



## **Regulering av veiavgift** Internasjonal kartlegging

# Innhold

1.	Innledning	4
2.	Innkrevings-/konsesjonsperiode	5
2.1	Frankrike	5
2.2	Spania	5
2.3	Italia	5
2.4	Danmark (Storebælt og Øresund)	5
2.5	Irland	6
2.6	Polen	6
2.7	USA (nye delstateide selskaper)	6
2.8	Canada	6
2.9	Kina	6
2.10	Korea	6
2.11	Japan	6
3.	Offentlige garantier	7
3.1	Frankrike	7
3.2	Spania	7
3.3	Italia	7
3.4	Danmark (Storebælt og Øresund)	7
3.5	Irland	7
3.6	Polen	7
3.7	USA (nye delstateide selskaper)	7
3.8	Canada	8
3.9	Kina	8
3.10	Korea	8
3.11	Japan	8

# Regulering av veiavgift

# 1. Innledning

Bompengefinansiering har en lang tradisjon i Norge og har lenge vært med på å medfinansiere veginvesteringer. Bompenger avlaster de offentlige budsjettene og gir dermed større handlingsrom for vegfinansiering. I de aller fleste bompengeprojekter er det et bompengeselskap som tar opp lån som stilles til Statens vegvesen (eller Nye Veier AS) sin disposisjon under utbyggingen. Før en bompengesak kan legges frem for Stortinget, må de lokale kommunene fatte et forpliktende vedtak om finansieringsopplegg og eventuelt garantiansvar. De nødvendige garantiene for låneopptak må foreligge i proposisjonen til Stortinget. Først når bompengesaken er behandlet ferdig lokalt, vil den sendes videre til Vegdirektoratet som saksbehandler før den overføres til Stortinget for behandling og endelig godkjenning/vedtak.

De siste årene har fokuset på hvordan bompenger utferdiges og kreves inn økt kraftig og flere mener dagens finansieringssystem har gått ut på dato. I Norge er nedbetalingstiden for bompengelån normalt inntil 15 år, men en nedbetalingstid på inntil 20 år har vært akseptert i fergeavløsningsprosjekter. Den korte innkrevingsperioden betyr at enkelte større prosjekter ikke kan gjennomføres, grunnet manglende finansiering. Viktigheten av denne problemstillingen er at dersom det statsfinansielle handlingsrommet i fremtiden blir mindre, vil dette begrense mulighetene for vei- og kollektivsatsing.

Formålet med denne rapporten er å sammenligne dagens praksis i Norge med andre land i Europa for å kartlegge om endringer i utforming av innkrevingsperioden til bompenger vil kunne øke både muligheten til å bygge ut veier, samt utbyggingsfarten. Videre er bompengefinansiering tungt lokalt forankret og spørsmålet blir om denne prosedyren for utredning og behandling av bompengeprojekter er den mest effektive.

Praksisen rundt bompengefinansiering i de forskjellige landene kartlegges ved først å forespørre relevante offentlige instanser om avklaring av regelverket rundt vegavgiftsfinansiering. Deretter forespør vi private aktører som jobber opp mot sektoren på samme område. Fremgangsmåten omfatter videre å innhente offentlige dokumenter og rapporter som kan gi innsikt i regelverket rundt bompengefinansiering. Den begrenser seg likevel fra grundig gjennomgang av disse dokumentene.

Funnene i denne rapporten viser at regelverket omkring tidsbegrensning av bompengefinansiering i landene som er kartlagt er mer fleksibel enn den norske modellen. I nasjonene der det eksisterer tidsbegrensninger er dette primært tilknyttet den regelmessige fornyelsen av tillatelse (konsesjon) for innkreving. Garanti av finansiering til bomprosjekter er enten gjort av selskapet ansvarlig for innkreving eller av staten. Offentlig garantier synes å være basert på statlig garanti fremfor kommuner/fylkeskommuner slik som praksis er i Norge.

## 2. Innkrevings-/konsesjonsperiode

Oversikten under viser hvilke land som er forespurt samt hvem av disse som har besvart henvendelsen.

LAND/ KILDER	Privat	Offentlige myndigheter	Offentlige dokumenter og rapporter
Frankrike	Ja		
Spania	Ja		Ja
Italia	Ja		Ja
Danmark (Storebælt og Øresund)		Ja	Ja
Irland		Ja	Ja
Polen		Ja	Ja
USA (nye delstateide selskaper)			Ja
Canada	Ja		
Kina	Ja		
Korea	Ja		
Japan			

### 2.1 Frankrike

Det er ingen begrensning i konsesjonsperioden for innkreving av bompenger. Regelsettere har likevel lagt inn en begrensning som sier at innkrevingsperioden ikke kan være uforholdsmessig lang sammenlignet med investeringen til operatøren.

### 2.2 Spania

Innkrevingsperiode avhenger av tidspunkt for konsesjonssøknaden. Reglene på området er komplekse og er endret flere ganger over de siste årene. Generelt er konsesjonsperiode gitt på 40 år ved byggeprosjekter og 20 år ved driftsprosjekter. Det gis muligheter for å søke om utvidelse av disse tidsbegrensningene<sup>1</sup>.

### 2.3 Italia

Italia sine regler på innkrevingsperiode følger EU sitt reglement på området. Her fremgår det at konsesjonen følger avtaleinngåelse med ansvarlig offentlig organ og er samsvarende med forespurt service av konsesjonær. Den maksimale konsesjonstiden kan derfor ikke overstige den tid som er nødvendig for gjenvinning av investeringen til konsesjonsholder. Vurderingen om hva som er nødvendig gjenvinningstid baserer seg på gitte rimelighetskriterier og avkastning på investert kapital. Sammen danner dette den økonomiske planen som avtales og de rammene som settes for det enkelte prosjekt. Gjennomsnittlig konsesjonsperiode gitt er 30 år<sup>2</sup>.

### 2.4 Danmark (Storebælt og Øresund)

Danmark har ikke øvre krav til antall innkrevingsår for bompengeprojekt. Analyser som gjøres på nye prosjekter har den siste tiden hatt mellom 20 og 50 års innkrevingsperiode inkludert i analysene. De seneste analysene har likevel brukt 40 år som utgangspunkt.

<sup>1</sup> [ASECAP concession study](#)

<sup>2</sup> [ASECAP concession study](#)

## **2.5 Irland**

Begrensninger på innkrevingsperioden i Irland baserer seg på konsesjonskontrakten. Vurderingen baserer seg da på prosjektets finansielle krav og ikke perioden nødvendig for innkreving. Innkrevingsavtaler er godkjent som en del av offentlig planleggingsprosesser. Utgangspunktet for National Road Authority kontrakter er 30 år som konsesjonsperiode men de oppgir selv at dette kan variere fra avtale til avtale<sup>3</sup>.

## **2.6 Polen**

Det eksisterer ikke begrensninger på antall år innkreving ved vegtoll. Enkelte deler av nasjonens motorveier er tollet av private aktører, her eksisterer begrensninger for konsesjonsperiode som gis på 25 til 30 år.

## **2.7 USA (nye delstateide selskaper)**

En analyse av tollveier organisert som offentlig og private partnerskap (PPP) fra 2016<sup>4</sup> viser at av de daværende 28 prosjektene som hadde vært startet siden 1992, var konsesjonslengde for innkreving fra 35 til 85 år.

## **2.8 Canada**

Det er ingen begrensning på innkrevingsperiode for private bompengeprojekter. For offentlige prosjekter i samarbeid med private (PPP) er konsesjonsperioden 30 år. Tilsvarende vil da innkrevingsperiode følge dette. Enkelte kommuner har begrenset dette ned til 20 år. Etter denne perioden, overtas prosjektet av den ansvarlige offentlige myndighet som da kan vurdere behovet for bompengefinansiering eller avvikling av bompengefinansiering.

## **2.9 Kina**

To typer tollveier eksisterer i Kina. For privat og offentlig partnerskap (PPP) brukes innkrevingsperioder fra 25 til 30 år. For statlig finansierte prosjekter er innkrevingsperioden 15 til 20 år.

## **2.10 Korea**

Innkrevingsperiode for innkrevingsforvalter kan settes inntil 30 år.

## **2.11 Japan**

Ikke besvart.

---

<sup>3</sup> [The National Roads Authority – Going Places](#)

<sup>4</sup> [US Department of transportation - Report on Highway Public-Private Partnership Concessions in the United States](#)

## 3. Offentlige garantier

Oversikten under viser hvilke land som er forespurt samt hvem som har besvart henvendelsen.

LAND/ KILDER	Privat	Offentlige myndigheter	Offentlige dokumenter og rapporter
Frankrike	Ja		
Spania			Ja
Italia	Ja		
Danmark (Storebælt og Øresund)		Ja	Ja
Irland			
Polen	Ja		
USA (nye delstateide selskaper)			Ja
Canada	Ja		
Kina	Ja		
Korea			
Japan			

### 3.1 Frankrike

Lån tilknyttet bomvegprosjekter er normalt finansiert gjennom langsiktige senior obligasjonslån. Sikkerheten til disse lånene er normalt kun operatøren selv, dvs. det avgis normalt ikke offentlige garantier.

### 3.2 Spania

Konsesjonæren er forpliktet til å finansiere prosjektet med egne eller eksterne ressurser<sup>5</sup>.

### 3.3 Italia

Privat operatør garanterer lånet. Lånekostnaden til operatøren inngår i vurderingen omkring hvor lenge konsesjonen gjelder for og er dermed overført til bilisten/brukerne i form av høyere lånekostnader enn om en hadde hatt en offentlig garanti.

### 3.4 Danmark (Storebælt og Øresund)

Tollveier tilknyttet brobygging er sikret med statsgaranti.

### 3.5 Irland

Ikke besvart.

### 3.6 Polen

Tollveier er sikret med garantier basert på risikomodell. Enkelte sikres ved statlig garanti.

### 3.7 USA (nye delstateide selskaper)

TIFIA-programmet (Transport Infrastructure Finance and Innovation Act) er den primære kilden til føderal kredittordninger for prosjekter relatert til infrastrukturprosjekter som vegutbygging<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> [ASECAP concession study](#)

<sup>6</sup> [TIFIA Credit Program Overview](#)

### **3.8 Canada**

Canada skiller mellom offentlig eller privat opererte tollveier. Private tollveier er det ingen garantiordning ved finansieringen. For offentlige tollveier er det staten som garanterer for finansieringen.

### **3.9 Kina**

Det eksisterer to løsninger. En er for privat opererte tollveier der det er ingen garantiordning ved denne typer prosjekter. Den andre typen er statlig finansiert hvor det kan settes opp en statlig eid bedrift som garanterer for lånet.

### **3.10 Korea**

Ikke besvart.

### **3.11 Japan**

Ikke besvart.





Deloitte AS and Deloitte Advokatfirma AS are the Norwegian affiliates of Deloitte NWE LLP, a member firm of Deloitte Touche Tohmatsu Limited ("DTTL"), its network of member firms, and their related entities. DTTL and each of its member firms are legally separate and independent entities. DTTL (also referred to as "Deloitte Global") does not provide services to clients. Please see [www.deloitte.no](http://www.deloitte.no) for a more detailed description of DTTL and its member firms.

Deloitte Norway conducts business through two legally separate and independent limited liability companies; Deloitte AS, providing audit, consulting, financial advisory and risk management services, and Deloitte Advokatfirma AS, providing tax and legal services.

Deloitte is a leading global provider of audit and assurance, consulting, financial advisory, risk advisory, tax and related services. Our network of member firms in more than 150 countries and territories serves four out of five Fortune Global 500® companies. Learn how Deloitte's approximately 264,000 people make an impact that matters at [www.deloitte.no](http://www.deloitte.no).

© 2018 Deloitte AS