



Notat

Dato: 08.09.2014
Arkivsak: 2014/20686-1
Saksbehandlar: ingskei

Til: Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Bompengeprojekt - ny vurdering av kalkulasjonsrente

I Prop. 119 S (2013–2014) blir det omtalt ei overgangsordning fram til ei ny ordning med rentekompensasjon for bompengelån er på plass. Eg siterer følgjande frå proposisjonen:

«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.

Departementet legg til grunn at etter at eit prosjekt er behandla i Stortinget, og dersom lokale styresmakter ønskjer det, kan det setjast ei berekningsteknisk rente basert på forventa rente i låneperioden, med eit mogleg tillegg for uvisse/rentesikring. Vurderinga av uvisse/rentesikring må gjerast av lokale styresmakter. Det avgjerande vil vere at den valde berekningstekniske renta frå fylkeskommunen si side blir vurdert som forsvarleg for å oppretthalde garantivedtaket. Renta skal ikkje under noko høve setjast lågare enn 10-års statsobligasjonsrente. Garantistane må ta høgde for at bompengeperioden maksimalt kan aukast med fem år (til normalt maks 20 år) og realtaksten maksimalt kan aukast med 20 pst. før garantiansvaret trer i kraft. Det er ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte. Departementet presiserer at i mellomperioden (frå no til rentekompensasjonsordninga er på plass) skal effektane ved lågare berekningsteknisk rente, takast ut i form av lågare takstar.

Ei berekningsteknisk rente i bompengeprojekt på 6,5 pst. er høgare enn den renta bompengeselskap dei siste åra har møtt i marknaden. Takstar baserte på denne renta har såleis ei margin for å ta høgde for uvisse. Føremålet med å opne for å fråvike Statens vegvesen si berekningstekniske rente er at lokale styresmakter skal få større fridom til å setje takstane i bompengeprojekt ut frå venta rente i marknaden, og sjølve vurdere påslag for risiko som fylkeskommunen/kommunane ser som forsvarleg for å kunne gi garanti for bompengeselskapet sitt lån. Endringa i berekningsteknisk rente vil ikkje i seg sjølve ha konsekvensar for statlege løyvingar til dei aktuelle bompengeprojekta.»

Det er to prosjekt i Hordaland som kan kome inn under overgangsordninga: E134 Stordalstunnelen og Askøypakken.

10-års statsobligasjonsrente er sett som eit absolutt minimum for kva kalkulasjonsrente ein kan nytte. Statsobligasjonsrenta har falle i det siste. I brev frå Samferdselsdepartementet av 16. juni 2014 til Transport- og kommunikasjonskomiteen vart det opplyst at statsobligasjonsrenta var rundt 2,8 %. I dag har renta falle til under 2,3 %. Denne endringa gjev i seg sjølv ein illustrasjon på utfordringa med å fastsetje kalkulasjonsrente.

Det er vanleg at bompengeprojekt strekkjer seg over ein periode på 15 år. Det er ikkje mogleg å spå kva marknadsrenta vil vere så langt inn i framtida. Dermed synest det fornuftig å nytte ei kalkulasjonsrente som ligg over dagens marknadsrente. Prosjekt som blir sette i gang må kunne tole monaleg høgare renter enn det rekordlåge nivået ein ser i dag.

Eit alternativ bompengeselskapa har er å inngå langsiktige rentebindingsavtalar. Dette kan i dag gjerast til godt under 6,5% rente. På denne måten kan ein sikre seg mot renteoppgang, og ein har ei kjent rente å leggje til grunn når ein skal kalkulere takstane. Ulempa er at ein må forvente å betale høgare rente i perioden enn om ein hadde hatt flytande rente.

Det andre alternativet er å ha flytande rente for heile eller deler av bompengelånet. Dette gjev lågast forventanta rentesats, men må ein leve med uvisse om svingningar i rentenivået.

Om ein held seg til flytande rente, vil den faktiske renta svinge med marknadsrenta, uavhengig av kva kalkulasjonsrente som vart lagt til grunn. Om ein fastset lågare takstar basert på lågare kalkulasjonsrente enn 6,5 %, vil dette resultere i lengre nedbetalingstid for lånet. Lengre nedbetalingstid betyr vidare at total rentekostnad over innkrevjingsperioden blir høgare.

Konklusjonen blir dermed at lågare takstar ved oppstart av bompengainnkrevjinga gjev lengre nedbetalingstid og dermed høgare rentekostnad totalt over nedbetalingsperioden.

Tal-eksempel frå Askøypakken

For Askøypakken er det i Prop. 197 S (2012-2013) lagt til grunn ein takst på kr 22,50 (2012-kr) for lette kjøretøy. I følgje Statens vegvesen sine utrekningar, kan taksten setjast ned med kr 0,79 om ein reduserer kalkulasjonsrenta frå 6,5 % til 5,5 %.

I proposisjonen er det lagt til grunn samla bompengeinntekter på om lag 1 590 mill. kr i 2013-prisnivå. Av dette er det rekna at om lag 330 mill. kr vil gå til å dekkja lånerenter. Dvs. at vel 20 % av bompengeinntektene er rekna å gå med til å betale renter. Om rentekostnaden fall heilt bort, noko som kan skje ved innføring av ei rentekompensasjonsordning, ville taksten kunne setjast ned med om lag 20 %, dvs. ein reduksjon med kr 4,50 til kr 18.

Før ei rentekompensasjonsordning er innført, kan det høgst bli tale om å redusere taksten med 1 – 2 kr. som følgje av lågare kalkulasjonsrente. Dette gjev såleis ikkje store utslag for trafikantane.

Fylkesrådmannen ser ikkje tungtvegande grunnar for å nedjustere takstane, sjølv om det vert opna for å nytte lågare kalkulasjonsrente enn 6,5 %. Ein bør vente med å revurdere takstane til ei eventuell rentekompensasjonsordning er vedteken.