjetteringa.

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 4350 post 2 Sal av utstyr og tenester mv., med 50 mill. kroner.

5.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader og støtter regjeringens forslag.

6. Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner

6.1 Sammendrag

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

Ein gjennomgang av budsjettet for 2010 viser at Post- og teletilsynet har behov for færre medarbeidarar enn tidlegare lagt til grunn. Det blir derfor foreslått å redusere løyvinga på kap. 1380 post 1 Driftsutgifter, med 6,9 mill. kroner, jf. også omtale under kap. 4380 post 1 Diverse gebyr.

Kap. 4370 Posttjenester (ny)

I 2009 blei det løyvd 518 mill. kroner på kap. 1370 Posttjenester post 70 Kjøp av post- og banktjenester, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 355 (2008–2009). Etterrekning viser eit faktisk behov i 2009 for 211 mill. kroner til kjøp av post- og banktjenester.

Departementet legg opp til at Posten i 2010 betaler tilbake overkompensasjonen for 2009 på 307 mill. kroner. Dette inneber at Posten i 2010 skal tilbakebetale i alt 317,53 mill. kroner inkl. beregna rentebeløp som følgje av overkompensasjon ved statleg kjøp av post- og banktjenester i 2009.

Departementet foreslår såleis å løyve 317,53 mill. kroner på eit nytt kap. 4370 Posttjenester post 70 Tilbakebetaling post- og banktjenester.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet

Det blir foreslått å redusere løyvinga på kap. 4380 post 1 Diverse gebyr, med 4,85 mill. kroner.

6.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader og støtter regjeringens forslag.

7. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem sak om utvidet tilsyn, kontroll og rapportering om bruk av bompenger.

8. Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2010 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1300		Samferdselsdepartementet:	
	1	Driftsutgifter, blir auka med frå kr 125 857 000 til kr 128 107 000	2 250 000
	70	Tilskot til internasjonale organisasjonar, blir auka med frå kr 25 900 000 til kr 28 500 000	2 600 000
1320		Statens vegvesen:	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m., <i>kan overførast, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72</i> , blir auka med frå kr 6 248 600 000 til kr 6 324 600 000	76 000 000
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29, post 31 og post 72</i> , blir auka med frå kr 5 240 400 000 til kr 5 290 400 000	50 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetenester, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23 og post 30</i> , blir redusert med frå kr 435 300 000 til kr 432 580 000	2 720 000
1330		Særskilde transporttiltak:	
	75	Kompensasjon til distrikta for skilnader i drivstoffprisar, blir redusert med frå kr 5 000 000 til kr 0	5 000 000
1350		Jernbaneverket:	
	23	Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30</i> , blir auka med frå kr 4 647 000 000 til kr 4 697 000 000	50 000 000
1351		Persontransport med tog:	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overførast</i> , blir redusert med frå kr 1 740 200 000 til kr 1 689 100 000	51 100 000
1380		Post- og teletilsynet:	
	1	Driftsutgifter, blir redusert med frå kr 173 150 000 til kr 166 250 000	6 900 000
Inntekter			
4320		Statens vegvesen:	
	3	Refusjonar frå forsikringsselskap, blir auka med frå kr 29 000 000 til kr 80 000 000	51 000 000
4350		Jernbaneverket:	
	2	Sal av utstyr og tenester mv., blir auka med frå kr 189 000 000 til kr 239 000 000	50 000 000

Kap.	Post	Formål	Kroner
4370	(NY)	Posttenester:	
	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, blir løyvd med	317 530 000
4380		Post- og teletilsynet:	
	1	Diverse gebyr, blir redusert med frå kr 168 400 000 til kr 163 550 000	4 850 000

II

Stortinget samtykkjer i at:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å pådra staten forpliktingar knytt til gjennomføringa av prosjektet E39 Hjartåberga, innafør ei kostnadsramme på 541 mill. kroner.
2. Bompengeselskapet får løyve til å krevje inn bompengar til delvis finansiering av fv. 661 Ny bru over Straumen i Skodje kommune, byggetrinn to og tre.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå tilleggsavtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2010

Knut Arild Hareide

leder og ordfører

