



Representantforslag 149 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik

Dokument 8:149 S (2009–2010)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om endringer i beregningsmetode for samfunnsmessig nytte av investeringer i vei og jernbane

Til Stortinget

Bakgrunn

Den albanske transportministeren Sokol Olldashi slo i 2008 fast at infrastruktur «...is the most important investment in a country»¹. Dessverre har den norske regjeringen bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet et helt annet syn på saken, noe som medfører at Norge sakker stadig lenger etter. Forskjellen i det offisielle norske og albanske synet på infrastrukturinvesteringer har fått håndfaste konsekvenser, og ifølge Opplysningsrådet for veitrafikken AS har selv Albania nylig passert Norge². Før Albania passerte Norge, hadde vi bare den nest tregeste trafikken mellom storbyene i hele Europa. En av grunnene til at Norge sakker akterut på infrastrukturfronten, er at gammeldagse regnemeter fører til systematisk nedprioritering av infrastrukturinvesteringer.

Når man skal vurdere hvilke infrastrukturinvesteringer som skal prioriteres, må man ha et godt beslutningsgrunnlag for å få mest mulig nytte ut av hver krone. Staten bruker derfor kost-nytte-analyser som har mye til felles med nåverdberegningene i privat sektor. Dessverre er det store svakheter ved dagens kost-nytte-analyser i staten, og målet med dette re-

presentantforslaget er derfor å dokumentere svakhetene ved dagens modeller, samt presentere løsninger.

Aftenposten hadde onsdag 2. juni 2010 en artikkel med tittelen «Brukes av millioner, regnes som verdiløs» om svakheter med kost-nytte-metodeverktøyet som norske myndigheter bruker i dag. Forslagsstillerne har tidligere tatt opp disse problemstillingene i forbindelse med egne investeringsplaner for vei og jernbane, jf. Representantforslag 89 S (2009–2010) og Representantforslag 88 S (2009–2010) fra 11. mars 2010.

I artikkelen ble det slått fast at en 25 år gammel vei med dagens regnemeter regnes som verdiløs, fordi man i Norge ikke bruker en lengre nedskrivningstid enn dette. E18 mellom Oslo og Drammen ble bygd i 1978, og har blitt brukt av 200 millioner biler etter at veien fylte 25 år i 2003. Samtidig som Norge bruker 25-års nedskrivningsperiode, bruker Sverige 40 år, Storbritannia 60 år og Danmark 50 år. EU utarbeider nå en mal for slike vurderinger, der man benytter en nedskrivningstid på 40 år. Statssekretær Lars Erik Barnes (Senterpartiet) slo i Aftenpostens artikkel fast at det ikke hadde blitt bygd jernbane i Norge dersom man legger dagens norske beregningsregler til grunn. Forslagsstillerne viser til ytterligere omtale av nedskrivningstid for infrastruktur i Representantforslag 89 S (2009–2010).

Forslagsstillerne viser til sitt representantforslag 8:89 S (2009-2010), der forslagsstillerne tok opp problemstillingen knyttet til høy norsk kalkulasjonsrente for infrastrukturinvesteringer. I samtlige nytte-kost-vurderinger i Nasjonal transportplan 2010–2019 er nåverdien av fremtidig nytte vurdert etter en kalkulasjonsrente på 4,5 pst. Avkastningskravet i Statens pensjonsfond utland (tidl. Oljefondet) over tid er 4 pst., til tross for at dette burde inkludere en risikopremie i forhold til innenlandske infrastrukturinvesteringer med antatt lav risiko. Forrige endring av styrings-

¹ <http://ipsnews.net/news.asp?idnews=41357>

² <http://www.aftenposten.no/nyheter/iriks/article3509471.ece>

renten til Norges Bank skjedde 5. mai 2010, da styringsrenten ble satt opp 25 basispunkter til 2,00 pst. Avkastningskravet i Norge er konsekvent høyere enn i Sverige. I 2004 hadde Norge en kalkulasjonsrente på 8 pst. mens Sverige hadde 4 pst. Forslagsstillerne mener det er interessant at konsernøkonom Nils Terje Furunes i DnB NOR ønsker et lønnsomhetskrav til infrastruktur på høyst 2,5 pst. Ifølge Aftenposten 2. juni 2010 vil netto nytten av jernbaneprosjektet Oslo–Ski øke med 1,2 mrd. kroner dersom man hadde brukt et avkastningskrav på 2,5 pst. istedenfor 4,5 pst. Forslagsstillerne mener dagens krav på 4,5 pst. bør reduseres, og at justering av dette kravet bør vurderes jevnlig, for eksempel hvert fjerde år.

Fremskrittspartiets Gjermund Hagesæter tok i skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:1003 (2006–2007) til daværende finansminister Kristin Halvorsen opp problemstillingen knyttet til et samfunnsøkonomisk tap på ca. 20 pst. ved skatteøkninger, og Halvorsen bekreftet langt på vei disse tallene. Hvis Norge hadde vært et land der alternativbruken av veiinvesteringer var skattelette, ville det dermed vært logisk å legge inn 20 pst. samfunnsøkonomisk tap i kost-nyttekalkulasjoner i nye infrastrukturprosjekter. Norske statsfinanser er imidlertid helt annerledes enn i de aller fleste land, fordi den norske staten hvert eneste år har et stort overskudd som plasseres i Statens pensjonsfond utland (tidl. Oljefondet). Forslagsstillerne mener derfor at det blir feil å legge inn et samfunnsøkonomisk tap på 20 pst. i de norske beregningsmodellene for kost-nytte, fordi alternativet til å investere i norsk vei og jernbane er å la Statens pensjonsfond utland (tidl. Oljefondet) plassere pengene i utenlandske aksjer. Forslagsstillerne er godt fornøyd med at Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) støtter dette synet³.

I kost-nytte har folks tid en verdi, slik at innspart reisetid gir en samfunnsøkonomisk gevinst. Ifølge Maskinentreprenørenes Forbund bruker man i dag en tidsverdi på 60 kroner timen. Dette er meget lavt i forhold til hva folk flest har som timelønn på jobben,

og kan for eksempel medføre at kost-nytte-analyser gir feil svar i forhold til samfunnsøkonomisk nytte av å redusere køproblemer rundt de største byene.

En ytterligere svakhet ved dagens beregningsmetoder er at dagens modeller ikke tar høyde for at økte infrastrukturinvesteringer kan frigjøre nye eiendommer, samt øke verdien av eksisterende tomter. Forslagsstillerne viser til at dette spørsmålet ville ha gjort en stor forskjell i blant annet kalkulasjonene av netto nytte i Bjørvika, og viser til ytterligere omtale av denne svakheten ved dagens modeller i Representantforslag 89 S (2009–2010). Dagens analysemodeller tar heller ikke hensyn til at økt mobilitet fører til økt arbeidstilbud og frihet til den enkelte mht. valg av arbeidsplass.

Forslagsstillerne viser til sitt forslag om regnskapsmessig behandling av infrastruktur i Innst. 2 S (2009–2010) om synliggjøring av investeringer på statsbudsjettet, og viser til at resultatorientert regnskaps- og budsjettføring vil føre til at avskrivninger synliggjør vedlikeholdsetterslep.

Forslag

Forslagsstillerne mener det er et stort behov for forbedringer i dagens kost-nytte-kalkulasjoner, og fremmer på denne bakgrunn følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen sørge for at forskrifter og regelverk knyttet til beregning av samfunnsøkonomisk nytte av investering i vei og jernbane omgående endres slik:

- a. Beregnet levetid økes fra 25 til 60 år.
- b. Verdien av folks tid økes fra 60 kroner til 200 kroner timen.
- c. Forutsetning om samfunnsøkonomisk tap begrunnet med tap av skatteinntekter ved finansiering av prosjektet, fjernes.
- d. Avkastningskravet reduseres fra 4,5 pst. til 2,5 pst.

³ <http://www.jernbaneverket.no/PageFiles/10857/Maskinentrepren%C3%B8renes%20forening,%20presentasjon%20a%20Trond%20Johannesen%20og%20Stein%20Gunnes.pdf>

3. juni 2010