



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 21 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Endringar i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 22. november 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet foreslår i denne proposisjonen endringar i løyvingar under programkategoriane 21.30 Vegformål, 21.40 Særskilde transporttiltak 21.50 Jernbaneformål og 22.10 Post og telekommunikasjonar.

2 Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen

Post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m.

Flaum på Austlandet

Fleire vassdrag på Austlandet blei ramma av flaum i mai 2013. Dette førte til store øydeleggingar på riksvegnettet. Skadane har i første rekkje vore i Hedmark og Oppland, men vegane i Telemark og Buskerud blei òg ramma.

På riksvegnettet var skadane størst på E6 og rv 3 i Hedmark og Oppland. Kostnadene for å reparere skadane på desse vegane er rekna til totalt 100 mill. kr. Kostnadene er knytt til akutttiltak under og rett etter flaumen og til reparasjonsarbeid som har teke noko lengre tid. Skadane gjeld m.a. utgraving og utrasing av masse, omfattande setningsskadar og øydelagde vegdekke,

skadar på bruer og brufundament, på rekkverk og anna vegutstyr og på omkøyringsvegar.

Departementet foreslår å løyve 50 mill. kr til dette formålet, fordelt med 30 mill. kr til Hedmark og 20 mill. kr til Oppland. Kostnadene elles på riksvegnettet blir dekte innafor gjeldande budsjett.

Brann i Gudvangatunnelen

5. august 2013 brann eit vogntog inne i den 11 km lange Gudvangatunnelen i Aurland i Sogn og Fjordane. Dette forårsaka store skadar på sjølve tunnelen og installasjonane. Dei totale kostnadene for Statens vegvesen til å utbetre skadane er rekna til 50 mill. kr. Dette gjeld reparasjon av tunnelen, oppretting av båttilbod, auka ferjetilbod på rv 13 Dragsvik – Hella og kostnader ved å omdirigere trafikk. Departementet foreslår å løyve 50 mill. kr til dette formålet.

Kontroll av tunge køyretøy

Nytt påbod om vinterdekk for tunge køyretøy tok til å gjelde 15. november 2013. I samband med innføringa blir det gjennomført ei særleg satsing på kontroll av dekk, vinterutrusting og bremsar på tunge køyretøy. Den auka kontrollaktiviteten er primært retta inn mot trafikk på grenseovergangane og særleg krevjande vegstrekningar.

Departementet foreslår å løyve 3 mill. kr til dette formålet, jf. òg omtale under kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar.

Oppsummering

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., med i alt 103 mill. kr.

Post 30 Riksveginvesteringar

Innfriing av bompenggjeld i nokre prosjekt

Regjeringa foreslår å løyve 500 mill. kr til å nedbetale gjeld i nokre bompengeprojekt der trafikken er låg og innkrevjingskostnadene høge. Med dette vil innkrevjinga av bompengar i desse prosjekta bli avvikla tidlegare enn opphavleg føreset. Dette gjeld:

- Rv 4 Reinsvoll – Hunndalen i Oppland som har ei gjeld på 10 mill. kr. Innkrevjinga av bompengar skulle etter planen avsluttast i april 2014.
- Rv 9 Setesdalen i Aust-Agder som har ei gjeld på om lag 15 mill. kr. Innkrevjinga av bompengar skulle etter planen avsluttast i 2018.
- Rv 5 Fatlaberget i Sogn og Fjordane som har ei gjeld på om lag 60 mill. kr. Innkrevjinga av bompengar skulle etter planen avsluttast i 2025.
- E39 Astad – Knutset i Møre og Romsdal som har ei gjeld på 150 mill. kr. Innkrevjinga av bompengar starta i juni 2013 og skulle etter planen avsluttast i 2023.
- E6 Møllnes – Kvenvik – Hjemmeluft i Finnmark som har ei gjeld på om lag 200 mill. kr. Prosjektet vil bli opna for trafikk i desember 2013. Etter planen skulle det krevjast inn bompengar fram til 2028. Regjeringas forslag inneber at det ikkje blir innkrevjing av bompengar i dette prosjektet.

Gjelda som er oppgitt for prosjekta, er førebels anslag.

Basert på førebelse anslag er samla gjeld i dei fem prosjekta 435 mill. kr. Gjelda vil bli innfridd innan utgangen av 2013, så langt som det er praktisk mogleg. I tillegg til å innfri gjeld kjem også avviklingskostnader. Dette gjeld fjerning av bomstasjonar, istandsetjing av vegen, tilbakebetaling av depositum for brikker m.m. Det blir lagt opp til å halde fram innkrevjinga av bompengar (i dei fire første prosjekta) til 1. februar 2014 for å dekkje avviklingskostnader. Avviklingskostnadene er førebels usikre. Det er derfor for tidleg å seie om

ein månads innkrevjing vil vere tilstrekkeleg, ev. for mykje, til å dekkje desse kostnadene.

Dersom det er igjen midlar av løyvinga på 500 mill. kr etter innfriing av gjelda i dei fem prosjekta og ev. bidrag til å dekkje avviklingskostnader, vil dei bli nytta til delvis innfriing av bompenggjeld i prosjektet rv 19 Kirkebakken – Re grense i Vestfold. Prosjektet har ei gjeld på 303 mill. kr. Etter planen skal innkrevjinga av bompengar i dette prosjektet avsluttast i 2022.

Omdisponering av løyving

Departementet foreslår å omdisponere 3 mill. kr frå kap. 1320, post 30 Riksveginvesteringar til kap. 1320, post 23 Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., for å dekkje kostnader til den særlege satsinga på kontroll av tunge køyretøy, jf. omtale under post 23.

Oppsummering

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringar, med i alt 497 mill. kr.

Utvida fullmakt til grunnerverv for E18 Lysaker – Ramstadsletta

I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det sett av 550 mill. kr i statlege midlar til parsellen E18 Lysaker – Ramstadsletta i 2014–2017. Som omtalt i Nasjonal transportplan blir det lagt opp til ein eigen finansieringsmodell for prosjektet. Regjeringa vil kome tilbake til Stortinget om dette.

Kommunedelplan for prosjektet er venta godkjent første halvår 2014, og reguleringsplan er venta vedteken i 2016.

For å få gjennomført utbygginga, er det nødvendig å løyse inn om lag 210 bustader, fleire næringsseigedomar og foreta delavståingar frå fleire eigedomar. Statens vegvesen si fullmakt til å erverve grunn til vegformål legg til grunn at reguleringsplan er vedteken før grunnerverv kan setjast i gang, og at det er midlar til disposisjon.

Vilkåret om at det må liggje føre reguleringsplan, gjer at Statens vegvesen tidlegast kan starte grunnervervet i 2016. Med det omfanget grunnervervet har, vil tida fram til anleggsstart bli for kort til å få gjennomført eit forsvarleg grunnerverv.

Departementet har derfor for prosjektet E18 Lysaker – Ramstadsletta funne det riktig å lempe på vilkåret i gjeldande fullmakt om at det må liggje føre vedteken reguleringsplan før grunnerverv

kan setjast i gang. Kommunedelplanen for dette prosjektet er svært detaljert. Departementet vil derfor gi Statens vegvesen fullmakt til å starte ordinært grunnerverv (dvs. at det blir gitt attkjøpsverdi, ikkje marknadsverdi) på grunnlag av godkjent kommunedelplan.

Ut frå planlagt framdrift for grunnervervet er det ikkje nødvendig å løyve eigne midlar til grunnerverv for dette prosjektet i 2014. Saka blir omtalt til orientering.

3 Programkategori 21.40 Særskilde transporttiltak

Kap. 1331 Infrastrukturfond (nytt)

Post 95 Innskot av fondskapital

Regjeringa vil etablere eit infrastrukturfond på 100 mrd. kr. Fondet blir bygd opp over inntil fem år. Det overordna målet med fondet er føreseieleg og varig finansiering. I Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014) har regjeringa gjort framlegg om å løyve 20 mrd. kr. til eit infrastrukturfond i 2014. For å få ei rask opptrapping av infrastrukturfondet foreslår regjeringa å løyve 10 mrd. kr i kapitalinnskot til fondet i 2013. Fondskapitalen vil gi grunnlag for avkastning frå og med 2015. Avkastninga frå fondet blir øyremerkt på statsbudsjettet til veg-, jernbane- og kollektivnettet og til breiband og IKT-infrastruktur. Regjeringa vil i statsbudsjettet for 2015 kome tilbake med forslag til fordelinga av midlane mellom dei ulike formåla. I tråd med vanleg praksis for liknande statlege fond blir det lagt til grunn at innskotet får ei rente som tilsvarende rente på statsobligasjonar med ti års bindingstid på innskotstidspunktet. Eit kapitalinnskot på 10 mrd. kr i 2013 gir staten renteutgifter på om lag 11,1 mill. kr i 2013. Regjeringa vil i proposisjonen om nysaldering av budsjettet for 2013 fremme forslag om løyving til å dekkje desse renteutgiftene. Innskotet gir òg staten renteutgifter i 2014. Slike renteutgifter inngår ikkje i forslaget til budsjett for 2014 i Prop. 1 S Tillegg 1 (2013–2014). Regjeringa vil derfor kome tilbake til dette i samband med revidert nasjonalbudsjett 2014.

Samferdselsdepartementet foreslår å løyve 10 mrd. kr på nytt kap. 1331 Infrastrukturfond, post 95 Innskot av fondskapital.

4 Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Kap. 1350 Jernbaneverket

Post 23 Drift og vedlikehald

I 2013 har det vore mange hendingar med flaum og ras langs fleire jernbanestrekningar. Dette gjeld m.a. på Bergensbanen, Dovrebanen, Rørosbanen, Hovudbanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen.

Dei største skadane var langs Dovrebanen etter flaumen i Gudbrandsdalen i slutten av mai 2013. Jernbaneverket registrerte i alt 250 stader med feil på jernbaneinfrastrukturen. Det var særleg store skadar på strekninga mellom Fåvang og Otta. I tillegg var det eit mindre ras ved Støren. Dovrebanen var stengd for gjennomgåande trafikk i 25 dagar. Da banen blei gjenopna i midten av juni, var det med redusert fart til 70 km/t mellom Lillehammer og Dombås. Farten er enno redusert fleire stader. Framleis føregår det eit omfattande arbeid med å byggje opp banen til fullgod stand. Arbeida blir først ferdige i 2014. Jernbaneverket reknar med at kostnaden til å byggje opp att Dovrebanen vil bli om lag 300 mill. kr, og at minimum 100 mill. kr kjem til betaling i 2013.

På Bergensbanen har det også vore fleire ras med skadar på infrastrukturen. I mai 2013 gjekk det fire ras på ulike stader langs banen. I oktober 2013 gjekk det eit ras i Ørneberget ved Mjølfjell, der det blei store skadar på m.a. spor, kontaktledning, støttemurar og kabelanlegg. Staden er vanskeleg tilgjengeleg. Jernbaneverket reknar med at meirkostnaden som følgje av rasa, blir om lag 30 mill. kr. Om lag 20 mill. kr av dette kjem til betaling i 2013.

30 mill. kr vil gå til å dekkje utgifter etter flaum og ras på dei andre strekningane som er nemnde ovarfor.

På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet å auke løyvinga på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehald, med 150 mill. kr.

Kap. 1355 Baneservice AS (nytt)

Post 96 Eigenkapital

Jernbaneverket si tidlegare forretningseining BaneService blei gjort om til aksjeselskap i 2005, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004–2005). Baneservice AS er størst i Noreg innan jernbanetekniske tenester målt i omsetning og tal på tilsette. Baneservice har dei siste åra hatt ei negativ økonomisk utvikling

på grunn av redusert etterspurnad og prispress i marknaden. Omsetninga er redusert frå 756 mill. kr i 2009 til 585 mill. kr i 2012. Andre selskap i den jernbanetekniske marknaden har òg hatt ei negativ resultatutvikling, noko som har resultert i permitteringar, oppseiingar og konkursar.

Som følgje av investeringar i anleggsmiddel, redusert omsetning og lønnsemd er eigenkapitalen i morselskapet redusert frå 161 mill. kr i 2009 til 102 mill. kr i 2012. For å tilpasse seg den negative økonomiske utviklinga har Baneservice sett i verk fleire omstillingstiltak. Filialen i Sverige er lagt ned, og organisasjonen er bygd ned og tilpassa ny strategi. Framover vil selskapet auke bruken av underentreprenørar og innleige av arbeidskraft for å få ein meir fleksibel kostnadsstruktur. Selskapet vil framleis vere ein totalleverandør av jernbanetekniske entreprisar, fordi produksjonen i selskapet i stor grad er knytt til marknaden for jernbanetekniske tenester. Planlagt aktivitetsnivå i Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. Meld. St. 26 (2012–2013), legg opp til ein stor vekst for dei aktivitetsområda som Baneservice driv innafør.

Samferdselsdepartementet fekk hausten 2013 gjennomført ei verdivurdering av Baneservice. Styret i Baneservice har på bakgrunn av den vanskelege økonomiske situasjonen i selskapet og tilrådinga i den eksterne verdivurderinga, bedt om at eigar tilfører 30 mill. kr i ny eigenkapital. Eigenkapitalen i selskapet er rekna til å vere i overkant av 90 mill. kr pr. 31. desember 2013. Banken krev som minimum ein eigenkapital på 100 mill. kr. Selskapet vil ikkje kunne innfri dette vilkåret dersom det ikkje blir tilført ny eigenkapital. I tillegg treng selskapet midlar for å ha ein nødvendig reserve til å møte sesongsvingingar, og til arbeidskapital og investeringar i 2014. Om selskapet ikkje blir tilført meir eigenkapital, aukar risikoen for at det ikkje kan realisere planen sin for vidare drift, og at verdien på selskapet blir redusert.

Tilførsel av eigenkapital til selskapet etter Samferdselsdepartementets vurdering sikre staten sine verdiar i selskapet. Selskapet er i ein mellombels vanskeleg finansiell situasjon, men har ein nokså god ordresreserve og er venta å kunne levere eit positivt resultat i 2014/2015 og ei tilfredsstillande avkastning på eigenkapitalen i 2017/2018.

Basert på forslag frå styret i Baneservice og tilrådinga frå den eksterne konsulenten tilrår Samferdselsdepartementet at selskapet blir tilført 30 mill. kr i ny eigenkapital i 2013. Forslaget om auka eigenkapital er basert på forretningsmessige vilkår i tråd med marknadsinvestorprinsippet.

Samferdselsdepartementet er òg oppteken av å oppretthalde ein konkurransedyktig marknad for å sikre nødvendig kompetanse og kapasitet innan vedlikehald og fornying av jernbaneinfrastruktur. I denne samanhengen har Baneservice ein viktig funksjon. Etter departementets vurdering talar omsynet til å oppretthalde Baneservice som ein viktig aktør i marknaden også for kapitaltilførsel.

Departementet foreslår å løyve 30 mill. kr på nytt kap. 1355 Baneservice, post 96 Eigenkapital.

Kap. 4355 Baneservice AS (nytt)

Post 71 Tilbakebetaling av tilskot til restruktureringsforpliktingar

Ved omdanninga av Jernbaneverket si forretnings-eining BaneService til aksjeselskap i 2005 blei det gitt 45,55 mill. kr i tilskot til restruktureringsforpliktingar i selskapet, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/ Budsjettinnst. S. nr. 13 (2004–2005). Tilskotet blei gitt med atterhald om at Samferdselsdepartementet kan krevje heile eller delar av tilskotet tilbakebetalt dersom det ikkje blei disponert etter føresetnadene. Selskapet har ikkje nytta 16,221 mill. kr av tilskotet. Høgare aktivitet enn venta etter omdanninga av selskapet i 2005 gjorde m.a. at midlane som var avsette til førtidspensjonering, ikkje blei brukte. På grunn av den økonomiske situasjonen for selskapet søkte Baneservice Samferdselsdepartementet om at restruktureringsmidlane kunne gjerast om til lån. I forslaget om å tilføre 30 mill. kr i ny eigenkapital for å gi selskapet ein teneleg kapitalstruktur, er det teke høgd for at selskapet tilbakebetaler gjenstående restruktureringsforpliktingar til staten. Samferdselsdepartementet tilrår derfor at det udisponerte tilskotet blir betalt tilbake til staten.

Departementet foreslår å løyve 16,221 mill. kr på nytt kap. 4355 Baneservice AS, post 71 Tilbakebetaling av tilskot til restruktureringsforpliktingar.

5 Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjonar

Kap. 1370 Posttenester

Post 70 Kjøp av post- og banktenester

I 2012 blei det løyvd i alt 179 mill. kr på kap. 1370 Posttenester, post 70 Kjøp av post- og banktenester. Det er lagt til grunn ein etterrekningsmodell som over tid vil sikre at det ikkje blir løyvd meir

enn det faktiske behovet. Etterrekning i tråd med dette viser eit faktisk behov i 2012 på 302 mill. kr til kjøp av post- og banktenester. Dette er 123 mill. kr meir enn det som blei løyvd i 2012.

Hovudårsaka til at behovet blei høgare i 2012 enn budsjettert, er at meirkostnader til postkontornettet/ulønnsame banktenester blei på 248 mill. kr, som er 102 mill. kr høgare enn budsjettert. I budsjettet for 2012 var det lagt til grunn at 50 av dei postkontora som Posten Norge AS driv i eigen regi, skulle vere lønnsame, medan det i Meld. St. 18 (2011–2012) Virksomheten til Posten Norge AS, var lagt til grunn ei ramme på 30 kontor som Posten skulle drive i eigen regi. Vidare var det ikkje mogleg å endre avtalen med DNB ASA om banktenester for budsjettåret 2012, og dermed ikkje mogleg å få til ei innsparing sjølv om plikten var redusert.

Departementet legg opp til at Posten Norge AS får etterbetalt ein ytterlegare kompensasjon for 2012 på 123 mill. kr. Vidare legg departementet opp til at staten betaler rente på det beløpet som Posten Norge skal ha etterbetalt, jf. at Posten Norge tidlegare år har betalt renter på kompensasjon som selskapet har tilbakebetalt til staten. Renta er rekna til 3,7 mill. kr. Dette inneber at staten skal betale i alt 126,7 mill. kr til Posten Norge AS som følgje av underkompensasjon i 2012.

Departementet foreslår å auke løyvinga på kap. 1370 Posttenester, post 70 Kjøp av post- og banktenester med 126,7 mill. kr.

Kap. 1380 Post og teletilsynet

Post 01 Driftsutgifter

Post og teletilsynets driftsutgifter vil bli lågare enn lagt til grunn i budsjettet for 2013. Årsaka til dei lågare utgiftene er m.a. ledige stillingar og at innkjøp blir forseinka. Departementet foreslår derfor å redusere løyvinga på kap. 1380 Post- og teletilsynet, post 01 Driftsutgifter, med 4,8 mill. kr, jf. òg omtale under kap. 4380, post 01.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet

Post 01 Diverse gebyr

Departementet foreslår å redusere løyvinga på kap. 4380 Post- og teletilsynet, post 01 Diverse gebyr med 7,51 mill. kr. Endringa gjeld:

- ein auke på 1,29 mill. kr på grunn av lønnsoppgjæret 2013
- ein reduksjon på 4,8 mill. kr på grunn av lågare driftsutgifter
- ein reduksjon på 4 mill. kr på grunn av lågare gebyrinntekter.

I samband med lønnsoppgjæret for 2013 blei Post- og teletilsynet tildelt 1,29 mill. kr over kap. 1380, post 01 Driftsutgifter. Staten er sjølvfinansierande. Kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, må derfor aukast tilsvarende.

Som det går fram av omtalen under kap. 1380, post 01 Driftsutgifter, er det rekna med at Post- og teletilsynets driftsutgifter i 2013 blir 4,8 mill. kr lågare enn budsjettert. Sidan staten er sjølvfinansiert, må inntektene reduserast tilsvarende.

Post- og teletilsynet har vidare berekna at gebyrinntektene i 2013 vil bli 4 mill. kr lågare enn budsjettert. Departementet foreslår å dekkje dette inn ved å trekkje 4 mill. kr frå reguleringsfondet, jf. omtale under kap. 4380, post 51 Frå reguleringsfondet.

Post 51 Frå reguleringsfondet

Reguleringsfondet består av gebyrinntekter frå tidlegare år som ikkje har vore nødvendige for å finansiere dei årlege utgiftene. Fondet er eit hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige inntekts- og utgiftsvariasjonar, slik at kravet om at Post- og teletilsynet skal vere sjølvfinansiert kan oppfyllest utan store gebyrendringar frå år til år. Fondet var pr. 1. januar 2013 på om lag 45,6 mill. kr. Storleiken på fondet skal gradvis trappast ned til om lag 8-10 mill. kr, jf. St.prp. nr. 24 (2008–2009). I budsjettet for 2013 er det lagt opp til å trekkje 10 mill. kr frå fondet.

Som det går fram av omtalen under kap. 4380, post 01 Diverse gebyr, har Post- og teletilsynet berekna at gebyrinntektene vil bli 4 mill. kr lågare enn budsjettert i 2013, og at dette beløpet blir trekt frå reguleringsfondet. Departementet foreslår derfor å auke løyvinga på kap. 4380 Post- og teletilsynet, post 51 Frå reguleringsfondet, med 4 mill. kr.

For 2013 har Samferdselsdepartementet fullmakt til å trekkje inntil 10 mill. kr til eller frå Post- og teletilsynets reguleringsfond. Ein auke i løyvinga på post 51 Frå reguleringsfondet, gjer at fullmaktsbeløpet må aukast, jf. forslag til romartalsvedtak.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringar i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet.

Vi HARALD, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om endringar i statsbudsjettet 2013 under Samferdselsdepartementet.

Forslag til vedtak om endringer i statsbudsjettet 2013 under Samferdsdelsdepartementet

I

I statsbudsjettet for 2013 blir det gjort følgjande endringer:

Utgifter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1320		Statens vegvesen:	
	23	Drift og vedlikehald av riksvegar, trafikant- og køyretøytilsyn m.m., <i>kan overførast, kan nyttast under post 29, post 30, post 31 og post 72,</i> blir auka med	103 000 000
		frå kr 8 854 500 000 til kr 8 957 500 000	
	30	Riksveginvesteringar, <i>kan overførast, kan nyttast under post 23, post 29,</i> <i>post 31 og post 72,</i> blir auka med	497 000 000
		frå kr 9 200 800 000 til kr 9 697 800 000	
1331		Infrastrukturfond:	
(NY)	95	Innskott av fondskapital, blir løyvd med	10 000 000 000
1350		Jernbaneverket:	
	23	Drift og vedlikehald, <i>kan overførast, kan nyttast under post 30,</i> blir auka med	150 000 000
		frå kr 5 186 700 000 til kr 5 336 700 000	
1355		Baneservice AS:	
(NY)	95	Eigenkapital, blir løyvd med.....	30 000 000
1370		Posttenester:	
	70	Kjøp av post- og banktenester, blir auka med.....	126 700 000
		frå kr 353 000 000 til kr 479 700 000	
1380		Post- og teletilsynet:	
	01	Driftsutgifter, blir redusert med	4 800 000
		frå kr 165 190 000 til kr 160 390 000	

Inntekter:

Kap.	Post	Formål	Kroner
4355		Baneservice AS:	
(NY)	71	Tilbakebetaling av tilskot til restruktureringsforpliktingar, blir løyvd med	16 221 000
4380		Post- og teletilsynet:	
	01	Diverse gebyr, blir redusert med frå kr 154 400 000 til kr 146 890 000	7 510 000
	51	Frå reguleringsfondet, blir auka med frå kr 10 000 000 til kr 14 000 000	4 000 000

II

Stortinget samtykkjer i at Samferdselsdepartementet i 2013 kan overføre inntil 14 mill. kr til eller frå Post- og teletilsynets reguleringsfond.

=====