



# Innst. 105 S

(2012–2013)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 36 S (2012–2013)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om endringer i statsbudsjettet 2012 under Samferdselsdepartementet

Til Stortinget

#### 1. Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiter, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen foreslår endringer i bevilgninger mv. under 21.10 Administrasjon m.m., 21.20 Luftfartsformål, 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak, 21.50 Jernbaneformål og 22.10 Post og telekommunikasjonar.

#### 2. Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.

##### 2.1 Sammendrag

###### *Kap. 1300 Samferdselsdepartementet*

###### POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Prognosar for departementet sine driftsutgifter viser eit lågare behov for midlar i 2012 enn budsjett-

tert. Løyvinga på kap. 1300 Samferdselsdepartementet, post 1 Driftsutgifter, blir derfor foreslått redusert med 2 mill. kroner.

##### 2.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

#### 3. Programkategori 21.20 Luftfartsformål

##### 3.1 Sammendrag

###### *Kap. 1310 Flytransport*

###### POST 70 KJØP AV INNANLANDSKE FLYRUTER

Nye kontraktar for drift av regionale flyruter tok til å gjelde 1. april 2012. Prognosane viser no at løyvingsbehovet vil bli lågare enn tidlegare lagt til grunn. Departementet foreslår derfor å redusere løyvinga på kap. 1310 Flytransport, post 70 Kjøp av innanlandske flyruter, med 15 mill. kroner.

###### *Kap. 4313 Luftfartstilsynet*

###### POST 1 GEBYRINTEKTER

Inntektene frå m.a. sertifisering av fly har blitt lågare enn rekna med. Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 4313 Luftfartstilsynet, post 1 Gebyrinntekter, med 10 mill. kroner.

###### *Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS*

###### POST 80 RENTER

Departementet foreslår, på grunn av lågare rentenivå, å redusere løyvinga på kap. 5619 Renter av lån til Oslo lufthavn AS, post 80 Renter, med 3,5 mill. kroner.

### 3.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 4. Programkategori 21.30 Vegformål

### 4.1 Sammendrag

#### *Kap. 1320 Statens vegvesen*

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV RIKSVEGAR, TRAFIKANT- OG KØYRETØYTILSYN M.M.

#### *Ras og flaum*

Det har blitt store skadar på riksvegnettet på grunn av ekstremver. Departementet foreslår å løyve 10 mill. kroner til utbetring av skadar.

#### *Realistisk budsjettering av utgifter*

På grunn av endra inntektsoverslag på kap. 4320 Statens vegvesen, post 2 Diverse gebyr, blir det foreslått å auke løyvinga med 73,1 mill. kroner, jf. omtalen under kap. 4320, post 2.

#### *Oppsummering*

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med i alt 83,1 mill. kroner.

POST 25 (NY) BETALINGAR FOR ARBEID UTFØRT FØR 2010 PÅ DEI NYE FYLKESVEGANE

I 2012 utgjer utgiftene til avslutta tvistesaker 14,1 mill. kroner. Departementet foreslår å løyve 14,1 mill. kroner på kap. 1320 Statens vegvesen, ny post 25 Betalingar for arbeid utført før 2010 på dei nye fylkesvegane.

POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKT

På grunn av mindreutgift på posten i 2012 foreslår Samferdselsdepartementet å redusere løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 29 Vederlag til OPS-prosjekt, med 10 mill. kroner og omdisponere dette beløpet til kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar.

POST 30 RIKSVEGINVESTERINGAR

Kostnadene til trafikktryggleiksprosjektet E39 Skolandssvingen i Vest-Agder har auka. Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, med 10 mill. kroner, jf. òg omtale under post 29 Vederlag til OPS-prosjekt.

#### *Kap. 4320 Statens vegvesen*

POST 2 DIVERSE GEBYR

Gebyrinntektene for post 2 er utrekna til å utgjere 370 mill. kroner i 2012. Dette inneber ein auke i inntektene på 73,1 mill. kroner. Samferdselsdepartementet foreslår å auke løyvinga på kap. 4320 Statens vegvesen, post 2 Diverse gebyr, med 73,1 mill. kroner, jf. kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

E39 EIGANESTUNNELEN I ROGALAND – UTBYGGINGS- OG FINANSIERINGSPLAN

Ved behandlinga av Prop. 28 S (2011–2012) blei det gjort vedtak om bompenggeinnkrevjing i bomstasjonane som inngår i Nord-Jærenpakka i åra 2012–2016. Ved oppstart av nye prosjekt må det liggje føre finansieringsplanar som sikrar fullfinansiering innafor dei avklara økonomiske rammene til pakka. I Prop. 28 S (2011–2012) gikk det fram at Samferdselsdepartementet ville kome tilbake til Stortinget med ein plan for finansiering og utbygging av prosjektet E39 Eiganestunnelen når alle avklaringane var gjort.

Prosjektet er føresett delfinansiert med bompengar frå Nord-Jærenpakka.

I Prop. 1 S (2012–2013) har regjeringa lagt til grunn at fritaket i meirverdiavgiftslova for omsetning av tenester som gjeld offentleg veg, skal opphevast frå 1. januar 2013. Etter opphevinga av vegfritaket er styringsramma for E39 Eiganestunnelen førebels vurdert til omlag 2 440 mill. 2012-kroner og kostnadsramma til om lag 2 530 mill. 2012-kroner. Finansieringsplanen, inkl. kompensasjon for meirverdiavgift, er vist i tabell 4.2 i proposisjonen.

#### *Finansieringsplan, inkl. kompensasjon for meirverdiavgift (Tabell 4.2 i proposisjonen)*

	Mill. 2012-kroner		
	2010–2013	2014–2019	Totalt
Statlege midlar	98	1 132	1 230
Bompengar	135	1 075	1 210
Sum	233	2 207	2 440

Styrings- og kostnadsramme for prosjektet er også omtalt i Prop. 1 S (2012–2013) for Samferdselsdepartementet, jf. også forslag til romartalsvedtak VI første punkt i proposisjonen.

Det er ei fellesstrekning mellom rv. 13 Ryfast og Eiganestunnelen på om lag 0,9 km. Fellesstrekninga med Hundvågtunnelen på Ryfast blir finansiert som ein del av Eiganestunnelen, jf. Prop. 109 S (2011–2012). For å halde den planlagde framdrifta for Ryfast er det lagt opp til anleggsstart på Eiganestunnelen i 2013 og trafikkopning i 2017.

## 4.2 Komiteens merknader

### *Eiganestunnelen*

Komiteen viser til at E39 Eiganestunnelen vil gi økt trafikksikkerhet og bedre framkommelighet. Utbyggingen fører til at Stavanger blir avlastet for gjennomgangstrafikk. Komiteen viser til at anleggsarbeidet starter i 2013, og at den nye vegen etter planen skal åpnes for trafikk i 2017. Komiteen viser til at prosjektet omfatter bygging av fem kilometer firefelts veg utenom Stavanger sentrum og fram til Smiene nord for sentrum, medregnet en 3,7 km lang tunnel. Utbyggingen fører også til at deler av dagens E39 blir lagt i tunnel, mens andre deler av dagens veg blir utvidet til fire felt. Komiteen viser til at nær en kilometer av strekningen er felles med Hundvågtunnelen i Ryfast-prosjektet. Komiteen merker seg at det legges opp til en framdrift for E39 Eiganestunnelen som skal bety at man holder den planlagte framdriften for Ryfast-prosjektet.

Komiteen viser til at det i kostnadsanslaget er innarbeidet et påslag som følge av kommende endringer i merverdiavgiftsloven. Komiteen viser til at fritaket for merverdiavgift for tjenester som gjelder offentlig veg oppheves fra 1. januar 2013.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti, legger til grunn at økningen i kostnadsanslaget for E39 Eiganestunnelen, som følge av endringer i bestemmelsene for merverdiavgift, fullt ut finansieres med statlige midler.

Flertallet viser til at kostnadene for E39 Eiganestunnelen er anslått til 2,44 mrd. 2012-kroner, og skal finansieres ved en kombinasjon av 1,23 mrd. kroner i statlige bevilgninger og 1,21 mrd. kroner i bompenger fra Nord-Jærenpakken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at Norge er blitt et svært rikt land, men at et gammeldags og dårlig vedlikeholdt veinett reduserer konkurransekraft og verdiskaping, øker faren for trafikkulykker og forsterker miljøvirkningene fra veitrafikken.

Disse medlemmer mener at en større del av Norges finansielle rikdom må investeres i norsk realkapital i Norge, og at finansinvesteringene i et internasjonalt urolig og risikofylt finansmarked bør reduseres. Disse medlemmer peker også på at bruk av bompengefinansiering til veibygging i Norge er en svært kostbar finansieringsform for bilistene. Disse medlemmer mener at staten skal ha ansvar for en forsvarlig veiutbygging i landet og at bruk av bompenger, veipricing eller annen direkte trafikkantbetaling, er en ytterligere beskatning av trafikantene. Disse medlemmer mener at statens ansvar skal omfatte både riks- og fylkesveier.

Disse medlemmer peker også på at bruken av bompengefinansiering har økt kraftig under rødgrønn regjering. I perioden 2005–2009 ble det med stemmene fra regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, i Stortinget vedtatt prosjekter med bompengefinansiering der samlet bompengebeløp var ca. 68 mrd. kroner med tillegg av hhv. 7,6 mrd. kroner til dekning av renter og 5,4 mrd. kroner tildekning av innkrevingskostnader. Samlet var beløpet nesten 81 mrd. kroner og innebærer en omfattende ekstra skatt på transport vedtatt av alle partier med unntak av Fremskrittspartiet.

Hittil i denne perioden 2009–2013 er tallene 23 144 mill. kroner i bompenger, 13 637 mill. kroner i renter og 2,646 mill. kroner i innkrevingskostnader samlet 39 428 mill. kroner. Også dette en omfattende ekstra skatt på transport vedtatt med stemmene til regjeringspartiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet og med tilslutning fra partiene Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Disse medlemmer viser til Innst. 363 S (2011–2012) om Prop. 109 S(201–2012) Utbygging og finansiering av rv. 13 Ryfylkesambandet (Ryfast) og fastsetjing av styrings- og kostnadsramme for E39 Eiganestunnelen i Rogaland. Disse medlemmer omtalte E39 Eiganestunnelen slik:

«Disse medlemmer viser til at prosjektet E39 Eiganestunnelen omfatter bygging av firefelts vei utenom Stavanger sentrum mellom Schancheholen og Smiene inkl. en 3,7 km lang tunnel.

Disse medlemmer vil videre vise til at prosjektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk, øke trafikksikkerheten og redusere kjøpblemene. Disse medlemmer understreker at dette er et viktig veiprojekt både for å modernisere E39 og for å gi E39 en sikrere og bedre miljømessig løsning i og forbi Stavanger. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet ønsker statlig finansiering av moderne, sikre og miljøvennlige veiløsninger i og rundt de store byområdene. Disse medlemmer legger til grunn at E39 Eiganestunnelen bygges så snart som mulig og med full statlig finansiering.»

Disse medlemmer viser til at prosjekt E39 Eiganestunnelen er forutsatt delfinansiert med bompenger fra «Nord-Jærenpakka». Disse medlemmer viser til Prop. 28 S (2011–2012), jf. Innst. 117 S (2011–2012) og til sine forslag i innstillingen:

- «1. Stortinget avviser forlengelse av Nord-Jærenpakken i Rogaland slik det er beskrevet i Prop. 28 S (2001–2012).
2. Stortinget ber regjeringen legge frem egen sak om gjennomføring av de statlige veiprosjektene omtalt i saken basert på statlig finansiering.
3. Stortinget peker på at veitiltak på fylkesveier samt gang- og sykkeltiltak, miljøtiltak og kollektivtiltak må finansieres innenfor rammen av fylkeskommunale og/eller kommunale budsjetter eller gjennom særskilt statlig finansiering. Stortinget forutsetter at det ikke åpnes for bruk av bompengefinansiering av fylkeskommunale prosjekter eller programmer.»

I tråd med dette avviser disse medlemmer finansiering av E39 Eiganestunnelen med bompenger. Disse medlemmer peker på at bilistene skal bidra med hele 1 210 mill. 2012-kroner av en samlet finansieringsplan på 2 440 mill. 2012-kroner. Disse medlemmer minner om at E39 er en av landets viktigste hovedveier og at prosjektet skal løse de trafikale utfordringer som er knyttet til at riksvei passerer en av landets største byer. Disse medlemmer legger til grunn at staten skal finansiere statens veier fullt ut, uten å påtvinge bilistene kostbar kjøp av vei på avbetaling slik bruk av bompengefinansiering medfører.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag;

«Stortinget vedtar utbygging av E39 Eiganestunnelen i tråd med den omtalen som fremkommer i Prop. 36 S (2012–2013) og i Prop 109 S (2011–2012) basert på full statlig finansiering. Stortinget ber regjeringen sørge for forskottering dersom dette er nødvendig for å sikre fremdriften av prosjektet. Stortinget legger til grunn at statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett 2013.»

## 5. Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

### 5.1 Komiteens merknader

#### *Kap. 1330 Særskilde transporttiltak*

POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTENESTER PÅ STREKNINGA BERGEN–KIRKENES

Hausten 2008 inngjekk staten v/Samferdselsdepartementet og Hurtigruten ASA ein tilleggsavtale til avtalen frå 2004 om kjøp av sjøtransporttenester

på strekninga Bergen–Kirkenes vv. Tilleggsavtalen som gjaldt fram til utgangen av 2011.

Sommaren 2011 gjorde ESA vedtak om at kompensasjon etter tilleggsavtalen er i strid med reglane om offentlig støtte etter EØS-avtalen i den grad dette fører til overkompensasjon i høve til det offentlege tenestekjøpet.

Før departementet stansa utbetalningar, blei det betalt ut i alt 130,9 mill. kroner til Hurtigruten ASA. ESA konkluderte i brev av 5. juli 2012 med at 91,6 mill. kroner, utover det beløpet som tidlegare er betalt ut, kan akseptertast som lovleg støtte etter tilleggsavtalen.

ESA har presisert at det må korrigerast for den rentefordelen Hurtigruten ASA har hatt ved at det blei utbetalt for mykje i NO<sub>x</sub>-kompensasjon til selskapet tidleg i perioden for tilleggsavtalen. Samferdselsdepartementet foreslår etter dette å auke løyvinga på kap. 1330 Særskilde transporttiltak, post 70 Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes, med 91,6 mill. kroner. Departementet vil justere den endelege utbetalinga til Hurtigruten ASA for rentefordelen. Unytta løyving blir tilbakeført til statskassa.

### 5.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine kritiske merknader til anbudsprosessen i Innst. 13 S (2010–2011). Disse medlemmer viser til komiteens behandling av statsbudsjettet for 2010 i Innst. 13 S (2009–2010), der disse medlemmer la til grunn at det i forbindelse med ny utlysning av tjenestekjøp på kystruten Bergen–Kirkenes, også måtte gjennomføres ny analyse av transportbehovet på strekningen.

## 6. Programkategori 21.50 Jernbaneformål

### 6.1 Sammendrag

#### *Kap. 1350 Jernbaneverket*

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD

For å dekkje meirkostnadene ved å byggje opp att infrastrukturen etter raset ved Soknedal mellom Støren og Berkåk på Dovrebanen, foreslår departementet å auke løyvinga på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald, med 50 mill. kroner.

POST 31 NYTT DOBBELTSPOR OSLO–SKI

Jernbaneverket har i 2012 gjennomført eit meir omfattande arbeid med detalj- og reguleringsplanlegginga av Oslo–Ski enn det var budsjetttert med. Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1350

Jernbaneverket, post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, med 40 mill. kroner.

#### FULLMAKT TIL RESTVERDISIKRING AV TOGMATERIELL

Samferdselsdepartementet foreslår at ramma i fullmakta om å gi NSB ytterlegare restverdigaranti på oppgraderingar og nyinvesteringar blir auka med 870 mill. kroner i 2012 frå 3 225 mill. kroner til 4 095 mill. kroner, jf. forslag til romartalsvedtak. Fullmakta for 2013 må endrast tilsvarande. Samferdselsdepartementet vil kome tilbake med forslag om å endre fullmakta for 2013.

### 6.2 Komiteens merknader

#### *Post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski*

Komiteen støtter bevilgningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil uttrykke bekymring over forsinkelsene i prosjektet, og mener det haster med å komme i gang med bygging.

Komiteen viser ellers til Innst. 13 S (2012–2013) om bevilgninger på statsbudsjettet for 2013, og i den forbindelse til de respektive partiers merknader under post 31 Nytt dobbeltspor Oslo–Ski og til Østre linje.

#### *Fullmakt til restverdisikring av togmateriell;*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg omtalen av fullmakt til restverdisikring av togmateriell. Disse medlemmer legger til grunn at dette ikke innebærer en skjult og ytterligere subsidiering av jernbanetransport. Disse medlemmer ønsker en samlet oversikt over statlig finansiering av jernbanevirksomheten i Norge. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem egen oversikt over statlig finansiering av jernbanevirksomheten i Norge gjennom virksomheten i Jernbaneverket og NSB.»

## 7. Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjonar

### 7.1 Sammendrag

#### *Kap. 4370 Posttenester*

POST 70 TILBAKEBETALING POST- OG BANKTENESTER

I 2011 blei det løyvd 345 mill. kroner på kap. 1370 Posttenester, post 70 Kjøp av post- og banktenester. Posten skal i 2012 betale tilbake i alt 164,8 mill. kroner som følgje av overkompensasjon ved statleg kjøp av post- og banktenester i 2011. Departementet foreslår å løyve 164,8 mill. kroner på eit nytt kap. 4370 Posttenester, post 70 Tilbakebetaling post- og banktenester.

#### *Kap. 4380 Post- og teletilsynet*

POST 1 DIVERSE GEBYR

I samband med lønnsoppgjeret for 2012 blei Post- og teletilsynet tildelt 2,43 mill. kroner over kap. 1380, post 1 Driftsutgifter. Etaten er sjølvfinansierende. Departementet foreslår derfor å auke løyvinga på kap. 4380 Post- og teletilsynet, post 1 Diverse gebyr, med 2,43 mill. kroner.

### 7.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 8. Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### *Forslag 1*

Stortinget vedtar utbygging av E39 Eiganes-tunnelen i tråd med den omtalen som fremkommer i Prop. 36 S (2012–2013) og i Prop 109 S (2011–2012) basert på full statlig finansiering. Stortinget ber regjeringen sørge for forskottering dersom dette er nødvendig for å sikre fremdriften av prosjektet. Stortinget legger til grunn at statlig finansiering dekkes inn i revidert nasjonalbudsjett 2013.

#### *Forslag 2*

Stortinget ber regjeringen legge frem egen oversikt over statlig finansiering av jernbanevirksomheten i Norge gjennom virksomheten i Jernbaneverket og NSB.

## 9. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding under romertall I og romertall II punkt 2 fremmes av en samlet komité.

Komiteens tilråding under romertall II, punkt 1, fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser til proposisjonen og merknader og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

I statsbudsjettet for 2012 blir det gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Kroner
Utgifter			
1300		Samferdselsdepartementet:	
	1	Driftsutgifter, <i>blir redusert</i> med .....	2 000 000
		frå kr 137 828 000 til kr 135 828 000	
1310		Flytransport:	
	70	Kjøp av innanlandske flyruter, <i>kan overførast, kan nyttast under kap. 1311, post 71, blir redusert</i> med .....	15 000 000
		frå kr 675 600 000 til kr 660 600 000	
1320		Statens vegvesen:	
	23	Drift og vedlikehold av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., <i>kan overførast, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72, blir auka</i> med .....	83 100 000
		frå kr 7 516 100 000 til kr 7 599 200 000	
(Ny)	25	Betalingar for arbeid utført før 2010 på dei nye fylkesvegane, <i>blir løyvd</i> med .....	14 100 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekt, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23 og post 30, blir redusert</i> med .....	10 000 000
		frå kr 414 000 000 til kr 404 000 000	
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29, post 31 og post 72, blir auka</i> med .....	10 000 000
		frå kr 5 680 400 000 til kr 5 690 400 000	
1330		Særskilde transporttiltak:	
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes, <i>blir auka</i> med .....	91 600 000
		frå kr 738 500 000 til kr 830 100 000	
1350		Jernbaneverket:	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30, blir auka</i> med .....	50 000 000
		frå kr 5 385 600 000 til kr 5 435 600 000	
	31	Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, <i>kan overførast, blir auka</i> med .....	40 000 000
		frå kr 275 000 000 til kr 315 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner
<b>Inntekter</b>			
4313		Luftfartstilsynet:	
	1	Gebyrinntekter, <i>blir redusert</i> med ..... frå kr 133 500 000 til kr 123 500 000	<u>10 000 000</u>
4320		Statens vegvesen:	
	2	Diverse gebyr, <i>blir auka</i> med ..... frå kr 296 900 000 til kr 370 000 000	<u>73 100 000</u>
(Ny)		Posttenester:	
4370	70	Tilbakebetaling post- og banktenester, <i>blir løyvd</i> med .....	<u>164 800 000</u>
4380		Post- og teletilsynet:	
	1	Diverse gebyr, <i>blir auka</i> med ..... frå kr 155 300 000 til kr 157 730 000	<u>2 430 000</u>
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS:	
	80	Renter, <i>blir redusert</i> med ..... frå kr 201 800 000 til kr 198 300 000	<u>3 500 000</u>

## II

- Stortinget samtykkjer i at:
1. Nord-Jæren Bompengeselskap AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar for delvis finansiering av utbygginga av prosjektet E39 Eiganestunnelen i Rogaland. Vilråra går fram av Prop. 36 S (2012–2013).
  2. Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i staten si rammeavtale med NSB, i 2012 kan gi NSB AS ytterlegare restverdigaranti for oppgraderingar og nyinvesteringar innafor ei ramme på inntil 4 095 mill. kroner.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. november 2012

**Knut Arild Hareide**

leder og ordfører

