

Prop. 1 S Tillegg 2

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

FOR BUDSJETTÅRET 2016

Endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv. (noen saker om veg og jernbane og saldering)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 6. november 2015,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

I denne proposisjonen fremmes enkelte forslag til endringer av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016. Proposisjonen omfatter forslag til endring av enkelte bevilgningsforslag under Samferdselsdepartementet, samt en saldering.

Forslagene innebærer at det oljekorrigerte budsjettunderskuddet, og dermed bevilgningsforslaget på kap. 5800 Statens pensjonsfond utland, er uendret fra forslaget i Prop. 1 S Tillegg 1 (2015–2016). Forslagene øker imidlertid statsbudsjettets brutto finansieringsbehov og dermed bevilgningsforslaget på kap. 5999 Statslånemidler.

2 Utbyggingsselskap for veg

2.1 Innledning

Rammene for etablering av et statlig utbyggingsselskap for veg ble presentert for Stortinget i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren*, jf. Innst. 362 S (2014–2015).

I Prop. 1 S (2015–2016) foreslås det at Samferdselsdepartementet i 2016 kan forplikte staten for framtidige budsjettår og kan opprette et utbyggingsselskap for veg og å inngå avtaler med selskapet, jf. forslag til fullmakt X og XI.

Samferdselsdepartementet opprettet våren 2015 et interimsselskap for å forberede selvselskapsdannelsen. Departementet oppnevnte på samme tid et styre for dette selskapet. Selskapet fikk navnet Nye Veier AS.

I denne proposisjonen forelås det å forhøye kapitalen i selskapet i forbindelse med overgang fra et interimsselskap til et operativt selskap. Videre omtales personalmessige forhold knyttet til overføring av prosjekter fra Statens vegvesen til selskapet.

2.2 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet arbeider med omfattende reformer 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.

Reformen innenfor vegsektoren er en del av transportreformen og omfatter bl.a. etablering av et eget utbyggingsselskap for veg.

Regjeringens formål med selskapet 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. Gjennom mer helhetlig, sammenhengende og rasjonell utbygging og mer langsiktig og forutsigbar finansiering, legger regjeringen opp til at selskapet raskere bygger ut hovedvegnettet som binder landet sammen og knytter hovedvegnettet i Norge effektivt til hovedvegnettet i utlandet. En helhetlig, sammenhengende og effektiv utbygging av hovedvegnettet i Norge vil i tillegg styrke og utvide felles bo- og arbeidsmarkedsregioner og redusere antall drepte og hardt skadde. Selskapets 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.

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 for veg kan være operativt snarest mulig etter etablering. Departementet tar sikte på at selskapet vil være operativt fra årsskiftet 2015/2016.

2.3 Interimsselskapets virksomhet i 2015

Nye Veier AS ble stiftet 4. mai 2015 som et interimsselskap for å håndtere prosessen frem til selskapet skal være operativt, og har siden etableringen bl.a.:

- Rekruttert toppledelse
- Inngått avtaler om prosessbistand, strategisk rådgiving, juridiske tjenester, revisjon, og rekrutteringstjenester
- Etablert system for styring og kontroll av selskapet, systemer og rutiner for avtaleinngåelse, samt plan for nødvendig IKT-støtte.

- Bemannings- og fremdriftsavklaringer for igangsatte utbyggingsprosjekter som overtas av selskapet.
- Hovedmodell for selskapets pensjons- og personalforsikringer er besluttet og anskaffelsesprosess igangsatt.
- Leie av kontorlokaler i Kristiansandsregionen.

I tillegg pågår det et betydelig arbeid for å etablere en god oversikt over status og utfordringer knyttet til selskapets utbyggingportefølje.

Styret i selskapet arbeider videre med etablering av mål, strategi, metoder og modeller. Bl.a. kartlegges hovedutfordringene knyttet til vegbygging i Norge og beste praksis av internasjonal vegbygging og organisering. Dette skal danne grunnlaget for å utarbeide selskapets mål, verdier og strategi. Basert på disse skal det utvikles prinsipper for hvordan selskapet skal jobbe i den tidlige planfasen, hvor Statens vegvesen har ansvaret, og i plan- og utbyggingsfasen hvor selskapet selv har ansvaret. Selskapet arbeider også med å utvikle metodikk for prioritering og overtakelse av prosjekter. Basert på beste norske og internasjonale praksis, utvikles også modeller for hvordan selskapet skal gjennomføre prosjekter, herunder anskaffelses- og kontraktstrategi.

2.4 Selskapets virksomhet i 2016

Fremdriften på de ulike prosjekter i selskapets oppstartsportefølje avklares av selskapet når det har utarbeidet en overordnet plan for porteføljestyling. For å opprettholde fremdriften i prosjektene selskapet overtar fra Statens vegvesen, vil selskapet i en oppstartsfase ha mulighet til å bygge videre på planleggings- og forarbeidet som er gjort av Statens vegvesen. I prosjekter der selskapet kommer tidligere inn i utbyggingsplanene og prosjektinndelingen, vil det ha bedre muligheter til å bygge mer helhetlig og kostnadseffektivt.

2.5 Personalmessige forhold

2.5.1 Rettslige og avtalemessig forhold

Den porteføljen som overføres fra Statens vegvesen til selskapet, består av 24 vegprosjekter, slik Statens vegvesen har definert det. Det vil være opp til selskapet å avgjøre hvordan utbyggingen skal deles inn i prosjekter. De enkelte medarbeideres tilknytning til prosjektene endres etter hvert som arbeidet med hvert enkelt prosjekt går framover. Det må derfor vurderes konkret, i forbindelse med

oppstart av selskapet, om noen av de ansatte som på oppstarttidspunktet arbeider på de 24 prosjektene, vil være omfattet av bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse i arbeidsmiljøloven kap. 16 og de rettigheter som følger av det. Der virksomhetsoverdragelse foreligger, vil berørte tilsetningsforhold løpe uavbrutt inn i selskapet med mindre den berørte ansatte reserverer seg.

Statens vegvesen som nåværende arbeidsgiver, har uavhengig av om bestemmelsene om virksomhetsoverdragelse ellers kommer til anvendelse, valgt å følge bestemmelsene om informasjon og drøfting i arbeidsmiljøloven kap. 16.

Regjeringens eierskapspolitikk understreker at statlige selskaper skal ivareta sitt samfunnsansvar, herunder er ivaretagelse av arbeidstakerrettigheter et særskilt område hvor staten stiller forventninger, jf. kap. 8.3.3.4 i Meld. St. 27 (2013–2014) *Et mangfoldig og verdiskapende eierskap*. Av dette følger det også implisitt at styret må vurdere hvorvidt selskapet skal være tilsluttet en arbeidsgiversammenslutning.

2.5.2 Bemanningssituasjonen

Statens vegvesen og selskapet skal etter at selskapet er kommet i gang begge ha ansvar for å bygge, drifte og vedlikeholde riksveger. Det betyr at begge virksomhetene vil ha behov for den samme type kompetanse, og at Statens vegvesen også etter overføring av oppgaver til selskapet vil ha behov for store kompetansemiljø. De som ved overføringen har oppgaver knyttet til selskapets portefølje og etter avklaring mellom selskapet og Statens vegvesen ikke følger oppgavene over, vil fortsatt ha sin tilsetting i og utføre arbeid for Statens vegvesen.

2.5.3 Tjenestepensjonsordning

Selskapet vil tilby de ansatte en kollektiv pensjonsordning som er konkurransedyktig og som vil gi god sikring for den enkelte. Det åpnes for å etablere en tidsbegrenset, lukket pensjonsordning i Statens pensjonskasse for ansatte som overføres fra Statens vegvesen.

2.6 Økonomiske konsekvenser

2.6.1 Oppkapitalisert balanse

Grunnlaget for oppkapitaliseringen

Utbyggingsselskapet for veg ble stiftet som et interimsselskap med en aksjekapital på 100 000 kroner. Interimsselskapet skal videreføres som

det permanente selskapet. I interimperioden har selskapets drift vært finansiert gjennom kontanttilførsel fra Samferdselsdepartementet, jf. Prop. 1 S (2014–2015). Ved årsskiftet forventes derfor selskapet å ha opprinnelig innskutt aksjekapital på 100 000 kroner intakt. På det tidspunktet selskapet skal være operativt, må det oppkapitaliseres. Kravet i aksjeloven er at et aksjeselskap til enhver tid skal ha en egenkapital og en likviditet som er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av virksomheten.

Pensjonsforpliktelse

Det åpnes for å etablere en tidsbegrenset, lukket pensjonsordning i Statens pensjonskasse for ansatte som overføres fra Statens vegvesen. Selskapet vil stå ansvarlig for alle pensjonsforpliktelser knyttet til en lukket ordning. Det skal betales fullt ut aktuarielt beregnet premie for medlemskapet. Som følge av forskjellen mellom beregnet fiktivt fond i Statens pensjonskasse og aktuarberegnet pensjonsforpliktelse i henhold til god regnskapsmessig underdekning i pensjonsordningen. En slik forpliktelse er under nærmere forutsetninger knyttet til omfanget og avgrensninger av ordningen foreløpig beregnet til 25 mill. kroner. Pensjonsforpliktelsen føres i den foreløpige oppkapitaliserte balansen som gjeld.

Beregnet pensjonsforpliktelse er svært sensitiv for endringer i de forutsetninger som ligger til grunn for beregningen, herunder 10 års statsobligasjonsrente og beregnet risikopåslag. Endelig beregning vil bli foretatt på tidspunktet for oppkapitalisering av selskapet. Det er anslått at én prosent endring i diskonteringsrenten gir 20–30 pst. endring i aktuarberegnet pensjonsforpliktelsen. Ev. endringer i estimert pensjonsforpliktelse vil bli innarbeidet i den endelige balansen.

Egenkapital

Selskapet skal drive sin virksomhet for egen regning og risiko. Aksjelovens § 3-4 krever at det til enhver tid skal være en egenkapital og en likviditet som er forsvarlig ut fra risikoen ved og omfanget av selskapets virksomhet. Departementet legger vekt på at kravet i Aksjeloven ivaretas. I likhet med eiere av private selskaper må staten som eier til enhver tid vurdere selskapets egenkapitalsituasjon, for å sikre den aktiviteten det er etablert for å utføre. Egenkapital er risikokapital, og skal bl.a. kunne være en buffer mot uforutsette kostnader og tap. I vurderingen av kapitalbehovet har depar-

tementet spesielt lagt vekt på soliditet. For å sikre tilstrekkelig soliditet foreslås det at egenkapitalen skal utgjøre 600 mill. kroner.

Selskapets virksomhet og aktivitetsnivå vil øke de nærmeste årene. Samferdselsdepartementet vil derfor gjøre en fornyet vurdering av det fremtidige egenkapitalbehovet.

Det foreslås at bevilgningen til egenkapital gjøres under postgruppen 70-85 Overføringer til andre. Likviditeten som følger av egenkapitaltilskuddet vil kunne brukes til selskapets bygging av veg. Det er selskapets ansvar å innrette aktiviteten innenfor bevilgningsrammene som fastsettes av Stortinget, herunder å sørge for tilstrekkelig avsetning til å håndtere usikkerhet i prosjektgjennomføringen, og sikre at selskapet opprettholder en akseptabel likviditet. Egenkapitalen skal derfor være en buffer mot usikkerhet i prosjektgjennomføringen. Det vises for øvrig til at selskapet ikke vil ha krav til avkastning på egenkapitalen, jf. pkt. 2.6.2. I den grad selskapet benytter tilgjengelig likviditet knyttet til egenkapitaltilførselen til bygging av avtalte vegprosjekter vil kostnadene til dette måtte regnskapsmessig sammenstilles med en tilhørende fremtidig inntekt fra staten. Dette innebærer at egenkapitalen vil kunne opprettholdes selv om deler av de tilførte midlene i egenkapitaltilførsel benyttes til vegutbygging såfremt dette skjer i henhold til avtalen med staten.

Omdisponeringene til egenkapitaltilførsel innebærer ingen endring i planene for samlet tilførsel av midler til selskapet i fremtidige år, jf. Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet og Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren*.

Tabell 2.1 Samferdselsdepartementets forslag til oppkapitalisert balanse

Mill. kroner		
Eiendeler	Gjeld og egenkapital	
Omløpsmidler:	Egenkapital	600,1
Bankinnskudd	Pensjonsforpliktelse	25,0
	625,1	
Sum eiendeler	Sum gjeld og egenkapital	625,1
	625,1	

Dersom rettigheter, konsesjoner mv. som bringes inn i selskapet har en økonomisk verdi og/eller utgjør en fordel for selskapet, skal dette verdsettes ut fra en konkurransemessig tilnærming i åpningsbalansen. Det legges til grunn at rettigheter mv. er basert på markedsmessige vilkår, og

ikke vil utgjøre noe merverdi for selskapet. Det antas derfor at selskapet ved oppstart ikke vil ha anleggsmidler slik at eiendelssiden i balansen i sin helhet vil bestå av bankinnskudd.

Det understrekes at tallene som fremgår av forslag til oppkapitalisert balanse, er foreløpige anslag med utgangspunkt i antatte verdier på oppkapitaliseringstidspunktet. Som det går fram over er pensjonsforpliktelsen foreløpig beregnet til 25 mill. kroner. På tidspunktet for oppkapitalisering vil beregning av pensjonsforpliktelse oppdateres og ev. verdivurdering av eiendeler foretas. På grunnlag av beregning av pensjonsforpliktelse på dette tidspunktet og ev. andre forpliktelser som overføres fra Statens vegvesen, foreslås det at Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig oppkapitalisert balanse med tilhørende innskutt egenkapital, jf. forslag til romertallsvedtak.

I Prop. 1 S (2015–2016) er det foreslått bevilget 300 mill. kr på kap. 1321 Utbyggingsselskap for veg, post 80 Driftskreditt. Som inndekning av selskapets pensjonsforpliktelse og egenkapitaltilførsel foreslår Samferdselsdepartementet at bevilgningen til posten blir redusert med 300 mill. kr til 0. Videre er det foreslått bevilget 1 000 mill. kr på kap. 1321, post 70 Tilskudd til utbyggingsselskapet. Som inndekning av selskapets egenkapitaltilførsel foreslår Samferdselsdepartementet at bevilgningen på posten blir redusert med 325 mill. kr til 675 mill. kr. Forslaget om å redusere bevilgningen på kap. 1321, post 80 fra 300 mill. kr til 0, innebærer at forslag til romertallsvedtak XII i Prop. 1 S (2015–2016) for Samferdselsdepartementet utgår, jf. forslag til romertallsvedtak IV i denne proposisjonen.

2.6.2 Avkastningskrav og utbyttepolitikk

Avkastningskrav og utbyttepolitikk er viktige elementer i eieroppfølgingen av enhver virksomhet. Dette gjelder også for staten som eier i statlige virksomheter og aksjeselskap. Selskapet har et samfunnsoppdrag, der formålet med virksomheten er effektiv og helhetlig utbygging av trafikk-sikre veger innenfor den til enhver tid gjeldende økonomiske ramme. Det legges derfor opp til at selskapet plasseres i kategori 4 i statens system for eierkategorisering som et selskap med sektorpolitiske målsettinger.

Selskapet vil ikke generere egne inntekter. Som en konsekvens av at selskapet har sektorpolitiske målsettinger og ikke egen inntjening/resultat som formål, vil det ikke ha krav til avkastning på egenkapitalen. Selv om selskapet det enkelte år vil kunne ha over- eller underskudd på driften, legges det opp til at aktiviteten og omfanget av virk-

somheten over tid styres slik at egenkapitalen opprettholdes.

Formålet med etableringen er å få bygget riksveger mer effektivt og helhetlig og selskapet finansieres gjennom statlige bevilgninger og bompenger. Det legges derfor ikke opp til utbytte til eier. Ev. akkumulerte resultater, og likviditet som en konsekvens av dette, skal i stedet benyttes innenfor selskapets formål. Gjennom dette kan selskapet forsere utbygging innenfor den oppdragsportefølje det til enhver tid måtte ha.

2.7 Rettslige rammebetingelser

2.7.1 Forholdet til lovgivningen på vegområdet

Departementet vil legge fram en Prop. L om omdanning for å overføre rettigheter og plikter fra Statens vegvesen til utbyggingsselskapet for veg, og på et senere tidspunkt proposisjon om lovomdanning på vegområdet.

2.7.2 Forholdet til forvaltningsloven

Forvaltningsloven gjelder virksomhet som drives av forvaltningsorganer når ikke annet er bestemt i medhold av lov, jf. fvl. § 1. Forvaltningsorgan er definert som «et hvert organ for stat eller kommune». Private rettssubjekter regnes som forvaltningsorgan i saker hvor det treffer enkeltvedtak (et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer) eller utferdiger forskrift (et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til et ubestemt antall eller en ubestemt krets av personer). For enkeltvedtak gir loven nærmere krav til saksbehandlingen, formelle krav til vedtaket og bestemmelser om klage og omgjøring i kapittel IV til VI. I den grad selskapet gis myndighet til å fatte enkeltvedtak vil det være omfattet av disse bestemmelsene.

2.7.3 Forholdet til offentlighetslova

Loven har som formål å legge til rette for at offentlig virksomhet er åpen og gjennomsiktig for å styrke informasjons- og ytringsfriheten, den demokratiske deltakelsen, rettsikkerheten for den enkelte, tilliten til det offentlige og allmennhetens kontroll. Loven retter seg mot (a) staten, fylkeskommunene og kommunene, (b) andre rettssubjekter i saker der de fatter enkeltvedtak eller utferdiger forskrifter, (c) selvstendige rettssubjekt der stat, fylkeskommune eller kommune direkte eller indirekte har en eierandel som gir mer enn halvparten av stemmene i det øverste organet i retts-

subjektet og (d) selvstendige rettssubjekt der stat, fylkeskommune eller kommune direkte eller indirekte har rett til å velge mer enn halvparten av medlemmene med stemmerett i det øverste organet i rettssubjektet.

Selskapet vil være omfattet av loven som følge av (c) og (d). I den grad selskapet fatter enkeltvedtak, vil det være underlagt lovens bestemmelser i medhold av (b). Dette innebærer bl.a. at selskapet omfattes av plikten til å holde saksdokumenter, journaler og lignende register åpne for innsyn. Samferdselsdepartementet vil være klageinstans i saker der selskapet avslår krav om innsyn, jf. offentlegforskrifta § 11 andre ledd.

2.7.4 Forholdet til regelverket om offentlige anskaffelser

Lovens formål er å bidra til økt verdiskapning i samfunnet ved å sikre mest mulig effektiv ressursbruk ved offentlige anskaffelser basert på forretningsmessighet og likebehandling.

Loven gjelder for statlige, kommunale og fylkeskommunale myndigheter og offentligrettslige organer. Offentligrettslig organ er i forskriften definert som ethvert organ som tjener allmennhetens behov, ikke er av industriell eller forretningsmessig karakter, er et selvstendig rettssubjekt og i hovedsak er finansiert av statlige, kommunale, fylkeskommunale myndigheter eller organer, eller hvis forvaltning er underlagt slike myndigheters eller organers kontroll, eller som har et administrasjons-, ledelses- eller kontrollorgan der over halvparten av medlemmene er oppnevnt av slike myndigheter eller organer. Departementet legger til grunn at selskapet er omfattet av lov og forskrift om offentlige anskaffelser.

2.7.5 Konkurranserettslige forhold

Selve etableringen av selskapet reiser ikke særskilte spørsmål knyttet til konkurranselovgivningen. Konkurranseloven vil imidlertid gjelde for selskapets virksomhet. I tillegg må all form for økonomisk støtte under og etter etableringen vurderes opp mot EØS-avtalens regler om statsstøtte.

2.7.6 Forholdet til EØS-avtalens regler om statsstøtte

Forbudet mot statsstøtte i EØS-avtalen artikkel 61 skal forhindre at konkurransen vris som følge av at EU- og EØS-medlemsstatene gir støtte til foretak som setter disse i en gunstig konkurranseposisjon i forhold til foretak som ikke nyter godt av

slik støtte. Formålet med støttereglene er å sikre at markedsaktørene stilles overfor forutsigbare og like konkurranse- og rammevilkår i hele EØS-området. Statsstøtteregelveverket åpner imidlertid for et relativt stort handlingsrom for det offentlige. Opprettelse av statseide aksjeselskaper reiser problemstillingen om statens overføring av midler til selskapet omfattes av regelverket om statsstøtte etter EØS-avtalen. Dette gjelder både statens finansiering i tilknytning til selve etableringen av slike selskaper og når staten skal finansiere selskapets virksomhet, som for selskapets tilfelle er finansieringen av utbyggingsvirksomheten.

Opprettelse og drift av selskapet vil skje i samsvarende med statsstøttereglene.

3 Bompengereformen

3.1 Bakgrunn

Bompengereformen er omtalt i Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei. Reformen i veisektoren*. Bompengereformen omfatter omorganisering av bompengesektoren ved at det skal etableres fem regionale bompengeselskaper som skal stå for bompengeneinnkrevingen i fremtiden og at utstederrollen skal skilles fra bompengeselskapene. Utsteder er ansvarlig for betaling fra brukere med bompengebrikke. I tillegg omfatter bompengereformen innføring av en rentekompensasjonsordning for bompengelån og ny takst- og rabattstruktur.

I Prop. 1 S (2015–2016) foreslår regjeringen en bevilgning på 400 mill. kr til rentekompensasjonsordningen for budsjettåret 2016. Den varslede omleggingen av takst- og rabattsystemet gis en nærmere omtale i pkt. 3.7 under.

3.2 Etablering av fem regionale bompengeselskaper

I Prop. 1 S (2015–2016) redegjøres det nærmere for den regionale inndelingen av de fem regionale bompengeselskapene som følgende fylkeskommuner samarbeider om å etablere:

1. *Øst:* Vestfold, Oppland, Hedmark, Buskerud, Telemark, Akershus og Østfold
2. *Fjellinjen:* Oslo og Akershus
3. *Sør/vest:* Sogn og Fjordane, Hordaland, Rogaland, Vest-Agder og Aust-Agder
4. *Midt:* Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag
5. *Nord:* Nordland, Troms og Finnmark

(Svinesundforbindelsen holdes utenfor omorganiseringen i denne omgang.)

Samferdselsdepartementet er i dialog med fylkeskommunene om arbeidet med å etablere den nye selskapsstrukturen. I denne fasen er det viktig å formidle statens føringer og rammebetingelser for den framtidige virksomheten i bompengesektoren. Formålet er å sikre at det i den nye organiseringen legges best mulig til rette for mer effektiv og brukervennlig bompengeneinnkreving, samt at de overordnede føringene for bompengeneinnkreving ivaretas.

Nedenfor redegjøres det nærmere for de ulike premissene for organiseringen av de nye selskapene. Disse premissene danner grunnlaget for dialogen mellom staten og fylkeskommunene som eiere av de nye selskapene.

3.3 Organisering av bompengenevirksomheten i de nye selskapene

I tråd med etablert praksis legger regjeringen til grunn at:

- Det skal ikke forekomme kryssubsidiering mellom de enkelte bompengeprojektene.
- De regionale bompengeselskapene skal være såkalte non-profit selskaper. Bakgrunnen for dette er at bompenger kun skal benyttes til formålet med innkrevingen, jf veglova § 27 og andre vedtatte prinsipper knyttet til bompengefinansiering.

Som en konsekvens av disse grunnleggende forutsetningene legger regjeringen til grunn at det regionale bompengeselskapet ikke skal drive noen form for forretningsvirksomhet som ikke er direkte knyttet til bompengeneinnkrevingen. Dette prinsippet gjelder også for eventuelle datterselskaper til selskapet.

Departementet legger til grunn at driftsoppgaver mv. blir ivaretatt av de regionale bompengeselskapene, og at ev. datterselskaper for hvert enkelt bompengeprojekt ikke har operative funksjoner. Det kan tenkes ulike modeller for å organisere driften av bompengeneinnkrevingen. De regionale bompengeselskapene må selv avgjøre om de vil utføre drift i egenregi eller basere seg på kjøp i markedet. Det vil også være opp til det enkelte selskaper hvordan det vil organisere eventuell drift i egenregi. Dette kan være i det regionale bompengeselskapet selv, eller i særskilt driftsselskaper som utfører tjenester for hele selskapet.

På bakgrunn av de ovennevnte forutsetningene forventer Samferdselsdepartementet at

organiseringen av bompengedevirksomheten i regionene skjer etter følgende premisser:

- Dersom det regionale bompengeselskapet ønsker å levere driftstjenester eller rådgivningstjenester til andre regionale bompengeselskap, eller for øvrig drive eksternt rettet forretningsvirksomhet, må denne virksomheten drives av et driftsselskap som skilles ut og er organisert utenfor det regionale bompengeselskapet. Dette betyr at driftsselskap i slike tilfeller ikke kan organiseres som et datterselskap til det regionale bompengeselskapet. Driftsselskapet kan heller ikke være organisert innenfor samme konsern som det regionale bompengeselskapet, så som ved at det regionale bompengeselskapet og driftsselskapet eies av samme morselskap («holdingselskap»).
- Når utstederrollen skal skilles ut, må dette også skje ved opprettelse av egen juridisk enhet (eget AS) som ikke eies av det regionale bompengeselskapet. Et utskilt utstederselskap skal således være organisert utenfor det regionale bompengeselskapet. Utstederselskapet kan heller ikke være organisert innen samme konsern som det regionale bompengeselskapet, så som ved at det regionale bompengeselskapet og utstederselskapet eies av samme morselskap («holdingselskap»). Se nærmere omtale av utstederrollen i pkt. 3.5.

Det vil være opp til de respektive fylkeskommunene som eiere av de regionale bompengeselskapene å organisere disse etter konsern- eller prosjektmodellen, så lenge organiseringen er innenfor rammene for bompengefinansiering og formålet med omorganiseringen. Organisering etter konsernmodellen innebærer at fylkeskommunene stifter og eier et aksjeselskap som skal være morselskap i et konsern («bompengekonsern»). De enkelte bompengeprojektene organiseres i heleide datterselskaper («prosjekt(bompenge)selskaper») som eies 100 % av morselskapet. Det kan være ett eller flere prosjekt(bompenge)selskap. Prosjektmodellen består i sin enkleste form av bare ett selskap som eies direkte av fylkeskommunene i regionen. I en prosjektmodell organiseres de enkelte bompengeprojektene som prosjekter innenfor de regionale bompengeselskapene, og ikke som egne juridiske enheter (datterselskaper). Uavhengig av valg av organisasjonsmodell, legger Samferdselsdepartementet til grunn at ulike støttefunksjoner skal ivaretas av de regionale selskapene. Det innebærer at dersom bompengeprojekt organiseres som datterselskaper i en konsernmodell, skal datterselskapene ikke ha

operative funksjoner. Disse skal utføres samlet for hele konsernet av morselskapet eller eget driftsselskap. Det legges vekt på at det skal være åpenhet rundt administrative kostnader i selskapene, inkludert ev. datterselskap, slik at selskapene kan benchmarkes mot hverandre.

3.4 De regionale bompengeselskapenes rolle

Hovedformålet til det regionale bompengeselskapet er knyttet til den samfunnsmessige oppgaven med å kreve inn bompenger til de aktuelle prosjektene. Departementet ser det som sentralt at det ikke åpnes for en organisasjonsstruktur som kan medføre risiko for at bompengeinntekter gjennom konserninterne overføringer brukes til å fremme kommersiell virksomhet eller andre formål som ikke er direkte knyttet til bompengeinnkrevingen. På denne bakgrunn legger departementet til grunn at et regionalt bompengeselskap ikke skal kunne eie et utstederselskap eller drive andre selskaper som driver utadrettet kommersiell virksomhet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at de regionale bompengeselskapene er kontaktpunkt mot staten i oppfølgingen av bompengeinnkrevingen. Det må derfor inngås nye avtaler mellom staten og det regionale bompengeselskapet for å ivareta statens overordnede ansvar for bompengeinnkreving, jf. at bompengeinnkreving etter veglova § 27 krever Stortingets samtykke. Inntil nye avtaler er inngått, vil dagens bompengeselskap måtte forholde seg til eksisterende avtaler med Statens vegvesen.

Bompengereformen legger til grunn til en rendyrking av rollene i sektoren. Dette gjelder også rollen som bompengeselskap/operatør. De regionale bompengeselskapene har rollen som operatør, og skal stå for innkreving og finansiering for bompengeprojekt som er vedtatt av Stortinget. I en konsernmodell skjer dette på vegne av de underordnede bompengeselskapene. Det vil derfor ikke være rom for å drive påvirkningsarbeid for nye prosjekter gjennom regionale bompengeselskap. En slik pådriverrolle må ivaretas på annen måte.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at i fremtiden skal bompengeprojekter kunne legges til valgfritt regionalt selskap.

3.5 Utskilling av utstederrollen

En sentral del av bompengereformen og omorganiseringen av bompengesektoren er at rollen

som utsteder skal skilles fra rollen som operatør/bompengeselskap, jf. omtalen i Prop. 1 S (2014–2015). Se også Meld. St. 25 (2014–2015) *På rett vei, Reformen i veisektoren*, der dette utdypes nærmere. Med utskilling av rollen menes at utstederfunksjonen legges til en egen juridisk enhet (eget AS). Hvorvidt utstederfunksjonen overføres til det regionale bompengeselskapet eller legges til et eget utstederselskap på kort sikt / når eksisterende bompengeprojekt overføres til de nye regionale bompengeselskapene, overlates til eierne å avgjøre. I et litt lengre perspektiv – tentativt innen 1.1.2017 – legger Samferdselsdepartementet til grunn at utstederfunksjonen ivaretas av egne utstederselskaper som er uavhengig av regionalt bompengeselskap, jf. nærmere nedenfor.

Det legges til grunn fortsatt samvirksomhetssevne (interoperabilitet) i bompengerekravet og utstedere må også i fremtiden oppfylle de krav som stilles av Statens vegvesen. Dette omfatter også krav til informasjonssikkerhet og håndtering av personopplysninger.

Samferdselsdepartementet arbeider med sikte på en vurdering av de ulike rollene som må ivaretas innenfor bompengerekravet i ny struktur, herunder avgrensningen mellom ansvarsområdet for de regionale bompengeselskapene (operatør) og en utskilt utsteder.

Som påpekt i pkt. 3.3 foran, legger departementet til grunn at egne regionale utstederselskaper må organiseres utenfor det regionale bompengeselskapet.

Fylkeskommunen kan eie utstederselskapet, men ikke gjennom det regionale bompengeselskapet og heller ikke gjennom et holdingselskap som også eier det regionale bompengeselskapet. Utstederselskapet kan heller ikke organiseres som et datterselskap til de enkelte bompengeselskapene. Bakgrunnen for denne vurderingen er knyttet til rendyrking av bompengerekravet og forholdet til operatørrollen.

Kravet til uavhengig organisering av utstederselskapet vil kunne ivareta at utstederselskapene får en økonomisk og organisatorisk uavhengig rolle overfor de regionale bompengeselskapene. Dette gjelder uavhengig av om utstederselskapets virksomhet er begrenset til innkreving av bompenger eller om det også yter andre tjenester.

I regioner med få kunder er det usikkert hvorvidt et utstederselskap kan operere med kostnader som er tilstrekkelig lave. På denne bakgrunn oppfordrer Samferdselsdepartementet fylkes-

kommunene til å vurdere interregionalt samarbeid om utstederfunksjonen. Et alternativ kan også være at fylkeskommunene velger å stå helt utenfor utstederrollen ved ikke å eie eller være deleier i utstederselskap.

3.6 Videre prosess og dialog mot fylkeskommunene

Det er flere komplekse problemstillinger som tas opp i dette arbeidet. Rammebetingelsene skissert i denne proposisjonen vil være hovedelementene i Samferdselsdepartementets tilnærming til dialogen mot fylkeskommunene om etableringen av ny struktur i bompengesektoren. Departementet legger til grunn at etablering av de nye selskapene vil skje så raskt de aktuelle fylkeskommunene har gjort den nødvendige tilretteleggingen på denne bakgrunn. Det er Samferdselsdepartementets siktemål at etableringen skjer så raskt som mulig. I den grad omorganiseringen innebærer personalmessige forhold, legger Samferdselsdepartementet til grunn at fylkeskommunene som eiere av de regionale bompengeselskapene følger opp dette i det videre arbeidet.

3.7 Endringer i takst- og rabattstrukturen for bompengeprojekt

I Meld. St. 25 (2014–2015) opplyses det at regjeringen vil foreta en gjennomgang av dagens takst- og rabattstruktur. De overordnede målene er reduserte driftskostnader og bedre brukervennlighet. Effektivisering av sektoren er et av hovedmålene med bompengereformen, jf. Meld. St. 25 (2014–2015). Samferdselsdepartementet har gjennom arbeidet med bompengereformen fått tydelige tilbakemeldinger fra aktørene i sektoren om at dagens takst- og rabattstruktur er for kompleks og må forenkles hvis bompengerekravet skal effektiviseres. Regjeringen foreslår en omlegging som vil innebære en betydelig forenkling i forhold til dagens situasjon. Det legges fortsatt til grunn en gruppering av kjøretøy fordelt på to takstgrupper: Takstgruppe 1 og Takstgruppe 2.

I Nasjonal transportplan 2014–2023 ble det varslet en overgang til en flat rabatt på 10 pst. knyttet til brikkebruk for nye prosjekt. Denne regjeringen vil følge opp med flere viktige endringer:

- Regjeringen tar sikte på at tilleggsavtaler for å oppnå lokal rabatt utvikles.
- Takstgruppene endres slik at personbiler i kjøretøykategori M1 i Autosys legges til takstgruppe 1.

- Regjeringen innfører en rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 som er utstyrt med elektronisk brikke. Rabatten kan kombineres med passeringstak og timesregel.
- Rabatter betinger elektronisk brikke med gyldig avtale.
- I nye prosjekter er det kun rabattene som det er vist til i tredje kulepunkt, som kan benyttes.
- For igangværende prosjekt betinger omleggingen enighet med lokale myndigheter. Deltakelse i omleggingen vil være basert på lokal tilslutning. Det vil ved omlegging kunne legges til grunn utvidet bruk av passeringstak og timesregel.
- Regjeringen legger til grunn at den samlede omleggingen ikke skal innebære en kostnadsoverveltning fra lette til tunge kjøretøy.
- Omleggingen til nytt takst- og rabattsystem gjennomføres uten å øke den statlige andelen i finansieringen av bompengeprojektene.

Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen om å sikre at ny takst- og rabattstruktur er i overensstemmelse med internasjonale regler og bestemmelser.

Det arbeides også med sikte på å legge til rette for miljødifferensiering gjennom AutoPass-systemet. På bakgrunn av en nærmere vurdering av kostnader og mulige løsninger vil regjeringen ta endelig stilling til spørsmålet. Miljødifferensiering gjennom AutoPass er under utredning hos Vegdirektoratet.

3.7.1 En standardisert rabattordning

Dagens rabattsystem er svært komplekst. En oversikt viser at nærmest alle bompengeprojekter har egne lokale avtaler for rabatt. Rabattene varierer fra 10 og opp til 50 pst. Regjeringen legger opp til en standardisering av rabatter og fjerning av lokale særordninger. Omleggingen vil innebære en betydelig forenkling av systemet, blant annet i bakenforliggende IKT-systemer. Omleggingen vil gi mer forutsigbarhet for brukerne og legge bedre til rette for ny organisering av bompengeselskap og utsteder. Videre vil omleggingen rette opp uheldige fordelingseffekter. I dagens ordning kreves det høye innskudd for å oppnå de høyeste rabattene.

3.7.2 Nye kriterier for inndeling i takstklasser

Ved automatiske bomstasjoner benyttes i dag to takstgrupper:

- *Lette*: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg
- *Tunge*: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3500 kg.

Skillet har blitt begrunnet med at tunge kjøretøy normalt vil ha høyere nytte av forbedret vegstandard enn lette.

Regjeringen mener dagens inndeling har noen åpenbare urimeligheter. En rekke private kjøretøy, blant annet bobiler/campingbiler, betaler i dag samme takst som tunge næringskjøretøy. Regjeringen vil derfor legge om til takstgrupper hvor kjøretøyene ikke kun kategoriseres etter vekt, men også etter type bruk. Statens vegvesen har fått i oppdrag å implementere nye takstgrupper så snart som mulig fra 2016. Regjeringen legger til grunn at omleggingen kan skje uten at det er nødvendig å justere takstene i særlig grad. De nye takstgruppene vil være:

- *Takstgruppe 1*: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg samt alle personbiler uavhengig av vekt i kjøretøykategori M1 i Autosys.
- *Takstgruppe 2*: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av personbiler som er registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys.

Kjøretøykategori M1 fanger opp de fleste campingbilene og enkelte andre større personbiler. For at kjøretøy over 3 500 kg i kategori M1 skal inngå i takstgruppe 1, stilles det krav om elektronisk brikke med gyldig avtale.

3.7.3 Endret brikkerabatt

Dagens krav om obligatorisk brikke er knyttet til tunge kjøretøy i næring. Økt brikkeandel gir administrative besparelser, og rabatt ved bruk av elektronisk brikke skal gi insentiv til brikkebruk i kjøretøy som ikke er omfattet av krav om obligatorisk brikke. Regjeringen foreslår derfor å øke den generelle rabattsatsen for kjøretøy i takstgruppe 1 som er utstyrt med brikke, fra 10 til 20 pst. Samferdselsdepartementet legger til grunn at en rabatt på 20 pst. står i rimelig forhold til de økonomiske besparelsene, og samtidig gir sterkere insentiv til å velge brikke.

Rabatter betinger elektronisk brikke og gyldig avtale og kan kombineres med gjeldende regler for passeringstak.

Hovedformålet med dagens rabatt på 10 pst. for tunge kjøretøy er å gi insentiv til å bruke brikke. Med obligatorisk brikke falt hensikten med rabatter overfor denne gruppen bort. I det

nye systemet legges det derfor ikke opp til brikke- rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2, som i all hovedsak er kjøretøy som omfattes av krav om obligatorisk brikke.

Det er i dagens takstretningslinjer ikke gitt eksplisitte føringer mht. hvor høy taksten for tunge kjøretøy skal være i forhold til taksten for lette kjøretøy. Regjeringen viderefører dagens praksis, der tunge kjøretøy (takstgruppe 2 i nytt system) som hovedregel betaler det dobbelte av taksten for lette (takstgruppe 1 i nytt system), men med mulighet for lokale tilpasninger.

3.7.4 En smidig overgang for prosjekt som er vedtatt av Stortinget

Utgangspunktet for omleggingen er at det er de samme inntektene som skal inn i hvert enkelt prosjekt, uavhengig av rabattstruktur og at ingen gruppe og/eller bransje skal komme vesentlig dårligere ut enn i dag. Regjeringen legger til grunn at samlede inntekter fra takstgruppe 1 og 2 vil være de samme som før omleggingen. Endret rabattsystem vil dermed kun innebære en omfordeling innenfor hver av takstgruppene. I praksis betyr dette at takstforholdet mellom tunge og lette kjøretøy vil kunne variere fra prosjekt til prosjekt.

Generelt legges det opp til at bortfall av rabatt for tunge kjøretøy ikke kompenseres utover justeringer av grunntakst. Det vises til at utgangspunktet er at næringstransport/tungtransport som gruppe ikke skal komme dårligere ut som følge av omleggingen.

Gitt Stortingets samtykke, vil Samferdselsdepartementet be Statens vegvesen sette i verk en gjennomgang av alle prosjekt med siktemål å endre takster og rabatter i henhold til nye retningslinjer. For igangværende prosjekt vil omleggingen bli sett i sammenheng med gjennomføringen av ny organisering av sektoren og overgang til fem regionale bompengeselskap, og rentekompensasjonsordningen. Deltakelse i omleggingen vil være basert på lokal tilslutning. Det vil ved omlegging kunne legges til grunn utvidet bruk av passeringstak og timesregel. Også rentekompensasjonsordningen for bompengelån fører til at det må gjøres nye takstberegninger.

Samferdselsdepartementet ber om fullmakt til å endre takster og rabatter i bompengeprojekt som er behandlet i Stortinget, jf. forslag til romertallsvedtak. Endringene skal være i tråd med prinsipper for rentekompensasjon som er beskrevet i Prop. 1 S (2015–2016) og Meld. St. 25 (2014–2015) samt nye retningslinjer for takst og rabatt som går frem i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet vil sikre at prosessene med å beregne nye takster og rabatter samkjøres, slik at det kun vil bli nødvendig med én lokalpolitisk behandlingsrunde per prosjekt.

4 Kostnadsøkninger på vegprosjekter

E18 Riksgrensen – Ørje

Prosjektet er omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), side 105.

Strekningen bygges som tofelts veg med midtrekkeverk, og det har vært lagt opp til forbikjøringsfelt med lengde 6,4 km i Marker kommune. Departementet er kommet til at det også bør bygges forbikjøringsfelt opp stigningen i retning tollstasjonen ved Riksgrensen. Et forbikjøringsfelt på denne strekningen, med høy tungtrafikkandel, vil bedre trafikkavviklingen, ikke minst vinterstid.

Kostnadene for forbikjøringsfelt er foreløpig anslått til 25 mill. kr. Prognose for sluttkostnad for prosjektet blir etter dette 867 mill. 2016-kr. Kostnadsrammen for prosjektet økes til 884 mill. 2016-kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

Rv 4 Lunner grense – Jaren

Prosjektet rv 4 Lunner grense – Jaren er omtalt i Prop. 1 S (2015–2016), side 118. Samferdselsdepartementet legger til grunn en endret kostnadsramme på 2 710 mill. 2015-kr for dette prosjektet. Omregnet til 2016-prisnivå blir endret kostnadsramme 2 783 mill. kr, jf. forslag til romertallsvedtak.

5 Reform av jernbanesektoren

Ved behandlingen av Meld. St. 27 (2014–2015) *På rett spor. Reform av jernbanesektoren* og Innst. 386 S (2014–2015) sluttet Stortinget seg til forslag om ny organisering av jernbanesektoren og om innføring av konkurranse om persontransport med jernbane. Ny organisering innebærer blant annet at NSB videreføres som et rent transportselskap og at NSBs datterselskap Mantena som utfører togvedlikehold etableres som et selvstendig selskap eid av Samferdselsdepartementet. Mesteparten av dagens jernbaneverk blir organisert som et statsforetak som også får ansvaret for eiendommene i sektoren. Koordinerende og styrende funksjoner for sektoren legges til et eget jernbanedirektorat underlagt Samferdselsdepartementet.

Departementet vil i det videre arbeidet med reformen også vurdere nærmere den organisatoriske plasseringen av eierskapet til togmateriell og tilhørende tjenester, samt fremtidig løsning for salg og billettering. Andre modeller enn de som antydes i Meld. St. 27 (2014–2015) kan være aktuelle, jf. bl.a. komitéflertallets merknad i Innst. 386 S (2014–2015), side 13.

Departementet arbeider for å gjennomføre reformen raskt, samtidig som prosessen tilpasses behovet for dialog med de ansatte, hensynet til sikkerhet og beredskap og grundige forberedelser for overgang til nye organisasjonsstrukturer. Både de ansattes organisasjoner og andre aktører vil bli informert og involvert på egnet måte i den videre prosess.

Det tas sikte på at både et jernbanedirektorat og et eget infrastrukturforetak (SF) er i operativ drift fra 1. januar 2017. Infrastrukturforetaket vil få ansvar for forvaltning, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen og vil blant annet bestå av den delen av dagens jernbaneverk som ikke blir jernbanedirektorat. Foretaket skal ha en tydelig rolle som leverandør av fungerende infrastruktur og vil få et helhetlig ansvar for at denne er sikker og tilgjengelig for trafikk.

Departementet er i gang med det forberedende arbeidet med ny organisering av sektoren med mer detaljert avklaring av oppgaver, blant annet mellom jernbanedirektoratet og infrastrukturforetaket, finansiering, insentivstruktur og styring av foretaket, behov for endringer i lovverket og andre forhold.

For at foretaket skal være fullt ut operativt 1. januar 2017, vil departementet opprette et interimsforetak med styrende organer tidlig i 2016 med oppgave å forberede operativ drift. Det foreslås å bevilge 100 000 kroner i egenkapital til interimforetaket på nytt kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane, post 96 Aksjekapital.

Det vil påløpe driftsutgifter i interimforetaket, blant annet i forbindelse med avklaring av organisering, ansettelse av direktør og ledelse, etablering av pensjonsordning for ansatte som ikke har SPK-pensjon i dag, etablering av styringssystemer (ikke minst for sikkerhet og beredskap), etablering av forsikringsordninger og arbeid knyttet til fastsettelse av åpningsbalanse. Det er vanskelig nå å anslå hvor stort behovet vil være. For å dekke disse utgiftene foreslås det at Samferdselsdepartementet får fullmakt til å utgiftsføre utgifter på nytt kapittel 1356 Infrastrukturforetak for jernbane, post 70 Tilskudd til drift, mot tilsvarende innsparing på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tilsvarende vil departementet sørge for at det settes i gang et forberedende arbeid for at jernbanedirektoratet kan fungere operativt fra 1. januar 2017. Det foreslås å etablere en interimorganisasjon for jernbanedirektoratet og at driftsutgifter til denne organisasjonen utgiftsføres på et nytt kapittel 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter. Utgiftene vil være knyttet til ytterligere konkretisering av grensesnitt, styringsmekanismer og organisering i sektoren, avklaring av direktoratets egen organisering mv. Behovet for midler er vanskelig å anslå. Det foreslås derfor at Samferdselsdepartementet også får fullmakt til å utgiftsføre utgifter på kapittel 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter, mot tilsvarende innsparing på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold, jf. forslag til romertallsvedtak.

Fullmaktene vil gjelde nødvendige utgifter til forberedende arbeid for å sikre at direktoratet og foretaket kan fungere operativt. Det forutsettes at omdisponeringen ikke skal få konsekvenser for arbeidet med sikkerhet, drift og vedlikehold i Jernbaneverket.

Det vil i 2016 også gjøres forberedelser for å etablere togvedlikeholdsselskapet som et direkte eid selskap, uavhengig av NSB AS, og forberede overføring av persontogmateriell fra NSB AS til nye eier.

Departementet vil på egnet måte komme tilbake om nødvendige lovendringer m.m. knyttet til reformen våren 2016. Videre vil departementet på egnet måte komme tilbake til Stortinget med nærmere beskrivelse blant annet av mål og sektorpolitiske oppgaver for infrastrukturforetaket i forbindelse med overføring av infrastruktur, eiendom og andre verdier til det nye infrastrukturforetaket i løpet av 2016.

6 Saldering

Kap. 5999 Statslånemidler

Post 90 Lån

Bevilgningen knyttet til statslånemidler er en saldering av statsbudsjettets inntekter og utgifter inkludert lånetransaksjoner. Bevilgningen motsvarer dermed statsbudsjettets brutto finansieringsbehov. Innskuddet av egenkapital i infrastrukturforetak jernbane som foreslås i denne proposisjonen innebærer en tilsvarende økning i statens brutto finansieringsbehov. Det foreslås derfor å øke bevilgningen på kap. 5999, post 90 med 100 000 kroner sammenlignet med forslaget i Gul bok 2016.

Endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv. (noen saker om veg og jernbane og saldering)

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv. (noen saker om veg og jernbane og saldering).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv. (noen saker om veg og jernbane og saldering) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om endring av Prop. 1 S (2015–2016) Statsbudsjettet 2016 under Samferdselsdepartementet mv. (noen saker om veg og jernbane og saldering)

I

I statsbudsjettet for 2016 blir det bevilget under følgende kapitler:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1321		Utbyggingsselskap for veg:	
	70	Tilskudd utbyggingsselskap for veg, mot tidligere foreslått 1 000 000 000, bevilges med	675 000 000
(NY)	71	Netto utgifter – overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen	25 000 000
(NY)	75	Tilskudd til egenkapital	600 000 000
	80	Driftskreditt, mot tidligere foreslått kr 300 000 000, bevilges med	0
1356		Infrastrukturforetak jernbane	
(NY)	96	Aksjekapital	100 000

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
5999		Statslånemidler:	
	90	Lån, mot tidligere foreslått kr 54 287 568 000	54 287 668 000

II

Fullmakt til å aktivere tilskudd til egenkapital til utbyggingsselskapet for veg i statens kapitalregnskap

Stortinget samtykker i at tilskudd til egenkapital til utbyggingsselskapet for veg aktiveres i statens kapitalregnskap.

III

Fastsettelse av endelig balanse

Stortinget samtykker i at Kongen i statsråd får fullmakt til å fastsette endelig fordeling av bevilgningene til egenkapital og overføring av eiendeler og forpliktelser fra Statens vegvesen vedrørende oppkapitalisert balanse for Nye Veier AS, jf. kap. 1321, postene 71 og 75. Den endelige fordelingen fastsettes på grunnlag av oppdatert og bekreftet beregning av pensjonsforpliktelse og verdivurdering av eventuelle eiendeler, rettigheter og forpliktelser som overdras til selskapet.

IV

Forslag til romertallsvedtak XII under Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S (2015–2016), tas ut.

V

Takster og rabatter for bompengeprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet kan endre takster og rabatter i bompengeprosjekter som er behandlet i Stortinget. Endringen skal være i samsvar med prinsippene for rentekompensasjonsordningen, samt nye retningslinjer for takst og rabatt som fastlegges gjennom behandlingen av denne proposisjonen.

VI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser for investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2016 kan:

Gjennomføre disse tidligere godkjente investeringsprosjektene	Innenfor en endret kostnadsramme på
E18 Riksgrensen – Ørje	884 mill. kroner
Rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør	2 783 mill. kroner

Fullmakten gjelder også forpliktelser som inngås i senere budsjettår, innenfor kostnadsrammen for prosjektet. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen i senere år.

VII

Regnskapsføring av utgifter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i statsregnskapet for 2016 kan utgiftsføre uten bevilgning:

1. driftsutgifter for et jernbanedirektorat under kap. 1352 Jernbanedirektoratet, post 01 Driftsutgifter og
 2. tilskudd til driftsutgifter i interimfasen for infrastrukturforetak på jernbane under kap. 1356 Infrastrukturforetak jernbane, post 70 Tilskudd til drift,
- mot tilsvarende innsparing av bevilgningen i statsbudsjettet for 2016 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold.

