

---

Saknr: 2020/34796-1  
Saksbehandlar: Matti Torgersen

---

### Saksgang

| Utval                                  | Utv.saknr. | Møtedato   |
|--|------------|------------|
| Hovudutval for samferdsel og mobilitet |            | 13.02.2020 |
| Fylkesutvalet                          |            | 14.02.2020 |
| Fylkestinget                           |            | 03.03.2020 |

## Nye retningslinjer for bompengeprojekt- Stadfesting av garantivedtak for Kvinnheradpakken og for ny Bømlopakke

### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget stadfestar vedtak frå 11. desember 2018 om ein garanti på 191 mill. kr (2018-kroner) for bompengelån for Kvinnheradpakken.
2. Fylkestinget stadfestar vedtak frå 12. juni 2018 om ein garanti på 954 mill. kr. (2018-kroner) for bompengelån for revisjon av Bømlopakken
3. Fylkestinget meiner det er uheldig at det ikkje lenger er mogleg å sikre posisjonen til garantistillar ved å kunne auke gjennomsnittstakst og/eller å auke innkrevjingsperioden. Den auka risikoen kan føre til at ein må utsetje vegprosjekt til slutten av bompengeperioden, og med dette risikere mindre kostnadseffektiv utbygging.

### Samandrag

Samferdselsdepartementet innførte i mai 2019 nye retningslinjer for porteføljestyrt bompengepakkar. Det er ikkje lenger moglegheit for å kunne gjere vedtak om at takstane (e.g. gjennomsnittstakst) kan aukast med inntil 20 pst og innkrevjingsperioden bli forlenga med inntil 5 år om økonomien blir svakare enn føresett i pakkene. Det er difor naudsynt å gjere nytt vedtak knytt til garantiane for Bømlopakken og for Kvinnheradpakken som er godkjende av fylkestinget i Hordaland, men enno ikkje lagt fram for Stortinget.

Rune Haugsdal  
prosjektleder

Dina Lefdal  
fylkesdirektør for  
Infrastruktur og veg

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

### Bakgrunn for saka

I dei fleste bompengeproposisjonar er det lagt inn ei standardformulering om at om økonomien blir svakare enn føresett, kan takstane (e.g. gjennomsnittstakst) aukast med inntil 20 pst og innkrevjingsperioden bli forlenga med inntil 5 år. Dette er mekanismar som er meint som ein buffer i prosjekta og skal styrkje posisjonen til garantistillarane for bompengelån. I brev frå Samferdselsdepartementet av 20. mai 2019 vart nye retningsliner for porteføljestyrt bompengepakkar innførte, og det er no ikkje lenger mogleg å innføre slike mekanismar. Denne innstrammainga gjeld nye pakkar, og ikkje pakkar som er vedtekne av Stortinget. Det gjeld heller ikkje for strekningsvise prosjekt. Brevet kan finnast på <https://www.autopass.no/attachment/2746691/binary/1335314>.

Det er difor naudsynt å gjere nytt vedtak knytt til garantiane for pakkar som er godkjende av fylkestinget, men enno ikkje lagt fram for Stortinget. Fylkestinget i Hordaland har gjort vedtak om to pakkar som ventar på handsaming i Stortinget. Dette er revidert Bømlopakken og Kvinnheradpakken.

I ei eiga orienteringssak til hovudval for samferdsel og til fylkesutvalet, som går parallelt med denne saka, er det gjort greie for status for arbeidet med bompengepakkar som ikkje er godkjende av Stortinget, under dette dei to nemnte pakkene.

### Om Kvinnheradpakken

Fylkestinget i Hordaland slutta seg til Kvinnheradpakken 11. desember 2018 i PS-sak 113/2018. Det vart lagt opp til slik finansieringsplan for pakken:

| Finansieringskjelde:                | Mill 2018-kr |
|-------------------------------------|--------------|
| Kommunale midlar                    | 75           |
| Fylkeskommunale midlar              | 199          |
| Fylkeskommunale skredsikringsmidlar | 307          |
| Bompengar                           | 165          |
| <b>Sum</b>                          | <b>746</b>   |

Bompengepakken er føresett å vere porteføljestyrt, og omfanget av utbygginga skal tilpassast den økonomiske ramma. Utbygginga vart i utgangspunktet planlagt i 2018-2023. Det er lagt til grunn at innkrevjinga skal skje på ferjesambanda, og at gjennomsnittleg inntekt pr passering (gjennomsnittstakst) vert på 35-43 (2018-kr).

Det samla garantibeløpet vart sett til 191 mill. kr (2018-kroner). Garantien vart gitt med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar, og det vart føresett at garantisten sine utlegg kunne dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 % og ei lenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

Saka vart ikkje oversendt departementet før regionreforma frå årsskiftet 2019/2020, etter det vi forstår grunna i at det var usikkerheit om forståinga av nye retningsliner.

### Om Bømlopakken

Fylkestinget i Hordaland vedtok revisjon av Bømlopakken 12. juni 2018, i PS-sak 55/2018. Pakken er ein revisjon av eksisterande bompengepakke.

Det vart i finansieringsplanen lagt opp til eit bompengebidrag på 554 mill. 2018-kr til den reviderte pakken. Fylkeskommunen skulle bidra med 298 mill. 2018-kr og Bømlø kommune med 1,7 mill. kr i 2018. Det vart lagt til grunn fire nye bomstasjonar i tillegg til vidareføring av dagens bompengestasjon på Spissøya og på ferjesambandet Buavåg-Langevåg. Gjennomsnittleg inntekt per passering vart sett til om lag 20-22 kr (i 2018-kr) i alle fem bomstasjonane med 15 år innkrevjing. Utbygginga vart lagt opp til å skje i perioden 2018–2023.

Det samla garantibeløpet er 954 mill. kr (2018-kroner). Garantien vart gitt med pant i bompengeselskapets rett til å krevje inn bompengar, og det vart føresett at garantisten sine utlegg kunne dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 % og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

Saka har vore oversendt Samferdselsdepartementet som skal leggje fram bompengeproposisjon for Stortinget.

### **Vedtakskompetanse**

Fylkestinget har mynde til å vedta økonomi og årsbudsjett, under dette yte lån, jf. kommunelova §14-2 og 2.1.2 i Reglement for folkevalde organ og delegering.

### **Vurderingar og verknader**

**Økonomi:** Risikoen for å måtte utløyse garanti aukar. Det må vurderast mekanismar for å sikre at garantiansvaret ikkje vert løyst ut.

**Klima:** Ikkje relevant

**Folkehelse:** Ikkje relevant

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant

Både Bømlo og Kvinnherad har store utfordringar på vegnettet og for trafikktryggleik. Det har ikkje vore midlar i ordinære fylkeskommunale budsjett til omfattande utbetring av infrastrukturen i kommunane. For å utbetre infrastrukturen, har det vore naudsynt å innføre bompengar saman med andre løyvingar. I Kvinnheradpakken blir det i tillegg brukt ein del rassikringsmidlar.

Fylkesrådmannen vil gjere oppmerksom på at økonomien i bompengepakkar i Hordaland eller i Sogn og Fjordane har vore styrt på ein slik måte at det ikkje har vore behov for å auke bompengetakstar og forlengje innkrevjingstida. Garantivedtaka har likevel vore viktige som tryggleik for fylkeskommunen sin økonomi, og ikkje minst gjer dei at vi oppnår betre avtalar med bankar om rentenivå for bompengelåna.

Endringane i retningsliner medfører større risiko for fylkeskommunen som garantist for pakkane. Det er tre typar av risiko for fylkeskommunen som garantist.

- Kostnad for prosjekt i pakken
- Framtidige inntekter i pakkane
- Finansiell risiko

I porteføljestyrt pakkar kan prosjekta vera prioriterte i stortingsproposisjonen, eller det må prioriterast gjennom styringa av pakkane. Om prosjekt blir dyrare enn føresett, vert porteføljen kutta. Det blir ikkje bygd prosjekt som medfører overskriding av rammene.

Inntektsgrunnlaget i pakkane er dels avhengig av takstnivå og av framtidig trafikk. Praxis i dag er at pakkar skal ha ein gjennomsnittstakst som det skal styrast etter. Om det blir endringar i regelverk, t.d. ved at fleire får fritak eller reduserte takstar (t.d. endring i bompengetak eller i fritaksordning for visse køyretøygrupper), så vil takstane for andre kunne aukast. Det er altså ein mekanisme i pakkane som sikrar inntektsgrunnlaget om det viser seg at gjennomsnittstaksen blir endra, t.d. som følge av at det blir fleire elbilar. Samstundes er det grenser for kor mykje ein kan auke takstane for andre grupper utan at det vert opplevd som uakseptabelt.

Trafikkgrunnlaget er det derimot meir vanskeleg å seie noko om. Trafikkgrunnlaget kan t.d. svikte grunna av at større arbeidsplassar blir lagt ned eller må innskrenke, kostnader for bilhald aukar, folk sine reisepreferansar endrar seg, betre kollektivtilbod, høgare miljøbevisstheit osv.

Den finansielle risikoen ligg særleg i framtidig rentenivå. Den berekningstekniske renta blir bestemt av Samferdselsdepartementet. Det er eit risikopåslag på denne renta, slik at den ligg over rentenivået i marknaden.

Den nye innskjerpinga av regelverket vil dermed i første rekkje fjerne den mekanismen som er i dag i dei tilfelle trafikkgrunnlaget sviktar, eller det vert stor auke i finansielle kostnader. Det er særleg kritisk at alle prosjekt i Bømlopakken og Kvinnheradpakken etter skal planen vere ferdig bygd over 10 år før innkrevjinga skal avsluttast.

Fylkesrådmannen meiner det er særst viktig å ha mekanismar som sikrar at fylkeskommunen ikkje må utløyse opsjonane. Garantibeløpa utgjer vesentlege summar, og med den økonomiske situasjonen til Vestland fylkeskommune, vil utløyst garantiansvar verta svært vanskeleg. Med dei nye retningslinene må dette primært gjerast gjennom å utsetje/avvente oppstart av nokre prosjekt fram til ein er rimeleg trygg på at inntektsmålet vert nådd. Konsekvensen av dette er at det vil ta lenger tid før alle prosjekta vert bygde. Utsetjing kan medføre at byggherreorganisasjonen for bompengepakken må avsluttast før alt er ferdig bygd, og såleis kan dei siste prosjekta bli bygde seinare eller mindre rasjonelt. Alternativt kan det hende at ein må la vere å byggje nokre prosjekt for å unngå å løyse ut opsjonar, og med dette ikkje bruke heile den vedtekne ramma i pakken..

For å sikre lågast mogleg rente, er det også viktig å vise ovanfor långjevarane at det er minst mogleg risiko knytt til låna. Vi kan likevel risikere at långjevarar vurderer låna som meir risikable når det ikkje lenger er mogleg å auke nedbetalingstida og/eller takstane, og at finanskostnadene følgjeleg blir høgare.

### **Konklusjon**

Fylkesrådmannen rår til at fylkestinget stadfester garantivedtaka for Bømlopakken og Kvinnheradpakken. For å sikre at garantiansvaret ikkje blir løyst ut, må pakkane utsetje/avvente utbygging av dei siste prosjekta i pakken til ein er trygg på at det ikkje blir behov for å utløyse garantiansvaret.