



Saksansvarlig og saksbehandler

**Vår dato**

01.12.2020

**Vår ref**

20/2373 - 3

**Arkivkode**

FA-Q10, TI-&13

**Saksbehandler**

Mildrid Heimvik

**Deres ref.:**

**Melding om vedtak**

**Høringsuttalelse rapport om fremtidige inntekter i bomringene**

Formannskap har i sak 106/2020, i møte 24.11.2020 fattet følgende vedtak:

1. Sola kommune tar rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering.
2. Sola kommune støtter at det på sikt utvikles et nytt system for finansiering av infrastruktur, der staten tar et større finansielt ansvar, som kan erstatte dagens bompengefinansierte løsninger. Et nytt system må gi en mer rettferdig fordeling av belastningen, og bedre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastruktur.

Med hilsen

Mildrid Heimvik  
leder politisk sekretariat

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*



Saksnr.	Styre, råd, utvalg	Møtedato
106/2020	Formannskap	24.11.2020

Saksbehandler: Ingrid Lycke Austbø      Arkivsaksnr.: 20/2373      Arkiv: FA-Q10, TI-&13

## Høringsuttalelse rapport om fremtidige inntekter i bomringene

### Formannskap 24.11.2020:

#### 106/2020 Vedtak:

Formannskapets vedtak med 10 mot 1 stemme (Evertsen) etter fellesforslag fra AP, FRP, SP og H:

1. Sola kommune tar rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering.
2. Sola kommune støtter at det på sikt utvikles et nytt system for finansiering av infrastruktur, der staten tar et større finansielt ansvar, som kan erstatte dagens bompengefinansierte løsninger. Et nytt system må gi en mer rettferdig fordeling av belastningen, og bedre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastruktur.

#### Behandling:

Fellesforslag fikk 10 stemmer

Evertsens forslag

pkt. 1, 2, 3, og 6 fikk 2 stemmer (FNB, SV) og falt

pkt. 4 fikk 3 stemmer (FNB, SV og KRF) og falt

pkt. 5 fikk 1 stemme (FNB) og falt

Foreslått av Ali og Rege:

1. Sola kommune tar rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering.
2. Sola kommune støtter at det på sikt utvikles et nytt system for finansiering av infrastruktur, der staten tar et større finansielt ansvar, som kan erstatte dagens bompengefinansierte løsninger. Et nytt system må gi en mer rettferdig fordeling av belastningen, og bedre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastruktur.

Foreslått av Evertsen:

1. Elbilfordelene i bompengesystemet bør ikke svekkes ytterligere for å kunne stimulere til fortsatt reduksjon i den fossile bilparken.
2. Bompengetakstene bør i større grad ivareta privatøkonomiske hensyn. Flat beskatning gir uønskede og økte sosiale forskjeller. Bompengebelastningen er allerede for høy i dag.
3. Det jobbes videre med å redusere kostnadene i prosjektutbyggingene til et mer nøkternt nivå.
4. Staten må ta et mye større økonomisk ansvar for utbygging av infrastruktur.
5. Et vegprisingssystem som skal erstatte bompengene og som har til hensikt å avgiftsbelaste bilistene ytterligere, bør avvises og erstattes med inndekning over skatteseddelen eller ved finansiering over "Oljefondet"
6. Økt kollektivsatsing og reduserte billettpriser, fleksibel arbeidstid og hjemmekontor vil redusere bilbruken og rushtidsproblematikk i sentrale byområder.

#### **Kommunedirektørens forslag til vedtak:**

- Sola kommune tar rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» til orientering.
- Sola kommune støtter at det på sikt utvikles et nytt system for finansiering av infrastruktur, som kan erstatte dagens bompengefinansierte løsninger.

#### **Vedlegg:**

Høring av rapport fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene

#### **SAKSUTREDNING**

##### **Saken skal behandles i følgende utvalg:**

formannskapet

##### **Vedtaket ekspederes til:**

saksbehandler

saksansvarlig

##### **Sammendrag**

Regjeringen satte i november 2019 ned et ekspertutvalg som har sett på det framtidige inntektsbildet for bomringene.

Ekspertutvalgets rapport og anbefalinger er ferdig og oppsummert i rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet». Samferdselsdepartementet har nå sendt dette på høring.

Bompengene i byene har flere formål. Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, bidra til nullvekst i personbiltransporten og overgang til elbiler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp. Samtidig så står noen av disse effektene delvis i motstrid til hverandre

Bruk av ett spesifikt virkemiddel for å oppnå flere ulike mål er dermed krevende. Fritak og reduserte

takster for elbiler reduserer bompenginntektene, og undergraver dermed deres bidrag til å finansiere kollektivtransport, sykkelveger og andre tiltak i bypakkene.

Videreføring av finansieringsbidraget krever et visst transportvolum, noe som gjør at nullvekstmålet blir vanskelig å oppnå med dagens struktur på bomtakstene. En balansert oppnåelse av alle målene vil kreve en kombinasjon av virkemidler rettet mer direkte mot de målene en ønsker å oppnå: God og forutsigbar finansiering, reduserte køer, lavere utslipp av klimagasser og lokale utslipp, og færre helseskader og miljøulemper ved vegtrafikken.

Utvalgets analyser illustrerer mulighetsområder for kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030. Skal trafikken begrenses, vil også bompenginntektene bli redusert så lenge en holder fast ved dagens elbilfordeler, mens en politikk for økte inntekter også vil måtte øke trafikkvolumet. Dersom elbilfordelene avvikles, vil inntektene gå opp, men en må fortsatt avveie inntekter mot trafikkvekst.

Et alternativ med vegprising gjennom et kilometerbasert innkrevingsystem vil gi klart høyest inntekter, og en viss reduksjon i trafikken.

Analyser viser at dersom dagens elbilfordeler, takster og andre rabatter videreføres, vil inntektene fra bomringene gå vesentlig ned fram mot 2030, samtidig som trafikken i byområdene øker. Samlede årlige bompenginntekter fra byområdene Trondheim, Bergen, Nord-Jæren og Oslo anslås å falle med 23 prosent fra dagens nivå fram mot 2030, en reduksjon tilsvarende 1,4 mrd. kroner, samtidig som passeringene i bomringene øker med 25 prosent. På bakgrunn av analysene presenterer rapporten en rekke anbefalinger.

- Elbilfordelene i bompengesystemet bør avvikles
- Bompengetakstene bør i større grad ivareta samfunnsøkonomiske hensyn
- Planleggingen bør ta høyde for usikker teknologiutvikling
- Organisering og styring bør ivareta overordnet effektivitet og måloppnåelse
- Inntil et vegprisingssystem eventuelt er klart for innføring, bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer

Vår vurdering er at anbefalingene er godt forankret, og at disse gir et godt grunnlag for videreutvikling av bompengesystemet.

### **Bakgrunn for saken**

Regjeringen satte 20. november 2019 ned et ekspertutvalg som skulle se på hvordan endring i bilpark osv. påvirker framtidig inntektsbilde for bomringene. Utvalget har ferdigstilt sitt arbeid, og rapporten «På veg mot et bedre bomsystem. Utfordringer og muligheter i det grønne skiftet» presenterer utvalgets arbeid. Rapporten ble overlevert samferdselsminister Knut Arild Hareide 14. september 2020. Samferdselsdepartementet har sendt rapporten på høring, med frist for innspill 18. desember.

Bompenginnkreving i byene har flere formål. Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, til nullvekst i personbiltransporten og overgang til elbiler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp. Noen av disse effektene står i motstrid til hverandre. Bruk av ett spesifikt virkemiddel for å oppnå flere ulike mål er dermed krevende.

En balansert oppnåelse av alle målene vil kreve en kombinasjon av virkemidler rettet mer direkte mot de målene en ønsker å oppnå: god og forutsigbar finansiering, reduserte køer, lavere utslipp av

klimagasser og lokale utslipp, og færre helseskader og miljøulempere ved vegtrafikken.

## **Fakta**

### **Oppdraget**

Utvalgets hovedoppgave har vært å gi anslag på hvordan inntektene i bomringene fram mot 2030 vil bli påvirket av endringer i bilparken og bilbruk.

Med bakgrunn i dette skal utvalget:

- Lage framskrivninger av bilparken og bilbruken.
- Vurdere hvordan inntektene i de største byområdene kan bli påvirket av endret sammensetting av bilparken – både personbiler og tyngre kjøretøy.
- Vurdere hvordan demografi, reisevaner, teknologi og nye forretningsmodeller kan påvirke inntektsnivået i byområdene.
- Se på hvordan endringene i bilparken vil påvirke inntektene i de fire største byområdene (Oslo/Akershus, Bergen, Stavanger og Trondheim).
- Skissere hvordan en endret bompengepolitikk kan endre inntektsbildet i bomringene og hvordan endringer i bilpark og bilbruk i byene kan påvirke strekningsvise bomprosjekt i tilknytning til byene (randsonen).

### **Problemstillinger**

- Bompenger har mange og motstridende formål
- Bompenginntektene forventes å bli redusert mens bompengefinansieringens betydning øker
- Bompenger som middel til omstilling av kjøretøyparken motvirker andre målsettinger

### **Utviklingstrekk fram mot 2030**

#### *Økonomisk vekst og befolkningsvekst*

Økonomisk vekst og befolkningsvekst er de sikreste drivkreftene for veksten i transporttettersspørsele. Disse faktorene er hoveddrivkreftene i transportmodellene som anslår de offisielle vekstbanene, og i utvalgets beregninger av framtidige bompenginntekter.

#### *Teknologisk utvikling og nye forretningsmodeller*

Elektrifisering av bilparken vil fortsette. Nullutslippskjøretøy betaler lavere takster enn bensin- og dieselbiler i bomringene. En stadig større andel elektriske kjøretøy vil gi lavere bompenginntekter, dersom takstene ikke endres. Denne trenden er hensyntatt i utvalgets beregninger og i transportmodellenes referansebaner.

Selvkjørende kjøretøy, digitalisering og delingsmobilitet trekker generelt i retning av billigere og mer tilgjengelig transport og dermed økt antall bilbevegelser. Samtidig kan behovet for kapasitet bli mindre som følge av at intelligente transportsystemer og autonom kjøring gir mer effektiv trafikkavvikling. Totaleffekten i perioden fram mot 2030 vurderes som usikker.

#### *Nye reisevaner og reisemønstre*

Urbanisering, lavere bilhold blant unge og mikromobilitet er viktige drivkrefter som generelt trekker i retning av lavere transportomfang, mens økte personinntekter kan bety at en vil ønske å reise mer enn før.

#### *Uforutsette hendelser*

Nye trender og brå og sterke påvirkninger, som pandemier, vil kunne gi tilpasninger som det er vanskelig å anslå konsekvensen av før i ettertid.

### **Virkemidler**

Tabellen under gir en oversikt over flere eksisterende og relevante virkemidler i sammenheng med deres relevans i å inkorporere kostnader fra vegslitasje, kø, klimagassutslipp, skadelige utslipp og støy (eksterne virkninger/kostnader).

**TABELL 4.1** Virkemidlers egnethet for å internalisere eksterne kostnader

Virkemiddel	Eksterne virkninger*				
	Vegslitasje	Kø	CO <sub>2</sub>	Lokale helse-skadelige utslipp	Støy
Elektronisk vegprising	●	●	●	●	●
Drivstoffavgift	●	●	●	●	●
Bompenger (kun finansiering)	●	●	●	●	●
Bompenger med miljø- og tidsdifferensierte takster	●	●	●	●	●
Parkeringsgebyr/trafikkrestriksjoner	●	●	●	●	●
Årlig trafikkforsikringsavgift eller kjøpsavgift	●	●	●	●	●

● Virkemiddelet har begrenset eller ingen virkning for den gitte kostnaden

● Virkemiddelet er i noen grad relevant for den gitte kostnaden

● Virkemiddelet er presis for den gitte kostnaden

\* Ulykker som ekstern virkning omtales ikke her, fordi det i større grad håndteres av andre virkemidler, som forsikringsordning og virkemidler som fører til trafiksikkerhetstiltak.<sup>43</sup>

Bompenger for rene finansieringsformål er ansett for å ha liten eller ingen effekt på de eksterne virkningene, selv om avgifter av en viss størrelsesorden vil begrense transporttettersspørselen i sin alminnelighet for de som passerer bomsnittene. Høyere bomtakster kan imidlertid skape økt trafikk utenom bomsnittene.

Drivstoffavgiften er velegnet for å inkorporere kostnadene ved CO<sub>2</sub>-utslipp, men den er mindre treffsikker når det gjelder de andre faktorene, bortsett fra at avgiften i seg selv har en viss generell innvirkning på transportomfanget.

For parkering er det primært mer restriktiv parkering på arbeidsplassene som kan ha trafikkreduserende effekt, siden etterspørselen i stor grad faller sammen med køperiodene.

Bruk av kjøps- og årsavgifter kan være et virkemiddel til å stimulere overgangen til nullutslippskjøretøy og indirekte ha en effekt på CO<sub>2</sub>-utslipp.

#### Utvalgets anbefalinger:

- 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 riktige signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.
- Bompengetaksternes 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.
- 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 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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 bompengeinnkreving.
- 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.
- 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.

- 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.

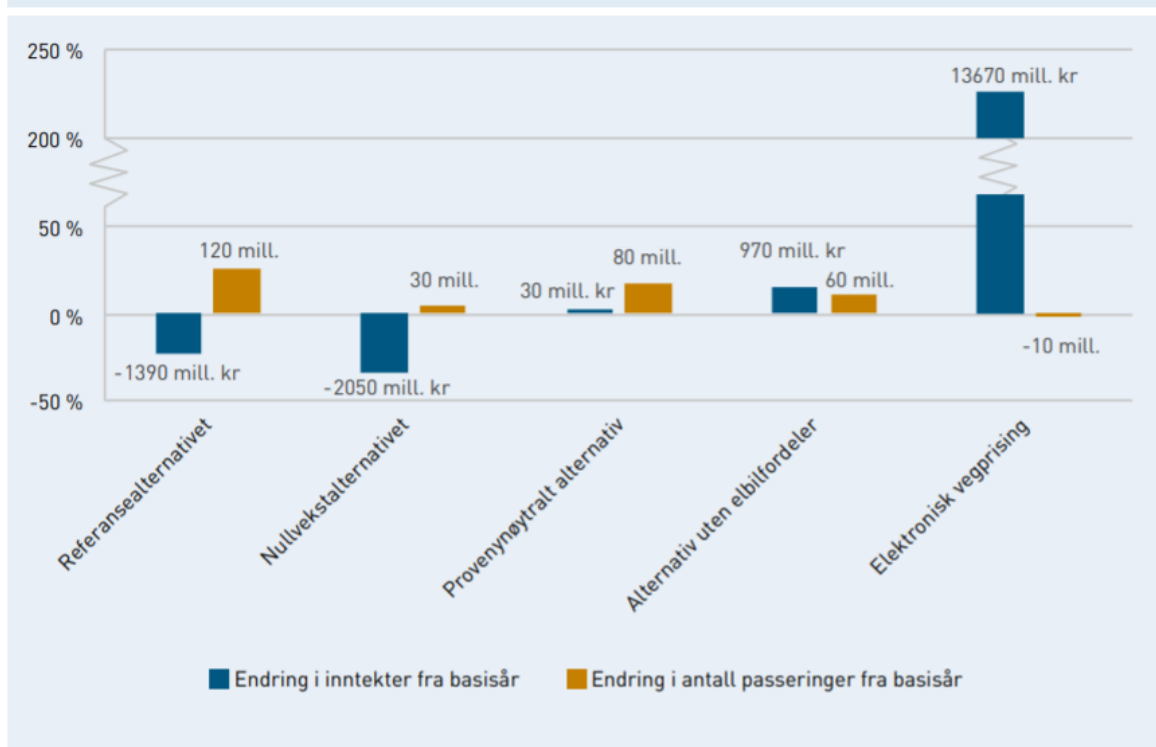
### Oppsummering

Analysene viser tydelig at de fordelene som nullutslippskjøretøyene har i bomringene i dag, er et utfordrende virkemiddel sett opp mot bompenger som finansieringsinstrument for bypakkene. Analysene illustrerer et spenn av mulighetsområder for kombinasjonen av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030.

Skal trafikken begrenses, vil også bompenginntektene gå ytterligere ned, så lenge en holder fast på dagens elbilfordeler, mens en politikk for økte inntekter også vil øke trafikken. Dersom elbilfordelene avvikes, vil inntektene gå opp, men en må fortsatt avveie inntekter mot trafikkvekst.

Det er undersøkt fem fremtidige alternativer, der alternativet med vegprising (full inkorporering av eksterne kostnader) gir størst effekt på inntektene, samtidig som en i gjennomsnitt ikke avviser vesentlig trafikk over bomsnittene sammenlignet med i dag, på grunn av jevnere belastning der alle turer må betale noe. Resultatene fra analysene (alternativene) oppsummeres i figuren under.

**FIGUR 5.12** Beregnet endring i årlige inntekter og antall passeringer fra basisåret til 2030 i prosent (y-aksen) og i mill. 2019-kroner og mill. passeringer



### Vurdering

Utvalget har gjort en grundig analyse og vurdering av de ulike virkemidlene med kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030. Analyser viser at dersom dagens elbilfordeler, takster og andre rabatter videreføres, vil inntektene fra bomringene gå vesentlig ned fram mot 2030, samtidig som trafikken i byområdene øker.



Samlede årlige bompengelinntekter fra byområdene Trondheim, Bergen, Nord-Jæren og Oslo anslås å falle med 23 prosent fra dagens nivå fram mot 2030, en reduksjon tilsvarende 1,4 mrd. kroner, samtidig som passeringene i bomringene øker med 25 prosent. På bakgrunn av analysene har de kommet med en rekke anbefalinger. Det er noen anbefalinger som vi ønsker å fremheve.

- Elbilfordelene i bompengesystemet bør utvikles
- Bompengetakstene bør i større grad ivareta samfunnsøkonomiske hensyn
- Planleggingen bør ta høyde for usikker teknologiutvikling
- Organisering og styring bør ivareta overordnet effektivitet og måloppnåelse
- Inntil et vegprissingsystem eventuelt er klart for innføring, bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer

Vår vurdering er at anbefalingene er godt faglig forankret, og at disse gir et godt grunnlag for videreutvikling av brukerfinansiert finansiering.

### **Konklusjon**

Bompengeinnkreving på Nord-Jæren har som i de andre større Norske byer flere formål. Bompenger skal bidra til å finansiere transportløsninger, nå nullvekstmålet og målene i klima og miljøplaner. Bompengene skal bidra til økt overgang til elbiler, de skal gi mindre køer og lavere helse- og miljøskadelige utslipp.

For å oppnå målene som er satt i Byveksttalen og Klima og miljøplanen, er det viktig å se nærmere på de ulike virkemidlene som finnes. Gjennom rapporten til utvalget har vi fått flere analyser og vurderinger av ulike virkemidler og tiltak som kan benyttes for å nå målene. På bakgrunn av rapportens anbefaling om at dagens bomsystem burde videreføres, inntil et vegprissingsystem eventuelt er klart for innføring, bør en begynne å vurdere mulighetene for på sikt å innføre et vegprissingsystem for Nord-Jæren.

Kommunedirektøren mener at utvalget har gjort en grundig analyse og vurdering av de ulike virkemidlene med kombinasjoner av bompengetakster, inntekter og trafikkvekst fram mot 2030.

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*