



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

MOTTATT

12 JAN 2011

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref
10/1553 EC

Vår ref
10/4786 VH/SBP

Dato
11.01.2011

Høring - Forslag til direktiv om opprettelse av et felles europeisk jernbaneområde (omarbeiding) KOM (2010) 475

Vi viser til høringsbrev fra Samferdselsdepartementet av 29. oktober 2010 om ovennevnte.

Nye regler for infrastrukturinvesteringer

Forslaget til direktiv omfatter krav til nasjonale langtidsplaner for investering og flerårige avtaler mellom infrastrukturforvalteren og staten. Kontrakten skal gjelde over minimum 5 år og blant annet omfatte statlig finansiering i hele kontraktsperioden. Slik Finansdepartementet forstår forslaget, vil dette i Norge i praksis innebære en form for flerårig budsjettering av Jernbaneverket.

Det framgår av Stortingets bevilgningsreglement § 3 første ledd at ettårsprinsippet ligger til grunn for budsjettering i Norge. Ettårsprinsippet innebærer at statsbudsjettet vedtas for ett kalenderår om gangen. Ettårsprinsippet hindrer ikke rasjonell planlegging av statlige investeringer eller andre store prosjekter. Det foregår til enhver tid omfattende investeringsplanlegging i staten, for eksempel innenfor samferdselssektoren og forsvarssektoren. Det gjelder både sektorplaner som Nasjonal transportplan og planer for det enkelte prosjekt. Ettårsprinsippet er heller ikke til hinder for gjennomføringen av det enkelte prosjekt. Vårt budsjettssystem inneholder en del tilpasninger som nettopp skal ivareta gjennomføring av investeringer eller andre prosjekter og aktiviteter som strekker seg utover budsjettåret, bl.a. ved at Stortinget ved oppstarten av en investering vedtar en startbevilgning og en kostnadsramme for hele prosjektet. Stortingets godkjenning av kostnadsrammen gir forvaltningen fullmakt til å slutte kontrakter innenfor denne rammen for hele byggeperioden, også i de tilfeller

der byggeperioden strekker seg over flere år.

Forslagets krav til inngåelse av flerårig bindende kontrakt er altså ikke i tråd med Norges budsjettssystem. I det videre arbeidet med direktivet er det derfor viktig at dets bestemmelser ikke kommer i konflikt med Norges budsjetteringsprinsipper.

Styrking av markedsovervåkingsorganet

Det framgår at forslaget innebærer at markedsovervåkingsorganet skal vurdere den flerårige investeringsplanen som det skisseres i forslaget at medlemslandene skal innføre. Det framgår at markedsovervåkingsorganet skal vurdere om de planlagte mellom- og langsiktige budsjetttrammene er hensiktsmessige. Finansdepartementet vil påpeke at det er Stortinget som vedtar statsbudsjettet. Det anses ikke som hensiktsmessig at et markedsovervåkingsorgan skal komme med uttalelser om bevilgningene er hensiktsmessige. Det framgår heller ikke hvilke kriterier en slik hensiktsmessighet skal måles etter.

Samferdselsdepartementet oppgir at infrastrukturforvalteren ifølge forslaget til direktiv skal føre regnskap over eiendeler (med "current" verdsetting) og detaljer over utgifter til fornying og oppgradering av infrastrukturen. Finansdepartementet er kjent med at Jernbaneverket, i tillegg til rapportering av obligatorisk kontantregnskap til statsregnskapet, fører et periodisert regnskap som tar utgangspunkt i eiendelene basert på historisk kost, jf. også de anbefalte, men ikke obligatoriske statlige regnskapsstandardene, herunder SRS 17 om anleggsmidler. Jernbaneverket opplyser i sine prinsippnoter til det periodiserte regnskapet for 2009 at det ved anskaffelser i relasjon til allerede eksisterende anleggsmidler, gjøres en konkret vurdering av om anskaffelsene anses som fornyelse (påkostning) eller vedlikehold/driftskostnad. Vedlikeholdet av infrastrukturen deles inn i korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelser. Finansdepartementet har ikke grunnlag for å vurdere eventuelle praktiske konsekvenser av de foreslåtte krav i artikkel 30, men legger til grunn at Samferdselsdepartementet vurderer kravene opp mot den regnskapsinformasjonen som allerede vil være tilgjengelig fra Jernbaneverket.

Gebyr- og avgiftsprinsipper

Finansdepartementet viser til artikkel 31, punkt 5, 1. avsnitt:

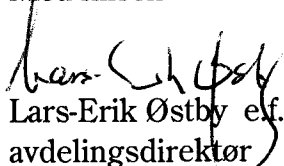
"When charging for the cost of noise effect is allowed by Union legislation for road freight transport, the infrastructure charges shall be modified to take account of the cost of noise effects caused by the operation of the train in accordance with Annex VIII, point 2."

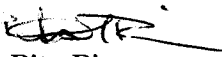
Finansdepartementet legger til grunn at denne bestemmelsen innebærer at vederlag for bruk av jernbaneinfrastruktur kun må endres for å ta hensyn til støykostnader dersom det aktuelle landet har innført tilsvarende støyavgifter for godstransport på vei.

I direktivet legges det opp til at medlemslandene skal bestemme hvordan inntektene fra "miljøavgifter" skal disponeres, og at disse skal være sporbare fra oppkreving til disponering og anvendelse. Finansdepartementet vil påpeke at en i det norske systemet generelt ikke har koblinger mellom inntektens opprinnelse og dens anvendelse i statsbudsjettet. Dette bør presiseres overfor Kommisjonen.

SD har ikke redegjort for hvordan direktivet ev. vil påvirke mulighetene til å velge mellom gebyrfinansiering og statlig finansiering av jernbanestrukturen over statsbudsjettet. Norge har i stor grad valgt å finansiere jernbanevirksomheten innenfor statsbudsjettets samlede rammer. FIN antar SD vil følge opp dette i det videre arbeidet med direktivet.

Med hilsen


Lars-Erik Østby ef.
avdelingsdirektør


Rita Rix
underdirektør