



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

Dato

19/2313-

4. november 2019

Svar på spørsmål 1-10 til Prop. 1 S (2019–2020)

Eg viser til brev frå transport- og kommunikasjonskomiteen av 25. oktober 2019 til Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet. Under følgjer svar på spørsmål 1-10.

Spørsmål 1

"I følge budsjettproposisjonen er oppfølgingsgraden halvveis i første seksårsperiode i Nasjonal transportplan 2018-2029 (tre av seks år) på 47,1 prosent for veiformål, 42,2 prosent for jernbaneformål, 33,6 prosent for kystformål og 45,1 prosent for NTP totalt (alle formål). Hvor mye mer måtte ha vært bevilget på 2020-budsjettet for at oppfølgingsgraden skulle vært 50 prosent for henholdsvis veiformål, jernbaneformål, kystformål og for NTP totalt?"

Svar:

Som det går fram av Meld. St 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029*, tek regjeringa sikte på ei gradvis innfasing av ressursane til transportinfrastruktur i planen. Det er derfor ikkje eit mål om 50 pst. oppfølging etter tre år. Ressursbruken i det enkelte budsjettår blir tilpassa det samla økonomiske opplegget innanfor rammene som følgjer av handlingsregelen og tilstanden i norsk økonomi.

Tabellen under viser status for oppfølginga av Nasjonal transportplan i perioden 2018–2023 med løyvingane for 2018 og 2019, og budsjettforslaget for 2020. I tillegg viser tabellen differansen til 50 pst. oppfølging etter tre år i perioden, og budsjettbehovet i 2020 for dette. Gjennomsnittleg ramme for første del av planperioden er brukt som referanse.

	Gj.snitt per år 2018- 2019	Løyving 2018	Løyving 2019	Forslag 2020	Differanse til 50 pst. oppfølging etter tre år	Mill. 2020-kr Budsjett- behov 2020 for 50 pst. oppfølging etter tre år
Vegformål	42 461,7	39 540,5	39 952,9	40 610,6	7 281,0	47 891,6
Jernbaneformål	25 636,5	20 663,9	21 714,9	22 552,4	11 978,3	34 530,7
Kystformål	2 092,0	1 376,9	1 477,6	1 362,7	2 058,8	3 421,4
NTP totalt	73 792,7	64 118,5	66 441,1	69 342,7	21 475,8	90 818,5

NTP totalt inkluderer særskilte transporttiltak og Nye NTP-tiltak i tillegg til dei tre andre formåla nemnt i tabellen.

For at oppfølgingsgraden skulle ha vore 50 pst. i statsbudsjettet for 2020 måtte det ha vore løyvd 7,3 mrd. kr meir til vegformål, 12 mrd. kr meir til jernbaneformål, 2,1 mrd. kr meir til kystformål; 21,5 mrd. kr meir totalt til NTP-formål. Eg legg for øvrig til at målet med Nasjonal transportplan heller ikkje er å bruke mest mulig pengar, men snarare å få meir infrastruktur att for pengane. Ei løyving på 21,5 mrd. kr meir enn regjeringa sitt framlegg til budsjett for 2020 ville vore høgare enn det framdrifta i ulike prosjekt tilseier at det er mogeleg å nytte på rasjonelt vis i 2020.

Spørsmål 2

"Medfører det riktighet at vedlikeholdsetterslepet på jernbane i 2020 vil øke med 1,3 mrd. kroner med regjeringens budsjettforslag, og hvorfor mener i så fall regjeringen at dette er fornuftig politikk?"

Svar:

Som det går fram av omtalen på side 162-164 i Prop. 1 S (2019–2020) vil bli stilt krav i avtalane mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF om at minimum 2,2 mrd. kr av midlane til vedlikehald løyvd over kap. 1352, post 71, skal nyttast til fornying. Dette er på nivå med fornyinga som er blitt gjennomført dei seinare åra, og på nivå med det årlege behovet for uendra etterslep – det såkalla likevekstnivået – slik dette blei berekna fram til og med 2017. Det inneber ei dobling av nivået til fornying frå den førre regjeringa sitt siste forslag til statsbudsjett (1 097 mill. kr, jf. Prop. 1 S (2013-2014) for Samferdselsdepartementet, side 138).

I samband med førebuande arbeid til Nasjonal transportplan 2018–2029, blei det gjort ei ny vurdering av korleis behovet for fornying blir påverka av m.a. auka togtrafikk, nye anlegg i bruk, og eit vanskelegare klima. Når ein rekna med desse faktorane, auka det berekna likevekstnivået med 1,2 mrd. kr, frå 2,3 mrd. 2020-kr til 3,5 mrd. 2020-kr. Berekinga av

etterslepet på jernbane omfattar alle komponentar der den tekniske levetida er gått ut, dette er då berekna til etterslep, sjølv om det ikkje påverkar oppetida i infrastrukturen per dato.

Som det går fram av Prop. 1 S (2019–2020), er etterslepet på jernbane berekna til om lag 20,2 mrd. kr ved inngangen til 2020. Med minimumskravet på nivået av fornying i avtalane mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR SF, vil det teknisk berekna vedlikehaldsetterslepet auke med maksimalt om lag 1,3 mrd. kr i til om lag 21,5 mrd. kr.

For å halde rasjonell framdrift i prosjekt som er sette i gang og starte opp to nye prosjekt prioriterer regjeringa i Prop. 1 S (2019–2020) å auke budsjettet til jernbaneinvesteringar (kap. 1352, postane 72 og 73) med om lag 1 mrd. kr frå saldert budsjett 2019.

Spørsmål 3

"På budsjettøringa i transport- og kommunikasjonskomiteen ble det hevdet at enkelte fredede fyr ikke blir vedlikeholdt. Medfører dette riktighet, og hvilke fyr gjelder i så fall dette?"

Svar:

Vedlikeholdet av fyr blir gjennomført i syklusar over fleire år. Alle freda fyr blir derfor ikkje vedlikehalde kvart år. Innanfor løyvingane prioriterer Kystverket vedlikehald av dei fyra som har dårlegast tilstand, har størst fare for forverring av skade, og fyr som blir leigde ut.

Kystverket arbeider for tida med rangeringskriterier for vedlikeholdet av fyr. Freda fyr får ei høg rangering, og ei enda høgare rangering viss dei er mykje besøkte. Freda fyr som er lite besøkte, får ei lågare rangering. Likevel er det ingen freda fyr som over tid ikkje blir vedlikehalde av Kystverket.

Spørsmål 4

"På budsjettøringa i transport- og kommunikasjonskomiteen ble det hevdet at anbud som utlyses for utbygging av vei og jernbane i Norge i størrelse «har gått fra noen hundre millioner til flere milliarder». Hvordan vurderer departementet dette utsagnet? Hvordan er fordelingen mellom norske og utenlandske entreprenører i utlyste utbyggingsprosjekter? Hva gjør regjeringen for at flere norsk entreprenører kan få kontrakter ved utbygging av vei og jernbane her til lands?"

Svar:

Den norske anleggsmarknaden er differensiert og omfattar mange aktørar. Det er store riksdekkande aktørar, mellomstore regionale og små lokale aktørar. Dette er eit resultat av ein strategi der statlege samferdselsbyggjeherrar har tatt eit ansvar for å utvikle ein nasjonal marknad som fungerer.

Det er for tida svært høg aktivitet i entreprenørmarknaden, både innan bygging av riksvegar og store jernbaneanlegg. Det er òg ei pågåande endring som følge av at den samla kontraktsporfølja frå dei statlege samferdselsbyggjeherrane er i endring. I hovudsak skjer det ei utvikling av gjennomføringsmodellar og i storleiken på kontraktane. Dette blir gjort for å

sikre ei rask og kostnadseffektiv anleggsgjennomføring og ei optimal utnytting av offentlege midlar.

Ulike aktørar responderer ulikt på dei pågåande endringane. Det er registrert at nokre av tilbydarane blir meir selektive når det gjeld kva konkurransar dei tek del i når kontraktane blir store. Det er òg registrert ei aukande interesse for den norske marknaden frå internasjonale aktørar.

Marknaden er i ferd med å tilpasse seg dei pågåande endringane. Det er tilfredsstillande konkurranse om statlege samferdselsoppdrag, og dei aller fleste kontraktane går til dei vi kjenner som norske aktørar.

Det er høg merksemd hos dei statlege samferdselsbyggheerrane på det er nødvendig å ha ein differensiert kontraktportefølje. Dette for å sikre at vi også i framtida har ein differensiert anleggsmarknad og god konkurranse om samferdselsoppdraga. Det blir ført ein omfattande marknadssdialog for å sikre vidare utvikling av marknaden. Dette skaper òg føreseielege og trygge rammevilkår i dei store kontraktane. Eg er trygg på at dei norske entreprenørane vil klare seg godt i konkurransen med dei utanlandske entreprenørane også dei komande åra. For å få til det er regjeringa òg oppteken av at underliggende verksemdar skal ha ein variert kontraksstrategi som bidreg til at vi får meir infrastruktur for pengane.

Jernbane

Det har i lang tid vore stor variasjon i storleiken på jernbanekontraktane. Òg for 8-10 år sidan blei det lyst ut kontraktar med storleik over 1 mrd. kr. Både storleiken og kostnadene ved jernbaneprosjekt har auka over tid.

Sjølv om det er få heilt norske entreprenørar i jernbanemarknaden, er det er ein høg norsk del i utbyggingsprosjekta på jernbanen. I løpet av den siste månaden er tre av fire store totalentreprisar på Vestfoldbanen tildelt norske selskap. Ser ein på dei største kontraktane som Bane NOR SF har tildelt dei siste to åra, har seks av åtte kontraktar gått til etablerte aktørar i Noreg. Nokre av desse inngår i arbeidsfellesskap med aktørar frå andre land. Meir enn 70 pst. av verdiskapinga frå utbygginga av Follobanen blir utført av norske underleverandørar.

Det er viktig å leggje til rette for mest mogeleg konkurranse om kontraktane for utbygging av jernbanen. Bane NOR SF har gjort fleire tiltak for å sikre dette, noko som vil komme alle dei kvalifiserte entreprenørane til gode, òg dei norske. Tiltaka omfattar endringar i storleiken og grensesnittet i kontraktane, meir attraktiv risikodeling, og tidleg involvering og auka fridomsgrader for entreprenørane. Det var mange tilbydarar på dei nyleg tildelte kontraktane på Vestfoldbanen, og for dei kommande kontraktane på IC-prosjektet Kleverud–Sørli på Dovrebanen, er det òg vist mykje interesse.

Veg

Når det gjeld storleiken på kontraktar i vegsektoren viser eg m.a. til tabell 1 og 2 som høvesvis viser fordelinga av Statens vegvesen sine kontraktar over og under 100 mill. kr frå 2011 t.o.m. 2018. Tabell 3 viser Nye Veier AS sine kontraktar. Tabellane viser òg fordelinga av desse kontraktane mellom norske og utanlandske entreprenørar.

Det er riktig at storleiken på dei største kontraktane har auka dei siste åra. For om lag 10 år sidan var ein stor kontrakt på 500-700 mill. kr, medan i dag er dei største kontraktane på 3-5 mrd. kr. Talet på dei store kontraktane har òg auka dei siste 4-5 åra. Dette er ein auke som har vore ønskt av både entreprenørar og byggherrar. Det er nokre utfordringar knytt til kompetanse og kapasitet når det gjeld ressursar for å styre dei største kontraktane, men eg meiner at aktørane i stor grad er i ferd med å tilpasse seg dette. Som det går fram i tabell 2, så er dette biletet nyansert.

Tabell 1 Statens vegvesen – kontraktar med storleik over 100 mill. kr

	2011		2012		2013		2014	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	23	4	17	6	25	4	22	3
Del kontraktar, pst.	85,2	14,8	73,9	26,1	86,2	13,8	88,0	12,0
Kontraktsum, mill. kr	8 109	593	564	4 296	11 318	4 806	10 142	1 101
Del total kontraktsum, pst.	93,2	6,8	56,8	43,2	70,2	29,8	90,2	9,8
	2015		2016		2017		2018	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	25	2	18	6	14	2	15	1
Del kontraktar, pst.	92,6	7,4	75,0	25,0	87,5	12,5	93,8	6,3
Kontraktsum, mill. kr	12 328	518	7 298	2 416	3 054	1 090	11 805	287
Del total kontraktsum, pst.	96,0	4,0	75,1	24,9	73,7	26,3	97,6	2,4

N = Norske

U = Utanlandske

Tabell 2 Statens vegvesen – kontraktar med storleik under 100 mill. kr

	2011		2012		2013		2014	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	147	3	148	2	172	6	155	0
Del kontraktar, pst.	98,0	2,0	98,7	1,3	96,6	3,4	100,0	0,0
Kontraktsum, mill. kr	3 806	149	3 588	114	4 476	253	3 877	-
Del total kontraktsum, pst.	96,2	3,8	96,9	3,1	94,6	5,4	100,0	0,0
	2015		2016		2017		2018	
	N	U	N	U	N	U	N	U
Tal på kontraktar	129	0	149	3	136	3	151	4
Del kontraktar, pst.	100,0	0,0	98,0	2,0	97,8	2,2	97,4	2,6

Kontraktsum, mill. kr	3 746	-	3 941	51	4 601	151	4 081	161
Del total kontraktsum, pst.	100,0	0,0	98,7	1,3	96,8	3,2	96,2	3,8

N = Norske
U = Utanlandske

Tabell 3 Nye Veier AS – utbyggingskontraktar

Årstall	Nasjonalitet	Verdi på kontrakt med arbeid etter rekning og opsjoner ekskl. mva.	Mill. kr
2016	N		3 193,6
2017	N		624,8
	N		1 884,6
	N		1 789,5
	N		2 381,4
2018	N		4 650,0
	U		4 200,0
	N		1 500,0
2019	N		4 000,0
	N		735,0
	N		320,5

Spørsmål 5

"Transport- og kommunikasjonskomiteen har mottatt høringsnotat til statsbudsjettet fra Abelia. der det blant annet heter: «Enturs arbeid med innsamling, standardisering og tilgjengeliggjøring av reiseinformasjon fra offentlige aktører har vært etterspurt og nyttig, men etter Abelias mening har det videre arbeidet med utvikling av en sluttbrukerapp både vært unødvendig og til hinder for markedsutvikling. Vi ber om at midler til utvikling av en nasjonal digital reiseplanleggingstjeneste kuttes i sin helhet, mens finansiering av innsamling og deling av reisedata videreføres.» Hvordan vurderer departementet dette?"

Svar:

Det skal vere enkelt å nytte seg av kollektivtilbodet i Noreg. Det er eit mål at reisande i framtida skal kunne søke opp, bestille og betale for ei kollektivreise i ein og same teneste gjennom ein konkurransenøytral aktør. Dette går m.a. fram av Innst. 286 S (2013–2014) der Stortinget ber regjeringa ta initiativ til å opprette ei nasjonal løysing for elektronisk reiseplanlegging og billettering. Entur AS si løysing for dei reisande følgjer opp stortingsvedtaket, og skal sikre kunden tilgang til ei saumlaus reise på tvers av fylkesgrenser, i ein marknad med fleire togoperatørar, transportformer og aktørar.

Der private aktørar styrer etter lønsemd, vil ein statleg aktør sikre ei teneste som dekkjer alle sine behov, òg i tilfelle der det ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt. Ein privat aktør som styrer etter lønsmed, vil kunne prioritere visse transportformer og -aktørar, enten gjennom betaling

for å komme øvst på lista med reiseforslag, eller gjennom provisjonsordningar som gjer enkelte modalitetar eller aktørar meir lønsame å promotere enn andre. Dette ville ha vore i strid med kravet om ei nøytral løysing.

At tenesta skal vere konkurransenøytral gjer den lite kommersielt attraktiv for private aktørar. Dette kjem i all hovudsak av at sluttbrukartenesta skal bli tilbode gratis til befolkninga, og kravet om konkurransenøytralitet som gjer det kommersielle aspektet svært lite.

Det er òg ei av Entur sine kjerneoppgåver å gjere rute- og reisedata tilgjengelege (inkludert sanntidsinformasjon) i maskinlesbare format til eksterne aktørar som måtte ønskje å bruke desse. Dette er offentlege data som Entur tilbyr gratis, gjennom opne grensesnitt. Data blir gjort tilgjengeleg i ein utviklarportal der eksterne aktørar kan kople seg opp til Entur sitt grensesnitt. Det er m.a.o. fullt mogeleg for private aktørar å utvikle appar mot sluttbrukarmarknaden (slik kollektivselskapa og togselskapa gjer med sine eigne appar for reisetider og betaling), eller å bruke data til å utvikle andre, komplementære tenester og produkt.

Spørsmål 6

"Hvorfor ønsker regjeringen å endre tilskuddsordningen for museumsjernbaner før planen er fullført og offentliggjort?"

Svar:

Eg legg til grunn at planen det blir vist til er landsverneplanen for jernbane som skal bli utarbeidd. Dåverande Jernbaneverket begynte dette arbeidet, som no blir ført vidare i regi av Jernbanedirektoratet.

Vidare legg eg til grunn at utgangspunktet for spørsmålet no er at Bane NOR SF i haust har sendt tre brev til dei som drifter museumsjernbanane, der føretaket opplyser at det i semje med Jernbanedirektoratet systematisk går gjennom kulturminneporteføljen, inkludert museumsjernbanane og den etablerte tilskotsordninga for desse banane. Bane NOR gjer dette som ein del av ei større gjennomgang og heilskapleg vurdering av korleis føretaket bruker sine tilgjengelege midlar.

Dei som drifter museumsjernbanane, har i stor grad reagert negativt på innhaldet i dei to første breva, som blei sendt 15. august og 2. september i år og har i sine tilbakemeldingar stilt fleire kritiske spørsmål til Bane NOR.

Det er no dialog mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Norsk jernbanemuseum, om korleis tilskot til jernbaneinfrastruktur, rullande materiell og museal drift skal bli administrert i jernbanesektoren. Bane NOR understrekar i brev av 14. oktober 2019 til dei som drifter museumsjernbanane, at føretaket treng tid til å få oversikt over kulturminneporteføljen og plikter innan kulturminnevernet, før det kan leggje fram eit forslag til ny tilskotsordning for jernbanesektoren.

Samferdselsdepartementet har i svarbrev til drivarane av museumsjernbanar og lokale styresmakter, slått fast at det ikkje vil vere aktuelt å endre den eksisterande tilskotsordninga før det er funne akseptable alternativ for å ta vare på kulturminne på jernbanen, i tråd med dei gjeldane planar og plikter. Bane NOR har i sitt brev av 2. september 2019 òg understreka at føretaket vil oppretthalde og administrere noverande tilskotsordning i 2020.

Spørsmål 7

"Hva gjenstår for å dekke kravene i tunnelsikkerhetsforskriften på fylkesveitunneler etter 2020?"

Svar:

I samband med innføringa av eigne forskriftskrav for tryggleik i tunnelar på fylkesvegnettet, er det i perioden 2015–2019 løyvd eit særskilt tilskot til enkelte fylkeskommunar, som kompensasjon for dei utgiftene som følgjer direkte av forskriftskrava.

Basert på oppdaterte berekningar frå Statens vegvesen, viser det seg at behovet for kompensasjon er høgare enn det som er gitt i tilskot i perioden 2015–2019. I Prop. 1 S (2019–2020) er det derfor lagt til grunn eit tilskot på om lag 310 mill. kr i 2020, som er ei vidareføring av nivået på tilskotet i 2019.

Det er knytt stor uvisse til berekningane av behovet for tilskot, og Samferdselsdepartementet vil vurdere behovet for tilskot nærmare i samband med arbeidet med statsbudsjettet for 2021.

Spørsmål 8

"Hva er det totale vedlikeholdsetterslepet for tunneler etter 2020-budsjettet?"

Svar:

Storleiken på vedlikeholdsetterslepet blir ikkje kartlagt kvart år. I arbeidet med Meld. St. 26 (2012–2013) *Nasjonal transportplan 2014–2023* blei tilstanden på riks- og fylkesvegnettet kartlagt for å estimere storleiken på vedlikeholdsetterslepet. Kostnadene ved å fjerne etterslepet på riksvegnettet blei estimert til om lag 36 mrd. 2014-kr ved inngangen av 2014, med eit spenn på 30-50 mrd. kr. Kostnaden ved å fjerne etterslepet på fylkesvegnettet blei estimert til om lag 58 mrd. 2014-kr, med eit spenn på 47-79 mrd. kr.

Som grunnlag for arbeidet med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* blei tilsvarande kostnader ved inngangen av 2018 på riks- og fylkesvegnettet estimert til høvesvis 33 mrd. 2014-kr (spenn på 28-46 mrd. kr) og 59 mrd. 2014-kr (spenn på 47-79 mrd. kr). Av det estimerte etterslepet på riks- og fylkesvegnettet utgjorde tunnelar høvesvis om lag 16,5 mrd. kr og 13,5 mrd. kr. I perioden 2014–2017 blei det estimert at etterslepet på riks- og fylkesvegtunneler blei redusert med høvesvis 2 mrd. kr og 330 mill. kr. Det er stor uvisse knytt til disse talla.

Det blir årleg gjort ei rekning av vedlikehaldsbehovet som er nødvendig for å unngå ein auke i etterslepet på riksvegnettet. Med budsjettforslaget for 2020 er det berekna at vedlikehaldsetterslepet på riksveg samla sett kan bli redusert med om lag 700 mill. kr, hovudsakleg knytt til utbetring av tunnelane på TEN-T-vegnettet.

Spørsmål 9

"Har regjeringen gjort vurderinger av spørsmålet om kompensering av fylkeskommunens økte kostnader ved å øke avgiften på biodrivstoff?"

Svar:

Biodrivstoff selt innanfor kravet til omsetning er omfatta av vegbruksavgifta. Ein auke i kravet til omsetning vil derfor automatisk gi ein auke i grunnlaget for vegbruksavgifta på biodrivstoff. I statsbudsjettet for 2019 blei provenyverknaden av auken i kravet til omsetning frå 10 volumprosent i 2018 til 12 volumprosent i 2019 vurdert å gi eit meirproveny på om lag 235 mill. kr pålupt og 215 mill. kr bokført, jf. Prop 1 LS (2018–2019), avsnitt 13.5.

I november 2018 blei kravet til omsetning av biodrivstoff fastsett til 12 volumprosent i 2019 og til 20 volumprosent i 2020. Auken i kravet til omsetning frå 2019 til 2020 vil isolert sett påføre bilistane ein meirkostnad på om lag 1,05 mrd. kr, jf. Prop. 1 LS (2019–2020), avsnitt 10.5. For å motverke denne meirkostnaden, foreslår regjeringa å redusere satsane i vegbruksavgifta på biodiesel, bioetanol, bensin og diesel (mineralolje). Utvidinga av grunnlaget for vegbruksavgifta til å omfatte alt flytande biodrivstoff er vurdert isolert sett å ikkje ha nokre vesentlege provenyverknader, sidan auken av kravet til omsetning vil innebære at tilnærma alt biodrivstoff selt til vegtrafikk i 2020 vil seljast innanfor kravet til omsetning, og dermed uansett vere ilagt vegbruksavgift

Dei samla endringane i kravet til omsetning og avgifter frå 2019 til 2020 er vurdert å ikkje ha nokon vesentleg verknad på pumpeprisane på drivstoff, jf. Granavolden-plattformen. Det er derfor heller ikkje grunnlag for nokon kompensasjon.

Spørsmål 10

"Hvordan tenker regjeringen å sikre at "TT-ordningen blir en felles "TT-ordning i 2020 for alle fylker?"

Svar:

Sidan TT-ordninga, som annan lokal kollektivtransport, er eit fylkeskommunalt ansvar, legg eg til grunn at spørsmålet dreier seg om den statlege, utvida TT-ordninga.

Som det står i Meld. St. 6 (2018–2019) *Oppgaver til nye regioner* og i regjeringa si politiske plattform, skal den statlege, utvida TT-ordninga overførast til fylkeskommunane når ordninga er finansiert som ei nasjonal ordning. Det ligg med andre ord ikkje fast at overføringa til fylkeskommunane vil skje i 2020.

Eg viser til at regjeringa har føreslått ein auke på 52,3 mill. kr i 2020 frå saldert budsjett i 2019. Ei ytterlegare utviding av ordninga vil bli vurdert i samband med dei årlege budsjetta.

Med helsing

Jon Georg Dale

Dokumentet er elektronisk signert og har difor ikkje handskriven signatur.