



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Likelydende brev  
Se vedlagte liste

Deres ref

Vår ref  
05/2027- LE

Dato  
27.02.2006

## Retningslinjer for bruk av kalkulasjonsrente i transportetatene og Avinor AS

### 1. Bakgrunn

Det vises til Finansdepartementets reviderte *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser* datert 23.09.2005 og rundskriv R-109/2005 *Behandling av kalkulasjonsrente, risiko, kalkulasjonspriser og skattekostnad i samfunnsøkonomiske analyser* av samme dato. Disse avløser veileder og rundskriv fra 2000.

Finansdepartementets har satt risikofri rente til 2 pst. Denne vil bli endret hvis markedsutviklingen tyder på betydelige endringer i det langsiktige realrentenivået. Det er videre fastsatt et standard risikotillegg på 2 pst., som også er minimum risikotillegg. Dette gir standard kalkulasjonsrente (som også er minimum) på 4 pst.

I henhold til rundskrivet kan risikotillegget (systematisk risiko) settes høyere enn 2 pst. dersom:

- o det er høy konjunkturfølsomhet i etterspørselen
- o og/eller investeringen har en høy andel av faste, ikke gjenvinnbare kostnader.

En kalkulasjonsrente på 6 pst. blir omtalt som et hensiktsmessig alternativ, hvis det ikke gjøres egne analyser. I vedlegg 2 til Veilederen er det vist hvordan man kan bruke kapitalverdimodellen for å gjøre dette.

Finansdepartementets retningslinjer gir en betydelig frihet til å vurdere kalkulasjonsrenten i hvert enkelt tilfelle. Dette vil være det teoretisk mest korrekte utgangspunktet. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet anser imidlertid dette som lite hensiktsmessig og kostbart å gjennomføre på en faglig

---

Postadresse:  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Kontoradresse:  
Akersg. 59

Telefon  
22 24 90 90 / 22248111  
Org. nr.:  
972 417 904

Plan- økonomi- og  
administrasjonsavdelingen  
Telefaks:  
22 24 95 73

Saksbehandler:  
Leif T Ellingsen  
22 24 83 10

forsvarlig måte.

Samferdselsdepartementet har fått gjennomført et prosjekt ved TØI med sikte på å få underlagsmateriale og tilrådning om nivå på kalkulasjonsrenten i transportsektoren. Finansdepartementets retningslinjer har ligget til grunn for prosjektet. Prosjektet er dokumentert i TØI-rapport 798/2005: *Nyttekostnadsanalyse i samferdselssektoren: Risikotillegget i kalkulasjonsrenten.*

Rapporten har vært forelagt transportetatene og Avinor AS til uttalelse.

Rapporten benytter en modifisert kapitalverdimodell som tar hensyn til at infrastrukturprosjekter ikke er omsettelige. Rapporten viser at den systematiske risikoen i transportsektorene som helhet er noe høyere enn minimumsnivået som er gitt av Finansdepartementet ved risikotillegg på 2 prosent. Ved en oppdeling i gods-/persontransport og på transportsektorer vises større avvik mellom de beregnede betaverdiene og tilhørende kalkulasjonsrente. Disse verdiene er til dels også noe avvikende fra det man kan forvente ut fra vurderinger om etterspørselens konjunkturfølsomhet og fra resultater fra andre studier.

TØI anbefaler følgende inndeling:

- Luftfart og sjøfart unntatt hurtigbåt og ferger: 5 pst. årlig diskonteringsrente
- Jernbane, privatbil, buss og lokal kollektivtrafikk: 4,5 pst. årlig diskonteringsrente

Rapporten drøfter videre om ikke kalkulasjonsrenten bør justeres ned noe, som følger av at det ikke blir benyttet forventningsverdier for enhetsprisene i nytte-kostnadsanalysene. TØI anbefaler en skjønnsmessig nedjustering av renten med 0,5 prosentpoeng inntil forventningsverdier for tidsverdi, ulykkes- og miljøkostnader er innarbeidet. Dette er ikke gjort i TØIs anbefaling som er gjengitt over.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet mener at det er viktig at det er forventningsrette estimat som brukes i alle typer analyser, dette er også i samsvar med Finansdepartementets veileder. Vi mener likevel at det ikke er riktig å korrigere for feil på denne måten. Det bør arbeides videre med å legge til rette for bruk av forventningsrette estimater for enhetskostnader i nytte-kostnader der dette ikke gjøres.

## 2. Retningslinjer

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet har vurdert foreliggende materiale, inkludert ovennevnte rapport og tilbakemeldinger fra transportetater.

Departementene har lagt vekt på at foreliggende analyser ikke gir et solid grunnlag for å differensiere kalkulasjonsrenten. TØIs foreslåtte to-delning har også et lite spenn (4,5 pst og 5,0 pst.), og det er betydelig usikkerhet knyttet til estimatene. Tyngden av investeringer i transportsektoren, inkludert offentlige investeringer ligger i gruppen hvor TØI anbefaler en kalkulasjonsrente på 4,5 pst.

På denne bakgrunn settes kalkulasjonsrenten for bruk i nytte-kostnadsanalyser innen transportsektorene (veg, bane, sjøfart og luftfart) til 4,5 pst. pr. år.

Det vises ellers til Finansdepartementets rundskriv og veileder. For mulige unntak, se punkt 3 under.

### 3. Gyldighet og grunnlag for å endre eller avvike fra disse retningslinjene

Retningslinjene gjelder fra dags dato og til det kommer nye retningslinjer. Hvis Finansdepartementet endrer den risikofrie renten vil dette føre til en tilsvarende endring i gitt kalkulasjonsrente, uten at det er grunnlag for nye retningslinjer.

For prosjekter som kommer inn under ordningen med ekstern kvalitetssikring av store prosjekter i en tidlig fase (KS1), skal kvalitetssikrerne vurdere den systematiske risikoen. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet vil understreke at det bare må brukes en annen kalkulasjonsrente hvis det kan vises at det aktuelle prosjekt har en klart avvikende systematisk risiko. Slike problemstillinger må vurderes i det enkelte tilfellet, men vil først kunne bli aktuelt når en ekstern kvalitetssikrer kommer inn i prosessen.

Hvis transportetatene eller Avinor mener at det er spesielle forhold ved et prosjekt eller gruppe av prosjekt som gjør at denne retningslinjen bør avvikes må dette tas opp med Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

Med hilsen

  
Anders Buttedahl e.f.

  
Kjell Rosanoff

#### **Kopi til:**

Finansdepartementet

Fiskeri- og kystdepartementet

Sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2010-2019

**Likelydende brev sendt til:**

Avinor AS

Jernbaneverket

Kystdirektoratet

Vegdirektoratet