



Innst. 231 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra kontroll- og konstitusjonskomiteen

Dokument 3:5 (2012–2013)

Innstilling fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga

Til Stortinget

1. Sammendrag

Bompengar utgjør eit viktig bidrag til bygging av riks- og fylkesvegar, og det har vore ein vesentleg auke i bruken av bompengar i perioden 2002–2011. I 2011 betalte trafikantane 6,6 mrd. kroner i bompengar, mens det i 2002 blei betalt inn 3,2 mrd. kroner. Sentrale mål for innkrevjinga av bompengar er at den skal skje med minst mogleg ulemper for trafikantane, lågast mogleg kostnader og høgast mogleg inntening. Målet med undersøkinga har vore å vurdere kor effektiv bompengeforvaltninga er. Undersøkinga omfattar perioden 2002–2011.

1.1 Hovudfunn

- Automatiseringa av bompengeinnkrevjinga har i stor grad medverka til at ein har nådd målet om minst mogleg ulempe for trafikantane.
- Målet om at bompengeinnkrevjinga skal skje med lågast mogleg kostnader, er ikkje realisert.
- Det er eit potensial for å auke bompengeinntektene i eksisterande bompenganeanlegg, utan å auke prisane.
- Svakheiter ved Samferdselsdepartementet si styring og oppfølging på området.
- Svakheiter ved Statens vegvesen si oppfølging av bompengeselskapa.
- Store forskjellar i låne- og innskotsvilkåra for selskapa.

- Det er vesentlege manglar knytt til konkurranseutsetjinga ved selskapa sine innkjøp av driftsoperatør.

1.2 Riksrevisjonens merknader

1.2.1 *Automatiseringa av innkrevjinga har i stor grad medverka til at ein har nådd målet om minst mogleg ulemper for trafikantane*

I løpet av 2000-talet har stadig fleire bompengeselskap teke i bruk det elektroniske betalingssystemet AutoPASS. Per mars 2012 har 42 av 52 bompengeselskap innført AutoPASS. Automatiseringa av bompengeinnkrevjinga har medverka til god trafikkavvikling og betre trafikktryggleik. Riksrevisjonen ser positivt på denne utviklinga.

1.2.2 *Målet om at bompengeinnkrevjinga skal skje med lågast mogleg kostnader, er ikkje realisert*

I 2011 utgjorde driftskostnadene i bompengeselskapa 12,5 prosent av bompengeinntektene, noko som utgjør 818 mill. kroner. Desse driftskostnadene kunne ha vore reduserte med ei meir effektiv innkrevjing. Det er påvist følgjande:

- Selskapa har betydelege utgifter knytt til biletbehandling for køyretøy som passerer utan gyldig brikke. Dette er kostnader som gir seg utslag i lønnskostnader eller kostnader til driftsoperatør.
- Selskapa har store tap på fordringar som følgje av at trafikantar ikkje betaler for passeringar i automatiske anlegg, eller ikkje betaler for utskriven tilleggsavgift. I 2011 utgjorde tap på fordringar 21 prosent av driftskostnadene, noko som utgjør 172 mill. kroner.
- Manglar ved det felles sentrale datasystemet (sentralsystemet) for innkrevjing av bompengar

har medført høge driftskostnader for selskapa. Det har til dømes ikkje vore mogleg å sende ut e-faktura, og det har påført mange selskap store porto- og trykkjerikostnader. For eitt selskap utgjorde dette 43,5 mill. kroner i 2010.

- Ordningar som er etablerte for å sikre innkrevjing frå utanlandske trafikantar, er kostbare. For somme selskap kostar innkrevjinga meir enn dei får inn i inntekter.

Driftskostnadene er i mange tilfelle vesentleg høgare enn føresett i stortingsproposisjonane for dei aktuelle bompengeprojekta. I 2011 var dei årlege driftskostnadene (medrekna tap på fordringar) for 17 bompengeselskap samla sett 42 prosent høgare enn føresett.

Det var ein føresetnad at driftskostnadene skulle reduserast gjennom automatiseringa av bompeng-innkrevjinga. Driftskostnadene sin del av bompeng-inntektene og kostnaden per passering blei redusert frå 2002 til 2005. Etter 2005 har driftskostnadene sin del av bompenginntektene og kostnaden per passering auka, og var i 2011 høgare enn i 2005.

Riksrevisjonen har gjort ein effektivitetsanalyse som dokumenterer at det er store forskjellar i effektiviteten til selskapa. Kor stor del av bilistane som bruker brikke, er den faktoren som i størst grad påverkar effektiviteten. Dette viser at det er eit potensial for å effektivisere bompengeforvaltninga.

Riksrevisjonen konstaterer at målet om lågast mogleg kostnad ikkje er realisert. Riksrevisjonen peikar på at Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen dermed ikkje har tatt det overordna ansvaret dei har for å sikre at innkrevjinga av bompengar skjer med lågast mogleg kostnad.

1.2.3 Det er eit potensial for å auke bompenginntektene i eksisterande bompenganlegg, utan å auke prisane

Bompenginntektene har auka betydeleg frå 2002 til 2011. Dette kjem både av at det er fleire bompengeprojekt og at trafikken har auka kraftig. Det er samstundes påvist at innteninga kunne ha vore endå høgare.

- Svakheiter ved den tekniske løysinga på innkrevjingsutstyret har ført til inntektstap for selskapa. Eitt selskap tapte 10,5 mill. kroner i inntekter som følgje av feil ved innkrevjingsutstyret i perioden 2008–2012. Vidare taper selskapa inntekter på grunn av uleselege bilete. Det kan vere feil eller manglar ved innkrevjingsutstyret eller vêrtilhøve som gjer det umogleg å lese skilt. Der- som fleire brukte brikker, kunne ein unngå dette.
- Svakheiter ved vedlikehalds- og driftstenestene har medverka til lågare inntening. Tidlegare ser-

viceavtale for drift og vedlikehald av innkrevjingsutstyret gjaldt frå kl. 8 til 16 på kvardagar, og feil ved utstyret blei ikkje retta opp før neste vekedag. Vedlikehaldsavtalane frå og med 1. juni 2012 gjeld heile døgnet alle dagar.

- Stikkprøvekontrollar har vist at trafikantar med tunge køyretøy som har abonnement for lette køyretøy, påfører bompengeselskapa eit inntektstap. Det blir i liten grad gjennomført kontrollar for å sjekke at trafikantane har riktig brikkeabonnement.

Riksrevisjonen meiner det er positivt at det i 2011 og 2012 er sett i verk fleire tiltak som vil kunne medverke til ei meir effektiv bompenginntekting frå norske og utanlandske køyretøy. Til desse tiltaka høyrer det skandinaviske samarbeidsprosjektet om brikkebruk (EasyGo) og arbeidet med å innføre ei ordning med obligatorisk brikke for tunge køyretøy over 7,5 tonn. Dei nye vedlikehaldsavtalane som gjeld heile døgnet alle dagar, og faste møte med utstyrsleverandørane kan i større grad sikre god kvalitet på innkrevjingsutstyret. Det skal også gjennomførast fleire kvalitetskontrollar av utstyret. I kriteria for innkjøp av vegkantutstyr er kvaliteten vekta høgare enn tidlegare.

Riksrevisjonen føreset at Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen sørgjer for at tiltaka gir dei resultata som er planlagde. Riksrevisjonen framhevar vidare at ein i tillegg må vurdere å setje i verk tiltak for å sikre ei høgast mogleg inntening.

1.2.3.1 SVAKHEITER VED SAMFERDSELS- DEPARTEMENTET SI STYRING OG OPPFØLGING PÅ OMRÅDET

Samferdselsdepartementet gir i liten grad styringssignal om sjølve bompenginntektinga, og framhevar at Vegdirektoratet har eit overordna styringsansvar, mens departementet berre har ei svært overordna rolle. Ein gjennomgang av referat frå etatsstyringsmøta mellom Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen i åra 2005–2011 viser at innkrevjinga av bompengar i liten grad er tema på møta. For å kunne utøve det overordna ansvaret på ein god måte, ser Riksrevisjonen det som viktig at Samferdselsdepartementet i større grad legg vekt på bompenginntektinga i si oppfølging av Statens vegvesen.

1.2.4 Svakheiter ved Statens vegvesen si oppfølging av bompengeselskapa

Statens vegvesen si oppfølging av dei enkelte bompengeselskapa er mangelfull. Berre éin av dei fem regionane gjennomfører dei årlege møta som er føresette i bompengeavtalen mellom kvart enkelt selskap og Statens vegvesen. Det varierer også i kva grad regionane gir skriftleg tilbakemelding på rap-

porteringa frå bompengeselskapa. Riksrevisjonen peiker på kor viktig det er at bompengeselskapa blir følgde opp i tråd med bompengeavtalen, og at dei får tilbakemelding på eit tenleg tidspunkt.

Vegdirektoratet utarbeider ikkje overordna analysar på nasjonalt nivå av dei økonomiske dataa som er rapporterte inn, med mindre dei konkret blir bedne om det. Samferdselsdepartementet har heller ikkje bedde om slike analysar. Det er derimot i 2012 sett i gang eit prosjekt i Statens vegvesen som skal kartlegge kostnadsdrivarane i automatiske anlegg. Riksrevisjonen meiner at kostnadsanalysar er viktige bidrag for å få sett i gang tiltak for å redusere kostnadene.

Bompengeselskapa rapporterer årleg inn sentrale rekneskapstal. Fleire av regionane i Statens vegvesen og selskapa peiker på at det er uklart kva krav som gjeld for rapporteringa. Selskapa rapporterer derfor på forskjellig måte, og det medfører at Statens vegvesen ikkje får påliteleg og nøyaktig styringsinformasjon, slik § 14 i økonomireglementet krev. Riksrevisjonen peiker på at påliteleg rapportering er avgjerande for å sikre god styringsinformasjon.

1.2.5 Store forskjellar i låne- og innskotsvilkåra for selskapa

Bompengeselskapa hadde i sum ei gjeld på over 19 mrd. kroner, og finanskostnadene (medrekna renteutgiftene) utgjorde 518 mill. kroner i 2010. Same året hadde selskapa 2,4 mrd. kroner i innskot og finansinntekter på 74 mill. kroner. Det er påvist store forskjellar i vilkåra for lån og innskot, og også ei lite aktiv låneforvaltning hos enkelte selskap. Det viser at det er eit potensial for lågare finanskostnader og høgare finansinntekter i bompengeselskapa. Ei aktiv forvaltning er derfor svært viktig for finanskostnadene og finansinntektene til selskapa. Regionane i Statens vegvesen følgjer i liten grad opp låne- og innskotsvilkåra i selskapa og korleis selskapa forvaltar dei. Riksrevisjonen føreset at regionane i Statens vegvesen følgjer opp at selskapa forvaltar låna og innskota sine slik at dei får best mogleg vilkår.

1.2.6 Det er vesentlege manglar knytt til konkurranseutsetjinga ved selskapa sine innkjøp av driftsoperatør

Det var 36 av bompengeselskapa som hadde sett bort drifta til ekstern driftsoperatør i 2010. Selskapa sine samla kostnader til driftsoperatør utgjorde 180 mill. kroner same år. Det tilsvare 48 prosent av driftskostnadene for desse selskapa.

Innkjøpa av driftsoperatør til selskapa skal gjerast i samsvar med lov om offentlige anskaffelser. For fem av selskapa var avtalen forlengd utover det som gjekk fram av den opphavlege avtalen. Det vil seie at tenesta ikkje har vore konkurranseutsett. For eitt av selskapa gjekk den konkurranseutsette kontrakten ut

i 2002. Per august 2012 er det ikkje inngått ny kontrakt.

Regionane i Statens vegvesen følgjer i liten grad opp at selskapa etterlever lov om offentlige anskaffelser. Regionane har heller ikkje oversikter over når dei ulike kontraktane går ut.

Å konkurranseutsetje tenester i tråd med lov om offentlige anskaffelser er slik Riksrevisjonen ser det, eit sentralt verkemiddel for å sikre lågast mogleg kostnad for bompengeselskapa når dei skal kjøpe inn driftsoperatør. Riksrevisjonen understrekar derfor at det er viktig at bompengeselskapa følgjer regelverket, og at Statens vegvesen følgjer opp at innkjøpa blir konkurranseutsette etter regelverket.

1.3 Tiltådingar frå Riksrevisjonen

1. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen bør setje i verk tiltak for å sikre ei meir effektiv innkrevjing av bompengar. Tiltaka bør blant anna rettast inn mot å auke omfanget av brikkebruk blant trafikantane. Tiltak som er sette i verk, bør først vidare, og resultatane bør følgjast opp.
2. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen bør klargjere kva styringsinformasjon departementet skal få. Statens vegvesen bør vidare sikre påliteleg rapportering frå bompengeselskapa gjennom å konkretisere rapporteringskrava og sjå til at regionane følgjer dei opp.
3. Statens vegvesen bør rutinemessig utarbeide kostnadsanalysar for drifta av bompengeselskapa. På bakgrunn av resultatane frå desse analysane må relevante tiltak setjast i verk.
4. Statens vegvesen bør følgje opp at det enkelte bompengeselskap har ei så kostnadseffektiv innkrevjing som råd. Dette omfattar ei oppfølging av:
 - låne- og innskotsvilkåra og korleis dei blir forvalta
 - at bompengeselskapa etterlever lov om offentlige anskaffelser ved å konkurranseutsetje innkjøp av driftsoperatør.

1.4 Departementet si oppfølging

Statsråden trekkjer i svarbrevet sitt til Riksrevisjonen fram at undersøkinga tydeleg avdekkjer kvar det er potensial for forbetringar. Samferdselsdepartementet vil sjå til at dette blir følgt opp på best mogleg måte.

Statsråden stiller seg bak Riksrevisjonen sin konklusjon om at det er eit potensial for effektivisering på kostnadssida. Statsråden viser til at det på fleire av dei områda der Riksrevisjonen har påpeikt svakheiter, allereie er sett i verk endringsprosessar eller tiltak. Arbeidet med å innføre regionale eller fylkeskommunale selskap blir trekt særskilt fram. Færre selskap gir ifølgje statsråden grunnlag for stordrifts-

fordelar, og dette gir grunnlag for auka profesjonisering, både med omsyn til innkrevjingsordningar, låneopptak og kapitalforvaltning.

Tiltak for å auke delen av bilistar som bruker brikker, blir blant dei viktigaste tiltaka for å sikre ein reduksjon på kostnadssida. Det blir vist til arbeidet med å innføre obligatorisk bompengebrikke på køyretøy over 3,5 tonn. Omsynet til at ein skal halde kostnadene ved innkrevjing av bompengar på eit så lågt nivå som råd, tilseier ifølgje statsråden at ein bør utvide påbodet om obligatorisk bompengebrikke til å gjelde alle køyretøy. Det blir arbeidd med tekniske løysingar for å auke anonymiteten i bompengesystemet.

Departementet vil følgje opp at dei tiltaka som er sette i verk – som til dømes nye vedlikehaldsavtalar og faste møte med utstyrsleverandørane av innkrevjingsutstyret – blir gjennomførte.

Når det gjeld påviste svakheiter ved Samferdselsdepartementet si styring og oppfølging, uttaler statsråden at god rapportering frå Vegdirektoratet er avgjerande for at departementet skal kunne ta eit tydelegare styringsansvar. I rapporteringa framover skal det i større grad fokuserast på effektane av dei tiltaka som blir sette i verk for å betre bompengeforvaltninga. Frå og med 2013 vil departementet derfor be om at rapporteringa frå Vegdirektoratet blir meir utfyllande, og Vegdirektoratet må analysere dataa dei får frå bompengeselskapa. Vidare skal departementet alltid gi tilbakemelding på rapporteringa. Departementet vil også be om at bompengeforvaltninga blir teken opp som eit eige punkt på nokre etatsmøte.

Frå og med 2013 er det lagt opp til ei mykje strammare oppfølging av bompengeselskapa frå Statens vegvesen. Dokument og rettleiingar som blir nytta i oppfølginga, blir for tida reviderte. Det blir også lagt opp til ei tettare og meir kontinuerleg oppfølging av rentevilkåra til bompengeselskapa. Statsråden trekkjer avslutningsvis fram at Vegdirektoratet skal sikre betre rutinar for rapportering om innkjøp og korleis dette blir følgt opp, i Statens vegvesen.

1.5 Riksrevisjonens sluttmerknad

Riksrevisjonen har ingen ytterlegare merknader i saka.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jette F. Christensen, Martin Kolberg og Marit Nybakk, fra Fremskrittspartiet, lederen Anders Anundsen, Ulf Erik Knudsen og Øyvind Vaksdal, fra Høyre, Per-Kristian Foss, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Per Olaf

Lundteigen, fra Kristelig Folkeparti, Geir Jørgen Bekkevold, og fra Venstre, Trine Skei Grande, viser til at det har vært en vesentlig økning i bruk av bompenger i perioden 2002 til 2011. I 2002 ble det betalt inn 3,2 mrd. kroner i bompenger, mens det i 2011 ble betalt inn 6,6 mrd. kroner.

Komiteen er kjent med at sentrale mål for bompengeinnkrevingen er at dette skal skje med minst mulig ulempe for trafikantene, med lavest mulige kostnader og med høyest mulig inntjening. Riksrevisjonens undersøkelse som ble overlevert Stortinget 11. desember 2012, hadde som mål å vurdere effektiviteten i bompengeforvaltningen i perioden 2002 til 2011.

Komiteen viser til hovedfunnene i undersøkelsen som er:

- Automatiseringen av bompengeinnkrevingen har i stor grad medvirket til at en har nådd målet om minst mulig ulempe for trafikantene.
- Målet om at bompengeinnkrevingen skal skje med lavest mulige kostnader er ikke realisert.
- Det er et potensial for å øke bompengeinntektene i eksisterende bompenganlegg uten å øke prisene.
- Svakheter ved Samferdselsdepartementets styring og oppfølging på området.
- Svakheter ved Statens vegvesens oppfølging av bompengeselskapene.
- Store forskjeller i låne- og innskuddsvilkår for selskapene.
- Vesentlige mangler knyttet til konkurranseutsetting ved selskapenes innkjøp.

Komiteen vil i likhet med Riksrevisjonen uttrykke bekymring for at målet om at bompengeinnkrevingen skal skje med lavest mulige kostnader, ikke er realisert. Komiteen er kjent med at samferdselsministeren i brev til Riksrevisjonen datert 18. oktober 2012 stiller seg bak Riksrevisjonens konklusjon om at det er et potensial for effektivisering på kostnadssiden, og peker på at andelen trafikanter som bruker brikker er den faktoren som i størst grad påvirker effektiviteten. Samferdselsministeren viser også til planene om å innføre en ordning med en obligatorisk bompengebrikke for visse kjøretøyklasser med tillatt totalvekt over 3,5 tonn, noe komiteen ser på som et fornuftig tiltak som også kan redusere antallet utenlandske kjøretøy som ikke betaler. Komiteen vil be Samferdselsdepartementet intensivere arbeidet med å få ned kostnadene, og også vurdere andre tiltak for å effektivisere innkrevingen av bompenger.

Komiteen har merket seg Riksrevisjonens påpekning av at svakheter i tekniske løsninger ved innkrevingsutstyret har medført inntektstap for

enkelte selskaper, samt at svakheter i utførelse av vedlikeholds- og driftstjenester har gitt lavere inntjening.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at dette i hovedsak skyldes utformingen av avtalene som Vegdirektoratet er ansvarlig for.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen jobber for mer effektiv drift av bompengeneinnkrevingen på to måter: gjennom å få flere kjøretøy til å bruke brikke, og gjennom sammenslåing av bomselskaper. Begge deler vil føre til mindre administrasjon og lavere driftskostnader, og på den måten sikre at en større andel av bompengene går til vei.

Komiteen har videre merket seg at kontroller har vist at bompengeselskapene påføres tap som følge av at trafikanter med tunge kjøretøy betaler for lette kjøretøy. Komiteen er kjent med at det er iverksatt ulike tiltak for å rette på disse forholdene, og ber Samferdselsdepartementet følge opp Statens vegvesens planlagte møter med leverandørene av innkrevingsutstyret for å bringe forholdene i orden.

Komiteen er kjent med og slutter seg til kritikken fra Riksrevisjonen med hensyn til svakheter ved Samferdselsdepartementets styring og oppfølging og der det fremgår at departementet i liten grad gir styringssignaler om selve bompengeforvaltningen. Komiteen har merket seg at samferdselsministeren uttaler at det er Vegdirektoratet som i dag har et overordnet styringsansvar slik bompengeforvaltningen er organisert, mens departementet kun har en svært overordnet rolle. Komiteen har også merket seg uttalelsene om at Samferdselsdepartementet kan ta et tydeligere styringsansvar, og forutsetter at dette blir gjort.

Komiteen slutter seg også til kritikken som er reist mot Statens vegvesens mangelfulle oppfølging av bompengeselskapene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at det må tilrettelegges for effektiv og moderne drift og for en riktig ansvarsfordeling mellom bomselskaper og myndigheter. Flertallet mener at en strammere oppfølging av bompengeselskapene i form av å etablere et kontrollregime, ikke vil gi den forventede måloppnåelse.

Komiteen er kjent med at Vegdirektoratet i samarbeid med regionvegkontorene, med virkning fra 2013 legger opp til en langt strammere oppfølging av bompengeselskapene. Komiteen ser positivt på dette og ber Samferdselsdepartementet påse at dette blir fulgt opp på en tilfredsstillende måte.

Komiteen merker seg også at Riksrevisjonen påpeker store forskjeller i selskapenes låne- og innskuddsbetingelser og er tilfreds med at Statens vegvesen nå vil legge opp til en tettere og mer løpende oppfølging av bompengeselskapenes rentebetingelser.

Komiteen er kjent med at Riksrevisjonens rapport også har avslørt vesentlige mangler knyttet til konkurranseutsettingen ved selskapenes anskaffelse av driftsoperatør. Det er blant annet avdekket at det er behov for tettere oppfølging av bompengeselskapene når det gjelder anskaffelsesprosedyrer. Samferdselsdepartementet hevder at Vegdirektoratet skal sikre bedre rutiner for rapportering om anskaffelser og hvordan dette følges opp i Statens vegvesen. Komiteen forutsetter at dette følges nært opp fra departementets side.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at dersom Vegdirektoratet skal følge opp dette, må det ses nærmere på krav og forventninger knyttet til profesjonalitet og ansvar hos Vegdirektoratet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener bruk av bompenger for å finansiere utbygging av riks- og fylkesveier samt annen infrastruktur og driften av kollektivtransport, er et unødvendig virkemiddel i samferdselspolitikken. Disse medlemmer ønsker primært å stoppe bruk av bompengefinansiering og at staten skal overta gjelden i eksisterende bompengeselskaper. Subsidiært er disse medlemmer opptatt av at informasjon om omfang og bruk av bompenger forsterkes for å øke bevisstheten i offentligheten og ikke minst hos de som betaler.

Disse medlemmer viser til at bompengeb Bruken er omfattende og økende.

I forrige stortingsperiode (2005–2009) gjorde Stortinget vedtak om å igangsette bompengefinansiering som medfører at bilistene skal betale 68 mrd. kroner i bompenger, 7,7 mrd. kroner i rentekostnad og 5,4 mrd. kroner i innkreving – samlet ca. 81 mrd. kroner. Hittil i denne stortingsperioden (2009–2013) er tallene hhv. 27 mrd. kroner, 16,1 mrd. kroner og 3 mrd. kroner – samlet ca. 46 mrd. kroner. Samlet i disse årene har Stortinget med stemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vedtatt en

ekstra transportskatt gjennom bompenger på hele 127 mrd. kroner. Kun Fremskrittspartiet har stemt for statlig finansiering av prosjektene. Disse medlemmer mener derfor Stortinget må få en årlig oversikt over innbetaling og bruk av bompenger spesifisert på hhv. netto prosjektbidrag, innkrevingskostnader og rentekostnader samt typer prosjekter inndelt i hovedgrupper.

3. Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 3:5 (2012–2013) – om Riksrevisjonens undersøkning av bompengeforvaltninga – vedlegges protokollen.

Oslo, i kontroll- og konstitusjonskomiteen, den 12. mars 2013

Anders Anundsen

leder

Øyvind Vaksdal

ordfører

