



Møre og Romsdal
fylkeskommune

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
17.11.2020	146380/2020	Per Ove Nydal

Saksnr	Utval	Møtedato
	Samferdselsutvalet	02.12.2020
	Fylkeskommunedirektøren tilråding	14.01.2021
	Fylkesutvalet	25.01.2021

Høyring på rapport frå ekspertutval "På veg mot et bedre bomsystem"

Forslag til vedtak:

Møre og Romsdal fylkeskommune gir følgjande uttale til rapporten «På veg mot et betre bomsystem»

1. Rapporten gir eit godt grunnlag for vidare arbeid med forbetring av dagens finansiering av bypakkar mv.
2. Elbilfordelane som no ligg i takstsystemet for bypakkar og andre bompengeprosjekt bør fjernast.
3. Elbilfordelane ift parkering og bruk av kollektivfelt bør avviklast.
4. Elektronisk vegprisingssystem bør greiast ut vidare og bør også vurderast utover dagens bompengeprosjekt.

Bakgrunn

Samferdsledepartementet har sendt utgreiinga «På veg mot et bedre bomsystem» på høyring med frist 18. desember 2020. Bakrunnen for arbeidet er bompengeavtalet 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 bilparken verkar inn på framtidig inntektsbilete for bomringane fram mot 2030. Utvalet si viktigaste oppgåve er å vurdere utviklinga i inntektene i bomringane fram mot 2030, og særleg korleis inntektene i dei fire største byområda kan endre seg, samt skissere moglege forbetringar av bompengesystemet.

Nullvekstmålet i byane og elbilar

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 bygge opp under viktige samferdsle- og samfunnspolitiske mål kan vere betydelege.

Bruk av bompengar til å finansiere tiltak som skal redusera biltrafikk kan verke sjølvvmotsigande, sidan nullvekstmålet undergrev sjølve finansieringsgrunnlaget for tiltaka som skal nå måla.

Nasjonalt har dei totale bompengelinntektane 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.

Låg bompengesats har vore eit av fleire verkemiddel for å stimulere nullutsleppskjøretøy i Noreg. Dei samla verkemidla for å stimulere nullutsleppskjøretøy har vore vellukka, og i 2020 er om lag halvparten av alle selde personbilar elbilar.

Fem hovedanalyser:

Utvalet har utarbeidd fem alternative analyser for å gi eit bilde av utviklinga framover:

- Referansealternativet:

Dette alternativet tek utgangspunkt i at det ikkje vert gjort endringar i allereie fatta vedtak.

Analysen syner at dersom dagens elbilfordelar vert vidareført, vil dei årlege inntektene til bomringane i Trondheim, Bergen, Nord Jæren og Oslo gå ned med 23 % fram mot 2030, samtidig som passeringane i bomringane vil auke med 25 %.

Utvalet har sett på elbilandelen for byar med og utan bompengeinnkrevjing. Av dei undersøkte byane synte det seg at dei byane som ikkje hadde bompengeinnkrevjing hadde den lågaste andelen elbilar.

- Nullvekstalternativet:

Alternativet tek utgangspunkt i at all vekst av persontransport skal skje gjennom auke i bruk av kollektivtransport sykkel og gange.

For å få dette til må politikken endrast, der attraktiviteten ved å nytte bil må reduserast og attraktiviteten ved å nytte alternative framkomstmidlar må aukast. Dette kan bety innskrenkingar i moglegheita for å parkere kombinert med lågare pris for kollektivtransport, redusert reisetid med alternative transportmiddel og rimeleg tilgjenge på andre transportmiddel som syklar mv.

Bompengelinntektene vil i dette alternativet reduserast meir enn i referansealternativet, samstundes vil truleg kostnadane med kollektivtrafikk auke.

- Provenynøytralt alternativ:

Alternativet tek utgangspunkt i at elbilfordelane vert vidareført og at tapet i inntekter må dekkast av fossile kjøretøy.

Om ein skal oppnå provenynøytralitet og samstundes oppretthalde dagens driftsnivå for elbilar må takstane i Oslo og Bergen må dobblast, i Trondheim må dei aukast med 70 % og med 67 % på Nord-Jæren.

Berekningane syner at i Bergen vil taksten for ein dieselbil verte 112 kroner og for ein elbil vil taksten vere 20 kr. Dette er ikkje realistisk, men syner eit moglegheitsrom.

- Alternativ utan elbilfordelar:

I dette alternativet vil alle bilar betale lik takst.

Dei berekna inntektene vil i dette alternativet vere 50 % høgare enn i referansealternativet. Talet på passeringar vil auke sett opp mot talet i dag, men vil vere om lag 11 % lågare enn referansealternativet i 2030, og alternativet vil ikkje bidra til nullvekstmålet.

- Alternativ med elektronisk vegprising.

I dette alternativet er det lagt til grunn at dei fysiske bomringane vert avvikla og at køyretøya i dei same områda vert avgiftsbelagt per køyrde kilometer.

I og med at køyretøya vert belasta pr km, vil alle som kører måtte betale litt. I og med at køyretøya vert belasta pr km, vil alle som kører måtte betale litt. Dette vil gje eit meir rettferdig system, der det ikkje betyr noko om du bur på «rett side» av bomringen eller ikkje.

Sveits, Belgia og Tyskland brukar i dag satellittbaserte system for vegprising for tungtransport. Vista analyse syner til at satellittbaserte vegprisingssystem for tungtransporten er juridisk og teknisk gjennomførbart i Norge, og systemet kan vidareutviklast til å omfatte personbilar.

Utvalet meiner at innføring av elektronisk vegprising bør greiast ut i ei eiga utgreiing.

Anbefaling og hovudbodskap frå utvalet

Utvalet har utarbeidd eit «hovudbodskap» og ei anbefaling i 13 punkt.

Bompengeinnkrevjinga i byane har fleire formål som er i motstrid med kvarandre. Bompengar skal bidra til finansiering av transportløysingar, nullvekst i personbiltransporten,, overgang til elbilar, mindre køar, og mindre helse- og miljøskadelege utslepp.

Elbilfordelane gir auka trafikk, meir kø og mindre inntekter. Fritaket for bompengeavgifta gir mindre bompengeinntekter som kan nyttast til å finansiere kollektivtilbod, gang og sykkelvegar og andre tiltak i bypakkane.

Skal trafikken avgrensast vil bompengeinntektene gå ned gitt at fordelane for elbilane vert oppretthaldne. Dersom ein skal auke bompengeinntektene må også trafikken auke eventuelt auke takstane til andre kjøretøy.

Eit alternativ med vegprising gjennom eit kilometerbasert innkrevjingssystem vil gi klart høgast inntekter og ein viss reduksjon i trafikken. Det vil vere mogleg å etablere tidsvariabilitet i systemet. Med dette systemet vil ein kunne oppnå at belastninga ved finansiering vert fordelt på all bilbruk, men trafikkvekst vil kunne verte ei utfordring.

Utvalet sine anbefalingar:

- Fritak og reduserte takstar for elbilar i bompengeprosjekt bør avviklast, då det kan bidra til å styrke inntektsgrunnlaget i bomringane, det blir lettare å nå nullvekstmålet og elbilstar får rettare signal om kostnader ved bruk av vegkapasitet.

- Bompengeretakstane bør ivareta balansen mot skattefinansiering ved at bompengar vert brukt når marginalkostnaden ved bompengar i form av trafikkavvisning og innkrevjingskostander er lågare enn skattefinansieringskostnaden.
- Bompengeretakstane bør endrast slik at dei speglar dei samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utslepp av helsekadelege gassar er einaste grunngjeving for at takstane skal vere lågare for nullutsleppsbilar enn for fossilbilar. Alle typar køyretøy lagar kø, og alle køyretøy bør difor påleggjast same rushtidsavgifter som kjem i tillegg til den finansielle delen av bompengeretakstane.
- Timesregel og passeringstak bør avviklast for å unngå at nokre trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere incentiva 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 greiast ut 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 bompengeinnkrevjing.
- Ei varsle 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 nærmare 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.

For Møre og Romsdal

Fylkestinget hadde bypakke Ålesund til handsaming i sak T-32/19 . Der vedtok fylkestinget å stille ein garanti på 1 600 mill. kroner for bompengelånet. I tillegg vart det gitt tilslutning til

- Timesregel
- Køyretøygruppe 1 skal ha eit månadstak på 60 passeringar.
- Bilar med elektronisk brikke får rabatt på 20 %.
- Nullutsleppskjøretøy i takstgruppe 1 får 50 % rabatt.
- Nullutsleppskjøretøy i takstgruppe 2 får 100 % rabatt.

Fylkestinget la også til grunn at dersom det vert opna for at nullutsleppskøyretøy kan få lågare rabatt, skulle dette innførast i bypakken.

Vurdering

Rapporten frå utvalet synleggjer utfordringane med dagens bompengesystem, konsekvensen av elbilfordelane i systemet og ulike scenario for framtida. Rapporten gir med dette eit godt grunnlag for vidare arbeid.

Fylkeskommunedirektøren vurderer at utfordringane som er skisserte i rapporten også vil vere gjeldande for dei framtidige bypakkane i Møre og Romsdal.

Fylkeskommunedirektøren meiner at utvalets anbefalingar er gode og vil spesielt peike på anbefalingane:

- Avvikling av fritak og reduserte takstar for elbilar i bompengeprosjekt.
- Gjennomgang av bruksrelaterte fordelar for elbil, som redusert pris på parkering, tilgang til kollektivfelt mv.
- Vidare utgreiing av elektronisk vegprisingssystem.

Fylkeskommunedirektøren meiner at eit elektronisk vegprisingssystem også vil kunne nyttast for finansiering av ein større del av det offentlege vegnettet.

Ottar Brage Guttelvik
fylkeskommunedirektør

Arild Fuglseth
samferdselsdirektør

Vedlegg

- 1 På veg mot et bedre bomsystem, utfordringer og muligheter i det grønne skiftet september 2020