

---

Saksnr: 2020/71262-2  
Saksbehandlar: Torill Klinker,  
Matti Torgersen

---

## Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		25.11.2020
Fylkesutvalet		10.12.2020

Rapport frå ekspertutval: På veg mot eit betre bomsystem. Utfordringar og moglegheiter i det grøne skiftet. Høyringsinnspel frå VLFK.

Forslag til innstilling

1. Fylkesutvalet ser rapporten frå ekspertutvalet som eit viktig underlag til ei forbetring av dagens bompengesystem.
2. Fylkesutvalet ser behovet for at det framleis vert stimulert til kjøp av elbil gjennom avgiftssystemet, men ynskjer å avvikle tiltak som stimulerer til auke i biltrafikken. Reduserte takstar for elbil undergrev også finansieringsgrunnlaget for bypakkane. Fylkesutvalet støttar difor rapporten i at fritak og reduserte takstar for elbilar i bompengeprojekt bør avviklast.
3. Fylkesutvalet viser til at køyring i kollektivfelt bidreg til auka bilbruk og redusert framkome for kollektivtrafikken, og støttar difor ekspertutvalet i at ordninga på sikt bør avviklast. Det bør heller vurderast 2+ og/eller prioritering av næringstransport i kollektivfelt.
4. Fylkesutvalet støttar at dei praktiske og juridiske løysingane for innføring av elektronisk vegprising vert utgreia vidare. Eit kilometerbasert vegprisingssystem kan gje betre balanse mellom nytte og kostnader, betre fordeling av den samla bompengebelastinga, og betre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen.
5. Av omsyn til fordelingsverknadene sluttar Fylkesutvalet seg ikkje til at moglegheit for timesregel og passeringstak vert fjerna.

## Samandrag

Samferdsledepartementet har sendt utgreiinga «På veg mot et bedre bomsystem» på høyring med frist 18. desember 2020. Bakgrunnen for arbeidet er bompengeaftalen mellom H, Frp, KrF og V, der det vart fastsett at det skulle setjast ned eit utval for mellom anna å sjå på korleis endring i bilpark verker inn på framtidig inntekstbilete for bomringane. Ekspertutvalet rår mellom anna til å avvikle elbilfordelane i bomringane, og til å vurdere vegprising basert på kilometertakst nærare.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*  
**Saksutgreiing**

Bakgrunn for saka

**Forventa reduksjon i bompenginntektene medan bompengefinansieringa si betydning aukar**

Nullvekstmålet for persontransport med bil er eit sentralt mål i dei største byområda, og ligg til grunn for byvekstavtalane og belønningsordninga. Planlagde investeringar og driftstiltak for å bygga opp under viktige samferdsle- og samfunnspolitiske mål kan vera betydelege. Bruk av bompengar til å finansiera tiltak som skal redusera biltrafikk kan difor verka sjølvmotstigande, sidan nullvekstmålet undergrev sjølve finansieringsgrunnlaget for tiltaka som skal nå måla.

Nasjonalt har dei totale bompenginntektane auka dei siste åra, frå om lag 5,6 mrd. kroner i 2009 til om lag 12,5 mrd. kroner i 2019. I dei fire største byområda var inntektene ca. 6,3 mrd. kroner i 2019, meir enn det dobbelte av inntektene i 2009.

Med dagens verkemidlar og elbilfordelar i bompengeprojekta er desse inntektene forventa redusert framover. Med stadig fleire elbilar på norske vegar kan bompenginntektene i bomringane bli redusert med 23 prosent fram mot 2030. Reduserte bompenginntekter kan få konsekvensar som at det må nyttast annan finansiering, eller at bompengesystemet eller andre verkemidlar må endrast.

**Bompengar som middel til omstilling av køyretøyparken motverkar andre målsettingar**

Vegtrafikken står for 17 prosent av dei totale utsleppa av klimagassar i Noreg, og det er sett ei rekkje målsettingar for å ytterlegare redusere utslepp i sektoren.

Ein viktig del av denne politikken er omlegging til nullutsleppskøyretøy. I Nasjonal transportplan 2018-2029 (Meld. St. 33 (2016-2017)) vert det lagt til grunn at alle nye personbilar og lette varebilar skal vera nullutsleppskøyretøy, og at alle nye bybussar skal vera nullutsleppskøyretøy eller bruke biogass i 2025. Innan 2030 skal alle nye tyngre varebilar, 75 prosent av nye langdistansebussar og 50 prosent av nye lastebilar vere nullutsleppskøyretøy.

Gratis eller redusert takst for elbilar i alle bompengeprojekt inngår som verkemiddel for å stimulere innfasing av nullutsleppskøyretøy. Elbilar er i stor grad tatt i bruk i Noreg, og utgjør om lag annankvar nykjøpt personbil. Utvalet av elbilar er også raskt aukande.

Den aukande andelen elbilar vil redusere utslepp av klimagassar frå bensin- og dieslbilar, men svekke både den trafikkregulerande rollen til bomringane og finansieringa av bypakkane.

**Nullvekstmålet og elbilar**

Eit sentralt prinsipp når det gjeld bompengar er nytteprinsippet, der det er ein kopling mellom bompenginnkrevjinga og vegstrekninga den skal finansiere. Dei seinare åra er bompengar i byområda i større grad vore grunngeve i finansiering av tiltak til kollektivtiltak, gange og sykkel. Samstundes er også bompengar blitt brukt som verkemiddel for miljø og klima med miljødifferensierte takstar og til regulering av trafikken gjennom tidsdifferensierte takstar. Med dette skal bompengesystemet bidra til å finansiere transportløyisingar, bidra til nullvekst i personbiltrafikken, bidra til overgang til elbilar, gje mindre køar og lågare helse- og miljøskadelege utslepp. Desse effektane står delvis i motstrid til kvarande. Til dømes gjev elbilfordelane meir trafikk og meir kø. Det er også knytt ei målkonflikt til at bompengar vert nytta til å finansiere tiltak som skal redusere bilbruken, som er viktig for å redusere trengsel og ineffektive transporttilhøve i byane.

Nullvekstmålet tilseier at auken i persontransport i byområda skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange. Bergen kommune har eit mål om 30 prosent reduksjon i personbiltrafikken innan 2023 samanlikna med 2013.

Utvalet anslår at samla årlege inntekter frå bomringane i dei fire største byområda vil falle med 23 prosent mot 2030, ein tilsvarande 1,4 mrd. kr. I same periode er passeringane i trafikken venta å auke med 25 prosent. For Bergen er det anslått eit inntektsbortfall på 225 mill. kr. årleg.

Hovudårsaka til fallande bompenginntekter er fritak og rabattar for elbilar saman med auke i talet på elbilar. Om dei samla bompenginntektene skal oppretthaldast på dagens nivå, må takstane for bensin- og dieseldrevne køyretøy nær doblast fram mot 2030.

Utvalet har i hovudsak vurdert konsekvensane i dei fire største byområda, men har også ein noko mindre omfattande analyse av andre byområde med belønningsavtalar med staten samt strekningsvise bompengeprojekt i randsona til byane.

Utvalet har følgjande tilrådingar:

- Fritak og reduserte takstar for elbilar i bompengeprojekt bør avviklast, då det kan bidra til å styrkje inntektsgrunnlaget i bomringane, det blir lettare å nå nullvekstmålet og elbilistar får betre signal om kostnader ved bruk av vegkapasitet.
- Bompengetakstane bør ivareta balansen mot skattefinansiering ved at bompengar blir brukt når marginalkostnaden ved bompengar i form av trafikkavvising og innkrevjingskostnader er lågare enn skattefinansieringskostnaden.
- Bompengetakstane bør endrast slik at dei speglar dei samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utslepp av helseskadelege gassar er einaste grunngeving for at takstane skal vere lågare for nullutsleppsilar enn for fossililar. Alle typar køyretøy lager kø, og alle køyretøy bør difor påleggast same rushtidsavgifter som kjem i tillegg til den finansielle delen av bompengetakstane.
- Timesregel og passeringstak bør avviklast for å unngå at nokre trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentiva til auka trafikk, samt til å ivareta omsynet til eksterne verknader.
- Mål i klimapolitikken og omsyn til lokalt skadelege utslepp frå køyretøy med forbrenningsmotor bør ivaretakast gjennom avgift på utslepp og standardarar for utsleppsteknologi i køyretøy.
- Overgang til nullutsleppskøyretøy kan stimulerast gjennom tiltak retta mot kjøp og eige.
- Alle bruksrelaterte elbilfordelar bør gjennomgåast, som tilgang til kollektivfelt og redusert pris på parkering.
- Inntil eit vegprisingssystem kan vere klart for innføring, bør ein byggje vidare på det bomringsystemet som eksisterer.
- Dei praktiske og juridiske løysingane for innføring av elektronisk vegprising bør utgreiast vidare. Eit kilometerbasert vegprisingssystem vil gje betre balanse mellom nytte og kostnader, betre fordeling av den samla bompengebelastinga, og betre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen.
- Det må takast omsyn til konsekvensar av usikkerheit i teknologisk utvikling. Slike utviklingstrekk kan få store konsekvensar for investeringar i byane sin infrastruktur og i moglegheita for å finansiere investeringar gjennom bompengeneinnkrevjing.
- Ei varsla evaluering av bompengesektoren si organisering bør leggje vekt på å analysere styringsforholda i sektoren slik at innkrevjinga blir effektiv, at det blir lågast mogleg finansiell risiko og tydelege ansvarstilhøve.
- Det bør gjerast ei nærare vurdering av om porteføljane til bypakkane tilfredstillar rimelege krav til samfunnsøkonomisk lønsemd og godt forankra politiske mål.
- Fordelingsverknadene må inngå som ein del av grunnlaget for avgjerder. Einskilde delar av dei tilrådde tiltaka kan ha vesentlege fordelingsmessige konsekvensar, noko som ikkje er talfesta i utvalet sitt arbeid.

## Vedtakskompetanse

Fylkesutvalet er høringsinstans, jf. reglement for fylkesutvalet pkt. 7. Saka vert difor lagt fram for fylkesutvalet for endeleg avgjerd.

## Vurderingar og verknader

**Økonomi:** Saka har i seg sjølv ingen økonomiske konsekvensar, men ekspertutvalet sine tilrådingar vil kunne sikra det framtidige inntektsgrunnlaget i bompakkane.

**Klima:** Ekspertutvalet sine tilrådingar er i tråd med nullvekstmålet, og vil bidra til redusert bilbruk..

**Folkehelse:** Ekspertutvalet sine tilrådingar er i tråd med nullvekstmålet, og vil bidra til redusert bilbruk.

**Regional planstrategi:** Ikkje relevant.

## Konklusjon

Fylkesrådmannen ser utvalet sine hovudframlegg som ei god analyse, og eit viktig bidrag på veg mot eit betre bomsystem.

Alle dei norske storbyområda opplever i dag ein stor vekst i del nullutsleppskøyretøy. Dette har positive effektar på klimamåla, men veksten i del elbilar svekker finansieringsgrunnlaget, og storbyområda opplever alle ein inntektssvikt i høve til prognosar. På sikt vil ikkje lenger bypakkene handtera denne utviklinga. Fylkesrådmannen har tidlegare peika på at dette er nasjonale utfordringar, og er no glad for at denne rapporten er komen på høyring.

Ettersom elbilandelen i nokre byområde no har vorte svært høg, og såleis trugar finansieringa i bompakkane, er det etter fylkesrådmannen sitt syn no behov for å endre takstsystemet for elbilar. Elbilar har låge utslepp av klimagassar, men bidreg til kø og trengsel, og til slitasje på infrastruktur, akkurat som andre bilar. Elbilfordelane reduserer også brukaren sine insentiv til å la bilen stå, til fordel for transportformene kollektiv, gange og sykkel. Slik ordninga er i dag stimulerer den til meirbruk av elbil. Fylkesrådmannen støttar difor ekspertutvalet i at det er eit meir effektivt grep å ivareta avgiftsfritak ved kjøp av elbil, enn å vidareføre ordninga med avgiftsreduksjon ved bruk.

Fylkesrådmannen peiker på at parkeringspolitikk er eit svært viktig verkemiddel i høve til nullvekstmålet. Ordninga med gratis eller redusert parkeringsavgift stimulerer også til meirbruk av elbil. Difor bør parkeringsfordelane for elbil reduserast.

Fylkesrådmannen viser også til at ordninga med tillate køyring i kollektivfelt for elbil reduserer framkome for kollektivtransporten, og stimulerer til meirbruk og trengsel. Fylkesrådmannen rår til at ordninga vert fjerna, og at ein heller opnar for 2+ og prioritering av næringstransport i kollektivfelta.

Fylkesrådmannen vil trekka fram elektronisk vegprising som eit godt grep mot eit betre og meir rettferdig bomsystem. Eit kilometerbasert vegprisingssystem kan gje betre balanse mellom nytte og kostnader, betre fordeling av den samla bompengebelastinga, og betre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen.

Ekspertutvalet rår til at timesregel og passeringstak vert fjerna for alle trafikantar. Etter fylkesrådmannen sitt syn vil dette kunna få uheldige fordelingsmessige verknader, særleg for storbrukarar, drosjer og næringsliv. Fylkesrådmannen vil difor ikkje rå til at timesregel og passeringstak vert fjerna før fordelingsverknadene av dette er utgreia nærare.