



STORTINGET

Innst. 268 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:151 S (2017–2018)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen sørge for at staten overtar garantiansvaret for eksisterende bompengeprojekter på riksveg.
2. Stortinget ber regjeringen i fremtidige bompengeprojekter legge til grunn statlig garanti for bompengelån på riksvegprosjekter.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at reduserte lånekostnader som følge av statlig garanti kommer bilistene til gode.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leitrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv

Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån.

Komiteen viser videre til brev fra samferdselsministeren med kommentarer til representantforslaget.

Komiteen er opptatt av at innkrevings-, administrasjons- og finansieringskostnader knyttet til bompenger skal være så lave som mulig, og merker seg at det er gjennomført viktige reformer for å effektivisere bompengesektoren. Komiteen merker seg også at veksten i Nasjonal transportplan 2018–2029 kommer i form av statlige midler og at den relative bompengandelen går ned.

Komiteen merker seg den betydelig økte aktiviteten i vegbyggingen og at det er mange store prosjekter som skal gjennomføres de kommende årene. Samtidig registrerer komiteen at det er flere fylkeskommuner som uttrykker bekymring for det samlede garantiansvaret og eventuelle konsekvenser dette kan ha for finansiering av fylkeskommunenes øvrige aktiviteter. Komiteen merker seg at dette hensynet har utløst en ny diskusjon om fylkeskommunenes garantiansvar for bompengelån på riksveg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at bompengefinansiering av vegprosjekt skal ha en lokal forankring gjennom prinsippvedtak i kommuner og fylkeskommuner. Ordningen med å stille fylkeskommunale garantier for bompengelån har vært en langvarig praksis

både for fylkes- og riksvegprosjekter, både for å gi legitimitet til den norske bompengemodellen, men også for å oppnå så gunstige lånevilkår som mulig. Flertallet merker seg også svaret fra statsråden, der det vises til at kommunale- og fylkeskommunale garantier blir regnet som svært sikre og at det ikke kan forventes vesentlig bedre lånebetingelser med statlig garanti.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at fylkeskommunale garantier for bompengelån har vært en etablert ordning helt siden bompenger ble tatt i bruk som finansieringskilde for utbygging av veg, og at dette har vært gjeldende under ulike politiske flertall. Dette flertallet viser videre til at garantiordningen har vært viktig for å sikre lokal forankring av prosjektene, og at delfinansiering ved bruk av bompenger etter hvert har blitt en mer etablert del av Nasjonal transportplan. Dette flertallet merker seg at fylkeskommunene er bekymret for det samlede garantiansvaret som følge av den omfattende vegutbyggingen, og at dette kan få betydning for fylkeskommunens lånebetingelser. Dette flertallet er derfor av den oppfatning at det bør gjøres en ny vurdering av om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal garantere for bompengelån på riksveg, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet og Senterpartiet syner til at fylkeskommunar og kommunar må stille garanti for låneopptak ved bygging av riksveg. Desse medlemmene meiner det er urimeleg, og at det har uheldige konsekvensar for fylke og kommunar då dei samla låneråmene blir reduserte, og at ein blir sitjande med eit garantiansvar for noko ein ikkje eig. Desse medlemmene syner vidare til at samferdsleministeren opplyser på skriftleg spørsmål (dokument nr. 15:688 (2017–2018)) at samla låneopptak knytt til riksvegar, bypakkar og fylkesvegprosjekt som inngår i bypakkar, vil vere om lag 57 mrd. kroner ved utgangen av 2018. Vidare at det i Nasjonal transportplan er lagt til grunn 133 mrd. kroner i ekstern finansiering av prosjekt og tiltak i planperioden. Dette er i all hovudsak bompengar. Ifylgje statsråden vil forventa bompengbidrag etter 1. januar 2019 vere om lag 125 mrd. kroner etter at forventa bompengbidrag for 2018 er trekt i frå. Desse medlemmene meiner desse tala syner at bompengefinansiering har fått eit svært stort omfang dei seinare åra, og at det stadfestar at bompengeinnkrevjing er ein del av vegfinansieringa, uavhengig av kven som sit i regjering.

Desse medlemmene meiner at med det store omfanget som bompengefinansiering har fått ved bygging av statlege vegar, så er det urimeleg at fylke, og kommunar skal garantere for låna til desse vegane. Det skjer aldri, eller svært sjeldan, at garantiansvaret vert utløyst. Dette fordi finansieringsopplegget er solid grunna store tryggleiksmargar i anslaga for trafikkmengd og rentekostnader. Det er òg mogleg gjennom stortingsvedtak å auke innkrevjingsperioden og/eller justere takstane dersom ein kjem i fare for å løyse ut garantien. Derimot vil ei utløyning av garantien ha store negative konsekvensar for garantisten, som er fylke og kommunar i dag. Staten har større moglegheit til å løyse ut garantien utan at det påverkar tenestetilbodet til folk, enn det regionale og lokale forvaltningsnivået har.

Vidare meiner desse medlemmene det er naturleg at den som vedtek bompengeinnkrevjinga, reglane for innkrevjinga og som er eigar av prosjektet, også har garantiansvaret.

Desse medlemmene meiner det er rimeleg å anta at ein statleg garanti vil gje betre lånevilkår enn ein fylkeskommunal eller kommunal garanti, og at ein slik kan redusere bompengeinnkrevjinga.

Desse medlemmene fremjar difor desse forslaga:

«Stortinget ber regjeringa sørgje for at staten overtek garantiansvaret for eksisterande bompengeprojekt på riksveg.»

«Stortinget ber regjeringa i framtidige bompengeprojekt leggje til grunn statleg garanti for bompengelån på riksvegprosjekt.»

«Stortinget ber regjeringa sørgje for at reduserte lånekostnader som følgje av statleg garanti kjem dei vegfarande til gode.»

Disse medlemmer viser til statsrådens vurdering av representantforslaget, datert 23. mars. Samferdsleministeren skriver at det nå er en positiv balanse mellom det bilistene betaler inn i bilrelaterte avgifter, og det offentlige bevilgninger til veiformål. Disse medlemmer mener dette blir å omskrive de faktiske forhold, og at bilistene ikke vil kjenne seg igjen i den beskrivelsen. Når andelen bompenger skal beregnes, er det slik at bilistene også betaler bompenger på fylkesveier. Dette er bomvegprosjekter som er godkjent av denne regjeringen og dagens samferdsleminister. Bare i denne stortingsperioden har Stortinget vedtatt 4 bompengeproposisjoner på fylkesveier, og ytterligere 4 ligger til behandling. Videre mener disse medlemmer at det er skjevheten og totalitetene i bompengebelastningen som eventuelt må vurderes.

Vidare henviser statsråden til en langvarig etablert praksis vedrørende fylkeskommunal garanti, og at dette gjør at lokale/regionale myndigheter tar ansvar for fi-

nansieringsplanen som legges frem for Stortinget, og bidrar med grundige vurderinger av hvilke prosjekter som bør prioriteres først. Disse medlemmer vil peke på at dette ansvaret tar fylkeskommunene selv om staten stiller garanti for statens vegar.

Disse medlemmer minner om at fylkeskommunen gjør sine prioriteringer i innspill til Nasjonal transportplan. Flere søker også om å få forskuttere viktige vegprosjekt i egen region. De nye vegprosjektene som nå er under oppstart, har en så stor total kostnadsramme at fylkeskommunens likvidet og lånerente er under sterkt press.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti deler komiteens vurdering av at innkreivings-, administrasjons- og finansieringskostnader knyttet til bompenger skal være så lave som mulig. Dette medlem merker seg at statsråden i sitt svarbrev peker på at regjeringen har utredet statlig garanti og andre ordninger for å redusere kostnadene en rekke ganger. Dette medlem merker seg at resultatet av disse utredningene er at det sannsynligvis ikke er noe å tjene på lavere rentekostnader eller andre innsparinger ved at staten overtar garantiansvaret fra fylkene. Dette medlem støtter vurderingen om at fylkeskommunal garanti bidrar til å forsterke den lokale forankringen til veiprojektene, og til at fylkeskommunene prioriterer og gjør grundige vurderinger av hvilke prosjekter som bør prioriteres, og dermed får en ytterligere egeninteresse i at prosjektene som finansieres, skal være lønnsomme. Dette medlem merker seg også at det i de siste månedene har versert en diskusjon om fylkeskommunal garanti for bompengelån i forbindelse med bygging av prosjektet Fergefri E39. Dette medlem har stor forståelse for at det er utfordrende for lokale myndigheter å stå som garantist for et gigantprosjekt som Rogfast, når det er flere faktorer som peker i retning av at det er en dårlig investering. Dette medlem mener imidlertid at løsningen i dette, og i lignende tilfeller,

ikke er å la staten ta over ansvaret, men heller gjøre en ny vurdering av lønnsomheten og fornuften i hele prosjektet. Dette medlem ønsker derfor å opprettholde dagens ordning med fylkeskommunal garanti inntil det er sannsynliggjort store gevinster ved overføringen av ansvaret til staten.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringa sørge for at staten overtek garantiansvaret for eksisterande bompengeprojekt på riksveg.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringa i framtidige bompengeprojekt leggje til grunn statleg garanti for bompengelån på riksvegprosjekt.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringa sørge for at reduserte låneknader som følgje av statleg garanti kjem dei vegfarande til gode.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Stortinget ber regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 8. mai 2018

Helge Orten

leder og ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 23. mars 2018

Dok. 8:151 S (2017-2018) om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån - Representantforslag til vurdering

Jeg viser til representantforslag 151 S fra stortingsrepresentantene Ivar Odnes, Geir Pollestad, Kari Anne Bøkestad Andreassen og Sigbjørn Gjelsvik om mindre bompenger gjennom statlig overtakelse av garanti på bompengelån.

God infrastruktur binder landet sammen, gjør hverdagen enklere og tryggere, og bidrar til økonomisk velstand og vekst. Dagens regjering har derfor prioritert utvikling av landets infrastruktur. Veksten i vei-bevilgninger har vært stor, og veibudsjettet er over ti milliarder kroner høyere i 2018 enn i 2013. Samtidig betaler bilistene samlet sett mindre i bilrelaterte avgifter nå sammenlignet med 2013. Utviklingen tilsier at det nå er en positiv balanse mellom det bilistene betaler inn i bilrelaterte avgifter, og det offentlige bevilgninger til veiformål. Regjeringen har således vist sterkere vilje og evne til å prioritere samferdsel innenfor de budsjettrammene som har vært tilgjengelig. Dette er positivt for landets bilister og alle andre brukere av veiinfrastrukturen.

I Nasjonal transportplan 2018-29 legges det opp til ytterligere vekst i veisatsingen. Det er verdt å merke seg at hele veksten i satsinger kommer fra økte statlige bevilgninger, mens andelen bompenger vil gå ned sammenlignet med den NTP som ble fremlagt under forrige regjering. Det er i tråd med regjeringens målsetning om å øke satsingen på infrastruktur, men redusere andelen bompenger.

I forrige stortingsperiode ble omfanget av bompenger lavere enn hva Stoltenberg II-regjeringen la opp til i NTP 2014-2023. Bompengегjelden i en rekke prosjekter er slettet som følge av ekstraordinære statlige bevilgninger. En rekke prosjekter har fått økte statlige bevilgninger. Det ble innført en ordning hvor staten øker den statlige finansieringen i over 40 eksisterende/vedtatte bomprosjekt, mot at takstene reduseres og bomprosjekter innlemmes i bompengereformen.

Sistnevnte ordning ble opprinnelig foreslått i forbindelse med regjeringens veireform – På rett vei, som Stortinget behandlet før sommeren 2015. I Stortingsmeldingen lå det inne forslag fra regjeringen om en tilskuddsordning for å kompensere deler av rentekostnadene for bompengelån. Ordningen fikk da ikke støtte i Stortinget, men kom inn i en revidert versjon i forbindelse med budsjettforliket for statsbudsjettet for 2017.

Reform av bomsektoren var en viktig del av veireformen. I nevnte stortingsmelding foreslo regjeringen flere endringer, som blant annet vil medføre færre bomselskap og legge til rette for lavere administrasjonskostnader og mer profesjonelt finansieringsmiljø i bomsekskapene.

Mange av de effekter som man indikerer i forslaget er således tatt ut gjennom tiltak regjeringen har fått gjennomslag for de siste årene.

Når det gjelder ordningen med å stille fylkeskommunale garantier for bompengelån, så har det vært en langvarig etablert praksis, både på fylkes- og riksvegprosjekter. Bakgrunnen har vært tanken at fylkeskommunal garanti gir legitimitet til den lokale dimensjonen i den norske bompengemodellen, ved at lokale/regionale myndigheter tar ansvar for finansieringsplanen som legges frem for Stortinget og bidrar med grundige vurderinger av hvilke prosjekter som bør prioriteres først.

Representantene viser i sitt forslag til at statlig garanti vil gi bedre lånebetingelser enn fylkeskommunal og kommunal garanti. På generelt grunnlag kan det ikke forventes at bompengeselskapene vil kunne oppnå vesentlig bedre lånebetingelser med statlig garanti. Både fylkeskommunale og kommunale garantier er å anse som svært sikre.

I anmodningsvedtak nr. 105, 5. desember 2013, ba Stortinget regjeringen vurdere bl.a. en ordning med statlig garanti for bompengelån. Samferdselsdepartementet har i flere runder vurdert ulike ordninger for å redusere finansieringskostnadene ved bompengelån, inkludert statlig garanti. For å spare bilistene for å dekke store løpende finansieringskostnader presenterte regjeringen, som nevnt ovenfor, rentekompensasjonsordning for bompengelån i Meld. 25 (2014-2015) *På rett vei*. Formålet med ordningen var at mer av de innbetalte bompengene skulle gå til prosjektene og mindre til å betale for finansieringen av lånene. I Prop. 1 S (2015-2016) ble det fremmet forslag på 400 mill. kr til rentekompensasjonsordningen.

Ved behandlingen av budsjettet fattet Stortinget et nytt anmodningsvedtak, vedtak nr. 71, av 3. desember 2015, der Stortinget ba regjeringen omdanne rentekompensasjonsordningen for bompengeselskaper for 2016 til en rentetilskuddsordning. Regjeringen ble bedt om å vurdere andre alternative innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader i tråd med intensjonen i bompengereformen. Samtidig ble bevilgningen for 2016 redusert fra 400 til 100 mill. kr.

Samferdselsdepartementet vurderte på nytt ulike innretninger for å oppnå lavere finansierings- og innkrevingskostnader for bompengeselskapene og så på andre måter å redusere bilistenes bompengeutgifter. Regjeringen foreslo så i budsjettet for 2017 en ny tilskuddsordning for å redusere bompengetakstene utenfor byområdene. Denne ordningen gir om lag 500 mill. kr til reduserte bompengetakster årlig.

Samferdselsdepartementet har dermed i flere runder vurdert statlig garanti sammen med andre tiltak som skulle redusere bilistenes utgifter. Vurderingen har vært at statlig garanti ikke vil gi vesentlig bedre rentebetingelser for bompengeselskapene enn fylkeskommunale garantier. Tilskuddsordningen som er etablert, forutsettes å gi en takstreduksjon på om lag 10 pst. i de prosjektene som er omfattet av ordningen.

