

Kystvegkonferansen 2018

Quality Ulstein Hotel 5. april 2018

Utfordringer, trender og rammebetingelser

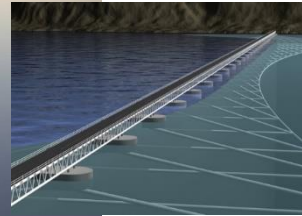
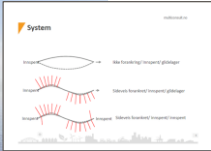
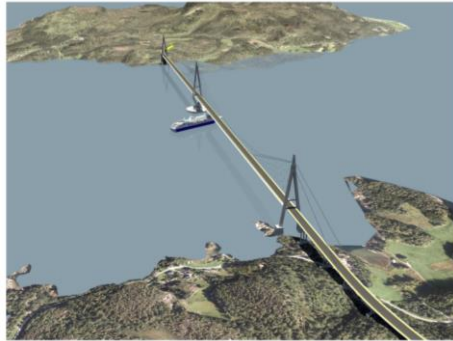
www.fosenbrua.no

Daglig leder Fosenbrua AS
Olav Ellevset



Bru over Trondheimsfjorden – sett fra
Byneset (Illustrasjon av Rambøll)

Vi jobber ikke med teknologiløsninger



A: Flytebru med hogbru skipspassasje



- Sellingsled:
- Brekke : 100 - 400 m
 - Dybde : 6 - 20 m
 - Høyde : 20- 70 m

PonteMar patent pending

Navel Architects and Engineers

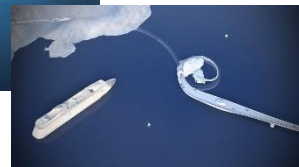
B: Flytebru m/ skipssluse



- Sellingsled:
- Brekke : 50 - 150 m
 - Dybde : 6 - 20 m
 - Høyde : Fri

PonteMar patent pending

Navel Architects and Engineers



....., men med finansieringsevnen



- 10-12 mrd kroner totalprosjektet
- Ulike konsepter for finansiering
- OPS-løsninger
- Aksjekapitalen
- Obligasjonsmarkedet
- Utvikle finansieringsevnen

Kryssing av Trondheimsfjorden

- Selskapet 19. mai 2016
- Webside www.fosenbrua.as
- Konseptutlysning
- Kunnskapsbasert prosjekt
- Utgangspunktet er at prosjektet skal finansiere seg selv, og helst uten fylkeskommunal garanti
- Forarbeidene tyder på at prosjektet ikke lar seg nedbetale over de vanlige 20 år
- Rammebetingelsene
 - er ugunstige i Norge for finansiering
 - gir nesten offentlig monopol på utbygging av infrastruktur



Hovedutfordringene

- Finansieringsordningene
 - Norge utrolig gammeldags, kfr DK (bompengelån 40 år)
 - Nedbetalingstiden for bompengelån, 15/20 år vs 40 år
 - Reglene for merverdiavgiften - hemmer reformer og modernisering
 - Norske pensjonsfond kan
 - eie inntil 15% av aksjene i forsikringsfremmed virksomhet
 - investere 5% av sin kapital i infrastruktur
 - Utenlandske pensjonsfond ingen begrensning på eierandel
- Bymiljøavtalen/Byvekstavtalen for Trondheim
 - Ingen vekst i persontrafikken i Trondheimsregionen
 - Veksthemmende for regionen?
 - Bergens avtale kom etter regionale fastlandssamband



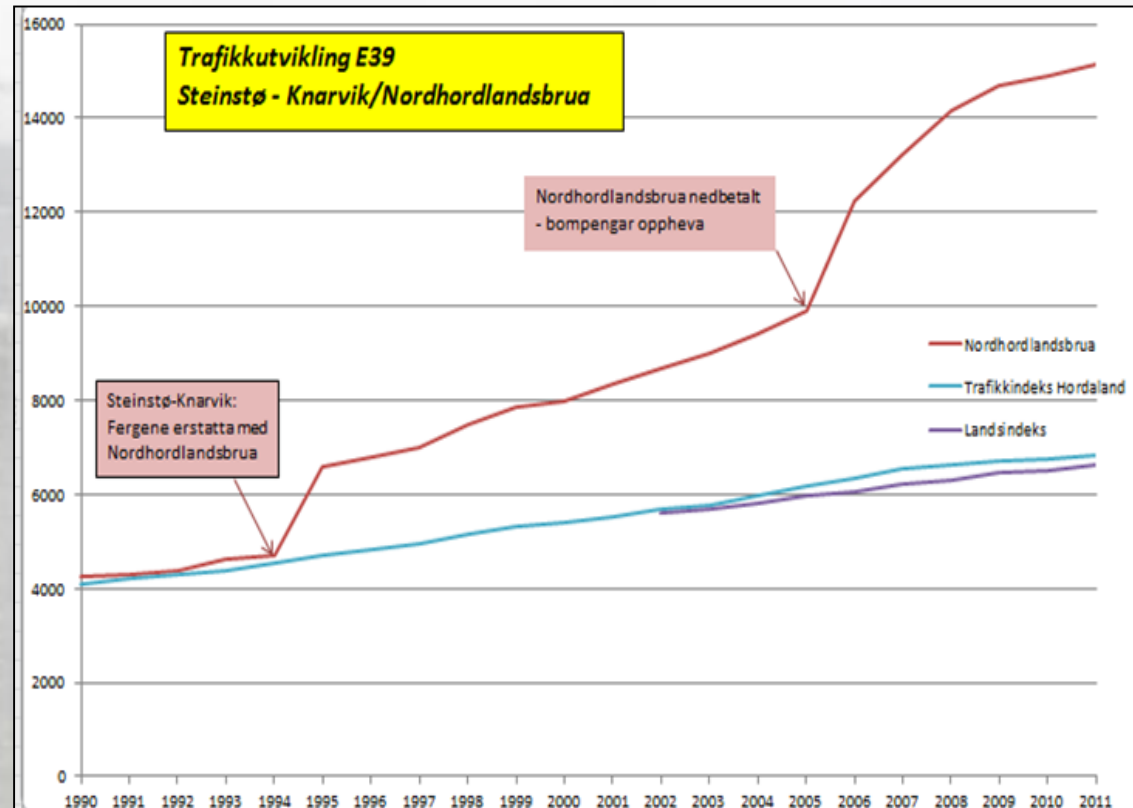
E39 Nordhordlandsbrua (bynært prosjekt)

Engangsvekst på 40 % første år etter åpning (med bompenger).

Årlig vekst på 4,2 % fram til bompengene ble fjernet i 2006.

Engangsvekst på ca. 25 % når bompengene ble fjernet i 2006.

Årlig vekst på 4,3 % fra 2006 til 2011.



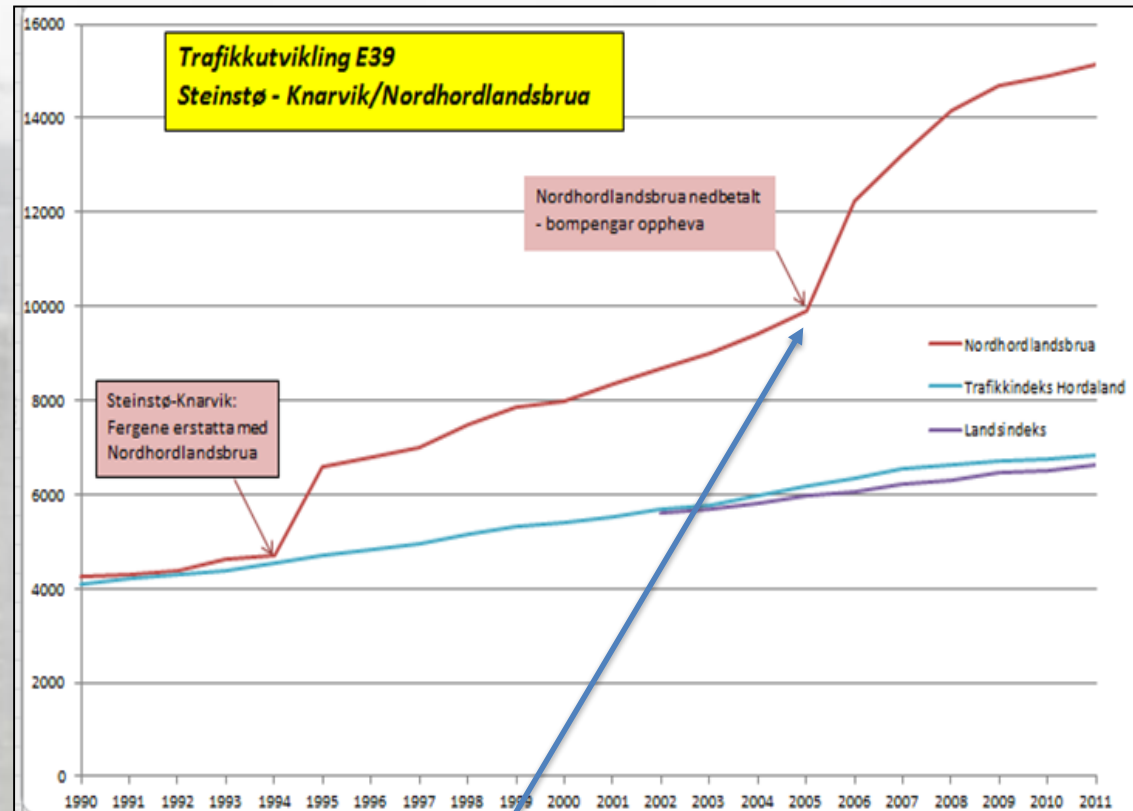
E39 Nordhordlandsbrua (bynært prosjekt)

Engangsvekst på 40 %
første år etter åpning (med
bompenger).

Årlig vekst på 4,2 % fram
til bompengene ble fjernet
i 2006.

Engangsvekst på ca.
25 % når bompengene ble
fjernet i 2006.

Årlig vekst på 4,3 %
fra 2006 til 2011.



Lengre nedbetalingstid og lavere bompengetakster
vil trekke 2de-gangsveksten framover

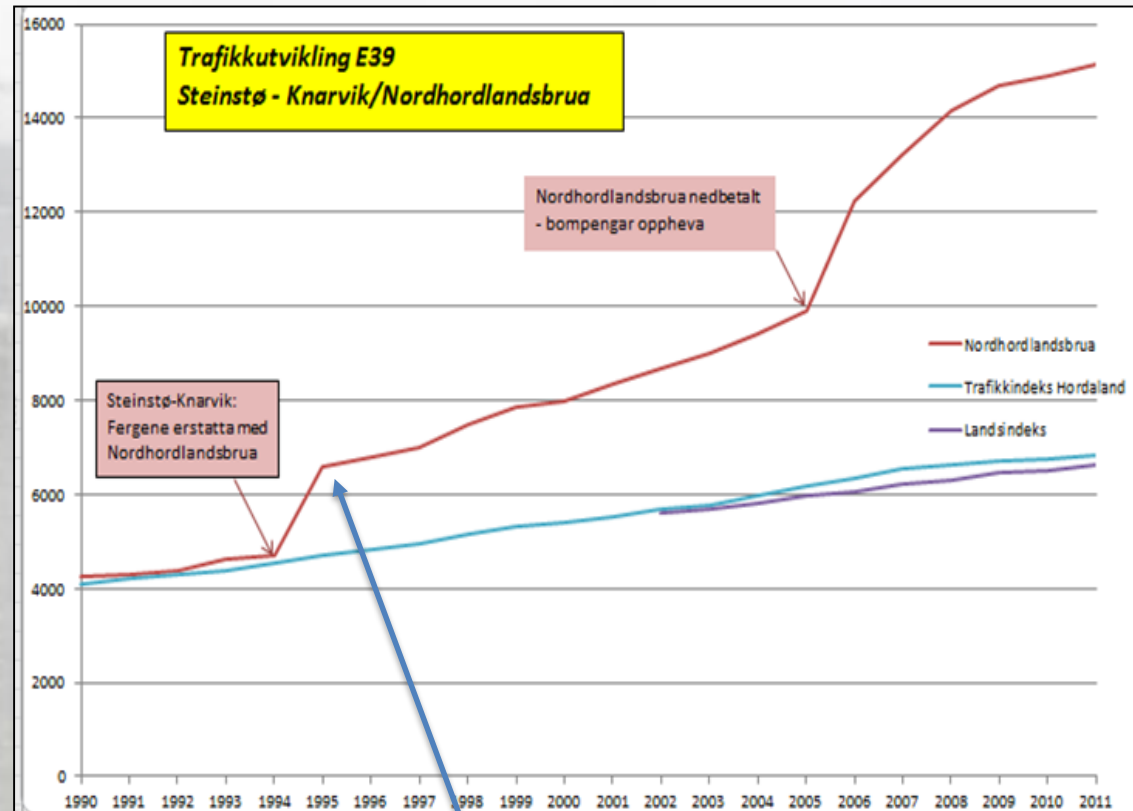
E39 Nordhordlandsbrua (bynært prosjekt)

Engangsvekst på 40 %
første år etter åpning (med
bompenger).

Årlig vekst på 4,2 % fram
til bompengene ble fjernet
i 2006.

Engangsvekst på ca.
25 % når bompengene ble
fjernet i 2006.

Årlig vekst på 4,3 %
fra 2006 til 2011.



Lengre nedbetalingstid og lavere bompengetakster
vil trekke 2de-gangsveksten framover

VEKST FOLKETALL FOSEN, ASKØY OG SOTRA 1964 - 2013

I 1964 hadde Fosen samme folketall som Sotra og Askøy til sammen.

I dag er tallet mer enn doblet der de har fått bru til byen.

115 % vekst i ASKØY, mesteparten etter bru i 1991

181 % vekst i SOTRA, mesteparten etter bru i 1971

8 % REDUKSJON i folketall på Fosen 1964 - 2013



Trender i verden

- Ingen land klarer ikke å finansiere bygging og drift over budsjettene
- Går klart i retning av mer brukerfinansiering
- Offentlige søker avlastning fra privat sektor (PPP/OPS)
- Utnytte stor finansieringsevne i transportsystemet
- Privatisering av offentlig infrastruktur
 - Vegselskaper og foretak, salg av prosjekter/infrastruktur
 - Vegfond
 - US Interstate Highway System, finansiert av drivstoffavgifter fra 50-tallet
 - Japansk hovedvegnett, tilsvarende
- Infrastruktur er fasilitator av økonomisk vekst



Utfordringer for Norge

- Utviklingen usikker innenfor olje- og gass
- Legges opp til stor økning i havbruksnæringene
- Infrastrukturen i kystområdene er en stor hindring for dette
- Konkurransesevnen for begge sektorer påvirkes av vegløsningene
- Rammebetingelsene må tilpasses



Merverdiavgiften

- MVA-fritaket for veibygging (kalt veifritaket) opphevet med virkning fra 1 januar 2013
- Fritaket gjaldt tjenestedelen, ikke varer og tjenester
- Nå skal hele vederlaget som faktureres fra entreprenør til byggherre avgiftsberegnes.
- Innebar ingen reell kostnadsøkning for bygging av fylkesveier og kommunale veier
- Fylkeskommuner og kommuner får kompensert merverdiavgiften gjennom ordning i den såkalte kompensasjonsloven
- Et aksjeselskap opprettet for formålet vil ikke få kompensert merverdiavgiften, selv om det er heleid av kommuner eller fylkeskommuner
- Konserverer dagens system



Merverdiavgiften (forts)

- Dersom Fylkeskommunen står som byggherre kan kompensasjon for mva gis
 - Eks: Fosenvegene AS gjennomfører Fosenpakken på vegne av Trøndelag fylkeskommune
- Grunnerverv er utenfor MVA-lovgivningen, og utbyggingsselskapet kan evt stå for grunnerverv og prosjektstyring, resten fylkeskommunen
- Ved ferdigstillelse kan grunneiendommene overføres fra selskapet til fylkeskommunen
- Merverdiavgiftsloven og kompensasjonsloven inneholder justeringsregler der deler av merverdiavgiften kan kompenseres dersom prosjektet overføres vegeier innen hhv 10 eller 9 år
- Et alternativ med suksessiv ferdigstillelse og overføring kan øke kompensasjonen noe



Endring i retningslinjene for fergeavløsningsmidler av 10.11.2017

Endringen i retningslinjene av 10.11.2017 er at det er inntatt to nye punkt under punkt 5.4 i retningslinjene. Disse lyder:

«5.4.3. Fylkeskommunen kan ikke få dobbel kompensasjon for dei same byggjekostnadene gjennom både ferjeavløsningsmidlar og bompengerordninga. For prosjekt som omfatter bompengerfinansiering, vil finansieringsbidraget frå bompengar bli trekt fra byggjekostnadene ved fastsetjing av berekningsgrunnlaget.»

«5.4.4. Ferjeavløsningsmidlane kan berre betalast ut til fylkeskommunen, og ikke til eit eventuelt bompengeselskap. Bompengerinntekter kan ikke nyttast til å dekkje rentekostnader på lån som bompengeselskapet ikke sjøl har teke opp og står ansvarleg for. Bompengerinntekter kan derfor ikke nyttast til å betale renter på lån teke opp av fylkeskommunen på grunnlag av ferjeavløsningsmidlar.»

Ferjeavløsningsmidler (forts)

- Ferjeavløsningsmidlene, ny fra 2018
 - Basert på tap i inntektssystemet for fylkeskommunen når et samband blir avløst av bru eller tunnel
 - Kan bare bidra til å betale nominelle byggekostnader, ikke rentekostnader
 - Ferjeavløsningsmidlene indekseres med 2,5% årlig
 - Fylkeskommunen påføres store rentekostnader på et lån for å forskottere ferjeavløsningsmidlene
 - Dette lånet må holdes adskilt fra et evt bompengelån
 - Bompenger, mva-kompensasjon, samt evt andre finansieringskilder skal trekkes fra finansieringsbehovet før fastsettelse av ferjeavløsningsmidlene
 - Kapitalintensive prosjekt må finansieres med bompengelån av bompengeselskapet og evt fergeavløsningslån av fylkeskommunen



Ferjeavløsningsmidler (forts)

Min vurdering:

- Legges opp til at bompengebdraget reduserer behovet for avløsningsmidler
- Staten redd for dobbelfinansiering fra statlige kilder som bompenger og ferjeavløsningsmidler
- Reelt sett ingen fare ettersom bompenger er lokal brukerfinansiering, ikke statlig ordning
- Ordningen bør vurderes snudd på hodet ved at fergeavløsningsmidlene tildeles over inntil 40 år, og at bompenger brukes for den manglende finansieringen
- Uansett, finansieringskostnader bør godtas som en del av lånebehovet
- Dette har ingen budsjettmessige konsekvenser for staten
- Dersom fergene ikke lar seg erstatte vil utgiftene fortsette inn i «evigheten»
- Bør vurdere å ta bort pkt 5.4.3



Rammebetingelser for finansiering

- Varierer sterkt fra land til land, 15-80 år
- Danske Sund og Bælt nedbetaling 40 år
- Bør utarbeides en oversikt som sammenligner landene mht
 - konsesjonsperioder
 - nedbetalingstider for bompengelån
 - merverdiavgift
 - Finansieringskostnader
 - Fergeavløsningstilskudd (evt)
 - Selskaper vs offentlige byggherrer
 - Andre særegne ordninger, feks CN/US

ASECAP is the European Association of Operators of Toll Road Infrastructures, whose members' networks span more than 48,000 Km of motorways, bridges and tunnels across 21 countries.

ASECAP's purpose is to defend and develop the system of motorways and road infrastructure in Europe. Tolls are applied as a means to ensure the financing of their construction, maintenance and operation.

Table 2 – ASECAP members: main aspects of concession model, types of payment and charge differentiation

Full members	NO. AND NATURE OF COMPANIES				CONCESSION PERIOD		TYPES OF PAYMENT		CHARGE DIFFERENTIATION		
	Public	Mixed capital	Private	Total	Average concession period	Extension period	Light vehicles	Heavy vehicles	Euro standard	Period of day	Axles
Austria	1			1	Unlimited	-	Distance-based	Distance-based	✓	✓ (Brenner motorway)	✓
Croatia	2	2		4	30 years	Maximum 60 years	Distance-based	Distance-based	✓	✓	✓
Denmark	2			2	-	-	Distance-based	Distance-based	✓	-	✓
France	2		21	23	30 years	1 year ⁴	Distance-based	Distance-based	✓ (selected tunnels)	✓ (selected roads)	✓
Greece			8	8	30 years	3 years, under specific condition ⁵	Distance-based	Distance-based	-	-	✓
Hungary			5	5	35 years	No	Time-based	Time-based	-	-	-
Ireland			9	9	35 years	-	Distance-based	Distance-based	-	✓ (Dublin port tunnel, only vehicles <3.5t)	✓
Italy	2	21	4	27	30 years	Yes, under specific condition ⁶	Distance-based	Distance-based	-	-	✓
The Netherlands	1			1	30 years	-	-	Time-based	-	-	-
Norway			38	38	-	-	-	-	✓	-	✓
Poland			4	4	30 years	No	Distance-based	Distance-based	-	-	✓
Portugal		1	20	21	30 years	No	Distance-based	Distance-based	-	-	✓
Serbia	1			1	Unlimited	-	-	-	✓	✓ (day/night)	✓
Slovenia	1			1	20 years	10 years (maximum 50 years)	Time-based	Distance-based	-	✓ (selected roads)	✓
Spain	3		29	32	- 40 years for construction concessions - 20 years for operation concessions	- Maximum 46 years for construction concessions - Maximum 25 years for operation concessions	Distance-based	Distance-based	-	-	✓
United Kingdom			1	1	50 years	No	-	Time-based	-	✓	✓
Total	17	24	139	180							

Source: ASECAP, national reports, Performance Survey 2014; Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995 - Final (Report Ricardo – AEA/EC DG MOVE); European Commission

Samfunnsøkonomiske virkninger av forlenget varighet for bompengefinansering

av

Tom-Reiel Heggedal

Espen R. Moen

Christian Riis¹

Oeconomica DA²

Oslo 12. november 2016

Kravet for nedbetaling av lån til bompengefinansierte veiprojekter er per i dag i utgangspunktet 15 år, med mulighet for en 5 års utvidelse dersom bro kommer til avløsning for ferge. En 20-års tidshorisont for finansieringsanalysen er vesentlig kortere enn forventet teknisk levetid. Kombinasjonen av stor usikkerhet ved beregninger langt frem i tid, og det forhold at rentene historisk var vesentlig høyere enn i dag, forklarer en nøktern tilnærming. Høyt rentenivå medførte at inntekts- og kostnadsstrømmer som påløp mer enn 20 år frem i tid, neddiskontert til investeringstidspunktet, fikk begrenset betydning for beregningene.

¹ Heggedal er førsteamanuensis i samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI. Moen og Riis er professorer i samfunnsøkonomi samme sted. Rapporten er skrevet på oppdrag fra Fosenbrua AS, Rovdejord sambandet AS, Todalsfjordprosjektet AS, Halsafjord sambandet AS og Samspleis AS.

² Org.nr. 980293106, Limsteinveien 8, 1362 Hosle.

Konklusjoner:

- Med dagens rentenivå er det samfunnsøkonomisk lønnsomt å forlenge nedbetalingstid på bompengelån
- Betyr at det kan være mulig å finansiere samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter som ikke lar seg finansiere over 15 eller 20 år
- Studie finansiert av flere selskaper

Andre ugunstige særtrekk

- Dagens ordninger favoriserer offentlige byggherrer, konserverer monopoler?
- Fylkeskommunen står som garantist for alle bompengelån, også på statlig vegnett
- Minimumskrav til årlige avdrag på fylkeskommunenes totale gjeld (Kommuneloven § 50)
- Like galt at betalingsevnen vurderes så konservativt at «ingen» går konkurs?
- Eiksundsambandet en like stor «bommert» som Ålesundtunnelene?
- Svært kort nedbetalingstid på bompengelån
- Favoriserer trafikksterke prosjekter i sentrale strøk, virker sentraliserende
- Betyr at mange områder fratas muligheten for bedre livsvilkår og vekst
- Et garantifond som kunne hjelpe de som trenger det i starten/pukkeeffekten?
- Nedbetalingstiden står ikke i forhold til prosjektenes levetid og betydning



Politisk vilje til å prøve nye måter

- Hordaland

Også i samband med tilsvarande sak om fylkesbudsjett for 2016, vart det på fylkestinget 9. desember 2015 gjort følgjande vedtak om Masfjordbrua:

«Masfjordbrua

Fylkestinget er positiv til eit forsøk med en konseptutlysning for Masfjordbrua, dvs. ei anbudsutlysning basert på ein rein funksjonsbeskrivelse. Prosjektet vil kunna verta realisert dersom fylkeskommunal eigenandel ikkje vert for mykje utover ferjeavløysing og momskompensasjon i samband med prosjektet. Fylkestinget ber fylkesrådmannen leggja fram ei sak som drøftar dette snarast (1. kv. 2016).»

- Møre og Romsdal

Samrøystes vedtak i Fylkestinget - 12.12.2017

Fylkestinget vedtar prinsipp og prosedyre for realisering av «sjølvfinansierande prosjekt» slik det går fram av saksframlegget, med følgjande endringar:

- Sjølvfinansierande prosjekt skal ikkje verke negativt på den fylkeskommunale økonomien i heile nedbetalingsperioden eller i den enkelte økonomiplanperiode (4 år). Prosjektet skal samanliknast med 0-alternativet.
- Bompengerperioden skal som hovudregel setjast til 20 år.
- Det skal arbeidast aktivt for å undersøke om det kan opnast for at andre aktørar enn fylkeskommunen kan stå som utbyggjar/prosjekteigar.

Vidare vurderingar av erfaringsprisar knytt til drift, vedlikehald og rehabilitering for ulike vegelement, samt kor stor del av rehabiliteringskostnadane som skal reknast i prosjektkostnaden og fordelinga av desse vert lagt fram for samferdselsutvalet til beslutning.

Selskapsmodellen løser flere ting

- For å stimulere til raskere bedring av infrastrukturen bør rammevilkårene for offentlige og private utbyggere bli mer likeverdige
- En alternativ selskapsmodell kan være:
 - Etter avtale med vegeier står selskapet for låneopptak
 - Selskapet er byggherre
 - Refunderes merverdiavgift som for offentlig utbygger
 - Fylkeskommunen tar ikke opp lån, men betaler fergeavløsningstilskuddet årlig inn til selskapet
 - Selskapet kan kreve inn bompenger inntil prosjektet er nedbetalt, inntil 40 år
 - Selskapet finansierer og drifter prosjektet inntil det er nedbetalt, eller etter avtale med vegeier
 - Kan redusere tilleggskostnader til entreprisekost



Summa summarum

- Politisk vilje til å prøve nye ting
- Mange som gjør stor innsats for å bedre rammebetingelsene
- Dette vil utelukkende avlaste de offentlige budsjetter
- Uforståelig motstand, veldig liten drahjelp å få i forvaltningen
- Mangler gjennomføringskompetanse i å justere rammebetingelser?
- Sterkt å håpe at sektormyndighetene og politiske organer kan støtte arbeidet med å bedre finansiering og vegstandard





Takk for anledningen!