



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Seksjon for strategi og utvikling

Vår dato: 23.02.2021
Deres dato:
Vår referanse: 20/37615-10
Deres referanse:
Vår saksbehandler: Nina Ambro Knutsen

Høring av rapport om fremtidige inntekter i bomringene - Svar fra Vestfold og Telemark fylkeskommune

Vi viser til brev om høring av rapport om framtidens bomsystem, datert 15. september 2020. Vestfold og Telemark fylkeskommune ba departementet om utsatt frist 1. desember 2020, og mottok et positivt svar på dette i brev datert 4. desember.

Vedlagt er Hovedutvalg for samferdsel sitt vedtak i saken, samt saksframlegget. Fylkesutvalget behandler saken den 3. mars 2021, og protokoll fra dette møtet ettersendes.

Nina Ambro Knutsen

nina.knutsen@vtfk.no

Dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET		Postboks 8010 DEP	0030 OSLO

Postadresse:
Postboks 2844
3702 Skien

Besøksadresse:
Fylkesbakken 10, Skien
Svend Foymsgate 9, Tønsberg

Sentralbord:
35 91 70 00
post@vtfk.no

Org. no.:
821 227 062

vtfk.no



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Arkivsak

20/37615-5

Saksbehandler

Nina Ambro Knutsen

Saksgang

Fylkeskommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse

Fylkeskommunalt eldreråd

Vestfold og Telemark ungdomsråd

Hovedutvalg for samferdsel

Fylkesutvalget

Møtedato

09.02.2021

10.02.2021

16.02.2021

17.02.2021

03.03.2021

Høring - Utvalgsrapport om fremtidige inntekter i bomringene - Svar til samferdselsdepartementet

Innstilling fra fylkesrådmann

Vestfold og Telemark fylkeskommune avgir slik høringsuttalelse:

1. Rapporten *På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet* tar opp forhold som er av stor betydning for areal- og transportutvikling i regionens byområder.
2. Vestfold og Telemark fylkeskommune legger til grunn at fremtidens bomsystem skal fungere både som finansieringskilde og som virkemiddel for å nå nullvekstmålet slik ekspertutvalget konkluderer.
3. Bypakke Grenland har gitt fylkeskommunen betydelige erfaringer med gjennomføring av en bompengefinansiert tiltakspakke på tvers av kommunegrenser i et byområde med flere bysentra. Gjennom bypakka har regionen fått realisert prioriterte prosjekter som ikke hadde vært mulig å finansiere uten bompenger. Fylkeskommunens erfaringer tilsier at det er viktig at rammebetingelsene for framtidige bomsystem i Norge åpner for løsninger tilpasset ulikhetene i byområdene i Norge. Dette innebærer blant annet:
 - Å kunne ta høyde for regionale ulikheter i befolkningens betalingsevne.
 - Å kunne tilrettelegge for gode alternativer til persontransport med bil.
 - Å kunne legge til rette for en mest mulig rettferdig innkreving der belastning på regionens innbyggere er rimelig jevnt fordelt.

- 4- Elbiler er også arealkrevende, gir fremkommelighetsutfordringer i vegnettet og bidrar til forurensning. I fremtidens bomsystem bør derfor elbiler også avgiftsbelegges. Det er imidlertid viktig at målet om flere nullutslippsskjøretøyer nås, og at den samlede nasjonale avgiftspolitikken bidrar til dette.

Bakgrunn og saksgang

Med bakgrunn i regjeringens bompenggeavtale (bompenggeforliket) fra august 2019 oppnevnte Samferdselsdepartementet høsten 2019 et ekspertutvalg til å se på fremtidige inntekter i bomringene. Rapporten fra utvalget, «*På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*», ble ferdigstilt i september 2020. Utvalgets oppgave var blant annet å anslå hvordan endring i bilpark m.m. påvirker utvikling av bompenggeinntektene i bomringene fram mot 2030, med særlig fokus på de fire største byområdene Oslo, Bergen, Nord-Jæren og Trondheim. De øvrige byområdene som i dag har belønningsavtaler med staten skulle også analyseres. Utvalget fikk videre i oppdrag å skissere hvordan en endret bompenggepolitikk eventuelt kan endre inntektsbildet i bomringene, og hvordan endringer i bilbruk og bilpark kan påvirke strekningsvise bomprosjekt i tilknytning til byene.

Samferdselsdepartementet har sendt ekspertutvalgets rapport på høring. Frist for innspill og høringssvar var satt til utgangen av 18. desember 2020. Vestfold og Telemark fylkeskommune har fått utsatt frist til 17. februar 2021, da saken vil bli behandlet i Hovedutvalg for samferdsel. Samferdselsutvalgets vedtak vil bli lagt til grunn for høringsinnspillet. Eventuelle endringer i fylkesutvalgets behandling 3. mars vil bli ettersendt.

Saken legges frem for Fylkeskommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse, Fylkeskommunalt eldreråd og Vestfold og Telemark ungdomsråd, som kan avgi uttalelse i saken. Saken legges frem for Hovedutvalg for samferdsel som innstiller for fylkesutvalget. Fylkesutvalget fatter endelig vedtak i saken.

Partene i Bystrategi Grenland-samarbeidet har samarbeidet om høringsuttalelsen, og saken behandles også i Skien, Porsgrunn og Bamble kommuner.

Saksopplysninger

Bakgrunnen for ekspertutvalgets rapport er blant annet at bruken av bompenger har endret seg fra å være et virkemiddel i finansiering av veiprojekter til også å være et virkemiddel i byutviklingen. I bypakkene er det bygget opp porteføljer av tiltak som skal bidra til en helhetlig byutvikling med både vei, kollektiv gange og sykkeltiltak. Det er i enkelte av de fire største byområdene videre åpnet for å bruke bompenger til drift av kollektiv (ikke i Grenland).

Et viktig utgangspunkt for rapporten er at avgiftsfordelene som el- og nullutslippsskjøretøy har fått, fører til en kraftig økning i antall elbiler. Dette er særlig gjeldende i de store byene, hvor

konsekvensen er en betydelig nedgang i inntektene. Dette fører til at vedtatte prosjekter risikerer å ikke lenger være fullfinansierte.

Utvalget konkluderer med at avgiftene på bensin- og dieslbiler må nær dobles fram mot 2030 hvis bompengeneinntektene skal opprettholdes på dagens nivå, samtidig som dagens elbilfordeler beholdes. Per i dag er det lagt en begrensning på at betalingen for nullutslippskjøretøy ikke skal overstige maksimum 50 prosent av ordinær takst, fratrukket brikkerabatt. Fritak i bommer eller lavere takst for nullutslippskjøretøy fører til økende trafikk ettersom bommenes avvisende effekt ikke påvirker denne typen kjøretøy. Dette blir et økende problem ettersom elbilandelen blir større, noe som igjen vil gjøre det mer krevende å nå nullvekstmålet. Det nasjonale nullvekstmålet er formulert slik: *«I byområdene skal klimagassutslipp, kØ, luftforurensning og stØy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange».*

Utgangspunktet for avgiftsfordelene til el- og nullutslippsbiler er statens mål om at alle nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025.

Utdrag av anbefalinger i rapporten

Eksperutvalgets rapport anbefaler blant annet med følgende:

- Dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprojekter bør avvikles. Det vil styrke inntektsgrunnlaget i bomringene, nullvekstmålet blir lettere å nå, og elbilister får riktigere signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.
- 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.
- Timesregel og passeringstak bør avvikles, både for å unngå at noen trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk, og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger.
- 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.
- De praktiske og juridiske løsningene for innføring av elektronisk vegprising bør utredes nærmere, men frem til dette er klart bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer, da det trolig er lite realistisk å operere både med et bomsystem og et veiprisingssystem.
- 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.
- En nærmere vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredstiller 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.

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

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Saken har ingen direkte økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser for fylkeskommunen. I et langsiktig perspektiv vil imidlertid utvalgets rapport kunne påvirke den nasjonale bompengepolitikken.

Ekspertutvalgets rapport vil ikke påvirke dagens bomsystem i Bypakke Grenland. Dette er definert i St.prp. 134 S (2013-2014) og kan ikke endres uten ny behandling i Stortinget. Et unntak er bomavgifter på nullutslippskjøretøy/elbiler der man lokalt kan vedta en avgift på inntil 50 prosent av ordinær avgift.

Fylkesrådmannens vurdering

Rapporten *På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet* har til hensikt å gi innspill til utforming av fremtidig, statlig bompengepolitikk i byområdene. Utvalgets anbefalinger vil kunne påvirke vilkårene i alle fremtidige bypakker. Saken er derfor relevant for partene i Bypakke Grenland, og for de andre byområdene i Vestfold og Telemark.

Gjennom Bypakke Grenland har regionen fått realisert prioriterte prosjekter som ikke hadde vært mulig å få til uten bompenge. Samtidig er bompenge den viktigste enkeltstående årsaken til at Grenland oppfyller statens krav til nullvekst i persontransport med bil definert i belønningsavtalen. Det viser nedgangen i biltrafikk som inntraff når bommene ble etablert i oktober 2016. Trafikken i 2019 var 3,5 prosent lavere enn i 2016. Grenlands erfaring med bompenge er at de er nødvendige for å realisere viktige prosjekter, men at de også er viktige for å skape en mer miljøvennlig og attraktiv region.

Fylkesrådmannen tilslutter seg i stor grad utvalgets anbefalinger. Rapporten fokuserer i stor grad på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette hensynet er viktig, men ikke alltid forenelig med viktige politiske interesser som hensyn til rettferdighet og sosiale forskjeller. Byregionene i Norge er forskjellige i befolkningssammensetning, geografisk utstrekning og inntektsnivå. I et område som Grenland bor folk for eksempel mer spredt slik at kollektivtransport ikke er et like godt alternativ, sammenlignet med i store byer som Oslo og Bergen.

Inntektsnivået i befolkningen kan òg variere mellom byområdene. Dette kan påvirke hvor stor bompengebelastning man kan legge opp til. Det anses som viktig at det i framtidens bomsystem er

tilstrekkelig fleksibilitet til å utforme et bomsystem som i tillegg til å bidra til måloppnåelse, gir forutsigbare inntekter og en mest mulig rettferdig innkreving. I noen grad vil ulike rabattordninger som timesregel og månedstak kunne bidra til dette. Med timesregel menes at det kun betales for én bompassering per time, uavhengig av hvor mange av bommene i bomringen man kjører gjennom. Månedstak innebærer at det betales for et maksimum antall passeringer per kjøretøy per måned. Bypakke Grenland har eksempelvis et månedstak på 60 passeringer per måned.

Fylkesrådmannen anbefaler at dagens muligheter for fleksibilitet i rammevilkår for bomsystemene opprettholdes, slik at byområdenes ulikheter kan ivaretas på en god måte også i fremtiden. Dette vil også støtte opp om FNs bærekraftsmål om mindre ulikhet.

I Grenland har det vært viktig å styrke befolkningens tilgang til gode reisealternativer til bil før innføring av bomavgifter i 2016. Ved hjelp av midler fra belønningsavtalen er kollektivtilbudet styrket blant annet gjennom reduserte takster og økt frekvens på de viktigste rutene. Periodebillettene i Grenland er i dag blant landets rimeligste periodebilletter, og en betydelig andel av befolkningen har tilgang til et godt og prisgunstig kollektivtilbud. For å styrke tilbudet ytterligere er det iverksatt et arbeid for etablering av en bysykkelordning som en integrert del av kollektivtilbudet i byområdet.

Elbilandelen i Grenland er raskt voksende. I 2019 var andelen elbiler 9%, mens andelen har økt til nærmere 12% i 2020. Dette viser hvordan bommenes avvisningseffekt ikke påvirker elbilene. Beregninger viser imidlertid at dette ikke hindrer Grenland i å nå inntektene definert i St.prp. 134 S (2013-2014). Grenland er dermed ikke avhengige av å innføre bomavgift på elbiler de nærmeste årene for å opprettholde nødvendige inntekter i bomringen. Andelen elbiler er fremdeles lavere i Grenland enn i mange andre byområder. I et kortsiktig perspektiv vil et fortsatt fritak eller reduserte takster bidra til å øke elbilandelen ytterligere. Elbiler er imidlertid like arealkrevende og gir samme fremkommelighetsutfordringer i vegnettet som bensin- og dieseldrevne kjøretøy. For ulemper som utslipp av svevestøv, dekkstøy og ulykker er det heller ingen forskjeller på elbiler og andre kjøretøy. I et fremtidig bomsystem bør derfor dagens fritak og reduserte takster for elbiler avvikes. Dette vil styrke inntektsgrunnet i bomringene, gjøre det lettere å nå nullvekstmålet, samt at elbilister vil få riktige signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.

Økonomiske insentiver i form av lavere bomtakster bidrar til økt overgang til nullutslippskjøretøy, noe som underbygger bærekraftsmål om å stoppe klimaendringene. Imidlertid er kjøp, svevestøv og ulykker ulemper som ikke er i tråd med mål om bærekraftige byer og samfunn. Bompenger har videre effekt på folks reisemiddelvalg, og gjør at flere velger å gå, sykle og ta kollektivtransport. Dette er positivt både med tanke på mer bærekraftige byer og samfunn og på klima. At man får realisert prosjekter som ikke hadde vært mulig uten bompenger støtter opp om mål 9 om bedre infrastruktur.

Det er imidlertid viktig at det fortsatt stimuleres til en overgang til nullutslippskjøretøy i tråd med nasjonale målsettinger. Dette kan gjøres med mer direkte virkemidler, eksempelvis lavere avgifter knyttet til kjøp og eie av nullutslippskjøretøy. Fylkesrådmannen anser det som viktig at den nasjonale avgiftspolitikken ivaretar dette hensynet.

Vedlegg:

Rapport fra ekspertutvalg: *På veg mot et bedre bomsystem – utfordringer og muligheter i det grønne skiftet*, datert 14.09.2020



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak 20/37615-9
Saksbehandler Nina Ambro Knutsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Fylkeskommunalt eldreråd	10.02.2021	3/21
1 Fylkeskommunalt råd for personer med funksjonsnedsettelse	09.02.2021	4/21
2 Vestfold og Telemark ungdomsråd	16.02.2021	4/21
3 Hovedutvalg for samferdsel	17.02.2021	13/21
4 Fylkesutvalget	03.03.2021	5/21

Høring - Utvalgsrapport om fremtidige inntekter i bomringene - Svar til samferdselsdepartementet

Vestfold og Telemark ungdomsråd har behandlet saken i møte 16.02.2021 sak 4/21

Møtebehandling

Leder Constanse Borge fremmet følgende forslag:

Ungdomsrådet tar saken til orientering med følgende innspill: Ungdomsrådet ser det som hensiktsmessig å beholde timesreglen og månedstaket da dette er tiltak som beskytter yrkessjåfører og personer i spesielle bosituasjoner som krever mange bomplasseringer på kort tid.

Representanten Benjamin Selstø fremmet følgende forslag:

Ungdomsrådet mener at nullutslippsmålet fremdeles må fokuseres på, og at reduserte takster for elbiler er riktig retning å gå. Dette vil blant annet gjøre det mer attraktivt å kjøpe brukte elbiler, fremfor diesel- og bensinbiler. Makstak for elbiler bør fremdeles ligge på 50% av hva andre biler betaler.

Representanten Arvid-Tommy Müller fremmet følgende forslag:

Vi i ungdomsrådet stiller oss ikke bak forslaget med og fjerne gratis gjennomkjøring for elbil i bomringen. Vi mener dette er en gode som dem som har valgt og kjøpt elbil skal fortsatt få benytte seg av. Dette vil være med på å skape et mer klima fokusert og bærekraftig transportmiddel for dem som velger og kjøre bil isteden for andre transportmidler.

Votering

Forslaget fra Constance Borge ble enstemmig vedtatt.

Forslagene fra Benjamin Selstø og Arvid-Tommy Müller ble satt opp mot hverandre.

Forslaget fra Benjamin Selstø ble vedtatt med sju stemmer mot to stemmer for forslaget fra Arvid-Tommy Müller som falt.

Uttalelse

Ungdomsrådet tar saken til orientering med følgende innspill:

Ungdomsrådet ser det som hensiktsmessig å beholde timesreglen og månedstaket da dette er tiltak som beskytter yrkessjåfører og personer i spesielle bosituasjoner som krever mange bomplasseringer på kort tid.

Ungdomsrådet mener at nullutslippsmålet fremdeles må fokuseres på, og at reduserte takster for elbiler er riktig retning å gå. Dette vil blant annet gjøre det mer attraktivt å kjøpe brukte elbiler, fremfor diesel- og bensinbiler. Makstak for elbiler bør fremdeles ligge på 50% av hva andre biler betaler.