



# Dokument nr. 8:8

(2004-2005)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Jorunn Ringstad og Karin Galaaen

## Forslag fra stortingsrepresentantene Jorunn Ringstad og Karin Galaaen om endring av kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekt til 4 pst.

Til Stortinget

### BAKGRUNN

Den norske kalkulasjonsrenten er summen av en risikofri rente og et risikotillegg. Dette tillegget varierer ut fra hvordan prosjektets lønnsomhet påvirkes av konjunktursvingningene, og skal reflektere hva den samfunnsøkonomiske kostnaden blir ved å binde opp kapital ved investeringer i infrastruktur. Når det gjelder investeringer i infrastruktur, er den risikofrie renten den samme for alle prosjekt mens risikotilleggene varierer i størrelse.

Finansdepartementet skal fortløpende vurdere fastsettelse av kalkulasjonsrenten, og har i retningslinjene sagt at risikoen ved investeringer i samferdsel sammenliknes med risikoen ved investeringer i et gjennomsnittlig prosjekt finansiert i aksjemarkedet.

I dag varierer kalkulasjonsrenten for samferdselsprosjekt i Norge mellom 5 og 10 pst.

Kalkulasjonsrenter for samferdselsprosjekter i Norge:

Prosjekttype	Kalkulasjonsrente
Luftfart	10 pst.
Sjø	9 pst.
Veg	8 pst.
Jernbane	7 pst.
Kortere kollektivreiser	5 pst.

I store deler av Europa for øvrig er kalkulasjonsrenten lik for ulike samferdselsprosjekt. Dessuten opererer man ikke med samme risikotillegg som man gjør i Norge.

Land	Kalkulasjonsrente på vegprosjekt
Tyskland	3 pst.
Storbritannia	3 - 3,5 pst. <sup>1</sup>
Sverige	4 pst.
Nederland	4 pst.
Finland	5 pst.
Frankrike	5 pst.
Danmark	6 pst.
Norge	8 pst.

<sup>1</sup> 3,5 pst. skal brukes ved prosjekter med lang levetid.

Den høye kalkulasjonsrenten i Norge fører til at mange vegprosjekt regnes for ulønnsomme, noe som kan føre til at midler til vegutbygging får lavere prioritet. Forslagsstillerne mener det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke investeringene i samferdselssektoren vesentlig. En reduksjon i kalkulasjonsrenten vil kunne snu negative regnestykker fra ulønnsomme prosjekt til en positiv nettonytte for samfunnet.

Innen fagmiljøene er det den senere tid kommet kritiske innvendinger til det høye nivået på kalkulasjonsrenten for veginvesteringer. Blant annet vises det til at nytten og eventuell inntjening av vegprosjekter ikke kommer til syne før etter svært mange år, da prosjektene kan ha en levetid på opp til 50 år. Veginvesteringer er ikke så risikoutsatte som børsinvesteringer, og ved sviktende inntekter ser man ikke samme svingninger i trafikk som på børsen. Det blir derfor stilt spørsmål til et rentenivå som krever samme avkastning fra et vegprosjekt som fra investeringer i aksjemarkedet.

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan, Innst. S. nr. 240 (2003-2004), ba samferdselskomiteen Regjeringen gjøre en vurdering av nytte-/kostutrekningene, med tanke på at det er vesentlig å kunne sammenligne de ulike transportformer på samme strekning og med fokus på nivået på kalkulasjonsrenten.

Forslagsstillerne kan ikke se at Regjeringen har fulgt dette opp i forslag til statsbudsjett for 2005.

#### **FORSLAG**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fastsette ens kalkulasjonsrente for alle samferdselsprosjekt til 4 pst.

19. oktober 2004