

Vedlegg 21/18

Konsekvenser av at momsrefusjonen legges inn som del av statlig bevilgning til metrobuss

I gjeldende bymiljøavtale står det at Staten dekker halvparten av kostnadene til Metrobuss innenfor en kostnadsramme på 1,4 mrd kr. Omregnet til 2019-kr utgjør dette nå 1,5 mrd kr. Vegdirektoratet mener at siden staten gir momsrefusjonen for investeringer på fylkeskommunalt vegnett, så må denne regnes med som del av det statlige tilskudd til metrobussprosjektet. Staten tar derfor utgangspunkt i en 50/50 fordeling av kostnadene uten MVA. Det er beregnet at momsrefusjonen i gjennomsnitt vil utgjøre 22,3 % av kostnadsrammen.

Ved innføring av MVA-avgift på veg i 2013 ga staten et ekstra bidrag på ca 520 mill kr for å dekke momsen på prosjekter på statlig vegnett i Miljøpakken. Det ble samtidig pekt på at det ikke var nødvendig å kompensere for avgiften på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett siden begge fikk momsrefusjon og kunne tilbakeføre denne til Miljøpakken. Både fylkeskommunen og kommunen har vedtatt dette, og momsen går derfor allerede inn som en finansieringsinntekt i Miljøpakken i dag.

Endringene medfører derfor et inntektsbortfall i Miljøpakken og konsekvensene vil avhenge av hvilke forutsetninger Miljøpakken legger til grunn i det videre arbeid med metrobuss

- Følger samme praksis som staten og reduserer lokal egenandel tilsvarende
- Opprettholder lokalt bidrag på samme nivå til tross for at staten reduserer sitt bidrag
- Øker det lokale bidraget for å kompensere for reduksjonen i statlig bidrag
- Øker prosjektrammene/ utbyggingsporteføljen slik at statens bidrag opprettholdes på samme nivå selv om momsrefusjonen er fratrukket.

Alternativ 1: Opprettholde de tidligere finansieringsforutsetningene til tross for signalene fra staten om å redusere det statlige bidraget i henhold til beregnet momsrefusjon.

Dette eksempelet viser hvilke forutsetninger som ligger inne i dagens finansieringsplaner og er utgangspunktet for vurderingen av hvilke konsekvenser endringene i statlig bidrag får for Miljøpakken.

Alternativ 1: Faktiske kostnader (inkl MVA) deles 50/50

	KOSTNAD (mill kr)					
	Bevilgning	Andel	MVA-komp	Ekskl MVA	Reell kost	Andel
Stat	1500	50 %	274	1227	1500	61 %
Lokalt	1500	50 %	274	1227	953	39 %
Sum	3000	100 %	547	2453	2453	100 %

Bevilgning + momsrefusjon **3547** Lokal andel **953**

Både staten og Miljøpakken bidrar hver med 1,5 mrd kr til metrobuss slik at den samlede bevilningsrammen er 3 mrd kr. Samlet momsrefusjon er om lag 550 mill kr og tilbakeføres

til kommunen og fylkeskommunen som har valgt å legge disse midlene inn som et økt lokalt bidrag til finansiering av tiltakene i Miljøpakken.

De reelle kostnadene fratrukket all momsrefusjon er ulike og fordeler seg med 61 % på Staten og 39 % lokalt.

Alternativ 2: Følge samme praksis som staten og bidra med en redusert lokal egenandel (1,27 mrd kr) som sammen med momskompensasjonen utgjør avtalt beløp.

Alternativ 2: Netto kostnader (ekskl MVA) deles 50/50 og porteføljen reduseres tilsvarende

	KOSTNAD (mill kr)					
	Bevilgning	Andel	Herav MVA	Ekskl MVA	Reell kost	Andel
Stat	1227	50 %	224	1003	1227	61 %
Lokalt	1227	50 %	224	1003	779	39 %
Sum	2453	100 %	447	2006	2006	100 %

Konsekvens:	Bevilgn + momsref	2901	-646
	Metrobuss bevilgn	2453	-547
	Reell lokal kostnad	779	-174

Her regnes momsrefusjonen inn som deler av bidraget til finansiering av metrobuss både fra staten og lokalt. Det gir en redusert ramme til investeringene for Metrobuss på 550 mill kr.

Det gir i utgangspunktet i tillegg også en redusert momskompensasjon på 100 mill kr sammenlignet med alternativ 1 slik at redusert bevilgning og momskompensasjon samlet utgjør ca 650 mill kr.

Miljøpakken vil her i utgangspunktet ha 273 mill kr disponible til å finansiere andre prosjekter, men den reelle effekten kan bli inntil 100 mill kr lavere som følge av redusert momskompensasjon. Momskompensasjonen vil avhenge av hvordan de frigjorte midlene benyttes. Benyttes disse på kommunalt og fylkeskommunalt vegnett, kan reduksjonen i momskompensasjon begrenses til 50 mill kr. Benyttes de til finansiering av prosjekter på statlig vegnett, for eksempel Nydalsbrua, eller til drift av kollektivtrafikk blir reduksjonen 100 mill kr.

Den reelle kostnadsfordelingen mellom stat og lokalt blir ikke endret (61 %/39 %)

Alternativ 3: Opprettholde lokalt bidrag på forutsatt nivå (1,5 mrd kr) selv om staten reduserer sitt bidrag.

Alternativ 3: Netto kostnader (ekskl MVA) deles 50/50 og lokalt bidrag opprettholdes

	KOSTNAD (mill kr)			Ekskl MVA	Reell kost	Andel
	Bevilgning	Andel	MVA-komp			
Stat	1227	45 %	224	1003	1227	55 %
Lokalt	1500	55 %	274	1227	1003	45 %
Sum	2727	100 %	497	2230	2230	100 %

	Bevilgning + momsrefusjon	3224	-323
--	---------------------------	-------------	-------------

Konsekvens:	Metrobuss bevilgning	2727	-273
	Reell lokal kostnad	1003	50

Dette gir en redusert ramme til Metrobuss på om lag 275 mill kr. I tillegg vil vi få en redusert momsrefusjon på inntil 50 mill kr. For Miljøpakken betyr det at det er nødvendig å redusere omfanget av andre prosjekter i pakken med inntil 50 mill kr selv til tross for at en ikke endrer bidraget til metrobuss.

Den reelle kostnadsfordelingen mellom staten og lokalt ujevnes noe, men staten bidrar fortsatt med størst andel (55 %/45 %).

Alternativ 4: Øke det lokale bidraget til 1,77 mrd kr for å kompensere for redusert statlig bidrag slik at finansieringsrammen opprettholdes.

Alternativ 4: Netto kostnader (ekskl MVA) deles 50/50 og porteføljen opprettholdes

	KOSTNAD (mill kr)		MVA-komp	Ekskl MVA	Reel kost	Andel
	Bevilgning	Andel				
Stat	1227	41 %	224	1003	1227	50 %
Lokalt	1773	59 %	323	1450	1226	50 %
Sum	3000	100 %	547	2453	2453	100 %

Konsekvens:	Miljøpakkens inntekt:	3547	0
	Metrobuss bevilgning	3000	0
	Reell lokal kostnad	1226	273

Her opprettholdes bevilgningene til metrobuss og momsrefusjonen blir også uendret. Lokalt må en bidra med 273 mill kr mer til metrobuss og har tilsvarende mindre til andre formål.

Alternativet er et lite gunstig for Miljøpakken sammenlignet med alternativ 5 fordi vi her bidrar med en ekstra bevilgninger uten at vi får statlig tilskudd for disse.

De reelle bidragene fra staten og lokalt er nå like (50 %/50 %).

Alternativ 5: Øke det lokale bidraget ennå mer (til 1,84 mrd kr) og øke prosjektporteføljen for metrobuss slik at det avtalte statlige tilskuddsbeløpet opprettholdes på 1,5 mrd kr.

Alternativ 5: Netto kostnader (ekskl MVA) deles 50/50, porteføljen utvides og statlig ramme opprettholdes

	KOSTNAD (mill kr)		MVA-komp	Ekskl MVA	Reell kost	Andel
	Bevilgning	Andel				
Stat	1500	45 %	274	1227	1500	55 %
Lokalt	1835	55 %	335	1500	1226	45 %
Sum	3335	100 %	608	2727	2727	100 %

Konsekvens:	Bevilgning + momsrefusjon	3943	395
	Metrobuss bevilgning	3335	334

	Reell lokal kostnad	1226	274
--	---------------------	------	-----

Her økes det lokale bidraget til metrobuss med ca 335 mill kr og innebærer en tilsvarende økning av rammen for metrobuss (og reduksjon for andre tiltak). Statens tilskudd på 1,5 mrd kr opprettholdes og det gir også noe økt momsrefusjon. Den reelle kostnaden for Miljøpakken blir om lag 275 mill kr og blir den samme som i alternativ 4.

Kostnadsfordelingen mellom stat og lokalt blir som i alternativ 3 (55 %/45 %).

I alternativ 2 frigjøres metrobusmidler til annen bruk i Miljøpakken. I alternativ 1 og 3 er det uforandret mens alternativ 4 og 5 krever at en større del av midlene i Miljøpakken benyttes til Metrobuss. De to siste alternativene gir også ekstra utfordringer med å holde seg under garantirammen for låneopptak i årene 2021 – 2024.