



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår dato: 13.12.2020 **Vår referanse:** 202030000-2 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: **Deres referanse:** 20/1967- Rannveig Skansen

Svar - Høringsuttalelse Høring - Rapport - Framtidige inntekter i bomringene - " På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet "

Vi viser til høring av rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skifte» med frist 18. desember. Vedlagt følger Trøndelag fylkeskommunes svar på høringen.

Hørings svar er sendt også elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for hørings svar.

Hørings svaret er politisk behandlet.

GENERELLE KOMMENTARER

Det presenteres en rapport som grundig belyser problemstillingene ved framtidig svikt i inntekspotensialet i bomprosjekter. Rapporten går noe lenger enn oppdraget ved å ta inn flere momenter, men dette er med på å belyse bredden i framtidige problemstillinger på en oversiktlig måte som er med på å belyse svaret på mange perspektiver.

KOMMENTARER TIL UTVALGETS ANBEFALINGER

Våre tilbakemeldinger til rapporten er organisert gjennom en fortløpende kommentar til de enkelte anbefalingene.

1. Dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprosjekter bør avvikles.

Det vil styrke inntektsgrunnlaget i bomringene, nullvekstmålet blir lettere å nå, og elbilister får riktigere signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.

I Trøndelag er det flere bompengeprosjekter med en stor bredde i ulike ordninger med fritak og rabatter på linje med landet for øvrig. Det viser seg imidlertid at systemet virker kompliserende både for brukere og innkrever. I Miljøpakken er det ni ulike fritaksgrunner, fordelt på 6 bomsnitt samt bommene til Klæbu. Siste tre måneder er ca. 40% av passeringene av fritakspasseringer. Det er flere målgrupper for disse ordningene, hvor det har vært gode intensjoner om å unngå urimelige og uheldige effekter av bommen for enkelte brukergrupper. Det er for vårt regionale bompengeselskap dessuten vanskelig å følge opp geografiske rabattavtaler når de som har slik avtale flytter fra et område. Her vil det være vanskelig å forstå effekten av

virkemidlet. Dette er med på å svekke forståelsen for bomsystemet for brukerne, da det ikke oppleves som en ordning, men flere ordninger.

Rapporten trekker særlig fram det reduserte inntektspotensialet ved økt trafikkandel hos nullutslippskjøretøy. Dette er en utfordring vi ser i Trøndelag. Vår forpliktelse til å oppnå nullvekstmålet i Byvekstavtalen, er ikke knyttet til *type kjøretøy*, men bil som reisemåte. Det er med andre ord Trøndelag fylkeskommunes oppfatning at den delen av byvekstavtalen som omhandler reduksjon av biltrafikk gjelder også el-biler.

Elbilkjøretøy bidrar imidlertid positivt forhold til å redusere CO₂ utslipp og i noen grad støy, og bør i noen grad belønnes for dette bidraget. Elbiler bidrar imidlertid på lik linje med øvrige kjøretøy til arealbruk for veg, privatbilistens frihet og framkommelighet, kø på veiene, og behov for investeringer i vegnett, og dermed er det rimelig at elbiler er med på å betale for dette på linje med andre kjøretøy.

Konsekvenser av sviktende inntektsgrunnlag f.eks. på E6 øst, kan være at prosjektet må vurdere å forlenge innkrevningstida, noe som vil medføre mer rentekostnader. Det vil også kunne bli behov for å øke takstene uforholdsmessig mye for øvrige bilister. Dvs. at det blir i praksis de fossile kjøretøyene som subsidierer et økende antall nullutslippsbiler. Dette vil det kunne være krevende å argumentere for rimeligheten av. Et sviktende inntektsgrunnlag vil også i bredere forstand kunne utfordre fylkeskommunen som garantist i statlige bomprosjekter.

For prosjektene utenfor Miljøpakken, som for Trøndelag sin del gjelder bompengeprojektene Fosenvegene, fv 17. og Laksevegen er det ikke så mange elbiler som i byområdene, men det antas å være krevende å få til likelydende lokalpolitiske vedtak om innføring av elbiltakster, da investering i vegnettet utenfor byområder oppleves å være mer regionalpolitisk begrunnet. I disse prosjektene vil det ikke være primært være de miljømessige sidene ved økt biltrafikk som er utfordrende, slik det er i pressede byområder, men argumenter om bosetting og næringsliv.

Trøndelag fylkeskommune støtter derfor en gradvis innføring av takst på elbiler. Nye E6-prosjekter legger til grunn at elbilkjøretøy skal betale 50% av ordinær takst. Dette begrunnes med at el-bilene må være med på å oppfylle nullvekstmålet. Alle biler, uavhengig av energikilde, er med på å bruke vegnettet, presse kapasiteten på vegnettet, bidrar til støvforurensing, økt arealbruk og dermed kostnader investering, drift og vedlikehold.

Trøndelag fylkeskommune ønsker et takst- og innkrevningssystem som er enklest mulig både for bruker og innkrever og som gir god forutsigbarhet og lavest mulig risiko for investeringene. Det er naturlig at brukerbetaling balanserer kostnaden ved et tilgjengelig og fremtidsrettet vegnett opp mot gode incentiver for miljøvennlige kjøretøy.

2. Bompengetakstenes finansieringselement bør ivareta balansen mot alternativ finansiering.

Bompenger er den billigste finansieringsformen for samfunnet så lenge den marginale kostnaden ved bompenger i form av trafikkavvisning og innkrevingskostnader er lavere enn skattefinansieringskostnaden.

Ingen særskilte kommentarer.

3. Bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten.

Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken. Alle typer kjøretøy forårsaker kø, og alle kjøretøy bør derfor pålegges samme rushtidsavgifter som tillegg til den finansielle delen av bomtakstene.

Trøndelag fylkeskommune støtter argumentasjonen om at takstsystemet i større grad må reflektere et mer nyansert syn på nullutslippsbilenes bidrag til miljø og belastning på miljø/ressurser knyttet til vegsystemet.

Elbilene har bidratt, og bidrar fortsatt positivt til å redusere Co-2utslipp og helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer. Dette gjelder særlig i bymiljøer med høyt trafikkarbeid. Takstsystemet bør imidlertid for framtida ta høyde for at elbiler også nyter godt av vegkapitalen, og privatbilismens framkommelighet. Dette godet har konsekvenser for størrelsen på investeringene uten at elbilen er med på å finansiere dette. Det er problematisk og utfordrer fylkeskommunen som vegeier og garantist.

4. Timesregel og passeringstak bør utvikles

både for å unngå at noen trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger.

Det er 6 snitt i Trondheim, 7 inkl. bommene i Klæbu, hvert snitt har ulike muligheter for fritak. Det vil generelt være krevende å utvikle fritaks- og rabattsystemer som allerede har gitt brukerne reduserte kostnader over tid.

Det er derfor også viktig å bestrebe at framtidige takstsystemer på en forståelig måte bidrar til at de ikke rammer særlig sårbare målgrupper/brukere som f.eks. barnefamilier som må kjøre bil til fritidstilbud som ikke ligger innenfor gå/sykkel/kollektivavstand. Vi ser også at det eksempelvis er viktig å sørge for gode rammer for drosjenæringa og godstransporten i byen. Allikevel må bomtakstene være et virkemiddel for å ivareta nullvekstmålet for alle innenfor avtaleområdet.

Timesregel bør fortsatt gjelde for drosjetrafikk og godstrafikk herunder leveranser av varer til husholdninger, utført av profesjonelle.

Vi viser for øvrig til våre kommentarer i punktene over.

5. Mål i klimapolitikken og hensyn til lokalt skadelige utslipp fra kjøretøy med forbrenningsmotor bør ivaretas gjennom effektive direkte virkemidler knyttet til avgifter på utslipp og standarder for utslippsteknologier i kjøretøyene.

Ingen særskilte kommentarer.

6. Bruk av alle typer kjøretøy bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper.

Overgang til nullutslippskjøretøy kan stimuleres gjennom tiltak rettet mot kjøp og eie, men utvalget har ikke vurdert slike virkemidler.

Ingen særskilte kommentarer.

7. Alle bruksrelaterte elbilfordeler bør gjennomgås

som eksempelvis tilgang til kollektivfelt og redusert pris på parkering, med sikte på å gi de riktige signaler om hva bruk av vegkapasitet og parkeringsareal koster.

Trøndelag fylkeskommune støtter anbefalingen om å vurdere konsekvensen av hele bredden av fordeler for elbiler. I bymiljøer er det komplekse sammenhenger mellom økonomiske stimuli, transport-/mobilitetstilbud og arealplanlegging. For å oppnå en helhetlig tilnærming til målsettingene i byveksttalen, vil det være viktig å se hvordan lokale forhold til sammen bidrar mot nullvekstmålet.

En bør allikevel vurdere om det lokalt er positivt å opprettholde fordeler som kan bidra til den totale trafikkavlastninga eks kollektivfelt, da dette ikke isolert sett ikke er en økonomisk ulempe for prosjektet. Dette kan være stedsavhengige og evt. tidsavhengige tiltak.

8. Inntil et vegprisingssystem eventuelt er klart for innføring, bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer, i tråd med anbefalingene ovenfor.

Å erstatte et fungerende system med et system som kan være beheftet med vesentlig teknisk og praktisk usikkerhet, kan gi utilsiktede virkninger. Bompenger er et innarbeidet system med lang tradisjon i Norge, og det er trolig lite realistisk å operere både med et bomsystem og et vegprisingssystem.

Det er viktig at nye system som innføres har en teknologisk modenhet som gjør at investeringskostnaden lønner seg, at det bidrar til tillit blant brukerne og som gjør at gjør at det kan praktiseres effektivt mht. innkreving. Det ville vært krevende å håndtere en god og presis innkreving fra alle brukere av vegsystemet med en teknologi som er ennå ikke moden nok. Det vil kunne svekke legitimiteten til et nytt bompengesystem dersom det oppfattes som at det innføres et nytt system som i ytterste konsekvens kan være utfordrende for økonomien i prosjektet.

9. De praktiske og juridiske løsningene for innføring av elektronisk vegprising bør utredes nærmere.

Et rendyrket, kilometerbasert vegprisingssystem der de samfunnsøkonomiske kostnadene dekkes inn vil gi en enda bedre balanse mellom nytte og kostnader i transportsektoren enn ved å bruke bomringene til slik regulering. Det vil også gi bedre fordeling av belastningen og bedre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen. Utvalgets beregninger viser et betydelig inntekspotensial ved slik prising sammenlignet med dagens bompengesystem.

Trøndelag fylkeskommune imøtekommer en videre utredning av de praktiske og juridiske løsningene for innføring av elektronisk vegprising.

I nye bompengeprojekt som er under utredning i Trøndelag, f.eks. fv. 30 er det lokalt etterspurt muligheten for vegprising. Dette er et signal om at brukerne ønsker seg et prissystem som både er enkelt og oppfattes som rettfærdig gjennom at man betaler for det de bruker av veg.

10. Konsekvenser av usikkerhet i teknologisk utvikling bør risikovurderes og vektlegges i framtidig planlegging.

De teknologiske løsningene i transportsektoren endres raskt og det er stor usikkerhet knyttet til framtidige investeringsbehov. Nye trender og brå og sterke påvirkninger vil kunne gi tilpasninger som er vanskelig å anslå konsekvensen av på forhånd. Utvalget erkjenner at disse utviklingstrekkene kan få betydelig innvirkning på både behovet for investeringer i byenes infrastruktur, og for mulighetene til å finansiere investeringene gjennom bompengeneinnkreving.

Framtidige bomprosjekter vil måtte ta stilling til muligheter og begrensninger i eksisterende og ny teknologi. Ny teknologi kan gi nye muligheter, men teknologi med høy risiko kan true økonomien i prosjektene. Det er viktig at store teknologi- og infrastrukturinvesteringer som skal finansieres gjennom bompengeneinnkreving er trygge investeringer som er med på å bygge opp under hovedformålet i prosjektet. Risikovurdering av teknologi er en måte å få oversikt over variabler som er med på å påvirke den totale risikoen og gjennomføringen av prosjektet.

11. En bebudet evaluering av bompengesektorens organisering bør legge vekt på å analysere styringsforhold i sektoren slik at det sikres effektiv innkreving, lavest mulig finansiell risiko og tydelige ansvarsforhold.

En inntektsreduksjon av den størrelse utvalget har utredet ved videreføring av dagens elbilfordeler vil kunne gi nye utfordringer både for eiere av bompengeselskapene og for myndighetene som regulator. Som det framgår av Meld. St. 25 (2014-2015), skal organiseringen av bompengesektoren evalueres etter en tid.

Trøndelag fylkeskommune har vedtatt politisk og i tidligere hørings svar uttalt at fylkeskommunen er prinsipielt i mot utskilling av utstedervirksomheten. Dette er tidligere formidlet i flere høringer omkring bomsystemet. Trøndelag fylkeskommune imøtekommer av den grunn en evaluering av bompengereformen.

12. En nærmere vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredsstillende rimelige krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og godt forankrede politiske mål bør gjennomføres, for å sikre bompengefinansieringens legitimitet, bæreevne og en forsvarlig risikoeksponering.

Utvalget mener samtidig at det er viktig å opprettholde nødvendig fleksibilitet i sammensetning av porteføljene, og at en i den sammenheng også legger til rette for de muligheter som digitalisering og ny teknologi gir.

Bypakkene kan kreve inn bompenger for å regulere trafikk. Dette blir et virkemiddel som kan finansiere øvrige tiltak som er med på å ytterligere bygge opp under hovedmålet i Byvekstavtalen. Nullvekstmålet er en politisk målsetting som har en annen begrunnelse enn det rent samfunnsøkonomiske og tradisjonelle forståelse av lønnsomhet, og må fortsette å være sentrale målsettinger for å bidra til samfunnets bærekraftsmålsettinger.

13. Utvalget vil anbefale at ivaretagelse av fordelingsvirkninger inngår som del av beslutningsgrunnlaget knyttet til oppfølgingen av utvalgets arbeid.

Utvalget er klar over at enkelte av de anbefalte tiltakene kan ha vesentlige fordelingsmessige konsekvenser. Slike virkninger er ikke tallfestet innenfor rammen av utvalgets arbeid

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Strategi og utvikling

Vi er kjent med at dagens takstsystem i noen grad har veldig uheldige utslag for enkelte grupper. Vi har registrert negative fordelingskonsekvenser bl.a. knyttet til timesregelen som kan ramme barnefamilier, lavinntektsgrupper, taxinæringa og godstrafikk i byen. Disse konsekvensene bør fortsatt være i fokus i forbindelse med utvikling av bomsystemet. Det store omfanget av rabattordninger, fritaksregler m.m. viser at dagens system heller ikke er optimalt. Vi tar imidlertid til orientering at dette ikke har vært utredet i rapporten.

Med vennlig hilsen

Rannveig Skansen

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Kopimottakere:

VEGAMOT AS

Eva Solvi, Avdeling Veg

Oddveig Kipperberg, Seksjon Strategi og utvikling