

Vedlegg til forslag til takstvedtak for nedbetaling av Austevollsbrua på ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og Husavik–Sandvikvåg

Sak til lokalpolitisk behandling i Austevoll, Bergen og Fitjar kommunar

Hordaland fylkeskommune har vedteke at det vert lagt inn opsjon i konkurransegrunnlaga for ferjeamboda, for at det kan innførast AutoPASS–brikkebetaling på ferjesambanda på fylkesvegane. Sjå fylkesutvalssak 25/16. AutoPASS–regulativet for ferjetakstar skal etter planen innførast på ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og Husavik–Sandvikvåg i 2018.

Innføringa av AutoPASS får fyrst og fremst konsekvensar for ferjetakstane. Passasjerar/personar skal ikkje lenger betale ferjebillett. Som konsekvens vert ferjetakstar for køyretøy høgare for å sikre inntektsnivået. Hordaland fylkeskommune følgjer riksregulativ for riksvegar på alle sine fylkesvegsamband. For meir informasjon om konsekvensane for AutoPASS–regulativ for ferjetakstar for sambanda kan ein finn på <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/Reiseinformasjon/Riksferjer> (Merk at Hufthamar–Krokeide har tilsvarande takstsone 14 og Husavik–Sandvikvåg har takstsone 7 for ferjebillettane).

Denne saka gjeld i hovudsak justeringar av bompengetakstane når AutoPASS–regulativet for ferjetakstar vert innført. Det er i dag bompengeskjening på dei to aktuelle ferjesambanda for å nedbetale Austevollsbrua i tråd med *St. prp. nr. 30 (2004–2005) Om utbygging og finansiering av rv 546 Austevollsbru (sambandet Hufthamar–Hundvåkøy) i Hordaland*.

Austevoll bruselskap vart gjort kjent med at innføringa av AutoPASS billeteringa på ferjene i Austevoll ville få konsekvensar for innskjeninga av bompengar til Austevollsbrua, og oppmoda i eit brev datert 26.10.2017 Statens vegvesen om å utarbeide forslag til nye takstar. Sjå vedlegg.

Statens vegvesen rår her til at sonepåslaget for bompengetakstane på ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og Husavik–Sandvikvåg vert sett til 9 takstsoner for alle køyretøy (inkludert nullutsleppskøyretøy), når det nye AutoPASS–regulativet for ferjetakstar vert innført. Bompengeskjeninga på passasjerar vert foreslått avslutta.

Dagens bompengesystem på ferjesambanda

I St. prp. nr. 30 (2004–2005) *Om utbygging og finansiering av rv. 546 Austevollsbru (sambandet Huftarøy–Hundvåkøy) i Hordaland* er innkrevjingsperioden for å betale ned Austevollsbrua sett til totalt 16 år. Forskotsinnkrevjinga starta i juli 2005 og etterskotsinnkrevjinga starta i juli 2008. Etter planen skal innkrevjinga avsluttast i løpet av 2020. Bompengetakstar på ferjesamband vert rekna ut som sonepåslag i riksregulativ for ferjetakstar. I dag er sonepåslaget for bompengar 11 takstsoner for køyretøy og 5 for passasjerar på ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og Husavik–Sandvikvåg.

I St. prp. nr. 30 (2004–200%) er det føresett ei gjennomsnittleg bompengeinntekt på 32,70 2004–kr pr. køyretøy på alle ferjestrekningane. I utgangspunktet samsvara det med eit tillegg på 8 takstsoner. I tillegg var det føresett ei gjennomsnittleg inntekt for passasjerar på 4,70 kr. I utgangspunktet samsvara det med eit tillegg på 5 takstsoner. I 2008 vedtok Vegdirektoratet etter søknad frå Austevoll bruselskap å auke takstane med 3 takstsoner for køyretøy og 2 takstsoner for passasjer, slik at gjennomsnittsinntekta per køyretøy blir i tråd med St. prp. nr. 30. (2004–2005). Dei nye bompengetakstane innebar eit påslag for passasjerar på 7 takstsoner og for køyretøy på 11 takstsoner i tråd med riksregulativet for ferjetakster.

Bompengepåslag på 11 takstsoner på køyretøy og 5 takstsoner på personar inneber følgjande bompengetakstar i 2018:

Hufthamar – Krokeide		Husavik–Sandvikvåg	
Kjøretøygrupper	Bompengetakst (kr)	Kjøretøygrupper	Bompengetakst (kr)
< 6,0 m	75	< 6,0 m	76
6,01–7,00 m	176	6,01–7,00 m	178
7,01–8,0 m	208	7,01–8,0 m	209
8,01–10,0 m	246	8,01–10,0 m	246
10,01–12,00 m	264	10,01–12,00 m	264
12,01–14,0 m	283	12,01–14,0 m	283
14,01–17,0 m	302	14,01–17,0 m	302
17,01–19,0 m	331	17,01–19,0 m	330
19,01–22,0 m	340	19,01–22,0 m	349
MC	32	MC	32
El-bil	0	El-bil	0
Passasjer voksen	13	Passasjer voksen	13
Passasjer Barn	6	Passasjer Barn	6

Tabell 1 Gjeldande bompengetakstar 2018

Kva inneber innføring AutoPASS–regulativet for bompengeneinnkrevjing

Konsekvensen av innføringa av AutoPASS–regulativet på ferjetakstar er fyrst og fremst at passasjerar ikkje lenger skal betale ferjebillett eller bompengar. For å kompensere for inntektstapet er ferjetakstane for køyretøy høgare i AutoPASS–regulativet. Når ferjetakstane

for køyretøy aukar, må ein rekne tillegg på takstsoner på nytt for å sikre den gjennomsnittlege bompengainntekta som er vedteken i stortingsproposisjonen.

På ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og Husavik–Sandvikvåg er det i dag bompengavgift på passasjerar. Passasjerbetaling vil ikkje vere ein del av funksjonaliteten i AutoPASS-systemet. Det vert difor tungvindt for ferjeselskapet å krevje inn bompengar for passasjerar, når AutoPASS-regulativet med brikkesystem vert innført. Difor vert det rådd til at bompengainnkrevjinga for passasjerar vert avslutta.

Inntektene frå bompengavgifta for passasjerar er om lag 2,5 mill. kr i året på sambanda. Dersom bompengeselskapet skal ha tilsvarande bompengainntekter som i dag, må dei reelle bompengetakstane for køyretøy aukast. Ein gjennomgang av økonomien til Austevoll bruselskap visar derimot at selskapet kan ha noko lågare bompengainntekter, og likevel betene lån innanfor vedteken innkrevjingsperiode (sjå nedanfor). Difor foreslår Statens vegvesen her eit sonepåslaget for køyretøy, ut frå kva inntekter Austevoll bruselskap treng for å avslutte innkrevjingstida innan juli 2020.

Status for Austevoll bruselskap sin økonomi

Per 31.12.2016 rapporterte selskapet å ha ei restgjeld på 110,5 mill. kr. Innskot var 7,8 mill. kr og aktivert innkrevjingsrett var 102,5 mill. kr. Selskapet hadde totalt 18,7 mill. kr i inntekt frå bompengainnkrevjinga på ferjesambanda i 2016. I tillegg vert det utbetalt om lag 10 mill. kr årleg frå fylkeskommunen til selskapet i statlege ferjetilskot. Ferjetilskot skal betalast ut i 15 år. Fyrste år ferjetilskotet vart betalt ut var i 2008 og siste år er 2022.

Det er inngått rentebytteavtale med Nordea på om lag 116,8 mill. kr pr. 31.12.2016 der selskapet betalar ei fast rente 4,62 % og tek imot ei flytande rente på NIBOR 3 månader. I tillegg betaler selskapet ein beredskapsprovisjon til Nordea for unytta kredittramme på 0,06 % av NOK 195.000.000.

Med ei rente på 4,62 % (på resterande gjeld ved årskiftet) vil selskapet kunne betale ned lån i januar 2020 gitt at bompengainntektene er som i dag:

(mill. 2017-kr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Restgjeld	107	82	57	29	20	10
bompengainntekter	18,7	18,7	18,7	1		
Ferjetilskot	10	10	10	10	10	10
Driftskostnader	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1
Atttåande gjeld årsslutt	79	54	28	19	10	0

Tabell 2 Nedbetaling, med 18,7 mill. kr i bompengainntekter

Tabellen under viser kva bompengainntekter selskapet kan ha for å avslutte innkrevjinga innan juli 2020.

(mill. 2017-kr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Restgjeld	107	85	61	37	19	10
bompenginntekter	16,5	16,5	16,5	8,5		
Ferjetilskot	10	10	10	10	10	10
Driftskostnader	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1
Attstående gjeld årsslutt	81	59	35	19	9	0,0

Tabell 3 Nedbetaling, med 16,5 mill. kr i årlege bompenginntekter

Forslag om bompengepåslag på 9 takstsoner i AutoPASS-regulativet for ferjetakstar

Bompengetakstane på ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og Husavik–Sandvikvåg vil vere om lag på same nivå med eit tillegg på 9 takstsoner i AutoPASS-regulativet for ferjetakstar. Bompengetakstane vert om lag slik:

Hufthamar – Krokeide		Husavik–Sandvikvåg	
Kjøretøygrupper	Ny bompengetakst	Kjøretøygrupper	Ny bompengetakst
AP1 < 6 m	81	AP1 < 6 m	81
AP2 6,01–8 m	177	AP2 6,01–8 m	180
AP3 8,01–10	222	AP3 8,01–10	222
AP4 10,01–12,5	251	AP4 10,01–12,5	251
AP5 12,51–14,5	273	AP5 12,51–14,5	262
AP6 14,41 – 17,5	279	AP6 14,41 – 17,5	279
AP7 17,51–19,5	295	AP7 17,51–19,5	296
AP8 19,51–22	295	AP8 19,51–22	295
AP 9 >22 m	325	AP 9 > 22 m	323
Motorsykkel	23	Motorsykkel	23
El-bil	23	El-bil	23
Passasjer voksen	0	Passasjer voksen	0
Passasjer Barn	0	Passasjer Barn	0

Tabell 4 Forslag til bompengetakstar etter innføring av AutoPASS i 2018

I tabell 2 er det lagt bompengar på nullutsleppskøyretøy. Det vert kravd særskilte vedtak i kommunane for å kunne leggje bompengar på slike køyretøy. Det er no opna for å leggje bompengavgift også på nullutsleppskøyretøy. Stortinget har bedt Regjeringa legge fram ein nasjonal regel om at nullutsleppskøyretøy kan betale inntil 50 % av taksten til andre personbilar. Når denne er på plass kan ein innføre bompengavgift på nullutsleppskøyretøy på dei aktuelle ferjesambanda, føreset at kommunen fattar vedtak om dette.

Forslaget i tabellen ovanfor inneber at nullutsleppskøyretøy skal betale eit tillegg på 9 takstsoner, likt med konvensjonelle køyretøy. Med eit takstpåslag på 9 takstsoner vil nullutsleppskøyretøy få ein bompengetakst på om lag 35 % av taksten for personbilar. Stortinget har bedt Regjeringa legge fram ein nasjonal regel om at nullutsleppskøyretøy kan betale inntil 50 % av taksten til andre personbilar. Dersom nullutsleppskøyretøy skal ha ein bompengetakst på inntil 50 % av personbilar på ferjesambanda Hufthamar–Krokeide og

Husavik–Sandvikvåg, så samsvarer det med eit tillegg på 15 takstsoner for nullutsleppskøyretøy i ferjeregulativet.

Venta årlege bompengteinntekter med eit tillegg på 9 takstsoner i AutoPASS–regulativet for ferjetakstar

Tabellen under viser venta bompengteinntekter med eit påslag på 9 takstsoner i det nye ferjeregulativet. Det er lagt til eit tillegg på 9 takstsoner på nullutsleppskøyretøy i tabellen. Det føresetter eit særskilt lokalpolitisk vedtak om at nullutsleppskøyretøy skal betale.

			Etter innføring av ferjeregulativet 9 takstsoner		
Hufthamar – Krokeide	Takstzone – ferje (14)	Bompengepåslag (9 takstsoner)	Ny takst (sonepåslag 9)	Inntek pr dag (heile kr)	Årsinntekt (mill. kr)
AP1 < 6 m	222	311	81	30328	11,1
AP2 6,01–8 m	486	681	177	844	0,3
AP3 8,01–10	663	907	222	2046	0,7
AP4 10,01–12,5	792	1068	251	1295	0,5
AP5 12,51–14,5	900	1200	273	154	0,1
AP6 14,41 – 17,5	1044	1351	279	0	0,0
AP7 17,51–19,5	1100	1425	295	2450	0,9
AP8 19,51–22	1198	1522	295	1330	0,5
AP 9 >22 m	1317	1674	325	661	0,2
Motorsykkkel	80	105	23	71	0,03
El-bil	80	105	23	1125	0,4
Passasjer voksen					
Passasjer Barn					
Husabø–Sandvikvåg	Takstzone – ferje (7)	Bompengepåslag (9 takstsoner)	Bompenger	Inntek pr dag (heile kr)	Årsinntekt (mill. kr)
AP1 < 6 m	151	240	81	6391	2,3
AP2 6,01–8 m	332	530	180	210	0,1
AP3 8,01–10	466	710	222	516	0,2
AP4 10,01–12,5	576	852	251	237	0,1
AP5 12,51–14,5	672	960	262	0	0,0
AP6 14,41 – 17,5	795	1102	279	33	0,0
AP7 17,51–19,5	852	1178	296	1016	0,4
AP8 19,51–22	939	1263	295	280	0,1
AP 9 >22 m	1033	1388	323	64	0,0
Motorsykkkel	61	86	23	21	0,0
El-bil	61	86	23	147	0,1
Passasjer voksen					
Passasjer Barn					
Totalbompengteinntekt gitt at 100 % får 50 % rabatt					18,0

Årsaka til at bompengetakstane er lågare for AP8 enn for AP7 for ferjesambandet Hufthamar–Krokeide kjem av det er lagt inn variablar pr. sone/taksgruppe i ferjeregulativet

som gjer at t.d sone 14 utviklar seg annleis enn sone 24 i modellen. Det er ikkje ein feil i utrekningane.

Nedbetalingsplan med tillegg for 9 takstsoner i det nye ferjeregulativet

I utrekningane av nedbetalingsplan er det lagt til følgande føresetnader

- Årleg bompengainntekt på 18 mill. kr
- Med ei rente på 4,62 % på resterende gjeld ved årsslutt
- Driftskostnader på 300 tusen kr fram til 2020 og 100 kr i 2021 og 2022

Merk at det er lagt til 4,62 % rente på selskapets rapporterte gjeld pr. 31.12.2016. Selskapet kan avvikle bompenginnkrevjinga før april 2020. Det er og lagt til noko høge driftskostnader enn rapportert frå selskapet.

(mill. 2017-kr)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Restgjeld	107	83	58	32	19	9
bompengainntekter	18	18	18	4		
Ferjetilskot	10	10	10	10	10	10
Driftskostnader	0,3	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1
Attåande gjeld årsslutt	80	56	30	18	9	0

Tabell 5 Nebetalingsplan med påslag på 9 takstsoner

I nedbetalingsplanen ovanfor er det føresett sonepåslag på 9 takstsoner på nullutsleppskøyretøy. Dette inneber ei årleg bompengainntekt på nær 500 000 kr. Dette inneber ei samla årleg inntekt på 18 mill. kr og innkrevjinga kan avsluttast rundt mars 2020.

Med eit tillegg på 15 takstsonar på nullutsleppskøyretøy (for at nullutsleppskøyretøy skal betal nær 50 % av bompengetaksten til køyretøygruppe AP1), så vil dette utgjere ei samla inntekt på nær 800 000 kr i året for El-bilar. Bompengainntektene totalt vil då verte om lag 18,3 mill. kr i året og innkrevjinga kan avsluttast før mars 2020.

Nedbetalingsplanen er såpass robust at det ikkje er avgjerande om ein legg bompengavgift på nullutsleppskøyretøy jf. tabell 2 ovanfor.

Vurdering av lågare takstsonepåslag

Statens vegvesen har rekna ut at eit tillegg på 8 takstsonar for konvensjonelle køyretøy og 15 takstsoner for nullutsleppskøyretøy, vil gje om lag 15 mill. kr i årlege bompengainntekter gitt at trafikktalet held seg som i dag. Det er trong for minst 16,4 mill. kr i årlege inntekter for å avslutte innkrevjinga innan juli 2020. Med 15 mill. kr i årlege inntekter er det svært usikkert om selskapet kan betene lån innanfor vedteken innkrevjingsperiode, sjølv om innkrevjinga kan fortsette heile 2020. Det er t.d knytt stor usikkerheit til trafikktalet (sjå neste avsnitt om usikkerheit). Regelverk knytt til bompengeprojekt krev at takstvedtak skal være robuste. Statens vegvesen ser ikkje at eit tillegg på 8 takstsoner vil gje ein trygg nok nedbetalingsplan for Austevollsbrua.

Usikkerheit

Det er ikkje rekna på usikkerheit med lågare trafikktalet eller eventuelle høgare renter. Når det gjeld renter har selskapet ein avtale om fastrente, og det er difor ikkje naudsynt å rekne på usikkerheit knytt til renteutviklinga.

Dei rapporterte trafikktalet for køyretøygruppene i det dagens regulativ er her omtrentleg fordelt mellom køyretøygruppene frå AP2–AP9. Det er noko usikkerheit i desse fordelingane, då køyretøygruppeinndelingane er forskjellige i det gamle og det nye ferjeregulativet. Vi har difor ikkje gode trafikktalet for dei nye køyretøygruppeinndelingane. Vidare kan omlegginga til AutoPASS–regulativet føre til endringar i trafikktalet. Når ferjebillett for køyretøy vert vesentleg dyrare, samtidig som personar ikkje lenger skal betale ferjebillett, kan det stimulere til at folk endrar sine reisevanar. Særskilt på ferjesamband der det er gode kollektivtilbod og mulegheiter for innfartsparkeringar, kan det tenkast at innføringa av AutoPASS–regulativ kan få innverknad på trafikktalet.

Det er derimot lagt inn i føresetnadane at alle passerande får 50 % rabatt. Sannsynlegvis vil det vere ein del av dei reisande som ikkje vil ha avtale om rabatt. Dette kan gje ein trygghet for at trafikktalet kan gå ned noko, utan at det får vesentleg økonomisk betydning for selskapet.

Ved å legge bompengetakst på nullutsleppskøyretøy vil selskapet ha ein større trygghet for inntektsgrunnlaget. Sjølv om ein ikkje går for å legge bompengeavgift på nullutsleppskøyretøy, viser tabell 2 ovanfor at selskapet kan ha lågare inntekt og likevel avslutte bompengeinnkrevjinga innan juli 2020.

Det er i utrekningane føresett at selskapet avsluttar innkrevjinga innan juli 2020. Mogelegheita for å krevje inn bompengar i heile 2020 gjev ein ekstra trygghet for at selskapet skal kunne betene låna.

Forslag til vedtak

Statens vegvesen, Region vest tilrår at Austevoll, Bergen og Fitjar kommunar fattar følgjande vedtak:

1. XX kommune ber om at bompengetakstar for finansiering av Austevollsbrua samsvarer med 9 sonepåslag på alle køyretøygrupper når fylkeskommunen tek i bruk det nye AutoPASS–regulativet
2. XX kommune ber om at nullutsleppskøyretøy skal ha bompengetakst tilsvarande eit tillegg på 9 takstsoner i det nye AutoPASS–regulativet for ferjetakstar.

Eventuelt kan kommunen fatte vedtak:

2. XX kommune ber at nullutsleppskøyretøy skal ha bompengetakst på 50 % av takstane for køyretøygruppe AP1. Dette tilsvarar eit tillegg på 15 takstsoner i det nye AutoPASS-regulativet for ferjetakstar.

Vidare prosess

Saka skal opp til politisk behandling i Hordaland fylkeskommune. Vedtaka i kommunane og fylkeskommunen vert sendt til Vegdirektoratet, som då skal fatte eit takstvedtak. Når takstvedtak er fatta i vegdirektoratet vil saka kunngjerast i lokalaviser etc. Det vert satt ein klagefrist på 3 veker. Takstomlegginga vil skje 4–6 veker etter saka er kunngjort.