



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

17/1920-

20. mai 2019

Nye retningslinjer for porteføljestyrte bompengepakker

Samferdselsdepartementet viser til tidligere dialog om saken, blant annet brev fra Vegdirektoratet datert 04.10.2017.

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet er opptatt av at bompengepakkene over tid må dimensjoneres til den beregnede inntektsstrømmen og at vi i utgangspunktet ikke fremmer proposisjon om bompengepakke før det er samsvar mellom prosjekt i porteføljen og forventede inntekter. Vi legger derfor opp til en strammere praksis for porteføljestyring enn hva som har vært tilfellet frem til i dag.

Samferdselsdepartementet vil med dette brevet presisere hvilke retningslinjer som skal ligge til grunn i utformingen av nye porteføljestyrte bompengepakker.

Nye retningslinjer

I de fleste bompengeproposisjoner ligger det i dag inne en standardformulering om at dersom økonomien blir svakere enn forutsatt, kan takstene (nå; gjennomsnittstaksten) økes med inntil 20 pst. og innkrevingsperioden forlenges med inntil fem år. Disse mekanismene er ment som en buffer i prosjektene og skal styrke posisjonen til garantistillerne for bompengelånet.

Standardformuleringen er også tatt inn i flere proposisjoner om finansiering av pakker med porteføljestyring. Utgangspunktet for pakker med porteføljestyring er at utbyggingen skal gjennomføres innenfor en gitt økonomiske ramme. Dette har vært formulert noe ulikt i proposisjonene. Det er et problem hvis proposisjonen ikke er tydelig på når det skal kuttes i porteføljen og når det skal være mulig å justere takster/forlenge innkrevingsstid.

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Karin Johanne
Jacobsen
22 24 82 57

Samferdselsdepartementet skiller mellom følgende kategorier; a) prosjekter uten porteføljestyring som har finansiering som mål basert på lokalpolitiske initiativ (standard strekningsvise bompengeprosjekter) og b) porteføljestyrte pakker som har mål om finansiering og ev. trafikktvikling. For gruppe a) mener vi at dagens retningslinjer er dekkende.

Gruppe b) omfatter både strekningsvise/parsellvise prosjekter (veipakker) og bypakker i mindre byområder med finansiering som hovedmål. Videre omfatter den bypakker som i tillegg til finansiering har et fastsatt overordnet mål om trafikktvikling, i hovedsak byområder som har/kan inngå byvekstavtale med mål om nullvekst i persontransport med bil. I disse byområdene er eller vil det bli innført tids- og/eller miljødifferensierte takster, jf. veglova § 27 annet ledd.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger og inntektssvikt i de porteføljestyrte pakkene skal håndteres innenfor vedtatt økonomisk ramme. Videre skal porteføljestyringen sikre at det ikke blir behov for å innløse garantien, og det er derfor ikke behov for å kunne forlenge innkrevingsperioden. Derfor mener vi at forlenget innkrevingsperiode ikke er et aktuelt virkemiddel i disse pakkene.

For gruppe b) legger vi nå følgende til grunn:

I porteføljestyrte bompengepakker skal kostnadsøkninger og inntektssvikt håndteres ved kutt i porteføljen. Muligheten til å øke gjennomsnittstaksten og forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år faller bort, men takstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten opprettholdes.

Endringene i retningslinjene skal gjelde for alle pakker som skal legges frem for Stortinget. Dersom lokale vedtak ikke er i overenstemmelse med nye retningslinjer må saken behandles på nytt lokalt for at nye retningslinjer skal gjelde.

Håndtering av kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i områder med byvekstavtaler

Håndteringen av økte kostnader i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt på grunn av en samlet reduksjon i trafikken vil være kutt i porteføljen.

I de største byområdene er det etablert en praksis der bypakkene revideres jevnlig. Samferdselsdepartementet legger til grunn at kostnadsøkninger etter fastsatt styrings- og kostnadsramme i enkeltprosjekter og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen, og ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkreving. Det vil derfor ikke være aktuelt fremover å legge frem reviderte pakker for Stortinget utelukkende for å dekke inn kostnadsøkninger i enkeltprosjekter eller inntektssvikt som følge av lavere trafikk enn forutsatt i disse byområdene.

Staten vil i fremtidige byvekstavtaleforhandlinger og i reforhandling av eksisterende avtaler legge vekt på at bypakkene må dimensjoneres til den faktiske inntektsstrømmen. Dersom

kostnadene i porteføljen overskrider forventede inntekter vil staten som forhandlingspart legge stor vekt på å redusere kostnadene i pakkene.

Det legges med andre ord til grunn at dagens bompengesatser i byene som har inngått byvekstavtale er et tak på hvor høyt bompengenivået kan være. Kostnadsreduksjoner i porteføljen som bidrar til å frigjøre ressurser kan dersom det er balanse mellom inntekter og utgifter også bidra til å senke bompengenivået.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Mari Braaten Larssen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Nye Veier AS