



## Det nye forslag til finanslov for 2023

SMV-regeringen har den 23. marts 2023 offentliggjort forslag til finanslov 2023, som afløser det oprindelige forslag af den 31. august 2022.

De forslåede beløb i det nye forslag i marts i år på Vejdirektoratets hovedkonti svarer til det oprindelige forslag fra august sidste år på nær to steder:

Konto 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje er i 2023 reduceret med 150 mio. kr. fra 1.714 mio. kr. til 1.564 mio. kr. For så vidt angår 2024, 2025 og 2026 svarer det nye forslag til finanslov 2023 til "Supplement til Vejudsigten september 2022" af den 6. november 2022.

Den anden forskel på det nye og det oprindelige forslag til finanslov kendte vi i forvejen. Det er, at der på kontoen for kapitalbevarende vedligehold er flyttet 350 mio. kr. fra 2023 til 2024. Ændringen er indarbejdet i "Supplement til Vejudsigten september 2022" og skyldes, at der i september 2022 blev indgået en bred aftale om vinterhjælp, som blev finansieret af blandt andet udskydelser af kapitalbevarende vedligeholdelse for 350 mio. kr.

<u>Kapitalbevarende vedligeholdelse i det nye forslag</u>	BO1		
<u>Bruttoudgifter, mio. kr., 2023-priser</u>	<u>2022B</u>	<u>2023F</u>	<u>2024</u>
Belægninger	371	306	570
Almindelige bygværker	67	115	189
Specielle bygværker	464	311	481
Øvrige mindre aktiver	0	120	90
<u>I alt kapitalbevarende vedligehold</u>	<u>902</u>	<u>852</u>	<u>1.330</u>

Kilde: Nyt Finanslovsforslag 2023: 2022B Budget, 2023F Forslag og BO1 budgetoverslag for 2024.

Det er glædeligt, at projekterne i Infrastrukturplan 2035 er fastholdt. Det gælder også for så vidt angår de igangværende undersøgelser.

Der er dog en potentiel hæmsko: Først var det Corona-pandemien, og nu er det krigen i Ukraine, der kan fremkalde problemer med leverancer og ekstra prisstigninger. Det kan øge risiciene for vejprojekternes økonomi, så transportministeren og forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 bliver løbende orientere om markedssituationen.

Der er regler for, hvordan statslige vej- og baneprojekter bliver budgetteret og styret. I midten af 00'erne blev en række vejprojekter sat i bero på grund af underbudgettering, hvorefter regeringen i efteråret 2006 indførte Ny Anlægsbudgettering.

I Ny Anlægsbudgettering er der reserver (kaldet korrektionstillæg) på 30 % af projektets basisoverslag, som er den skønnede pris, med henblik på at finansiere fordyrelser, som erfaringsmæssigt opstår ved uforudsete hændelser og ufuldstændig viden.

Heraf er der en projektreserve på 10 % af basisoverslaget, som Vejdirektoratet disponerer over. De resterende 20 % af basisoverslaget er projektets bidrag til den centrale reserve. Adgang til denne reserve skal godkendes af Transportministeriet og Finansministeriet.

Den centrale reserve er en porteføljerreserve. Hvis der sker stor fordyrelse af et vejprojekt, kan det få flere midler fra den centrale reserve, end det i sin tid har bidraget med. Hvis totaludgiften er mere end 10 mio. kr., skal det forelægges for Folketingets Finansudvalg.

Transportministeriet vurderede i efteråret 2019, at ministeriet havde tilstrækkelig erfaring til at konkludere, at Ny Anlægsbudgettering virkede efter hensigten, da man konstaterede et mindre forbrug til anlæg af statsveje og dermed et mindre træk på reserverne.

Ministeriet besluttede på den baggrund, at den samlede reserve skulle reduceres, så den udgør 15 % af basisoverslaget for veje. Projektreserven er stadig 10 % af basisoverslaget, men bidraget til den centrale reserve er sat ned fra 20 % til 5 % af basisoverslaget. For baneprojekter samt for bro- og tunnelprojekter er reserven dog fortsat 20 %.

Fra indførelsen af Ny Anlægsbudgettering i efteråret 2006 til efteråret 2019 oplevede vi godt nok finanskrisen, men vi var dog forskånet for pandemi og krig i Ukraine.

Desværre er verden i dag en helt *anden* end i årene op til Covid-19 og krigen i Europa. Vejprojekternes bidrag til den centrale reserve bør derfor nu sættes op fra 5 % til 20 % af basisoverslaget.

Finn Bo Frandsen  
23. marts 2023