



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 113 S

(2022–2023)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 11. mai 2023,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Støre)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om utvidelse av innkrevingsperioden fram til 2033 og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3. Videre orienterer departementet om teknisk flytting av en bomstasjon og videreføring av bostedsfritak for Være og Klett.

2 Bakgrunn

Stortinget vedtok i 2009 trinn 1 av Miljøpakke Trondheim, jf. St.prp. nr. 85 (2008–2009) *Om delvis bompengefinansiering av trinn 1 av miljøpakke for transport i Trondheim* og Innst. S nr. 347 (2008–2009). Trinn 2 av Miljøpakken ble vedtatt i 2013, jf. Prop. 172 S (2012–2013) *Finansiering av Miljøpakke Trondheim trinn 2* og Innst. 494 S (2012–2013). Trinn 3 av Miljøpakken ble vedtatt i 2017, jf. Prop. 36 S (2017–2018) *Miljøpakke Trondheim trinn 3 – forlenga innkrevingsperiode og endringer i takst- og rabattsystemet* og Innst. 157 S (2017–2018). Gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2019–2020) for Samferdselsdepartementet ble det åpnet for bruk av bompenger fra Miljøpakke Trondheim trinn 3 til tiltak i kommunene Melhus, Malvik og Stjørdal, jf.

Innst. 13 S (2019–2020). De tre kommunene er sammen med Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune parter i gjeldende byvekstavtale for Trondheims-området. Miljøpakken er en del av byvekstavtalen.

3 Utvidelse av innkrevingsperioden frem til 2033

Det er et lokalt ønske om å utvide innkrevingsperioden i Miljøpakken trinn 3 frem til 2033. Ved revisjon av Miljøpakke Trondheim trinn 2 ble det i vedtakene til Trondheim kommune og daværende Sør-Trøndelag fylkeskommune (vedtak av hhv. 16. juni og 27. september 2016) forutsatt at innkrevingsperioden i Miljøpakken skulle utvides med fem år, til 2029, med mulighet om ytterligere utvidelse til utgangen av 2033, jf. Prop. 36 S (2017–2018) og Innst. 157 S (2017–2018).

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune har derfor i mars 2023 vedtatt å forlenge innkrevingsperioden i Miljøpakken trinn 3 til 2033, i tråd med opsjonen som lå i ovennevnte lokalpolitiske vedtak fra 2016.

Trondheim kommune behandlet saken i bystyret 2. mars 2023 og fattet følgende vedtak, jf. sak 25/23:

1. *Bystyret ønsker å forlenge innkrevingsperioden i Miljøpakken til 2033, som vedtatt i behandling av Miljøpakken trinn 3 (sak 96/16).*
2. *Rammene for innkreving skal være de samme som ligger til grunn i Miljøpakken trinn 3 jf. Prop. 36 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2019–2020)*
3. *Inntektene fra utvidet innkrevingsperiode skal sikre finansiering av prosjekter som ligger inne i Miljøpakken trinn 3.*
4. *Trondheim kommunes garantiansvar forlenges tilsvarende Miljøpakkens innkrevingsperiode.*

Trøndelag fylkeskommune behandlet saken i fylkestinget 1. mars 2023 og fattet følgende vedtak, jf. sak 15/23:

1. *Fylkestinget ønsker å forlenge innkrevingsperioden i Miljøpakken til 2033, som vedtatt i behandling av Miljøpakken trinn 3 (FU sak 250/16).*
2. *Rammene for innkreving skal være de samme som ligger til grunn i Miljøpakken trinn 3 jf. Prop. 36 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2019–2020)*
3. *Inntektene fra utvidet innkrevingsperiode skal sikre finansiering av prosjekter som ligger inne i Miljøpakken trinn 3.*
4. *Trøndelag fylkeskommunes garantiansvar forlenges tilsvarende Miljøpakkens innkrevingsperiode.*

Ved Stortingets behandling av Prop. 36 S (2017–2018) ble det i transport- og kommunikasjonskomiteens merknad vist til en mulighet for ytterligere utvidelse til utgangen av 2033, slik lokale myndigheter åpnet opp for i sine lokalpolitiske vedtak, jf. Innst. 157 S (2017–2018). En slik mulighet for forlenging framgår imidlertid ikke eksplisitt av Stortingets vedtak. En utvidelse av innkrevingsperioden frem til 2033 må derfor etter Samferdselsdepartementets vurdering legges fram for Stortinget for samtykke.

Statens vegvesen har beregnet at brutto bompenginntekter i Miljøpakken trinn 3 kan øke med om lag 3,2 mrd. 2023-kr ved en forlengelse av innkrevingsperioden frem til 2033. Bompengeselskapets kostnader knyttet til finansiering, innkreving og drift er beregnet til å øke med om lag 0,3 mrd. 2023-kr. Følgelig kan bompengebidraget i Miljøpakken øke med om lag 2,9 mrd. 2023-kr dersom innkrevingsperioden utvides frem til 2033.

Det økte bompengebidraget er forutsatt benyttet til fullfinansiering av prosjekter i den eksisterende porteføljen til trinn 3 av Miljøpakke Trondheim. Dette omfatter prosjektene Byåstunnelen, Brundalsforbindelsen 1 og 2, og Johan Tillers veg del 2.

Inntektsberegningene er beheftet med usikkerhet. Som for andre bompengepakker er det forutsatt at omfanget av utbyggingen i Miljøpakken trinn 3 blir tilpasset tilgjengelige økonomiske rammer. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ved kutt i porteføljen. Dersom enkelte prosjekter blir rimeligere enn det som er lagt til grunn, inntektene i pakken høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn beregnet, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere av tiltakene i porteføljen.

Departementet slutter seg til at innkrevingsperioden for Miljøpakke Trondheim trinn 3 utvides frem til og med 2033. Det legges til grunn at utvidelsen av innkrevingsperioden skal håndteres innenfor gjeldende rammer av gjennomsnittstakst, maksimalt låneopptak og bompengepopplegg. De økte bompenginntektene skal benyttes innenfor rammene som er gitt ved Stortingets behandling av Prop. 36 S (2017–2018) og Prop. 1 S (2019–2020).

4 Innføring av miljødifferensierte takster

Det vises til Stortingets behandling av Dokument 8:177 S (2020–2021) fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken og Arne Nævra om at nullutslippsvarebiler fortsatt må få rabatt i bomstasjonene rundt Trondheim, jf. Innst. 424 S (2020–2021).

Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune vedtok høsten 2022 å innføre miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3. Malvik, Melhus og Stjørdal kommuner har hatt saken til høring. Høringskommunene har ikke hatt merknader til saken. Vedtakene ble fattet på bakgrunn av faglige utredninger fra Statens vegvesen. Ifølge Statens vegvesen vil ikke takstendringene som er vedtatt lokalt, påvirke trafikkgrunnlaget og sammensetningen av trafikken i Miljøpakken i vesentlig grad. Bompengeselskapets årlige inntekter ventes derfor å bli videreført på dagens nivå.

Ordningen med miljødifferensierte takster er hjemlet i veglova § 27 andre ledd, og gjelder sær-

skilte bompenggeordninger i byområder. Ordningen åpner for at lokale myndigheter kan differensiere takstene ut fra de ulike kjøretøyenes miljøegenskaper. I tillegg gir ordningen mulighet til å differensiere takstene innenfor kategorien nullutslippskjøretøy.

I tråd med lokale vedtak er det lagt til grunn at takster for kjøretøy i kategorien nullutslipp i takstgruppe 1 (lette kjøretøy) skal differensieres ved innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakken. Taksten for nullutslippskjøretøy innenfor kategori N1 (varebiler) og kjøretøy drevet av hydrogengass (HY-kjøretøy) settes til 0 kr. Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune ønsker også å innføre fritak for gassdrevne kjøretøy i takstgruppe 2. Det legges derfor opp til at gasskjøretøy i takstgruppe 2 får en takst på 0 kr ved innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakken. Takstene for øvrige kjøretøy videreføres som i dag.

Samferdselsdepartementet viser til at endringene som legges til grunn nå, er av begrenset omfang og vurderes å ha liten innvirkning på trafikkgrunnlaget og inntektene i Miljøpakken. Lokale myndigheter kan på et senere tidspunkt innføre miljødifferensiering for øvrige kjøretøy. I tråd med praksis i bompengesaker forutsettes det lokalpolitiske vedtak for å forankre eventuelle takstendringer. Samferdselsdepartementet legger til grunn at eventuelle takstendringer må skje i samsvar med til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter og innenfor gjeldende rammer for gjennomsnittstakst, innkrevningstid og bompenggeopplegg i Miljøpakken, jf. Prop. 36 S (2017–2018) og Innst. 157 S (2017–2018).

5 Teknisk flytting av bomstasjon i forbindelse med prosjektet rv. 706 Nydalsbrua

Gjeldende bompenggeopplegg i Miljøpakke Trondheim ble vedtatt gjennom behandlingen av Prop. 172 S (2012–2013), og er forutsatt videreført i tråd med Prop. 36 S (2017–2018). I forbindelse med Stortingets vedtak for prosjektet rv. 706 Nydals-

brua med tilknytninger i 2018, jf. Prop. 110 S (2018–2019) *Nokre saker om veg, jernbane og post*, ble det ikke gjort trafikale og inntektsmessige vurderinger som følge av behovet for flytting av bominnkrevingspunkt.

I forbindelse med gjennomføring og ferdigstilling av prosjektet rv. 706 Nydalsbrua stenges Sluppen bru for biltrafikk og bomsystemet i Miljøpakken blir berørt. Bomstasjon på Tempeveien nord for Sluppen bru flyttes til Osloveien nord for Nydalsbrua. Flyttingen vil ha marginale trafikale og inntektsmessige virkninger for Miljøpakke Trondheim, og Samferdselsdepartementet vurderer dette som en mindre teknisk endring.

6 Videreføring av bostedsfritak på Være og Klett

I Miljøpakken trinn 2 var det lagt til grunn en fritaksordning for beboere på Være og Klett, jf. Prop. 172 S (2012–2013). Ordningen er ikke eksplisitt omtalt i Prop. 36 S (2017–2018) om trinn 3. Samferdselsdepartementet har i brev av 11. oktober 2022 til Vegdirektoratet åpnet for at det særskilte bostedsfritaket kan fortsette. Dette vil være en videreføring av fritaksordningen fra trinn 2. Følgende bomstasjoner kan omfattes av ordningen:

- 58 «Malvikvegen–Være»
- 86 «Tillerbrua»
- 85 «Fv704 Torgård»
- 51 «Fv707–Klett»

I utgangspunktet mener departementet at særskilte fritaksordninger for bompenggebetaling slik som bostedsfritak skal unngås, og at en videreføring av ordningen i Miljøpakken bør være midlertidig. Bostedsfritak er krevende å administrere, og kan oppleves som urettferdig for andre innbyggere. Departementet viser til at det indirekte nytteprinsippet som gjelder for bomringer i by, skal ivaretas gjennom bomstasjonsplassering. Departementet vil derfor oppfordre partene i Miljøpakken til å gå gjennom bomstasjonsplasseringen, slik at det indirekte nytteprinsippet sikres uten bruk av særordningen med bostedsfritak.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utvidelse av innkrevingsperioden og innføring av miljødifferensierte takster i Miljøpakke Trondheim trinn 3 i Trøndelag

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Vegamot AS får tillatelse til å kreve inn bompenge for Miljøpakke Trondheim i Trøndelag ut 2033 og innføre miljødifferensierte takster. Vilåårene går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå en tilleggsavtale med bompengeselskapet Vegamot AS som fastsetter nærmere regler for innkrevingsperioden.