



Innst. 308 S

(2013–2014)

Innstilling til Stortinget frå transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 119 S (2013–2014)

Innstilling frå transport- og kommunikasjonskomiteen om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

Til Stortinget

1. Samandrag

Samferdselsdepartementet legg i proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av ei vegpakke for Harstad (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån.

Arbeidet med utforming av eit nytt transportsystem i Harstad blei sett i verk på grunn av dei trafikale utfordringane på innfartsåra langs rv. 83. På grunn av venta trafikkauke og av omsyn til trafikktryggleiken var det naudsynt med ein gjennomgang av gjeldande planar for strekninga.

Med Vegpakke Harstad skal det leggjast til rette for tilstrekkeleg kapasitet på hovudvegssystemet i sentrum av byen. Det viktigaste prosjektet er bygginga av ein tunnel utanom sentrum for å avlaste sentrumsgatene og kommunale gater i øvre bydel. Tunnelen vil frigjere areal og legge til rette for å betre vilkåra for kollektivtransport, gåande og syklande.

I utforminga av Vegpakke Harstad er det fokusert på å betre miljøet og trafikktryggleiken. Eit overordna mål for pakka er at Harstad sentrum i 2040 skal ha eit transportsystem som gir eit godt bumiljø og gjer det triveleg å gå, sykle og opphalde seg i sentrum. Utbyggingsplanen for Vegpakke Harstad er vist i tabell 2.1 i proposisjonen. Tiltaka blir finansierte med bompengar, statlege og fylkeskommunale midlar.

Vegpakke Harstad har eit samla kostnadsoverslag på 1 550 mill. 2014-kroner. I tillegg har Troms fylkeskommune sett av 40 mill. kroner til å auke kollektivtilbodet i bompengerperioden. Det er lagt til grunn ein samla byggeperiode på seks–sju år med anleggsstart hausten 2014.

Riksvegprosjekta i Vegpakke Harstad er kostnadsrekna til 1 184 mill. kroner, dei fylkeskommunale prosjekta til 162 mill. kroner og dei kommunale prosjekta til 164 mill. kroner. I tillegg kjem 40 mill. kroner til etablering av bomstasjonar

Den lokalpolitiske handsaminga går fram av pkt. 3 i proposisjonen

Utbygging og finansieringsopplegg

Trafikkgrunnlaget og finansieringsplanen har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet finn både trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget sannsynlege og robuste. Forventa trafikkvekst blir vurdert som konservativ.

Finansieringa av Vegpakke Harstad er basert på innkrevjing av bompengar, samt statlege (540 mill. kroner), fylkeskommunale (53 mill. kroner) og kommunale midlar (31 mill. kroner). Bompengar utgjer 926 mill. kroner, inkl. bygging av bomstasjonar.

Bompengeropplegget med basisføresetnader går fram av pkt. 5 i proposisjonen. Det er lagt opp til å starte innkrevjinga av bompengar i 2015 og innkrevjingsperiode om lag 15 år. Basert på føresetnadene er dei samla bompengerinntekter rekna til om lag 1 700 mill. kroner i 2014-prisar. Av dette er om lag 890 mill. kroner føresetta nytta til investeringar i prosjekt og tiltak innafor Vegpakke Harstad, om lag 40 mill. kroner til etablering av bomstasjonar, om lag 410 mill. kroner til å dekke finansieringskostnader og om

lag 360 mill. kroner til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. For å spare bilistane for å dekke store løpende finansieringskostnader, vil regjeringa òg innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån, samt ei overgangsordning for denne.

I samband med KS2 for Vegpakke Harstad tilrådde ekstern kvalitetssikrar at det blir vurdert ei noko anna innretning på bompengelopplegget, mellom anna einvegs innkrevjing. Samferdselsdepartementet legg i første omgang til grunn eit bompengelopplegg med tovegs innkrevjing i åtte innkrevjingspunkt, i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Departementet legg likevel opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Vegpakke Harstad, jf. mellom anna ekstern kvalitetssikrar si tilråding av einvegsinnkrevjing, og overgangsordninga for rentekompensasjonsordning, jf. pkt. 7 i proposisjonen.

Styringsmodell for Vegpakke Harstad

Vegpakke Harstad skal gjennomførast som eit porteføljestyrt prosjekt med fleire delprosjekt innafor 5 tiltaksområde. Porteføljestyring vil sikre ei optimal prosjektgjennomføring i høve til dei strategiske og økonomiske måla for pakka.

Bygginga av tunnel utanom Harstad sentrum er høgt prioritert då dette er eit prosjekt med få høve til å kutte i kostnadene. Utover tunnelprosjektet vil ikkje gjennomføringa av Vegpakke Harstad bli låst til ei gitt framdrift eller rekkjefølgje på delprosjekta.

Som for andre bompengepakkar er det føresett at utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma.

Det er etablert ei styringsgruppe for Vegpakke Harstad som skal prioritere tiltaka innafor kvart område ut frå gitte faglege og politiske rammer. Styringsgruppa er sett saman av representantar frå Harstad kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen.

Overgangsordning inntil rentekompensasjon er etablert

Departementet viser til Prop. 97 S (2013–2014) der ei ordning med rentekompensasjon for bompengelån er omtalt. Fram til ny ordning er på plass skal det for nye bompengeprojekt som vil inngå i dei nye bompengeselskapa, som ei overgangsordning, kunne bereknast takstar baserte på 10-års statsobligasjonsrente.

Overgangsordninga vil gjelde nye prosjekt, det vil seie prosjekt der innkrevjinga ikkje er starta innan 20. juni 2014. Ordninga er nærare omtala i pkt. 7 i proposisjonen.

Overgangsordninga inneber for Vegpakke Harstad at lokale garantistyresmakter får tilbod om at takstane kan baserast på lågare rente enn 6,5 pst. på bakgrunn av føresetnader omtala i proposisjonen. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om fullmakt til å kunne gjere slike endringar. På vanleg måte vil det bli krevd at dei fylkeskommunale og kommunale garantiane blir godkjend av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og fylkesmannen.

Departementet legg til grunn at ei tilsvarende overgangsordning òg skal gjelde for prosjekt som allerede er lagt fram for og behandla av Stortinget, men der innkrevjinga ikkje er starta opp pr. 20. juni 2014.

Viss takstane skal reduserast gjennom anna berekningsteknisk rente, er det naudsynt med nytt vedtak i Stortinget. Samferdselsdepartementet foreslår at dette vert gjort ved at departementet får ei generell fullmakt, jf. forslag til vedtak 3 i proposisjonen. I så fall vil det måtte krevjast nye garantivedtak som på vanleg måte skal godkjennast av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Fylkesmannen.

For prosjekt som ikkje er lagt fram for Stortinget og der lokalpolitiske vedtak enno ikkje er fatta, skal takstane som blir lagt til grunn i vedtaka, vere basert på ei rente i intervallet mellom 6,5 pst. og 10-års statsobligasjonsrente i tråd med føresetnadene nemnd i proposisjonen.

Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad), vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetningane som er lagt til grunn i proposisjonen.

2. Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kjell-Idar Juvik, Ingvild Kjerkol, Sverre Myrli, Magne Rommetveit og Eirin Sund, frå Høgre, Torill Eidsheim, leiaren Linda C. Hofstad Helleland, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, frå Framstegspartiet, Ingebjørg Amanda Godskesen, Åse Michaelsen og Roy Steffensen, frå Kristeleg Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, frå Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og frå Venstre, Abid Q. Raja, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legg fram forslag om utbygging og delvis bompengefinansiering av ei vegpakke for Harstad (Vegpakke Harstad) og over-

gangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån.

Vegpakke Harstad

Komiteen viser til at Vegpakke Harstad inneholder flere elementer. Det største delprosjektet er bygginga av ein 1 450 m lang tunnel utanom sentrum for å avlaste sentrumsgatene og kommunale gater i øvre bydel. I tillegg skal det gjennomførast forskjellige utbetringstiltak langs rv. 83, tilrettelegging for meir effektiv og sikker kollektivtransport, tryggare skuleveg, etablering av parkeringsplassar for bil og sykkel ved endehaldeplassane, samt ca. 30 km med nye fortau og gang- og sykkelvegar. Komiteen registrerer at den totale kostnadsramma for Vegpakke Harstad er på 1 550 mill. kroner, der riksvegprosjekta utgjør 1 184 mill. kroner, dei fylkeskommunale prosjekta 162 mill. kroner og dei kommunale prosjekta 164 mill. kroner. I tillegg kjem 40 mill. kroner til etablering av bomstasjonar. Komiteen viser vidare til at Vegpakke Harstad er tenkt finansiert med 540 mill. kroner i statlege midlar, 53 mill. kroner frå fylkeskommunen, 31 mill. kroner frå kommunen og 926 mill. kroner i bompengar. Komiteen har merka seg at det er tilslutnad til prosjektet frå Harstad kommune og Troms fylkeskommune.

Komiteen viser til at innkrevjing av bompengar er basert på åtte bomstasjonar i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Komiteen har merka seg at det er lagt opp til tovegs innkrevjing, men at departementet ønskjer fullmakt til, etter dialog med lokale styresmakter, å vurdere ei løysing med einvegs innkrevjing.

Komiteen sluttar seg til forslaget om delvis bompengefinansiering av Vegpakke Harstad.

Rentekompensasjon for bompengelån

Komiteen har merka seg at regjeringa i Prop. 97 S (2013–2014) legg opp til ei ordning med rentekompensasjon for bompengelån. Det skal arbeidast vidare med utforming og innretning av ordninga, eit arbeid som må sjåast i samheng med omorganisering av sektoren elles.

Komiteen føreset at ordninga med rentekompensasjon blir ei sak som vert lagd fram for Stortinget for drøfting og behandling på ordinær måte.

Komiteen har vidare merka seg at det i Prop. 119 S (2013–2014) er lagt opp til ei overgangsordning inntil rentekompensasjon for bompengelån er etablert.

Komiteen har merka seg at overgangsordninga inneber at fram til ny ordning er på plass, skal det for nye bompengeselskapa, kunne bereknast takstar i spennet mellom beregningsteknisk rente på 6,5 pst. og 10-års statsobligasjonsrente. Dette føreset aksept frå ga-

rantist og tilslutnad til å legge prosjekta inn i eit færre antal bompengeselskap. Komiteen har vidare merka seg at overgangsordninga vil gjelde nye prosjekt, det vil seie prosjekt der innkrevjinga ikkje er starta innan 20. juni 2014. Dei aktuelle prosjekta er lista opp i pkt. 7.2 i Prop. 119 S (2013–2014). Komiteen registrerer at departementet ber Stortinget om fullmakt til å endre takstane på bakgrunn av lågare beregningsteknisk rente både for Vegpakke Harstad og dei andre aktuelle prosjekta i tråd med overgangsordninga, og der det er lokalpolitisk tilslutnad.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener at en overgangsordning som skal gjelde i alle aktuelle prosjekt som er listet opp i pkt. 7.2 i proposisjonen, og ikke bare i dette prosjektet, burde vært behandlet som egen sak og ikke som en del av Harstadpakka.

Disse medlemmer er av den oppfatning at denne saken handler om prinsipper som forskotterer en rentekompensasjonsordning, og som samtidig gir fullmakter til departementet som det ikke tidligere har vært praksis for å gjøre.

Disse medlemmer vil ikke at Harstadpakka skal forsinkes, og ønsker derfor ikke å bidra til usikkerhet verken om framdrift eller nivå på bomtakstene i dette prosjektet. Det er heller ikke naturlig, som departementet skriver i brev til komiteen 11. juni 2014, at ulike prinsipper legges til grunn i de forskjellige overgangsordningene. Men for ettertiden ber disse medlemmer om at departementet legger fram egne saker som omhandler generelle prinsipper.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil vise til sine spørsmål til Samferdselsdepartementet v/statsråden, og svar mottatt på disse i brev datert 11. juni 2014 og 16. juni 2014 og som er vedlagt innstillingen. Disse medlemmer mener at prinsippene for oppheving av beregningsteknisk rente og overgangsordningen for prosjektene burde vært behandlet som egen sak, og ikke som del av Vegpakke Harstad.

Disse medlemmer vil vise til at svarene fra statsråden er mangelfulle med tanke på utviklingen av ulike rentebaner, og hva dette vil innebære når det gjelder prosjektene som er omtalt i proposisjonens pkt. 7. Disse medlemmer vil derfor be departementet arbeide vidare med å fullføre svarene på spørsmål 8 og 13, slik at Stortinget kan bli i bedre stand til å vurdere ulike sider ved, og risikoen ved, å oppheve den beregningstekniske renten for bompengelån på 6,5 pst.

Disse medlemmer ønsker ikke å utsette behandlingen av Vegpakke Harstad, men vil understreke at dette heller ikke innebærer at disse medlemmer

nå har sluttet seg til regjeringens kommende forslag til en rentekompensasjonsordning for bompengelån. Slik disse medlemmer ser den varslede rentekompensasjonsordningen per nå, ser den ut til å bli en annen og mer byråkratisk metode for å tilføre mer statlig kapital til vegprosjektene. Disse medlemmer forventer derfor å ta stilling til en slik ordning inntil regjeringen kommer tilbake til Stortinget med et mer konkret forslag.

Disse medlemmer er imidlertid positiv til å drøfte og se på fornuftige endringer og justeringer av den beregningstekniske renten for bompengelån når all informasjon og opplysninger foreligger fra departementet. Disse medlemmer vil i den sammenheng understreke at de er opptatt av å få mest mulig veg for pengene, samt også mulighetene til heller å kunne få en raskere nedbetalingstid for vegprosjekt som i dag er bompengefinansiert. Disse medlemmer forutsetter at regjeringen på egnet måte kommer tilbake til Stortinget om dette i forbindelse med sitt varslede forslag om en rentekompensasjonsordning.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil understreke at dette medlem ikke har sluttet seg til regjeringens kommende forslag til rentekompensasjonsordning for bompengelån. Dette medlem forventer med å ta stilling til et slikt forslag inntil regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en egen sak om rentekompensasjonsordningen.

Effektivisering i bompengesektoren

Komiteen er oppteken av at bompengeinnkrevjinga er effektiv og at kostnadene til innkrevjing og finansiering er så låge som mogleg. Komiteen vil i denne samanhengen vise til regjeringa sin varsla prosess for samanslåing til færre bompengeselskap, og ser fram til denne. Det er naturleg at prosjektet Vegpakke Harstad blir vurdert å inngå i eit av dei framtidige bompengeselskapa når dei er etablerte.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringa arbeider med ei bompengereform der målsettinga er at administrasjons- og finansieringskostnadane, samt kostnadane knytt til drift og innkjøp, ved bompengereordninga reduserast. Dette er ei reform som vil komme bilistane til gode der meir av bompengane skal gå til bygging av veg og mindre til renter og administrasjon.

Fleirtalet har merka seg at om Vegpakke Harstad vel å gå inn i eit av dei nye bompengeselskapa, når dei er etablerte, vil ein kunne rekne inn ei lågare rente som utgangspunkt for bompengeinnkrevjinga.

Fleirtalet har vidare merka seg at dette vil kunne redusere takstane ved passering.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil understreke at de er positive til at regjeringen er opptatt av tiltak for å effektivisere og forbedre bompengesektoren.

Disse medlemmer vil vise til at mange av tiltakene i den såkalte bompengereformen til Høyre-Fremskrittsparti-regjeringen ble lagt fram av den rød-grønne regjeringen i Nasjonal transportplan 2014–2023 (NTP), og ble vedtatt i Stortinget i juni i fjor, jf. Meld. St. 26 (2012–2013) og Innst. 450 S (2012–2013). Disse medlemmer vil vise til at sentrale elementer for effektivisering i NTP er å slå sammen bompengeselskaper, og å samordne takst- og rabattsystemer, noe som vil gi reduserte administrasjonskostnader og en mer effektiv drift.

Om bombrikke

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at Stortinget har slutta seg til å innføre obligatorisk bombrikke for tunge kjøretøy. Fleirtalet vil vise til at også dette påbodet vil redusere bompenganes administrasjonskostnader og gjere det lettare å krevje inn trafikantbetaling frå utanlandsk transportnæring, noko som ikkje minst er viktig for likeverdige konkurransevilkår i transportbransjen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil vise til at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy vil gi enda bedre effektiviseringsgevinst og redusere innkrevingskostnadene ved bompengedriften. Disse medlemmer mener derfor at innføring av obligatorisk brikke i alle kjøretøy må ha høy prioritet, også som betalingsform på riksvegferjene.

3. Tiltråding frå komiteen

Komiteen viser til proposisjonen og merkna-dene og rår Stortinget til å gjere følgjande

vedtak:

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad). Vilkåra går fram av Prop. 119 S (2013–2014) og Innst. 308 S (2013–2014).

2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å redusere takstane i Vegpakke Harstad basert på lågare berekneteknisk rente i tråd med føringane i Prop. 119 S (2013–2014). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjere endringar i innkrevjingsopplegget i Vegpakke Harstad frå tovegsinnkrevjing til einvegsinnkrevjing etter ein dialog med lokale styresmakter.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å redusere takstane i prosjekt som tidlegare er handsama av Stortinget, men der innkrevjinga ikkje er starta opp per 20. juni 2014. Denne fullmakta skal gjelde for dei prosjekta som er omtala i pkt. 7.2 i Prop. 119 S (2013–2014), og vere basert på lågare berekneteknisk rente og i tråd med føringane i proposisjonen. Det er ein føresetnad at det ligg føre vedtak frå garantistane i det aktuelle prosjekt om dette.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. juni 2014

Linda C. Hofstad Helleland

leiar

Helge Orten

ordførar

VEDLEGG 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 11. juni 2014****Prop. 119 S (2013-2014) Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån**

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens spørsmål på vegne av medlemmer fra Arbeiderpartiet til behandlingen av Prop. 119 S (2013-2014), oversendt Samferdselsdepartementet v/statsråden 11. juni 2014.

1. Er det mulig å utsette behandlingen av proposisjonens pkt. 7.2 og 7.3, og forslag 3, uten at det får noen konsekvenser for framdriften på "Vegpakke Harstad"?

Svar:

Jeg viser til Prop. 119 S (2013-2014) Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån.

Innledningsvis vil jeg påpeke at spørsmålet kan tolkes som at Stortinget ønsker å dele opp behandlingen av Prop. 119 S (2013-2014) tidsmessig, slik at behandlingen av pkt. 7.2, 7.3 og vedtak nr. 3 ikke behandles samtidig som resten av forslaget. Prop. 119 S (2013-2014) må ses på som ett samlet framlegg, og jeg forutsetter at Stortinget undergir saken den samme tidsmessige behandlingen. Et annet spørsmål er om det får konsekvenser for framdriften i Vegpakke Harstad dersom Stortinget gjennom sin behandling av saken, ikke gir sin tilslutning til forslaget i vedtak nr. 3 (jf omtalen i pkt. 7.2 i proposisjonen).

I proposisjonen fremmes både et konkret forslag om tilslutning til Vegpakke Harstad, og et forslag om en generell overgangsordning inntil regjeringens forslag til ordning med rentekompensasjon er på plass. Vegpakke Harstad foreslås å inngå i denne overgangsordningen som første prosjekt. Etter min vurdering er det derfor viktig at sakene ses i sammenheng.

Det vil etter min mening ikke være naturlig at Stortinget eventuelt bare gir samtykke til den delen av proposisjonen som gjelder utbygging og finansiering av Vegpakke Harstad, uten samtidig å gi tilslutning til de generelle prinsippene overgangsordningen er basert på – og som regjeringen har foreslått også skal gjelde de opplistede prosjektene i proposisjonens pkt. 7.2. Jeg mener at Stortinget ved å gi tilslutning til forslaget om Vegpakke Harstad, inkl. overgangsordningen, samtidig tar stilling til det generelle forslaget om overgangsordning i pkt. 7 i Prop. 119 S (2013-2014) – både for de opplistede prosjektene i pkt. 7.2 og for kommende proposisjoner, jf proposisjonens pkt. 7.3. Det vil etter min vurdering være naturlig at Stortinget nå gir sin tilslutning til at den samme overgangsordningen kan gjelde for andre bompengeprojekt enn Vegpakke Harstad. Det er ikke ønskelig med flere ulike overgangsordninger basert på forskjellige prinsipper.

Dersom Stortinget ved sin behandling ikke skulle gi tilslutning til forslaget til vedtak i pkt. 3, vil dette imidlertid ikke få tidsmessige konsekvenser for videre framdrift for Vegpakke Harstad. Det vil på den annen side medføre at det for de opplistede prosjektene i proposisjonens pkt. 7.2 ikke kan gjøres de samme endringene i takstsystemet som overgangsordningen er basert på uten at regjeringen må legge fram de(n) aktuelle saken(e) for Stortinget på nytt.

VEDLEGG 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden, til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 16. juni 2014****«Prop. 119 S (2013–2014) - Utbygging og finansiering av vegpakke Harstad - Nye spørsmål**

Jeg viser til brev av 13.6.2014 fra Transport- og kommunikasjonskomiteen. Under følger svar på spørsmål 2–15 fra komiteen.

2. *Stortinget har svært kort tid til å behandle Prop. 119 S (2013–2014), dersom vedtak skal fattes i denne sesjonen. En rentekompensasjonsordning for bompengelån ble varslet og beskrevet i Prop. 97 S (2013–2014) Ein del saker om luftfart, veg og jernbane.*

Hvorfor ble ikke prinsippet om å oppheve en beregningsteknisk rente på bompengelån på 6,5 pst. fremmet i Prop. 97 S (2013–2014)?

Svar:

Prop. 97 S (2013–2014) ga en overordnet beskrivelse av den bompengereformen Regjeringen jobber med. Jeg har merket at det fra ulike partier i Stortinget, en rekke ganger, har vært etterlyst flere resultater fra regjeringens bomløfter, og er derfor mitt ønske å presentere viktige momenter raskest mulig.

Harstadpakken er første konkrete veisak fra Regjeringen etter at Stortinget ble informert om rentekompensasjonsordningen. For å gi prosjektet tilgang til noen av fordelene som rentekompensasjonsordningen legger opp til, så vi at det var nødvendig å konkretisere prinsippene for hvordan rentekompensasjonsordningen skal komme bilistene til gode i perioden fra nå og fram til selve rentekompensasjonsordningen kan iverksettes – altså en slik overgangsordning som beskrevet i Prop S 119 (2013–2014).

3. *I Prop. 119 S (2013–2014) beskrives forslaget om å oppheve den beregningstekniske renten på bompengelån på 6,5 pst, som en «overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån».*

- Hvorfor betegnes dette som en «overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån»?

Er ikke dette i stedet et forslag der man prinsipielt foreslår å endre den beregningstekniske renten på bompengelån på 6,5 pst.?

Svar:

Som en overgangsordning er det foreslått at den beregningstekniske renten kan settes lavere enn 6,5

pst., dersom lokale myndigheter ønsker det og fortsatt stiller med nødvendige garantier. Dette er en overgangsordning som skal gjelde fram til rentekompensasjonsordningen er etablert, jf. svar over, og som allerede nå gir bomprosjektet enkelte fordeler som vil bli ytterligere forsterket når bompengereformens øvrige elementer trer i kraft.

Etter at rentekompensasjonsordningen er etablert, vil det komme på plass nye prinsipper for bompengefinansiering, herunder at det kan legges til grunn lavere beregningsteknisk rente.

4. *Hvordan er den «beregningstekniske renten på bompengelån på 6,5 pst.» hjemlet?*

Svar:

Ved planlegging av bompengeprojekt har det vært lagt til grunn at det skulle tas høyde for usikkerhet for framtidig rentenivå. Det kan ikke sies å foreligge et tradisjonelt hjemmelsgrunnlag for den beregningstekniske renten. Høsten 2012 sluttet Samferdselsdepartementet seg til at 6,5 pst. skulle legges til grunn som beregningsteknisk lånerente i bompengeprojekt.

5. *Hvordan har rentesatsen på den beregningstekniske renten på bompengelån blitt fastsatt?*

Svar:

Jeg viser til svar på spørsmål 4.

6. *Har rentesatsen på den beregningstekniske renten på bompengelån noen gang blitt endret eller justert?*

Svar:

Gjennom en årrekke var det praksis å legge til grunn en gjennomsnittlig lånerente på 8 pst. i bompengeproposisjonene. Som nevnt under spørsmål 4, sluttet Samferdselsdepartementet seg til at det i stedet skulle legges til grunn en beregningsteknisk rente på 6,5 pst. høsten 2012.

7. *Hva er gjennomsnittlig faktisk rente for bompengeselskapene per dags dato, eller siste år?*

Svar:

Effektiv lånerente for bompengeselskapene var per 31.12.2013 2,73 pst, mens effektiv lånerente inkludert rentesikring var 3,64 pst.

8. *Hvordan har utviklingen i rentebanen de 15 siste år; og prognoser for de 15 neste år; vært mellom «beregningsteknisk rente på bompengelån» og «10-års statsobligasjonsrente»?*

I tillegg utviklingen for gjennomsnittlig faktisk rente for bompengeselskapene de 15 siste år og prognose for de 15 neste år.

Svar:

Dette er ikke opplysninger som Samferdselsdepartementet sitter på. Det er derfor ikke mulig å besvare spørsmålet på den korte tiden. 10-åring statsobligasjoner har for tiden hatt en rente på rundt 2,8 %.

9. *I Prop. 97 S (2013–2014) sies det at inntil ny rentekompensasjonsordning er på plass for nye bompengeprojekt, skal beregnes takster basert på 10-års statsobligasjonsrente, mens det i Prop. 119 S (2013–2014) pkt. 7.3 sies at taksten skal være basert på en rente i intervallet mellom 6,5 pst. og 10-års statsobligasjonsrente.*

- Hvordan skal man beregne dette, og hva er grunnen til at man ikke legger seg på et bestemt rentenivå for alle nye bompengeprojekt (f.eks. 10-års statsobligasjonsrente)?

- Hvorfor vil det kunne være behov for å sette forskjellig rentesats?

Svar:

Jeg understreker at det i Prop. 97 S (2013–2014) står at det skal "beregnes" takster – ikke at det skal legges til grunn takster – basert på 10-års statsobligasjonsrente. Formålet er å synliggjøre hvilke utslag regjeringens nye politikk med bl.a. rentekompensasjonsordning vil kunne gi for bilistene. Inntil rentekompensasjonsordningen kommer på plass, vil overgangsordningen innebære at lokale myndigheter kan få mulighet til å basere takstene på en lavere beregningsteknisk rente. Det er lokale myndigheter som må vurdere den beregningstekniske renten for sitt prosjekt i forbindelse med garantivedtakene til bompengelåne.

10. *I Prop. 97 S (2013–2014) sies det at rentekompensasjonsordningen skal brukes til å sette ned bompengetakstene eller korte ned innkrevningstiden, mens det i Prop. 119 S (2013–2014) og kun snakkes om å redusere bompengetakster.*

Hvordan ser departementet for seg at man gjennom en rentekompensasjonsordning skal korte ned innkrevningstiden?

Svar:

Rentekompensasjonsordningen vil innebære at staten skal dekke rentekostnader for bompengeselskapenes lån, det vil si at kostnadene ved bompengeprojektene kan reduseres betraktelig. Bilistenes innbetalte bompenger vil derfor gå til å nedbetale gjelden, mens staten betaler rentene. Dette vil jeg at skal komme bilistene til gode ved enten lavere takster/økte rabatter eller kortere innkrevningstid enn hva som ellers ville vært tilfelle. Hvilken tilnærming som velges vil skje i tett samarbeid med berørte myndigheter. For den omtalte overgangsordningen i Prop. S 119 (2013–2014) skal effektene ved lavere beregningsteknisk rente kun tas ut ved lavere takster.

11. *Når man har en «positiv» differanse mellom beregningsteknisk rente på 6,5 pst. og faktisk rente for et bompengelån, vil ikke dette medføre at en korter ned innkrevningstiden for et bompengeprojekt?*

Svar:

Det er for så vidt riktig. Det er ikke uvanlig at prosjekter avvikes tidligere enn planlagt som følge av bedre økonomisk utvikling, herunder høyere trafikk enn antatt eller lavere rente. Samtidig kan også takstene reduseres nettopp som følge av en positiv økonomisk utvikling. En del steder er takstene så høye at det medfører betydelig uønsket trafikklekkasje til omkringliggende lokalveier. Lavere takst kan redusere denne trafikklekkasjen betydelig. Høyere takster som følge av en beregningsteknisk rente som er høyere enn nødvendig, vil ofte innebære negative trafikkavvisningseffekter i prosjektet. Det reduserer den samfunnsøkonomiske nytteverdien av prosjektet. Jeg ønsker derfor at takstene beregnes på bakgrunn av en beregningsteknisk rente som i større grad er i samsvar med den faktiske renten.

12. *Kan departementet gi ett «positivt» og ett «negativt» eksempel på hvordan differansen mellom beregningsteknisk rente og faktisk rente har virket for lengden av innkrevingsperioden for bompenger?*

Svar:

Generelt sett har den beregningstekniske renten i bompengeprojekt vært høyere enn den faktiske renten.

13. *I proposisjonens pkt. 7.3 listes det opp 13 prosjekter der innkrevningen ikke har startet opp, men som skal inngå i overgangsordningen.*

Kan departementet gi en oversikt liknende den i proposisjonens tabell 5.2, som viser forskjeller i bompengetakst basert på «beregningsteknisk rente på 6,5 pst», «10-års statsobligasjonsrente» og «faktisk rente for bompengeprojektet (alternativt gjennomsnittlig faktisk rente)» for alle prosjektene.

Svar:

For de 13 prosjektene som er opplistet i pkt. 7.2 i Prop. 119 S (2013-2014) vil Samferdselsdepartementet utarbeide oversikt over ulike nivå for bompengetakster for prosjekt basert på ønsker fra lokale myndigheter. En oversikt som viser utslagene av regjeringens politikk kan oversendes Stortinget når lokale myndigheter har gitt sine prioriteringer om man ønsker å delta i ordningen og på hvilket rentenivå. Tilsvarende tabell for de 13 prosjektene som tabell 5.2 i Prop. S 119 (2013-2014), er ikke tilgjengelig p.t..

14. I proposisjonens pkt. 7.2 sies det at det ikke vil bli gjort endringer overgangsperioden for prosjekt som allerede har startet innkrevingen.

- Hvilke vurderinger ligger til grunn for at regjeringens forslag om å oppheve den beregningstekniske renten på bompengelån på 6,5 pst., ikke skal gjelde for alle bompengeprojekt hvis det blir vedtatt?

Svar:

Grunnen til dette er at når rentekompensasjonsordningen er på plass, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til Stortinget med reviderte takstopp- legg for alle bompengeprojekt som omfattes av ordningen. Overgangsordningen skal imidlertid kun gjelde for en kort periode, og det var naturlig å sette skillet ved prosjekt der innkrevingen allerede er startet opp og hvor man har etablert en takst og system

rundt den. Denne gruppen av prosjekter vil som nevnt bli omfattet av selve rentekompensasjonsordningen når den kommer på plass.

15. Rentesatsen for prosjektene endres jo fra rentesats lagt til grunn ved vedtak (som hovedregel 6,5 pst.) og til rentesats for 10-års statsobligasjonsrente.

Hva blir den totale bompengekostnad og total- kostnad for Harstadpakken, basert på rente lagt til grunn ved gjeldende praksis opp i mot total bompengekostnad og prosjektkostnad ved gjeldende 10-års statsobligasjonsrente.

Svar:

Overgangsordningen innebærer kun at det åpnes for å endre den beregningstekniske renten i enkelte bompengeprojekt. Dette har ikke konsekvenser for prosjektkostnadene for de aktuelle prosjektene, men innebærer at takstene kan beregnes på bakgrunn av mer realistiske renteforutsetninger. Utslag på takstnivå i Harstadpakken vil avhenge av hvilken beregningsteknisk rente som blir lagt til grunn. I tabell 5.2 i proposisjonen er dette vist med 6,5 og 2,8 pst. rente. Nivået på den beregningstekniske renten som skal legges til grunn, vil framkomme i dialog med lokale myndigheter. Når rentekompensasjonsordningen kommer på plass, vil ikke det i seg selv endre bompengekostnaden, inkl. finansieringskostnader. Den andelen som belastes trafikantene, blir imidlertid redusert. Samtidig planlegges også andre endringer på bompengeområdet, bl.a. organisering i et fåtall bomselskaper. Dette er endringer som kan medvirke til lavere rente, og dermed lavere bompengekostnad.

Dersom det skulle være behov for svar på ytterligere spørsmål eller presiseringer, vil jeg tilstrebe meg å svare komiteen på dette.»

