



# Innst. 362 S

(2014–2015)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Meld. St. 25 (2014–2015)

### Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om På rett vei – reformer i veisektoren

Til Stortinget

## 1. Sammendrag

### 1.1 Innledning

Som omtalt bl.a. i Prop. 1 S (2014–2015) er Samferdselsdepartementet i gang med et omfattende reformarbeid i transportsektoren, både på overordnet nivå med Nasjonal transportplan og i ulikt omfang i sektorene veg, bane, kyst og luftfart, samlet omtalt som transportreformen. Formålet med transportreformen er økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet samlet sett i sektoren, med en finansiering innenfor rammene som handlingsregelen setter. I arbeidet er det lagt opp til helhetlige løsninger for transportsektoren. For å sikre at gevinstene av de ulike reformene kan komme til nytte så raskt som mulig, er det likevel aktuelt å utarbeide og foreslå konkrete løsninger etter hvert som de er klare.

Arbeidet med reformen i vegsektoren har kommet så langt at regjeringen finner det naturlig å presentere denne delen av reformarbeidet i en melding til Stortinget. I meldingen presenteres utbyggingsselskap for veg, rammeverk for offentlig-privat-samarbeid i transportsektoren og reformen i bompengesektoren.

### 1.2 Utbyggingsselskap for veg

Departementets arbeid med å etablere et utbyggingsselskap for veg er seinest omtalt i Prop. 1 S (2014–2015).

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge fortsatt skal ligge hos staten. Departementet legger videre til grunn at den overordnede politikken innenfor vegsektoren fortsatt fastlegges som en del av samlet nasjonal transportpolitikk gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP).

Statens vegvesen har i dag en effektiv gjennomførerorganisasjon, og departementet legger opp til at Statens vegvesen fortsatt skal ha et omfattende ansvar for å gjennomføre utbygging, drift og vedlikehold av riksveg. Departementet vil etablere et eget utbyggingsselskap som skal løfte flere riksvegstreknings- og gjennomføre utbyggingen mer effektivt.

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet også skal gis ansvar for drift og vedlikehold av veg det har bygd, men at slikt ansvar først blir aktuelt når selskapet har bygd ferdig den første vegstrekingen om lag 3 år etter etablering av selskapet. Departementet vil arbeide videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansiering.

Regjeringens formål med utbyggingsselskapet er å oppnå en mer helhetlig utbygging og større kostnadseffektivitet for den porteføljen det blir gitt ansvar for, og dermed gi en merverdi utover utbygging i tradisjonell forstand. Selskapets virksomhet skal være effektiv og helhetlig utbygging og drift og vedlikehold av trafikksikre riksveger, hvor strekningene i selskapets samlede utbyggingportefølje med høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet prioriteres gjennomført foran de med lav/negativ samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Gjennom mer helhetlig, sammenhengende og rasjonell utbygging og mer langsiktig og forutsigbar finansiering legger regjeringen opp til at utbyggingsselskapet raskere bygger ut hovedvegnettet som bin-

der landet sammen og knytter hovedvegnettet i Norge effektivt til hovedvegnettet i utlandet. Utbyggingsselskapets mer helhetlige og kostnadseffektive utbygging vil raskere styrke næringslivets konkurransevne, gi mange innbyggere mer effektiv, forutsigbar og tryggere vegtransport og mer veg for pengene, og dermed gi en merverdi utover utbygging i tradisjonell forstand.

Samferdselsdepartementet legger opp til at utbyggingsselskapet etableres som et statsaksjeselskap. Innenfor selskapets formål og virksomhet, den gitte oppstartsporteføljen og finansieringen, forutsetter departementet at selskapet selv prioriterer rekkefølgen på utbyggingen av prosjekter.

Ved Stortingets behandling av Prop. 93 S (2013–2014) ble det vedtatt å opprette et interimsselskap med oppgave å forberede og tilrettelegge for at utbyggingsselskapet kan være operativt snarest mulig etter etablering av utbyggingsselskapet. Interimsselskapet blir etablert våren 2015 og vil bl.a. være Samferdselsdepartementets forhandlingsmotpart i arbeidet med avtale fram til utbyggingsselskapet er etablert. Departementet tar sikte på at utbyggingsselskapet vil være operativt 1. januar 2016.

### ***Utbyggingsselskapets oppgaver og portefølje***

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet, med de unntak som er nevnt i omtalen i meldingen, gis et helhetlig ansvar for å prioritere og gjennomføre utbygging innenfor utbyggingssporteføljen som selskapet gis ansvar for.

Det helhetlige ansvaret omfatter bl.a. å framskaffe godkjente planer etter plan- og bygningsloven, prosjektere, erverve nødvendig eiendom, utarbeide konkurransegrunnlag, innhente anbud, inngå kontrakter og være byggherre, herunder føre kontroll og følge opp entreprenørenes arbeider. Selskapet skal gjennomføre utbygging, drift og vedlikehold innenfor gjeldende lov- og regelverk.

### **NASJONAL TRANSPORTPLAN OG SELSKAPETS VIRKSOMHET**

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapets utbygging skal være en del av helhetlig nasjonal politikk i vegsektoren, og at oppgaver, økonomiske ressurser og tidshorisonter for selskapets virksomhet avklares på et overordnet nivå gjennom arbeidet med og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.

Bortsett fra oppstartsporteføljen legges det opp til at nye porteføljer og ressurser på et overordnet nivå avklares gjennom rulleringen av Nasjonal transportplan. Nødvendige budsjettvedtak og fullmakter til Samferdselsdepartementet vil gi departementet grunnlag for å inngå avtaler med selskapet.

Selskapet er innenfor sitt ansvarsområde forutsatt å bidra inn i arbeidet med Nasjonal transportplan.

Ved opprettelse av utbyggingsselskapet for veg vil Samferdselsministeren ha to organisasjoner (Statens vegvesen og utbyggingsselskapet for veg) til å gjennomføre bl.a. utbygging av riksveg, innenfor den politikk og de rammer som Stortinget og regjeringen anviser. Statens vegvesen er et forvaltningsorgan og utfører oppgavene innenfor det styringssystemet som gjelder i statsforvaltningen, mens utbyggingsselskapet vil være et statsaksjeselskap underlagt aksjelovgivningen og med statsråden som generalforsamling.

### **YTRE RAMME FOR SELSKAPETS UTBYGGING**

Innenfor NTPs rammer mener regjeringen at selskapets mer effektive og helhetlige utbygging bør brukes til å gjennomføre utbygging av viktige hovedveger i Norge.

Det er etter regjeringens vurdering naturlig at selskapets langsiktige virksomhet avgrenses til å bygge ut riksveg innenfor et nærmere definert hovedvegnett. Et slikt hovedvegnett er etablert i Norge som del av Trans-European Transport Network (TEN-T). TEN-T-vegnettet i Norge har en samlet lengde på om lag 4800 km pluss ramper, eller om lag halvparten av det samlede riksvegnettet i landet.

Utenfor TEN-T-vegnettet vil det være Statens vegvesen som har ansvar for utbygging, drift og vedlikehold av all riksveg.

### **UTBYGGINGSSELSKAPETS OPPSTARTSPORTEFØLJE**

Med portefølje menes det her den samling av riksvegstrekkninger og prosjekter som utbyggingsselskapet gis ansvar for å bygge ut. Porteføljer med tilhørende ressurser og fullmakter fastlegges normalt gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan og innenfor TEN-T-vegnettet. Den første porteføljen som fastsettes for selskapet benevnes selskapets oppstartsportefølje.

Regjeringen tar utgangspunkt i gjeldende nasjonale transportplan når selskapets første portefølje skal utformes. Det legges opp til en noe raskere utbygging for flere av prosjektene enn det som er forutsatt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. For å tilrettelegge for ytterligere effektiv og helhetlig utbygging har regjeringen løftet inn flere prosjekter som ikke er prioritert i planen, men som står i naturlig forbindelse med prosjekter som er prioritert.

Det legges til grunn at utbyggingsselskapet innenfor selskapets formål og virksomhet, oppstartsporteføljen og finansieringen selv prioriterer rekkefølgen på utbyggingen av prosjekter.

Regjeringen legger opp til å gi utbyggingsselskapet ansvar for en oppstartsportefølje som består av utbygde prosjekter på strekningene (jf. meldingens figur 2.2 og tabell 2.1):

- E39 Lyngdal–Ålgård i Vest-Agder og Rogaland
- E39 Søgne–Lyngdal i Vest-Agder
- E18/E39 Kristiansand–Søgne i Vest-Agder
- E18 Langangen–Grimstad i Telemark og Aust-Agder
- E6 Kolomoen–Moelv i Hedmark
- E6 Moelv–Lillehammer–Ensby i Hedmark og Oppland
- E6 Ulsberg–Melhus i Sør-Trøndelag
- E6 Ranheim–Åsen i Sør- og Nord-Trøndelag

Det foreløpige kostnadsoverslaget for oppstartsporteføljen er om lag 130 mrd. 2015-kroner. Regnet ut fra prosjektenes kostnadsoverslag er i underkant av 40 pst. av prosjektene prioritert i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023. Det legges til rette for at oppstartsporteføljen kan bygges ut innen 20 år. Gjennomføringen av utbyggingen vil være en del av avtalen mellom Samferdselsdepartementet og utbyggingsselskapet.

Samferdselsdepartementet vil i statsbudsjettet for 2016 komme tilbake til Stortinget med forslag om bevilgning til selskapet.

#### SELSKAPETS ANSVAR FOR DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet skal gis ansvar for drift og vedlikehold for veg det har bygd. Selskapets ansvar for drift og vedlikehold vil derfor først bli aktuelt når selskapet har bygd ferdig den første vegstrekningen, det vil si om lag 3 år etter etablering av selskapet. Et helhetlig ansvar for gjennomføring både av utbygging, drift og vedlikehold, vil ha fordeler bl.a. ved at utbyggingsselskapet i enda større grad tar inn livsløpsbetraktninger i sine vurderinger.

Departementet vil i arbeidet ta utgangspunkt i at staten, og ikke selskapet, skal stå som eier av vegene.

#### SELSKAPETS ANSVAR FOR PLANLEGGING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVEN

Samferdselsdepartementet legger opp til at utbyggingsselskapet bør gis samme adgang som Statens vegvesen har i dag etter plan- og bygningsloven, til å utarbeide og fremme forslag til planprogram og reguleringsplan for riksveganlegg som selskapet gis ansvar for utbygging av.

Departementet vil vurdere behovet for og fremme forslag til nødvendige endringer i lovverket på vanlig måte.

#### EIENDOMSERVERV

Samferdselsdepartementet legger opp til at utbyggingsselskapet har ansvaret for eiendomserverv til de anlegg det skal bygge. Det gjelder både om

eiendomservervet skjer ved avtale – som forutsettes å være hovedregelen – eller ekspropriasjon.

Departementet vil vurdere behov for endringer i lovverket og fremme eventuelle forslag til lovendringer for Stortinget på vanlig måte.

#### SELSKAPETS ANSVAR FOR HELHETLIG KVALITETSSIKRING

Alle statlige investeringsprosjekter med anslått samlet investeringskostnad på over 750 mill. kroner er i utgangspunktet omfattet av statens interne krav om ekstern kvalitetssikring.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at staten skal ha ansvar for utredning og kvalitetssikring (KS1) av vegstrekninger og -prosjekter som inngår i det vegnettet som selskapet etter hvert kan få ansvar for. Samferdselsdepartementet legger opp til at selskapet, når reguleringsplan for et vegprosjekt foreligger, selv sørger for nødvendig kvalitetssikring av kostnader og styringsunderlag og følger opp resultatene fra denne.

Det vil være knyttet usikkerhet til kostnadene også etter at kvalitetssikring er gjennomført. Usikkerhet og risikofordeling mellom utbyggingsselskapet og staten vil være et sentralt tema i forhandlingene av avtalen mellom selskapet og Samferdselsdepartementet, herunder hvordan eventuelle kostnadsøkninger og kostnadsreduksjoner i forhold til kvalitetssikringen før selskapet overtar ansvar for prosjektet, skal håndteres.

#### *Finansiering av utbyggingsselskapet*

##### UTGANGSPUNKT OG MODELL FOR FINANSIERING AV SELSKAPET

Regjeringen vil føre en ansvarlig økonomisk politikk basert på handlingsregelen for bruk av oljepenger. Den offentlige pengebruken skal innenfor handlingsregelens rammer tilpasses situasjonen i økonomien.

Regjeringen legger opp til at de statlige midlene til selskapet bevilges over statsbudsjettet, og at bevilgningene fases gradvis opp til et ønsket nivå innenfor de rammene handlingsregelen setter. Regjeringen vil legge fram forslag til fullmakter i forbindelse med statsbudsjettet for 2016.

I tillegg vil prosjekter selskapet bygger ut kunne ha bompengefinansiering. Bompengeselskapene nedbetaler lånene inkludert renter og andre finanskostnader med bompenger som bompengeselskapene normalt krever inn etter at utbyggingen er avsluttet. Fylkeskommuner stiller garanti for lånene som selskapene tar opp. Endelig fullmakt til å gjennomføre prosjekt på disse betingelsene gis av Stortinget.

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet gis adgang til å ta opp lån fra staten innrettet mot å sikre selskapet fleksibilitet på kort sikt.

#### INNTEKTSSTRØMMEN OVER STATSBUJSJETTET TIL UTBYGGING

Med den gitte oppstartsporteføljen og utbyggingstid på 20 år legger departementet opp til et maksimalt årlig beløp på anslagsvis 5 mrd. kroner til selskapets utbygging, når aktiviteten i selskapet er innfaset. De samlede inntektene fra staten forutsettes bevilget over streken i statsbudsjettet, første gang i statsbudsjettet for 2016, og vil bestå av andel av årsavgiften som øremerkes utbygging i selskapet, samt avkastning fra infrastrukturfondet og andre statlige midler.

Bevilgninger til selskapet i 2016 avklares gjennom den ordinære budsjettprosessen.

#### FULLMAKTER FOR Å SIKRE UTBYGGINGSSSELKAPET TILSTREKkelig FORUTSIGBARHET

Samferdselsdepartementet vil i statsbudsjettet for 2016 be Stortinget om fullmakt til å opprette selskapet og inngå avtale med selskapet om utbygging av fastsatt oppstartsportefølge for selskapet. Det vil videre bli bedt om fullmakt til at Samferdselsdepartementet kan forplikte staten overfor selskapet med et fast beløp som sikrer selskapet tilstrekkelig forutsigbarhet til å inngå utbyggingskontrakter.

#### UTBYGGINGSSSELKAPETS ADGANG TIL Å TA OPP LÅN

Departementet legger opp til at utbyggingsselskapet gis adgang til å ta opp lån fra staten innrettet mot å sikre selskapet fleksibilitet på kort sikt (driftskreditt), med en øvre ramme for lån tilsvarende ett års bevilgning til selskapet. Selskapets lån regnes fullt ut med i oljepengetruken og på en slik måte at aktiviteten i selskapet hensyntas i det budsjettmessige handlingsrommet. Regjeringen vil komme tilbake til en konkret lånemodell og bevilgninger til selskapet i budsjettforslaget for 2016.

#### BOMPENGEFINANSIERING

Regjeringen legger opp til at selskapets utbygging delfinansieres med bompenger. Den samlede bompengandelen av faktisk utbyggingskostnad for oppstartsporteføljen forutsetter departementet lagt på samme nivå som anslått i planrammen for Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Der det foreligger lokale vedtak om bompengefinansiering gjennomføres prosjektene med bompengefinansiering som planlagt. I nye prosjekter gis selskapet adgang til å initiere nye bompengeprogger. Lokale vedtak vil fortsatt være påkrevet.

Departementet legger opp til at det skal fremmes proposisjon for Stortinget om betaling av bompenger på vanlig måte, det vil si som når bygging skjer i regi av Statens vegvesen. Utbyggingsselskapets arbeid og forslag skal baseres på regelverk og etablerte prinsipper innenfor bompengesektoren, så langt departementet ikke fastsetter andre løsninger. Samferdselsdepartementet vil på grunnlag av materiale fra utbyggingsselskapet få gjennomført en kvalitetssikring av finansieringsopplegget før sak om bompenger fremmes for Stortinget på vanlig måte.

Innkrevning og opptak av lån er det forutsatt at et bompengeselskap står for, tilsvarende det bompengeselskap gjør når Statens vegvesen står som byggherre for utbygging av riksveg.

Som omtalt i kapittel 4 i meldingen, skal det etableres en ordning med rentekompensasjon for bompengelån forutsatt at prosjektet legges inn under ett av de nasjonale bompengeselskapene.

#### SELSKAPETS UTGIFTER TIL DRIFT OG VEDLIKEHOLD OG ADMINISTRATIVE KOSTNADER

Regjeringen legger opp til at utbyggingsselskapet gis ansvar for drift og vedlikehold av veg det har bygd. Selskapets ansvar for drift og vedlikehold vil imidlertid først bli aktuelt når selskapet har bygd ferdig den første vegstrekningen om cirka 3 år.

Selskapet dekker sine administrative kostnader på vanlig måte innenfor selskapets økonomiske rammer, i første omgang til utbygging av oppstartsporteføljen.

#### *Nærmere om valg av selskapsform, styring av selskapet og avtaler mellom staten og selskapet*

##### VALG AV SELSKAPSFORM

Regjeringen legger opp til at selskapet etableres som et aksjeselskap etter aksjelovens bestemmelser med 100 pst. statlig eierskap. Ved å opprette selskapet som et aksjeselskap vil selskapet være et eget rettssubjekt som er rettslig og økonomisk atskilt fra staten. Ansvar for å gjennomføre selskapets oppgaver vil ligge hos styret.

#### STATENS EIERSKAP OG FORVALTNINGEN AV SELSKAPET

Regjeringen legger opp til at målet med statens eierskap skal være at selskapet kan gjennomføre utbygging av en god og trafikksikker nasjonal veginfrastruktur. Selskapet vil få en enerett til å gjennomføre oppgavene som det blir tillagt og skal ikke drive i konkurranse med andre om oppgaven.

Regjeringen legger opp til at statens eierskap av selskapet skal forvaltes av Samferdselsdepartementet. Statens eierskap utøves innenfor rammene av

aksjelovens bestemmelser og statens prinsipper for god eierstyring.

Statens eierskap til selskapet vil bli redegjort for i framtidige stortingsmeldinger som omhandler statens direkte eierskap.

#### RIKSREVISJONENS KONTROLL

Riksrevisjonen vil ha en sentral rolle når det gjelder den konstitusjonelle kontrollen med statsrådets forvaltning av eierskapet til utbyggingsselskapet.

#### AVTALER M.M. MELLOM STATEN OG SELSKAPET

Selskapets samfunnsoppdrag tilsier at samferdselsministeren vil ha et mer vidtrekkende ansvar for utbyggingsselskapets virksomhet enn det som gjelder for alminnelige næringsdrivende selskaper. Samferdsdepartementet legger opp til at selskapets oppgaver, og rammene og finansieringen av disse, blir hjemlet i en egen langsiktig avtale mellom selskapet og staten, og eventuelt supplert med egne avtaler vedrørende konkrete saker.

Avtalen(e) med Samferdsdepartementet må innrettes slik at selskapets ledelse gis insentiver til en effektiv forvaltning av selskapets virksomhet, slik den er angitt i vedtektene. Departementet legger også opp til å kunne vurdere selskapets virksomhet mer fortløpende som ledd i statsrådets ansvar overfor Stortinget.

#### KONTAKT OG INFORMASJONSUTVEKSLING MELLOM DEPARTEMENTET OG SELSKAPET

Departementet legger opp til at det innenfor rammen av aksjeloven og statens prinsipper for eierstyring vil være regelmessig kontakt med selskapets ledelse.

#### *Konsekvenser av å etablere et eget utbyggingsselskap for veg*

##### BEHOVET FOR LOV- OG FORSKRIFTSENDRINGER

Utbyggingsselskapets hovedoppgaver vil være planlegging, prosjektering, bygging, vedlikehold og drift. Oppgavene med å planlegge, bygge, vedlikeholde og drifte riksveger er i betydelig grad regulert i plan- og bygningsloven med forskrifter og veglova og vegtrafikkloven med forskrifter og tilhørende normaler.

Arbeidet med å utrede i hvilken utstrekning utbyggingsselskapet skal gis myndighet og oppgaver i henhold til dette regelverket pågår i Samferdsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og det videre arbeidet vil avklare hvilke endringer departementene anser som nødvendig i lover, forskrifter og normaler.

Basert på oppstartsporteføljen som er beskrevet i pkt. 2.2.3 i meldingen vil opprettelsen av utbyggingss-

selskapet innebære at deler av oppgavene som i dag utføres av Statens vegvesen, overføres til selskapet. Det må avklares om ansatte i Statens vegvesen, i henhold til bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven, skal følge oppgavene de har i dag i det nye selskapet.

Så langt det er mulig, legges det opp til at de endelige forslagene til lovendringer vil bli lagt fram for Stortinget gjennom en Prop. L i løpet av høsten 2015.

#### ANSVARSDDELING, SAMARBEID M.M. MELLOM SELSKAPET OG STATENS VEGVESEN

Samferdsdepartementet legger til grunn at det overordnede ansvaret for å bygge ut, drifte og vedlikeholde riksvegnettet i Norge fortsatt skal ligge hos staten.

Samferdsdepartementet vil gjennom avtaleverket og i instruks til Statens vegvesen legge opp til prosedyrer som bidrar til effektiv og korrekt overføring av ansvar m.m. fra Statens vegvesen til selskapet.

Etablering av utbyggingsselskapet vil i noen tilfeller kunne innebære overføring av ressurser fra Statens vegvesen til utbyggingsselskapet. I andre tilfeller er det ønskelig å samarbeide om felles bruk av ressurser.

Ved opprettelse av selskapet forutsetter Samferdsdepartementet at statlige midler og bompenger følger vegstrekningene/vegprosjektene. Både Statens vegvesen og selskapet finansieres gjennom bevilgninger over statsbudsjettet. Når Stortinget har vedtatt at en vegstrekning eller et vegprosjekt kan finansieres med bompenger, legger departementet til grunn at adgangen til bompengefinansiering overføres fra Statens vegvesen til utbyggingsselskapet.

Departementet legger opp til at utbyggingsselskapet benytter informasjon og tjenester fra nasjonale registre og Vegtrafikkentralene i arbeidet med utbygging av riksveg.

Utbyggingsselskapet vil overta en del oppgaver som i dag blir utført av Statens vegvesen. Som nevnt i pkt. 2.5.1 i meldingen, vil det i det videre arbeidet bli avklart om ansatte i Statens vegvesen som følge av dette vil være omfattet av arbeidsmiljølovens bestemmelser om virksomhetsoverdragelse og følger med sine oppgaver over i selskapet. For øvrig vil selskapet bli bemannet ved at selskapet kunngjør stillinger og tilsetter etter ordinær tilsettingsprosedyre.

Samferdsdepartementet har som utgangspunkt at utbyggingsselskapet må ha godkjenning og tillatelse fra offentlig myndighet for sin virksomhet, på linje med det andre utbyggere må ha. Departementet vil i arbeidet med lov- og forskriftsendringer vurdere om og i tilfelle på hvilke områder selskapet kan gis adgang til å opptre som myndighetsorgan. Ved even-

tuelle behov for lovendringer blir forslag fremmet for Stortinget på vanlig måte.

#### ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Utbyggingsselskapet er forventet å gi en mer effektiv og helhetlig utbygging av vegnettet enn i dag. Opprettelse av utbyggingsselskapet fører med seg administrative kostnader knyttet til etablering, lønn og drift, kostnader som over noe tid må føre til en forholdsmessig nedskalering i Statens vegvesen.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil samfunnets gevinster knyttet til prioritering av de samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjektene og en mer kostnadseffektiv og helhetlig utbygging, klart overstige de statlige merkostnadene som kan oppstå på noen områder gjennom å ha dublerende kompetanse i utbyggingsselskapet og Statens vegvesen.

#### VEGTILSYNET

Samferdselsdepartementet legger opp til at Vegtilsynet gjennomfører systemtilsyn overfor utbyggingsselskapet på tilsvarende måte som Vegtilsynet gjennomfører systemtilsyn overfor Statens vegvesen når det gjelder sikkerhet knyttet til veginfrastrukturen.

### 1.3 Rammeverk for offentlig-privat-samarbeid (OPS) i transportsektoren

Offentlig-privat-samarbeid (OPS) innebærer normalt at et privat selskap står for prosjektering, finansiering, utbygging, drift og vedlikehold av for eksempel et infrastrukturprosjekt, som etter en avtalt periode tilfaller det offentlige. Selskapet får betaling fra det offentlige etter at utbyggingsperioden er ferdig, og så lenge selskapet har ansvar for driften, i henhold til en kontrakt.

Regjeringen mener OPS kan være en hensiktsmessig organisering av utbygging, drift og vedlikehold av transportinfrastruktur.

Regjeringen ønsker å rendyrke OPS som en gjennomføringsstrategi. Ved å se utbygging og vedlikehold i sammenheng, med samme ansvarlige utbygger, vil dette kunne utløse både innovasjon i utførelsen med nye tekniske løsninger og byggemetoder som er mer kostnadseffektive i et levetidsperspektiv og kan dermed gi mer veg for pengene. Regjeringen mener det er en styrke ved OPS at man kan kontraktsfeste at kvaliteten på vegen er fast gjennom hele perioden kontrakten varer.

#### **Bakgrunn**

Ved behandling av Prop. 97 S (2013–2014), jf. Innst. 255 S (2013–2014) gjorde Stortinget følgende vedtak: «Stortinget ber regjeringa fremje ein strategi for bruk av offentlig-privat samarbeid i utbygging av

infrastrukturiltak, og orientere Stortinget om denne på eigna måte.»

I Prop. 1 S (2014–2015) blir det varslet at Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter. Det varsles at departementet vil komme tilbake til Stortinget med et overordnet rammeverk for OPS i transportsektoren.

#### **Tidligere bruk av OPS på veg i Norge**

Det ble gjennom behandlingen av Nasjonal transportplan 2002–2011 besluttet å gjennomføre tre prøveprosjekt med bruk av OPS i Norge. Alle tre prosjektene er bygget med avtaler om levering av veg med en avtalt kvalitet i en periode på 25 år.

I 2007 gjennomførte Transportøkonomisk Institutt og Dovre International AS en gjennomgang av erfaringene med forsøkene med OPS i vegsektoren. Blant de største gevinstene evalueringen fant, var at OPS har gitt både raskere gjennomføring av prosjektene og gunstigere risikofordeling mellom privat og offentlig sektor. Evalueringen finner ikke grunnlag for at prøveprosjektene har gitt vesentlige byggekostnadsbesparelser. Det ble imidlertid observert innovative løsninger med hensyn til prosjektorganisering, kontraktsstrategi og prosjektfinansiering.

#### **Regjeringens OPS-modell**

Regjeringen vil legge til rette for at de positive virkningene av OPS kan komme samfunnet til gode, og legger opp til at OPS kan brukes som en alternativ kontraktsstrategi og gjennomføringsstrategi i staten. Regjeringens OPS-modell er tilpasset hensynet til handlingsregelen for budsjettpolitikken og at OPS-prosjekter skal gjøres til gjenstand for reell, helhetlig prioritering på statsbudsjettet på lik linje med prosjekter som gjennomføres med tradisjonelle kontrakter. Regjeringen vil komme tilbake til en overordnet omtale av modellen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2015.

Den modellen som presenteres, gir etter regjeringens mening en god balanse mellom ulike mål som for eksempel utbyggingskostnad, finansieringskostnader, utbyggingstempo og livsløpskvalitet.

#### BETALINGSPROFIL

Regjeringen legger opp til at modellen for OPS-prosjekter skal endres noe fra den som tidligere har vært brukt på OPS-prosjekter på veg i Norge. Regjeringens mål er å beholde alle kvalitetene man får ved å la OPS-selskapet se utbygging, drift og vedlikehold i sammenheng.

Det er viktig for regjeringen at modellen reduserer de samlede finansieringskostnadene for OPS-selskapet. OPS-selskapene vil kunne pådra seg betyde-

lige finansieringskostnader gjennom lånefinansiering av utbyggingen. Disse kostnadene vil til slutt staten måtte påta seg gjennom det årlige vederlaget til OPS-selskapet. Det er derfor viktig at det i kommende OPS-prosjekter benyttes tilbakebetalingsprofiler hvor størstedelen av investeringskostnadene utbetales tidlig i kontraktperioden, etter at prosjektet er overlevert og satt i drift.

Regjeringen ser at forskjellige prosjekttyper kan ha ulike utfordringer, og at hvert prosjekt derfor må behandles individuelt for å få utnyttet det enkelte prosjekts særegenheter best mulig som OPS-prosjekt.

#### BEVILGNINGER TIL OPS

I de tre OPS-prosjektene som er i drift, skjer bevilgningen i takt med utbetalingene til OPS-selskapet. Regjeringen legger i det nye rammeverket til grunn at bevilgningene til OPS-prosjekt over statsbudsjettet, knyttet til investeringen, skjer i utbyggingperioden.

Det legges opp til at forskjellen mellom bevilgningsprofil og utbetalingsprofil håndteres ved en fondsordning hvor

- midlene bevilges om lag i takt med aktiviteten i OPS-prosjektets investering
- midlene som er bevilget til dekning av OPS-prosjektets investeringsutgift, utgiftsføres i statsregnskapet og overføres til en ikke-rentebærende konto i Norges Bank
- midlene står på kontoen i Norges Bank inntil de i henhold til kontrakten med OPS-selskapet skal utbetales
- utbetalingen vil ikke berøre utbetalingsårets bevilgning på statsbudsjettet, men trekkes fra kontoen i Norges Bank

Den respektive transportetat vil få ansvar for å følge opp fondsordningen for det enkelte OPS-prosjekt

#### BRUK AV BOMPENGER PÅ OPS-PROSJEKT I VEGSEKTOREN

Det er en viktig forutsetning at det ikke legges inntektsrisiko på OPS-selskapet, da dette er en risiko som OPS-selskapet i svært liten grad kan påvirke. Det legges derfor fortsatt opp til at et bompengeselskap, og ikke OPS-selskapet, står for innkrevingen.

Regjeringen legger opp til at hovedregelen for bruk av bompenger i OPS-prosjekter endres noe. I de eksisterende prosjektene er det løpende bompengelinntekter som stilles til disposisjon. For nye OPS-prosjekter legges det opp til at bompengeselskapet tar opp lån, som inngår i tilbakebetalingen til OPS-sel-

skapet. Bompengelånet nedbetales på ordinær måte gjennom bompengelinntekter.

Det legges opp til at rentekompensasjonsordningen vil være gjeldende også for disse bompengelånene, med det vanlige kravet om at prosjektet må legges inn i et av de nye bompengeselskapene.

#### KRITERIER FOR UTVELGELSE AV OPS-PROSJEKTER

Ikke alle prosjekt egner seg for gjennomføring ved bruk av OPS. Regjeringen legger opp til at prosjekter der det skal vurderes bruk av OPS, bør tilfredsstillende kriterier som er omtalt i pkt. 3.4.4 i meldingen.

#### *Aktuelle prosjekter*

Samferdselsdepartementet viser til den finansieringsmodellen som foreslås for OPS, der statlige midler knyttet til investeringen skal bevilges i byggeperioden. Dette tilsier at bruk av OPS bør vurderes innenfor en samlet prosjektprioritering.

Aktuelle prosjekter er nærmere omtalt i pkt. 3.5 i meldingen.

Av jernbaneprosjekter mener Samferdselsdepartementet at utbygging og drift av nye godsterminaler, med klart definerte og enklere grensesnitt mot eksisterende infrastruktur, er en type jernbaneprosjekter som kan være egnet til organisering og gjennomføring som OPS-prosjekter. Dette er også i samsvar med opplegget for konkurranseutsetting av driften av godsterminaler.

#### **1.4 Bompengereform**

Som omtalt blant annet i Prop. 1 S (2014–2015) har regjeringen varslet en bompengereform. I reformen tas det sikte på at et fåtall bompengeselskap får ansvaret for innkrevingen av bompenger i Norge, at utstederrollen skilles ut rent organisatorisk og at det etableres en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Statens vegvesens rolle og takst- og rabattsystemet må også vurderes i lys av omorganiseringen.

#### *Overgang til et fåtall bompengeselskap*

##### DAGENS ORGANISERING AV BOMPENGESEKTOREN

Med hjemmel i veglova § 27 kan Stortinget bestemme at finansieringen av vegprosjekt helt eller delvis skal skje ved innkreving av bompenger. Innkrevingen er som hovedregel organisert gjennom aksjeselskaper (bompengeselskaper) med grunnlag i avtale mellom Statens vegvesen og selskapet. Avtalene er mer eller mindre standardiserte. Det er i dag om lag 60 bompengeselskaper.

For å hindre kryssubsidiering mellom ulike vegprosjekter er hovedregelen at det skal etableres ett bompengeselskap for hvert bompengeprojekt. Etter

bompengavtalen skal selskapene være majoritets-eiet av fylkeskommuner eller kommuner, og styreprerentanter som disse står bak, skal utgjøre flertallet i styret.

Det har etter hvert skjedd en utvikling i retning av at fylkeskommuner samarbeider om enkelte konstallasjoner.

I perioden fram til ny organisering av bompengesektoren kommer på plass, kan bompengefinansieringen/-innkrevningen for nye prosjekt legges til eksisterende bompengeselskap, dersom fylkeskommuner er majoritetseier i det aktuelle selskapet, jf. omtale i Prop. 32 S (2014–2015). I slike tilfeller må lokale myndigheter også forplikte seg til å legge prosjektene inn under et av de nye selskapene.

#### MÅLSETTING FOR OMORGANISERINGEN OG RAMMER FOR VIDERE ARBEID

Omorganisering av bompengesektoren er omtalt i Prop. 1 S (2014–2015) og Prop. 97 S (2013–2014). Der framgår det at regjeringen tar sikte på at et fåtall bompengeselskap får ansvar for bompengennekrevningen i Norge. Det overordnede målet for de nye selskapene er å sørge for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv bompengennekrevning og gode finansieringsvilkår. Brukervennlighet skal også være sentralt. Det er en grunnleggende forutsetning for utformingen av de nye selskapene at det ikke skal forekomme kryssubsidiering mellom de ulike bompengeprojektene.

#### VALG AV MODELL; TRE TIL FEM BOMPENGESELSKAP EID AV FYLKESKOMMUNENE

Regjeringen legger til grunn at det skal etableres tre til fem regionale bompengeselskap så snart som mulig.

Videre legges det til grunn at selskapene skal eies av fylkeskommunene. Det er en forutsetning at overgang til ny organisering for eksisterende bompengeprojekt (som allerede er tilknyttet et bompengeselskap) skal baseres på frivillighet. Det forutsettes at alle nye bompengeprojekt etter at de nye selskapene er etablert og operative, legges til et av de nye bompengeselskapene.

Det fylkeskommunale eierskapet må ses i sammenheng med fylkeskommunenes garanti for bompengeselskapenes lån og den lokalpolitiske prosessen som del av grunnlaget for hvert enkelt bompengeprojekt. Det forutsettes videre at i tilfeller der kommuner bidrar med garantier, vil det fylkeskommunale eierskapet også ivareta kommunenes interesser som garantister.

#### INVOLVERING AV AKTØRER I BRANSJEN OG FYLKESKOMMUNENE

Norge har en lang historie med bompengennekrevning, og det er bygget opp mye god kompetanse på ulike områder innen bompengesektoren.

Fylkeskommunene vil som eiere av dagens bompengeselskap, som garantister for lån til bompengeprojekt og som vegeiere spille en vesentlig rolle i arbeidet med å få gjennomført en vellykket omorganisering av bompengesektoren. Ikke minst er fylkeskommunene også tiltenkt rollen som eiere av de nye bompengeselskapene. Det er derfor viktig å ha en tett og god dialog med fylkeskommunene i det videre arbeidet med å etablere selskapene.

#### NÆRMERE OM ETABLERING AV DE NYE SELSKAPENE

Omorganiseringen til færre bompengeselskap vil basere seg på frivillig etablering av regionale bompengeselskap som eies av fylkeskommunene.

Departementet har i lys av de foreløpige tilbakemeldingene fra fylkeskommunene gått i dialog med fylkeskommunene om en regionvis inndeling som et utgangspunkt for det videre arbeidet.

Det er på det rene at rentekompensasjonsordningen skal brukes som et insentiv for å sikre gjennomføring av bompengereformen.

#### *Utsteder: rendyrking av rollen*

#### OPPGAVER FOR UTSTEDER, MÅL OG RAMMER FOR UTSKILLING AV UTSTEDERFUNKSJONEN

Utstederfunksjonen slik vi kjenner den i dag oppsto i 2004 ved innføringen av AutoPASS samordnet betaling. Endringen innebar at alle bilister med AutoPASS-brikke kunne bruke denne til å betale i andre anlegg enn der man hadde avtale.

Utstederfunksjonen innebærer at bompengeanleggene krever inn penger på vegne av operatør. Samferdselsdepartementet legger til grunn at rollen som brikkeutsteder skal rendyrkes gjennom å skille utstederfunksjonen fra bompengeselskapet, jf. omtale i Prop. 1 S (2014–2015). Hovedformålet med utskilling av utstederfunksjonen er å rendyrke rollen som brikkeutsteder med sikte på en brukervennlig, effektiv og sikker betalingsløsning med bompengebrikke.

#### NÆRMERE OM UTSTEDERFUNKSJONEN

Det er i dag om lag 1,9 millioner brikkeavtaler fordelt på om lag 40 utsteder (den største utstederen har ca. 800 000 kunder, mens den minste har under 1 000). Bompengeselskapet har i dag den formelle rollen som utsteder, men selve arbeidet kan enten utføres i egen regi eller settes ut til eksterne leverandører som utfører arbeidet på deres vegne.



Staten ved Statens vegvesen er systemeier av betalingssystemet AutoPASS. Et sett med standard spesifikasjoner ligger til grunn for AutoPASS for å sikre interoperabilitet.

EU-direktiv 2004/52/EF (EFC-direktivet), og tilhørende Kommisjonsavgjørelse 2009/750/EF (EETS-definisjonen) legger føringer for hvordan bompengeanlegg skal akseptere en bombrikke som er gyldig i hele Europa for å inngå i en helhetlig europeisk tjeneste. Direktivet er implementert i norsk lovgivning gjennom EETS-forskriften av 20. mars 2015 nr. 230.

I pkt. 4.3.3 i meldingen er det gitt en omtale av organisering på utstederrollen i europeiske land.

#### ULIKE MODELLER FOR ORGANISERING AV UTSTEDER-FUNKSJONEN

Utskilling av utstederfunksjonen fra bompengeselskapene kan tenkes på ulike måter:

- etablering av en nasjonal utsteder/et sett regionale utstedere
- etablering av en nasjonal utsteder/et sett regionale utstedere + kommersielle utstedere
- bare kommersiell(e) utsteder(e)

#### NÆRMERE OM KOMMERSIALISERING AV UTSTEDER-FUNKSJONEN

Samferdselsdepartementet legger til grunn at en tilrettelegging for kommersiell(e) utsteder(e) skal vurderes i det videre arbeidet. Vurderingen av om en kommersialisering er hensiktsmessig og eventuelt på hvilken måte en kommersialisering best kan gjennomføres, må ses i nær sammenheng med omorganiseringen av bompengesektoren for øvrig.

Departementet vil ha dialog med Statens vegvesen, fylkeskommunene og bompengektørerne for øvrig om den fremtidige innretningen av utstederfunksjonen.

#### VIDERE ARBEID MED UTSKILLING AV UTSTEDER-FUNKSJONEN

I det videre arbeidet vil en utvidet bruk av bompengebrikken til andre formål enn å betale bompenger bli vurdert. Samferdselsdepartementet ser at dersom virkeområdet til betalingsbrikken utvides, vil dette også være av betydning for interessen for å kunne konkurrere om å tilby slike betalingstjenester.

Valg av anvendelsesområder for bompengebrikken vil være en viktig premiss for valg av teknologi og organisering.

Brikketeknologien som brukes i bompengerekkningen har et potensial for å kunne benyttes av kommersielle tjenesteleverandører, eksempelvis til parkering og adgangskontroll. Det vil være en klar

forutsetning at pengestrømmene knyttet til kommersielle tjenester skal holdes helt adskilt fra bompengerekkningen. Et arbeid med å se på utvidet bruk for bompengebrikken vil heller ikke være til hinder for det pågående arbeidet med å sikre anonym ferdsel med bompengebrikke.

#### *Rentekompensasjonsordning for bompengelån*

##### MÅL MED RENTEKOMPENSASJONSORDNINGEN

Rentekompensasjonsordningen er et statlig bidrag til reduserte bompengeutgifter i prosjekter som legges inn i de nye selskapene.

Regjeringen vil med rentekompensasjon for bompengelån

- redusere bompengebelastningen for trafikantene og
- legge til rette for en smidig overgang til en ny og mer effektiv organisering av sektoren

Målet med rentekompensasjonsordningen er å redusere trafikantenes betaling av bompenger, enten i form av lavere takster, høyere rabatter eller kortere innkrevningstid.

Rentekompensasjonsordningen blir et sentralt virkemiddel for å få allerede etablerte bompengeselskaper til å overføre sine lån og innkrevingsrettigheter til de nye bompengeselskapene. Dette vil igjen ha betydning for prosessen med utskilling av selskaperes utstederfunksjon. Det er derfor avgjørende at flest mulig prosjekt omfattes av ordningen.

##### INNRETNING AV RENTEKOMPENSASJONSORDNINGEN

Rentekompensasjonsordningen for bompengelån skal gjelde fra tidligst 1. januar 2016 og kun omfatte bompengeprojekter som inngår i ett av de nye bompengeselskapene. Ordningen skal omfatte bompengeprojekter både på riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Videre skal den omfatte utbyggingsprosjekter som skal gjennomføres av utbyggingselskapet for veg og OPS-prosjekter.

Alle kvalifiserte bompengeprojekter skal få rentekompensasjon. Kompensasjonen vil bli gitt som et årlig tilskudd til de aktuelle prosjektene i inntil 15 år.

Rentekompensasjonen bevilges årlig over statsbudsjettet. For budsjettårene 2016 og 2017 kommer eventuelle bevilgninger til rentekompensasjon i tillegg til den ordinære NTP-rammen. Midler til ordningen vil deretter bli vurdert ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Til forskjell fra strekningsvise utbygginger med etterskuddsinnkreving medfører et prosjekt med parallellinnkreving at det kan være null i lån ved oppstart av innkrevingen, samtidig som det kan gjøres låneopptak senere i perioden. Samferdselsdeparte-

mentet vil komme tilbake til hvordan bypakker/ parallellinnkrevning kan håndteres innenfor rentekompensasjonsordningen.

#### IMPLEMENTERING AV RENTEKOMPENSASJONS-ORDNINGEN

Alle bompengeprojekt som etableres etter at ny selskapsstruktur er på plass, og som er i ett av de nye regionale selskapene, vil få rentekompensasjon. Eksisterende bompengeprojekt vil få rentekompensasjon dersom de slutter seg til et av de nye selskapene.

Aksept for rentekompensasjonsordningen må være lokalpolitisk forankret i det minste hos de parter som garanterer for selskapets låneopptak (fylkeskommunen og/eller berørte kommuner). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med forslag om hvordan implementeringen formelt kan håndteres for prosjekter som allerede er behandlet i Stortinget.

For bompengeprojekter med kortere gjenstående nedbetalingstid enn 15 år må det foretas justeringer med hensyn til beløpet som legges til grunn for rentekompensasjonsberegningene.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at rentekompensasjonsordningen i minst mulig grad skal påvirke tidlige forberedelse av bompengeprojekter. Dette er viktig for å synliggjøre effekten som rentekompensasjonsordningen gir i form av lavere takst, høyere rabatt eller kortere nedbetalingstid, men også for å motvirke at ordningen medfører at prosjekter som ikke hadde hatt tilfredsstillende finansiering uten rentekompensasjon blir tatt opp til bevilgning.

I planleggingssammenheng skal det, som i dag, legges til grunn en beregningsteknisk rente som skal ivareta forventningene til gjennomsnittlig lånerente i utbyggings- og innkrevingsfasen uten at denne knyttes til rentekompensasjonsordningen.

#### VIDERE AVKLARINGER OM RENTEKOMPENSASJONS-ORDNINGEN

Hovedregelen er at planlagt bompengeperiode for enkeltprosjekt skal være maksimum 15 år etter trafikkåpning. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til håndteringen av utbetaling av rentekompensasjon for prosjekter som betales ned raskere enn 15 år.

#### *Nærmere om Statens vegvesens rolle*

Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for å sikre en mest mulig effektiv innkreving av bompenger. Det mer detaljerte, forvaltningsmessige ansvaret er delegert til Statens vegvesen. I tillegg har etaten etter hvert fått en del ansvar for den mer operative driften av bompengesektoren.

Kapittel 4.5 i meldingen inneholder en omtale av Statens vegvesens ansvar i dagens organisering av bompengesektoren, samt en første vurdering av hva som kan bli konsekvensene for ansvarsområdet til Statens vegvesen i ny struktur av sektoren. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til nærmere vurderinger av dette når flere detaljer rundt den framtidige organiseringen er fastlagt. Det legges til grunn at det i framtiden vil bli en betraktelig reduksjon i antall bompengeselskap der et fåtall, mer profesjonelle selskap vil bli dominerende, og at utstederfunksjonen skilles ut til én eller flere aktører.

#### STATENS VEGVESENS OPPGAVER OG ANSVAR I DAGENS ORGANISERING

Samferdselsdepartementet har i dag delegert de praktiske oppgavene i tilknytning til bompengeforvaltningen til Statens vegvesen, bl.a. den løpende kontakten og dialogen med bompengeselskapene og et mer overordnet styringsansvar for at retningslinjer og prinsipper for innkrevningen etterleves.

For å kunne sikre en mest mulig harmonisert bompenginnkreving overfor bilistene, er en del oppgaver av operativ karakter ivarettatt av Statens vegvesen innen dagens organisasjonsstruktur.

Bakgrunnen for at Statens vegvesen har hatt en sentral, koordinerende rolle er at det historisk sett har blitt opprettet ett bompengeselskap for hvert bompengeprojekt. At Statens vegvesen har hatt denne rollen har sikret at det norske automatiske bompenginnkrevningssystemet er mest mulig enhetlig og at de ulike komponentene fungerer sammen slik at brikken kan benyttes i alle landets bompengeanlegg.

#### KONSEKVENSER AV BOMPENGEREFORMEN FOR STATENS VEGVESENS OPPGAVER OG ANSVAR

Det må gjøres nærmere vurderinger av rolledelingen i bompengesektoren i lys av det videre arbeidet med omorganiseringen. Ny organisering må ivareta det grunnleggende prinsippet i det norske bompengesystemet om at brukerne kan bruke sin bompengebrikke til betaling i alle norske bompengestasjoner. Dette er problemstillinger som det må arbeides videre med.

#### *Takst- og rabattstrukturen må også reformeres*

Det er viktig å ha et takst- og rabattsystem som er enkelt og forutsigbart for både bompengeselskap og brukere. Regjeringen vil stimulere til at det er mer økonomisk attraktivt for trafikanter å ha bompengebrikke, fordi det effektiviserer driften av bompenginnkreving slik at driftskostnadene i bompengeselskapet reduseres. Ved behandlingen av Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 ble det varslet en overgang til flat rabatt på 10 pst. for

lette kjøretøy. Regjeringen mener en høyere rabatt vil stimulere flere til frivillig å velge bompengebrikke. Med mål om å få redusert driftskostnadene for bompengeselskapene vil regjeringen foreta en gjennomgang av dagens takst- og rabattsystem. I den forbindelse vil Samferdselsdepartementet blant annet se nærmere på vilkårene for kjøretøy i gruppen «tunge kjøretøy», samt vurdere en høyere rabatt for brikkebruk i lette kjøretøy.

Samferdselsdepartementet tar sikte på at ny takst- og rabattstruktur vil tre i kraft samtidig med rentekompensasjonsordningen slik at ny ordning vil gjelde for prosjekter som inngår i denne. Samferdselsdepartementet vil på et senere tidspunkt orientere Stortinget mer detaljert om de endringer som planlegges.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Are Helseth, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Magne Rommetveit og Eirin Sund, fra Høyre, Torill Eidsheim, lederen Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei – Reformen i veisektoren, hvor regjeringen legger fram forslag om reformer i veisektoren.

Komiteen viser ellers til vedlagte brev datert 21. mai 2015 fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskapet om feil i meldingen.

### Generelt

Komiteen viser til at meldingens tre hovedelementer er opprettelse av et nytt veiselskap, rammeverk for offentlig-privat samarbeid i transportsektoren, samt en bompengereform med overgang til et fåtall bompengeselskap.

Komiteen mener at veipolitikken må legge til grunn en totaltenkning om at hovedferdselsårene skal holde god standard. Det må systematisk og jevnlig satses på oppgradering og prioritering av noen store utvalgte prosjekter. Riksveinettet (tidligere stamveier) i Norge er preget av dårlig standard, og veinettet er ikke tilpasset hverken dagens eller fremtidens trafikkmengde. Komiteen viser til at mange riksveier har en svært viktig funksjon som interregionale transportkorridorer ved at de effektivt knytter fylker og regioner sammen. Komiteen mener at god kva-

litet og tilstrekkelig vedlikehold av veiene er avgjørende for både næringsliv og befolkning i hele landet.

Komiteen mener at et godt utbygd veinett er selve livsnerven i transportsystemet i Norge. I distriktene er veitransport ofte det eneste alternativet, og bedre veiløsninger er viktig for å sikre god framkommelighet for folk og næringsliv i hele landet. Komiteen mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veier både i distriktene og mellom regioner og byer.

Komiteen viser til at da handlingsregelen ble innført i 2001, ble det forutsatt at det økte handlingsrommet som oljeinntektene gir, skulle brukes til å styrke den langsiktige vekstevnen til norsk økonomi, blant annet gjennom investeringer i infrastruktur. Komiteen viser til at handlingsrommet som oljeinntektene gir, gjør det mulig å prioritere tiltak som styrker produktiviteten og vekstevnen i samfunnet. Komiteen mener investering i infrastruktur og et moderne og sikkert veisystem bidrar til å legge grunnlaget for fremtidig vekst som kan trygge næringsliv og velferden i samfunnet på sikt.

Komiteen mener at det trengs større forutsigbarhet for utbyggingsprosjekter som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene er lite effektivt og irriterende for folk som rammes.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at en veireform slik regjeringen foreslår i meldingen, vil bidra til at større utbygginger kan gjennomføres mer helhetlig og med mer forutsigbar finansiering.

Flertallet er derfor tilfreds med at det nå innføres et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Flertallet er positiv til å innføre nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at det blir større forutsigbarhet i veiutbyggingen samtidig som investeringstakten kan økes.

Flertallet mener at det er viktig å endre dagens finansierings- og gjennomføringsmodeller slik at veiprojekter kan bygges ut raskere og mer effektivt.

Flertallet viser til at offentlig-privat samarbeid (OPS), forutsigbar finansiering med forpliktende budsjettvedtak for hele prosjekter, lånefinansiering og et nyopprettet veiselskap vil være sentrale elementer i fornyelsen av norsk veipolitikk.

Flertallet har registrert at Arbeiderpartiet ikke presenterer noen nye tanker for utvikling av veisektoren. Etter åtte år med rød-grønn regjering anerkjenner Arbeiderpartiet og Senterpartiet at det er behov for å gjøre endringer, men har altså ingen konkrete forslag til hvordan dette kan gjøres, annet enn å kriti-

sere regjeringen og samarbeidspartiens løsninger. Forslagene har fått bred tilslutning fra mange fagmiljø, noe som fremkom veldig tydelig i Stortingets høring om Meld. St. 25 (2014–2015) og i den etterfølgende debatten. Flertallet er forundret over at landets største opposisjonsparti ikke har noen nye ideer om fremtidig organisering av samferdselssektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er opptatt av at vegsektoren organiseres på en slik måte at fellesskapet får mest mulig veg for pengene. Disse medlemmer er åpne for, og ønsker velkommen, nye og smartere modeller for å bygge veg, slik at vi får mer effektiv veibygging.

Disse medlemmer ser derfor med forundring på at regjeringen nok en gang legger fram en stortingsmelding med svake faglige vurderinger, empiri og forskning, og regjeringen i stedet derimot bruker ofte ord som håper, tror og mener. Disse medlemmer minner om at riksveier i dag finansieres med bevilgninger over statsbudsjettet med bompenger og lån. Disse medlemmer vil understreke at regjeringens melding ikke endrer på dette, men stadfester at budsjettpolitikken er basert på handlingsregelen for bruk av oljepenger. Disse medlemmer vil påpeke at midler fra infrastrukturfond og andel av årsavgifta best kan beskrives som budsjettekniske konstruksjoner.

Disse medlemmer mener det er viktig med forutsigbar finansiering for store prosjekter som går over tid, men presiserer at de fleste bompengeprojekter har forutsigbarhet som følge av at bompengeselskapene tar opp lån for å forestå utbyggingen. Disse medlemmer vil påpeke at behovet for økt forutsigbarhet er mer presserende for riksveiprojekter som i sin helhet finansieres av staten, og at det er en svakhet at meldingen ikke omtaler dette. Disse medlemmer mener også at det er fullt mulig, gitt en annen organisering og andre rammebetingelser enn dagens, å gjennomføre utbyggingen, drift og vedlikehold av riksveinettet enda mer effektivt. Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til ordningen med Særskilt prioriterte veiprojekt som ble beskrevet i gjeldende Nasjonale transportplan, med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Disse medlemmer mener dette vil gi en bedre forutsigbarhet når det gjelder veiutbygging.

Disse medlemmer mener imidlertid at å opprette et nytt veiselskap som vil duplisere mange av oppgavene til Statens vegvesen, vil gi økt byråkrati og binde opp ressurser som i stedet burde vært brukt til å bygge mer vei. Disse medlemmer ønsker å styrke Statens vegvesen og mener at endrede

rammebetingelser, som blant annet ønsket om bevilgninger over flere år, i stedet må søkes løst for Statens vegvesen som allerede innehar kompetansen og erfaringen med å gjennomføre storstilte veiutbygginger. Disse medlemmer kan ikke se at forskjellen mellom et forvaltningsorgan innenfor styringssystemet i statsforvaltningen og et statsaksjeselskap underlagt aksjeloven har noen vesentlig betydning, og bemerker at meldingen heller ikke argumenterer for det. Disse medlemmer mener det ville være en bedre løsning om Statens vegvesen kan porteføljestyre utbygging av riksveiprojekter på samme måte som det foreslåtte veiselskapet, i stedet for å opprette dette selskapet som etter disse medlemmers syn bare vil skape mer byråkrati.

Komiteen mener at en godt utbygd og vedlikeholdt jernbane sammen med godt veinett er selve livsnerven i transportsystemet i Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Venstre mener at det er en forutsetning at denne reformen ikke forskyver styrkeforholdet mellom investeringer i veg og jernbane/kollektivtransport. Denne prioriteringen skal gjøres i Nasjonal transportplan.

### **Veiselskapet**

Komiteen viser til regjeringens forslag om å opprette et veiselskap. Komiteen har merket seg at selskapet foreslås å være et utbyggingsselskap organisert som et statsaksjeselskap.

Komiteen viser til at regjeringen legger opp til at selskapets utbygging skal skje innenfor nettverket av hovedveiene i Norge, de største europaveiene (TEN-T-nettet), og at riksveg utenfor TEN-T-vegnettet skal bygges ut av Statens vegvesen. Likeså vil Statens vegvesen ha ansvar for å bygge ut de deler av TEN-T-vegnettet som selskapet ikke er gitt i oppgave å bygge ut.

Komiteen har merket seg at selskapets utbyggingss portefølje fastlegges gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan (NTP).

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, har merket seg at selskapets utbygging vil være en integrert del av landets helhetlige transportpolitikk.

Flertallet viser til at dette er en kjent og velprøvd selskapsform som kan gis rammebetingelser som tilrettelegger for kostnadseffektiv og rask utbygging.

Flertallet viser til at målet med utbyggingsselskapet er å oppnå mer helhetlig, sammenhengende og

kostnadseffektiv utbygging av hovedvegnettet i Norge.

Selskapets mer helhetlige og kostnadseffektive utbygging vil, etter flertallets oppfatning, bidra til raskere å styrke næringslivets konkurranseevne, gi mange innbyggere mer effektiv, forutsigbar og tryg- gere veitransport og mer vei for pengene. Flertallet mener at selskapet dermed vil gi en merverdi utover utbygging i tradisjonell forstand.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet kan ikke se at det å opprette et veiselskap kan skape mindre byråkrati eller gjøre veibygging billigere da regjeringen selv sier at selskapet i stor grad skal gjøre det samme som dagens Statens vegvesen gjør. Disse medlemmer vil vise til at regjeringen skriver at «Statens vegvesen er i dag en effektiv gjennomfører-organisasjon», og kan ikke se at det redegjøres for noen fordeler med å splitte opp ansvaret for riksvei mellom to aktører.

Disse medlemmer vil vise til at veiselskaps forespeilede forutsigbarhet ser ut til å følge samme logikk som ordningen med Særskilt prioriterte veiprojekt som ble beskrevet i gjeldende Nasjonal transportplan, med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år.

Disse medlemmer mener i stedet at Statens vegvesen kunne ha porteføljestyrt flere prosjekter i egen prosjektorganisasjon og forhandlet med regjering og storting om rekkefølge og framdrift. Etter disse medlemmers syn vil gevinstene ved en porteføljestyrt kunne oppnås uten å etablere et nytt selskap, splitte opp fagmiljø og konkurrere om begrenset veikompetanse, ingeniører og planleggere. Disse medlemmer vil også vise til uklarhet om hvordan drift og vedlikehold skal gjennomføres og faren for at dette stykkes opp og blir utført mindre helhetlig, noe som vil gi mindre handlingsrom når man inngår vedlikeholdskontrakter og mindre helhetlig og samordnet innsats.

Disse medlemmer vil også påpeke at det er uklart om selskapet skal ha egne ansatte eller kjøpe tjenester. Disse medlemmer vil i tillegg vise til at flere av veiprojektene som selskapet skal ha ansvar for, også er klare for realisering. Etter disse medlemmers syn er det lite rasjonalt at disse nå må settes på eventuell vent inntil veiselskapet er etablert.

Disse medlemmer er kritiske til at regjeringen ikke kan gjøre rede for hvor mange ansatte det nye utbyggingsselskapet skal ha, og hvilke administrative kostnader dette selskapet fører med seg knyttet til etablering, lønn og drift.

Disse medlemmer vil vise til at det i Nasjonal transportplan 2014–2023 ligger en rekke forslag til tiltak som kunne vært satt i verk for å nå de samme målene som det legges opp til i meldingen «På rett vei». Dette er tiltak der en ikke behøver å gå en omvei for å etablere nye byråkratiserende selskaper.

### Portefølje

Komiteen viser til at selskapets oppstartsportefølje tar utgangspunkt i prosjekter som er prioritert i NTP 2014–2023, med tillegg av noen mellomliggende prosjekter/vegstrekninger.

Komiteen viser til at prosjektet E6 Vindåsliene–Korporalsbrua er det eneste prosjektet i veiselskaps oppstartsportefølje som har oppstartsbevilgning i statsbudsjettet for 2015. Komiteen viser videre til behandlingen av statsbudsjettet for 2015 (jf. Innst. 13 S (2014–2015)), der komiteen har sluttet seg til at det gjennomføres byggestart på strekningen E6 Vindåsliene–Korporalsbrua i 2015. Det er satt av 50 mill. kroner i oppstartsbevilgning til dette prosjektet i 2015. Komiteen forventer at prosjektet har byggestart i 2015.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, mener at det er riktig å inkludere de mellomliggende veistrekningene for å oppnå en mer helhetlig og sammenhengende utbygging allerede ved oppstart av selskapet. Flertallet forutsetter at porteføljen gradvis vil utvides og at selskapet samtidig gis kraftigere økonomiske muskler slik at selskapet kan håndtere større og flere prosjekter. Flertallet understreker at det må være samsvar mellom de oppgaver selskapet har, og de økonomiske ressursene som stilles til disposisjon for selskapet. Flertallet viser til meldingen for nærmere omtale av de enkelte prosjektene som inngår i oppstartsporteføljen.

Flertallet støtter at selskapet gis en forventet sluttdato for oppstartsporteføljen på 20 år etter at selskapet er etablert, samt at selskapets portefølje vil bli vurdert ved rullering av Nasjonal transportplan. Flertallet viser til at selskapets utbygging vil bli finansiert med statlige midler og bompenger. Flertallet mener at finansieringsopplegget vil gi selskapet tilstrekkelig langsiktig og forutsigbar finansiering til å bygge ut porteføljen innenfor den tidshorisont som blir forutsatt.

Flertallet viser til at selskapet skal ha ansvar for drift og vedlikehold av vei det har bygd, med en hensiktsmessig avgrensning til tilgrensende veinett. Flertallet har merket seg at regjeringen vil arbeidet videre med et samlet opplegg for selskapets ansvar for drift og vedlikehold, herunder finansie-

ring, fram til selskapet har bygd ferdig de første prosjektene.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at strekningen Trondheim–Stjørdal har hatt felles KVVU og at regjeringen Stoltenberg II besluttet konseptvalg for strekningen. Dette flertallet viser videre til at i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan, som regjeringen Stoltenberg II fremmet, er strekningen delt opp i prosjektene E6 Ranheim–Værnes og E6 Kvithamar–Åsen, og de øvrige riksveistrekningene ble dermed utsatt på ubestemt tid. Dette flertallet viser til at veiselskapet nå får et samlet ansvar for hele strekningen Ranheim–Åsen, omtalt som strekning 8 i veireformen. Dette flertallet viser videre til at strekningen E6 Åsen–Steinkjer ikke inngår i veiselskapets oppstartsportefølje, at den har fått planleggingsmidler i statsbudsjettet for 2015 og at det dermed er fremdrift også der. Dette flertallet mener at begrepet oppstyking er noe merkelig, all den tid de to prosjektene som den forrige regjeringen prioriterte inn i NTP, er samlet i veiselskapets portefølje.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at veiselskapets forespeilede portefølje tar utgangspunkt i prosjekter som er prioritert i NTP 2014–2024, men at ønsket om forutsigbarhet for disse vegprosjektene ser ut til å følge samme logikk som ordningen med Særskilt prioriterte veiprojekt, med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Disse medlemmer mener derfor at Statens vegvesen i stedet må kunne porteføljestyre flere prosjekter i egen prosjektorganisasjon og forhandle med regjering og storting om rekkefølge og framdrift. Etter disse medlemmers syn vil gevinstene ved en porteføljestyring kunne oppnås uten å etablere et nytt selskap, splitte opp fagmiljø og konkurrere om begrenset veikompetanse, ingeniører og planleggere. Disse medlemmer vil også vise til uklarhet om hvordan drift og vedlikehold skal gjennomføres og faren for at dette stykkes opp og blir utført mindre helhetlig, noe som vil gi mindre handlingsrom når man inngår vedlikeholdskontrakter og mindre helhetlig og samordnet innsats. Disse medlemmer vil i tillegg vise til at flere av veiprojektene som selskapet skal ha ansvar for, også er klare for realisering. Etter disse medlemmers syn er det lite rasjonalt at disse nå må settes på eventuell vent inntil veiselskapet er etablert.

I tillegg ser disse medlemmer at vegprosjektene i Trøndelag stykkes mer opp en opprinnelig planlagt på strekningen E6 Trondheim–Steinkjer.

Disse medlemmer forutsetter at prosjektene som ligger inne i Nasjonal transportplan, får bevilgning i tråd med planen, og at bevilgning til nye prosjekter utenom NTP kommer som et tillegg. Disse medlemmer har også registrert at det er en stor geografisk skjevhet i veiselskapets portefølje uten at disse prosjektene har vært gjennom normal demokratisk behandling.

### **Statens vegvesen**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at Statens vegvesen fortsatt skal være navet og en betydelig aktør i norsk veitbygging, blant annet ved at Statens vegvesen fortsatt vil være den aktøren som har ansvaret for flest veier. Flertallet viser til at Statens vegvesen blant annet vil ha hovedansvar for bygging i byområder hvor kompleksiteten gjør det krevende å overføre risiko til en annen aktør. Flertallet er opptatt av å få til en god dynamikk mellom veiselskapet og Statens vegvesen. Disse er etter flertallets oppfatning to likeverdige parter som har ulike oppgaver ut fra utbyggingsprosjektene karakter. Flertallet har tillit til at regjeringen i samarbeid med veiselskapet og Statens vegvesen finner gode grenseoppganger slik at de samlede ressursene benyttes best mulig.

Flertallet mener at det er svært viktig at Statens vegvesen fortsatt har den nødvendige tyngde og de økonomiske musklene til å kunne utføre de oppgaver de er satt til innenfor den nye modellen. Flertallet mener videre at det er viktig å avklare hvordan de ansatte i Statens vegvesen som i dag jobber med prosjekter som blir lagt til veiselskapets oppstartsportefølje, skal ivaretas. Flertallet mener at det er viktig å sørge for en god håndtering av de personmessige forhold, samt å sikre at verdifull kompetanse nyttiggjøres i en ny modell.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at regjeringen selv skriver at «Statens vegvesen er i dag en effektiv gjennomfører-organisasjon», og kan ikke se at det redegjøres for noen fordeler med å splitte opp ansvaret for riksvei mellom to aktører. Disse medlemmer mener også at det er fullt mulig, gitt en annen organisering og andre rammebetingelser enn dagens, å gjennomføre utbyggingen, drift og vedlikehold av riksveinettet enda mer effektivt. Disse medlemmer ønsker derfor å styrke Statens vegvesen i stedet for å etablere ett nytt veiselskap. Disse medlemmer mener at ønsket om endrede rammebetingelser, som blant annet bevilgninger over flere år, i stedet må søkes løst for Statens vegvesen som allerede innehar kompetansen og erfaringen med å gjennomføre storstilte veitbygginger. Disse

medlemmer vil i den sammenheng vise til ordningen med Særskilt prioriterte veiprojekt som ble beskrevet i gjeldende Nasjonale transportplan, med egne romertallsvedtak, egne prosjektorganisasjoner og forpliktelser over flere år. Disse medlemmer mener dette vil gi en bedre forutsigbarhet når det gjelder veiutbygging.

Disse medlemmer mener at det derfor ville være en bedre løsning om Statens vegvesen kan porteføljestyre utbygging av riksveiprojekter på samme måte som det foreslåtte veiselskapet, i stedet for å opprette dette selskapet som etter disse medlemmers syn bare vil skape mer byråkrati og binde opp ressurser som i stedet burde vært brukt til å bygge mer vei.

### Offentlig-privat samarbeid (OPS)

Komiteen viser til Prop. 1 S (2014–2015) hvor det ble varslet at regjeringen ville be Statens vegvesen om å starte planlegging av tre prosjekter for gjennomføring som OPS-prosjekter.

Komiteen viser til at eksisterende bompengeselskaper med offentlige garantier oppnår bedre betingelser i markedet enn det som er tilfellet i de tre gjennomførte OPS-prosjektene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, støtter at det nå legges opp til at ytterligere bruk av OPS vurderes i revisjonen av Nasjonal transportplan. Flertallet viser til meldingens omtale av kriterier for OPS-prosjekter, og støtter disse. Flertallet mener at det er viktig at gevinstene ved å benytte OPS som gjennomføringsstrategi blir realisert, ved å la OPS-selskapet se utbygging, drift og vedlikehold i sammenheng.

Flertallet mener at det er viktig å ta i bruk virkemidler for å redusere OPS-selskapenes finansieringskostnader. Flertallet er tilfreds med at regjeringen tar høyde for dette i sitt forslag ved at statens kredittverdighet benyttes og tas inn i modellen.

Flertallet har merket seg at regjeringen vurderer OPS-modeller for jernbanesektoren, og støtter dette.

Flertallet vil påpeke at det er stor enighet om at det er gevinster å hente på å organisere veibyggingen mer effektivt. Flertallet mener at det er på høy tid at man tar i bruk alle virkemidler, og tar viktige grep for å planlegge og gjennomføre veiprojekter raskere. Flertallet ser svært positivt på at regjeringen legger til rette for å la en privat aktør ta ansvaret for utbygging av prosjektet og vedlikehold og drift i 25 år, slik at man oppnår at investering og drift blir sett i sammenheng. Det har vist seg å gi smartere løsninger i et livsløpsperspektiv. Det vil bidra til at bilis-

tene raskere får nytte av viktig infrastruktur, og at de ikke betaler mer enn de må i bompenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er åpne for, og ønsker velkommen, nye og smartere modeller for å bygge og vedlikeholde veg, slik at vi får mer effektiv vegbygging og effektivt vedlikehold.

Disse medlemmer er imidlertid skeptiske til tradisjonell OPS-utbygging, og mener at OPS-prosjekter ikke er en fremtidsrettet og moderne måte å finansiere samferdselsprosjekter på. Disse medlemmer mener at privat lånefinansiering av veg er dårlig forvaltning av fellesskapets penger, og at privat finansiering av offentlige veganlegg gir større finanskostnader som til syvende og sist må betales av fellesskapet. Disse medlemmer er imidlertid åpne for nye kontraktsformer for bygging og vedlikehold av veg mellom det offentlige og private aktører som gir mer veg for pengene.

Disse medlemmer vil blant annet vise til «pilotprosjektet» veiutviklingskontrakt som nå skal brukes på E6 Helgeland.

### Bompengereform

Komiteen viser til at regjeringen foreslår en bompengereform hvor det tas sikte på at et fåtall bompengeselskap får ansvaret for innkrevningen av bompenger i Norge, at utstederrollen skilles ut rent organisatorisk, og at det etableres en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Komiteen viser til at Statens vegvesens rolle og takst- og rabattsystemet vil måtte vurderes i lys av omorganiseringen.

Komiteen mener at det er et utnyttet potensial for effektivisering av bompengesektoren i Norge. Komiteen er opptatt av at minst mulig av bilistenes innbetalinger går til innkrevingskostnader og mest mulig til vei. Komiteen viser til at Riksrevisjonen ved ulike anledninger har gjort undersøkelser av bompengeforvaltningen, og viser til at den siste gjennomgangen i 2012 viste at det er utnyttede stor-driftsfordeler i bompengesektoren. Komiteen støtter at det igangsettes et arbeid for å få en overgang til færre bompengeselskap. Komiteen mener at et mindre antall bompengeselskap kan bidra til økt profesjonalitet i sektoren, av både innkreving og finansforvaltningen. Komiteen er opptatt av å ha et mest mulig brukervennlig bompengesystem.

Komiteen viser til at bilistene er med på å finansiere en stor andel av veiutbyggingen i Norge, og at det er særdeles viktig at bilistene kan ha tillit til bompengesystemet. Innkrevningen må derfor være pålitelig og effektiv slik at mest mulig penger går til vei og minst mulig til innkrevingskostnader. Komiteen viser til at Riksrevisjonen i sin rapport Dokument 3:5 (2012–2013) konkluderte med at målet om

lavest mulig kostnader ved innkreving av bompenger ikke er nådd de senere årene. Komiteen viser til at Riksrevisjonen mente Samferdselsdepartementet hadde hatt en svært overordnet rolle og at departementet i liten grad hadde gitt styringssignaler på området, og videre at det var svakheter ved Statens vegvesens oppfølging av bompengeselskapene. Komiteen forventer at bompengereformen har som en konsekvens at departementet og Statens vegvesen på en bedre måte kan ivareta sitt styrings- og oppfølgingsansvar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har registrert at Fremskrittspartiet som har hevdet overfor velgerne at de er imot bompenger, nå i regjering gjennom denne stortingsmeldingen binder opp bompengeneinnkreving for mange tiår inn i framtida.

Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet og Senterpartiet støtter bruk av bompenger. Disse medlemmer vil understreke at støtten til bruk av bompenger ikke er fordi disse medlemmer ønsker å plage folk, men fordi det er et spleiselag mellom dem som bruker veien og myndighetene, noe som gjør at fellesskapet kan få bygget ut flere veier raskere.

Disse medlemmer er opptatt av en mest mulig effektiv innkreving av bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler. Disse medlemmer vil understreke at de er positive til at regjeringen er opptatt av tiltak for å effektivisere og forbedre bompengesektoren. Disse medlemmer vil vise til at mange av tiltakene i den såkalte bompengereformen til Høyre- og Fremskrittsparti-regjeringen ble lagt fram av den rødgrønne regjeringen i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), og ble vedtatt i Stortinget i juni 2013 (Meld. St. 26 (2012–2013), jf. Innst. 450 S (2012–2013)). Disse medlemmer vil vise til at sentrale elementer for effektivisering i NTP er å slå sammen bompengeselskaper, og å samordne takst- og rabattsystemer, noe som vil gi reduserte administrasjonskostnader og en mer effektiv drift.

Disse medlemmer mener imidlertid regjeringen burde gått enda lenger i å effektivisere bompengeneinnkrevingen, da obligatorisk brikke er det tiltaket som gir størst reduksjon i innkrevingskostnadene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at man som hovedprinsipp bør søke å ha gratis omkjøringsvei til bomprosjekter. Ved nye bomprosjekt bør dette i den grad det er mulig, løses ved å la eksisterende vei være uten bomstasjoner. I hvert enkelt prosjekt må en slik løsning evalueres etter en kort periode, hvor man etter

vurdering av trafiksikkerhet, lokal støy og trafikkavvikling på eksisterende vei avgjør om det fortsatt er hensiktsmessig med gratis omkjøringsvei.

Disse medlemmer er for øvrig tilfreds med at Arbeiderpartiet og Senterpartiet konstaterer at Fremskrittspartiet er motstandere av bompenger. Disse medlemmer mener at bompenger er en lite effektiv måte å finansiere våre infrastrukturinvesteringer på, men konstaterer at det er en løsning som et overveldende stortingsflertall vil ha. Da er det gledelig at man gjennom denne stortingsmeldingen fremmer tiltak som rentekompensasjonsordning, bompengereform og nytt veiselskap, som alle er tiltak som vil være med og sørge for at bompengendelelen i veiprojekter vil bli redusert, og at mer penger vil gå til vei.

### *Om obligatorisk bompengebrikke*

Komiteen viser til at Riksrevisjonen har påpekt at manglende bruk av brikke i automatiske anlegg medfører betydelige kostnader, og Riksrevisjonen har derfor pekt på at det bør settes i verk tiltak for å sikre at flere trafikanter bruker brikke. Komiteen viser til at det er store tap på fordringer som følge av at trafikantene ikke betaler for sine passeringer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, har registrert at det som følge av økt næringstrafikk over landegrensene, har vært nødvendig å iverksette tiltak for å sikre at alle betaler de avgifter de skal. I den forbindelse har regjeringen økt antall kontroller betydelig og innført obligatorisk brikke for næringskjøretøy over 3 500 kilo, noe som vil bety mer rettferdige konkurransevilkår i bransjen.

Flertallet mener at det skal være valgfritt om man ønsker å bruke bombrikke eller ikke. Flertallet viser til at det er administrative forenklinger ved bruk av bombrikke, og at det er gode grunner for å ha forskjellige insentiver for at flere bilister etter egen vurdering velger å bruke dette alternativet. Flertallet mener at krav om obligatorisk bombrikke vil være til ulempe for mange. Det er veldig mange bilister som i dag bor titalls mil fra nærmeste bomstasjon, og som sjelden eller aldri kjører gjennom en bomstasjon, som med krav om obligatorisk bombrikke vil risikere bot om de ikke har brikke i bilen de til vanlig bare kjører i sitt lokalsamfunn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener at innføring av obligatorisk bompengebrikke for alle kjøretøy over 3 500 kilo er et skritt i riktig retning. Disse medlemmer mener at obli-



gatorisk brikke også bør innføres på lettere kjøretøy for å sikre at mest mulig bompenger går til ny vei.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet mener imidlertid regjeringen burde gått enda lenger i å effektivisere bompengeneinnkrevingen, da obligatorisk brikke er det tiltaket som gir størst reduksjon i innkrevingskostnadene. Disse medlemmer forutsetter samtidig at personvernet blir ivarettatt ved et slikt tiltak.

### **Utstederfunksjonen**

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til Meld. St. 25 (2014–2015), og har registrert at regjeringen er opptatt av å utvide bruksområdet for brikken, og at det vil kunne øke interessen hos bilistene for frivillig å anskaffe seg brikke. Det anses som en forutsetning for å kunne utvide bruken av betalingsbrikken til andre formål at utstederrollen skilles fra bompengeselskapene, slik Stortinget tidligere har sluttet seg til.

Flertallet er opptatt av at utstederrollen blir håndtert på en slik måte at det vil kunne bidra til at målsettingen om mer effektiv drift og lavere kostnader oppnås. Det er fra regjeringen signalisert videre arbeid med utstederrollen, og flertallet anser det som svært viktig å holde fremdriften i dette arbeidet. Derfor er det svært gledelig at regjeringen nå tar tak i utfordringene gjennom bompengereformen.

### **Om rentekompensasjonsordning**

Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår en rentekompensasjonsordning for bompengelån, for bompengeprosjekter som inngår i ett av de nye bompengeselskapene. Ordningen er foreslått å omfatte bompengeprosjekter både på riksvei, fylkesvei og kommunal vei. Komiteen har merket seg at regjeringen foreslår at kompensasjonen vil bli gitt som et årlig tilskudd til de aktuelle prosjektene i inn-til 15 år.

Komiteen viser til spørsmål til statsråden i brev fra komiteen datert 13. mai 2015 hvor det bes om en beregning av den årlige statlige kostnaden for rentekompensasjonsordningen slik den er foreslått. Komiteen viser til statsrådets svar datert 20. mai 2015 hvor det fremgår at det er stor usikkerhet knyttet til den statlige kostnaden ved en slik ordning. Usikkerheten knytter seg blant annet til utviklingen i rentenivå. Komiteen har videre merket seg at oversikten over beregnet kostnad kun viser kostnader for riksvegnettet, og at fylkesvegnettet ikke er inkludert på grunn av utfordringer med å beregne dette. Komiteen har merket seg at det er beregnet en statlig kostnad på 600 mill. kroner det første året, at dette

er et grovt anslag, og at det kun er gjort en beregning for 2016.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet er glad for at regjeringen legger opp til en bompengereform som skal sørge for en mer effektiv organisering og drift av bompengeneinnkreving. Når bompenger tas i bruk for å finansiere prosjekter, må bilistene oppleve at mest mulig av bompengene går til formålet og minst mulig til å dekke administrasjon og finansiering. Disse medlemmer viser til at regjeringen ønsker å stimulere til en betydelig reduksjon i antall bomselskap. Et viktig virkemiddel for å stimulere bomselskapene til sammenslåing er innføring av en rentekompensasjonsordning som kommer til gode prosjekter som er lagt inn i utpekte bomselskap. Ordningen innebærer at den statlige innsatsen økes ved at staten bidrar til å dekke en andel av rentekostnadene i bompengeprosjekter med lånegjeld.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det flere steder kan være gode grunner til å flytte bompunkter som lokalt gir veldig uheldige utslag for lokalbefolkningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener at rentekompensasjonsordningen også bør kunne benyttes til å dekke inntektstapet ved å fjerne eller flytte enkelte bompunkt, der det er hensiktsmessig.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er skeptiske når det gjelder meldingens beskrivelse av rentekompensasjonsordningen, da den ser ut til å være en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til veiprojektene. Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at det ikke vil bli bygget noe mer vei for de midlene regjeringen bevilger til denne ordningen. Disse medlemmer har også merket seg at bevilgningen til rentekompensasjonsordningen vil gå utenfor NTP-rammen i 2016 og 2017, men at den kan være innenfor rammen f.o.m. neste NTP-periode. Disse medlemmer vil påpeke at dette i så tilfelle vil innebære at det vil bli mindre midler til bygging av nye og viktige veier for fellesskapet. Disse medlemmer synes at den foreslåtte rentekompensasjonsordningen virker veldig komplisert og at den vil føre til mye byråkrati. Disse medlemmer er opptatt av en mest mulig effektiv innkreving av bompenger, slik at bilistene får mest mulig vei igjen for hver krone de betaler.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre tar ikke prinsipiell stilling til eventuell rentekompensasjon for bompengeprojekter, da bevilgninger til dette formålet er en sak som må vurderes i forbindelse med de årlige statsbudsjett.

### **3. Komiteens tilråding**

Komiteen viser til meldingen og merknadene og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Meld. St. 25 (2014–2015) – På rett vei – reformer i veisektoren – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 9. juni 2015

**Linda C. Hofstad Helleland**

leder

**Hans Fredrik Grøvan**

ordfører

Vedlegg**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 21. mai 2015****Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei - rettinger til meldingen**

Jeg viser til Meld. St. 25 (2014–2015) som ble lagt fram i statsråd 17. april 2015. Det er dessverre oppdaget feil i meldingen. En oversikt over rettinger er vedlagt.

**Samferdselsdepartementet, 20. mai 2015****Feil i Meld. St. 25 (2014–2015) På rett vei**

Under er en oversikt over feil i meldingen som Samferdselsdepartementet er kjent med.

**Kapittel 2**

*Side 10 og 11, kolonneoverskrifter:*

”ÅDT (2012)”

Skal være

”ÅDT (2013)”

*Side 10, tabell 2.1., strekning 2: E39 Søgne – Lyngdal*

På E39 Volleberg – Lindelia – Døle Bru (Mandal) er netto nytte ved en inkurie oppgitt til -3600. For dette prosjektet er det ikke beregnet netto nytte.

*Side 10, tabell 2.1., strekning 5: E6 Kolomoen – Moelv*

## 1. Presiering om planstatus

”E6 Kolomoen – Brumundal<sup>3</sup>”

Fotskrift 3) angir at planstatus er godkjent reguleringsplan. Dette gjelder imidlertid ikke delstrekningen E6 Kåterud – Arnkvern (Åkersvika)

## 2. Retting av ÅDT

ÅDT på strekningen E6 Kolomoen – Brumunddal er oppgitt til å være 6500–8000. Det riktige skal være 8500–17500

## 3. Manglende fotskrift

For E6 Brumunddal – Moelv mangler fotskrift 3) for godkjent reguleringsplan.

*Side 11, tabell 2.1., strekning 7: E6 Ulsberg – Melhus*

## 1. Presiering om planstatus

”E6 Vindåsliene – Korporalsbrua<sup>3</sup>”

Fotskrift 3) angir at planstatus er godkjent reguleringsplan. Samferdselsdepartementet vil presisere at selv om det foreligger godkjent reguleringsplan for strekningen, pågår en omregulering på nordre del av prosjektet som det legges opp til at vedtas i 2016.

