



Arkivsak-dok. 201605809-93
Saksbehandler Eivind Myhr

Saksgang Møtedato
Fylkestinget 18.06.2019
Fylkesutvalget 11.06.2019

TAKST FOR NULLUTSLIPPSKJØRETØY I BOMPENGEPROSJEKTER I OPPLAND

FORSLAG TIL VEDTAK

1. Fylkestinget hilser den kraftige økningen i antall nullutslippskjøretøy i Norge og Oppland velkommen, og ønsker at denne utviklingen skal fortsette.
2. Fylkestinget ser likevel nødvendigheten av å sikre bompengeselskapenes inntekter, og ønsker derfor at det skal innføres betaling for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 med 50 % av ordinær takst fratrukket brikkerabatt i alle bompengeprojekter på offentlig veg i Oppland. Ved innføring gjøres det ingen nedjustering av ordinær takst.
3. Fylkestinget ber om at det utarbeides saksgrunnlag for det enkelte bompengeprojekt, og at dette oversendes de berørte kommunene for behandling i kommunestyret. Når alle berørte kommuner har vedtatt innføring av takst for nullutslippskjøretøy, bes det enkelte bompengeselskap søke Statens vegvesen om nytt takstvedtak.
4. Dersom de berørte kommunene for prosjektet på Fv. 34 ikke vedtar at det skal innføres betaling for nullutslippskjøretøy, bes bompengeselskapet søke Statens vegvesen om et nytt takstvedtak der en gjennomsnittstakst legges til grunn.

Rasmus Olav Vigrestad
Fylkesrådmann

Hjalmar Nørstebø-Solbjør
Assisterende fylkesrådmann

Vedlegg:

Skriv inn vedlegg her

Bakgrunn:

Andelen nullutslippsskjøretøy i bilparken en økende, også i Oppland. Selv om dette er en ønsket utvikling og i tråd med både nasjonale og regionale mål, kan det utgjøre en trussel for nedbetalingen av bompengeprojekter der Oppland fylkeskommune har stilt garanti for låneopptaket.

Stortinget åpnet i 2018 for at det kan innføres betaling for nullutslippsskjøretøy i eksisterende bompengeprojekter med inntil 50 % av ordinær takst. En slik innføring forutsetter for hvert enkelt prosjekt et vedtak om dette både i kommunestyret hos involverte kommuner, og i Fylkestinget. I denne saken inviteres Fylkestinget til å gjøre et prinsipielt vedtak omkring innføring av betaling for nullutslippsskjøretøy i eksisterende bompengeprojekter.

Saksframstilling:

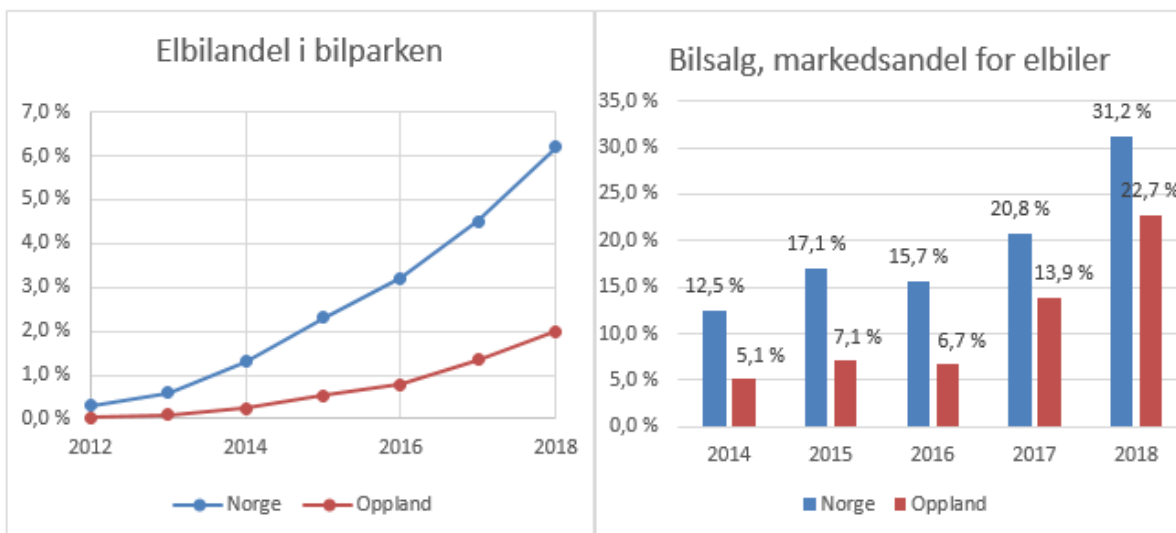
For å stimulere til en overgang til nullutslippsskjøretøy, har disse lenge hatt en del fordeler/insentivordninger knyttet til både kjøp, eierskap og bruk. Ettersom elbiler har blitt mer konkurransedyktige både på pris og rekkevidde, har det blitt gjort noen endringer i disse insentivordningene. Mva-fritak ved kjøp er opprettholdt som tidligere, redusert årsavgift har blitt til fritak fra trafikksikringsavgift, og kommunene får selv bestemme om offentlig parkering fortsatt skal være gratis. På ferjer ble det i fjor innført en regel om maksimalt halv takst for nullutslippsskjøretøy.

Nullutslippsskjøretøy har inntil i fjor hatt betalingsfritak i alle bomstasjoner på offentlig veg i Norge (bortsett fra på Svinesundbrua). I Stortingsproposisjon 87 S (2017-2018), ble det i fjor vedtatt at alle nye bompengeprojekt skulle kreve 50 % betaling fra nullutslippsskjøretøy i takstgruppe 1. For eksisterende bompengeprojekter, kan det ved enighet mellom involverte kommuner og fylkeskommuner innføres betaling med inntil 50 % av ordinær takst for nullutslippsskjøretøy. Disse skal ha krav på brikkerabatt og andre rabattordninger i form av passeringstak og timesregel på lik linje med andre.

I Oppland er bompengeprogget for E6 Moelv – Øyer vedtatt med 50 % betaling for nullutslippsskjøretøy. I alle eksisterende bompengeprojekter er det betalingsfritak inntil noe annet blir vedtatt.

Utviklingen i andel nullutslippsskjøretøy

De siste årene har salget av nullutslippsskjøretøy, i all hovedsak elbiler, økt kraftig. I slutten av 2016 var 3 % av den norske bilparken elbiler, mens andelen i slutten av 2018 var 6 %. For Oppland sin del har vi også opplevd en dobling fra 2016 til 2018, men fra et lavere nivå, slik at elbiler i slutten av 2018 utgjorde 2 % av bilparken. I Oppland var nesten én av fire (22,7 %) nyregistrerte biler i 2018 en elbil, mens tilsvarende tall på landsbasis var 31,2 %. Første kvartal 2018 var 48 % av alle nyregistrerte personbiler og varebiler i Norge elektriske.



Figur 1: Andel elbiler av person- og varebiler. Kilde: SSB

Figur 2: Elbilandel av nyregistrerte personbiler. Kilde: OFV

Utviklingen i andel nullutslippsskjøretøy i bomprosjektene

Andelen nullutslippsskjøretøy i bompengeprosjekter i Oppland varierer en del, og lå i 2018 på mellom 2,5 % og 6,4 %. Med dagens andel nullutslippsskjøretøy, er de tapte inntektene på grunn av fritaket såpass lave at de ikke utgjør noen stor trussel for nedbetaling av de fleste bompengeprojektene til fastsatt tid. For E6 Ringebu – Otta, er imidlertid den økonomiske situasjonen allerede så anstrengt at ethvert bortfall av inntekter bidrar til å gjøre en vanskelig situasjon verre. Her er politisk ledelse i dialog med Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS for om mulig å finne alternativer til en betydelig takstøkning for bomstasjonene i prosjektet. For de øvrige prosjektene, er det trolig et spørsmål om tid før andelen nullutslippsskjøretøy blir så høy at det blir nødvendig å øke takstene. Innføring av en rabattert takst for disse vil redusere og forsinke behovet for takstøkninger.

Bompengeselskap	Andel nullutslippsskjøretøy		
	2016	2017	2018
Vegfinans E16 Oppland AS	1,7 %	2,4 %	3,5 %
Vegfinans E6 Oppland AS	0,8 %	1,6 %	2,5 %
Vegfinans E6 Ringebu – Otta AS	1,2 %	1,6 %	2,8 %
Vegfinans Fv33 Oppland AS	1,8 %	2,8 %	4,4 %
Vegfinans Fv34 Oppland AS	1,1 %	1,8 %	3,0 %
Vegfinans Gausdalsvegen AS	1,1 %	1,8 %	2,9 %
Vegfinans Rv4 Oppland AS	-	5,0 %	6,4 %

Konsekvenser av å ikke innføre betaling for nullutslippsskjøretøy

Hvis det ikke blir innført betaling for nullutslippsskjøretøy, vil den forventede utviklingen over tid i stadig større grad svekke inntektsgrunnlaget for bompengeprojektene. Det handlingsrommet selskapene har for å motvirke dette, er i utgangspunktet to tiltak: forlenge nedbetalingstiden med inntil fem år, og/eller øke takstene med inntil 20 %. Om dette er tilstrekkelig for det enkelte prosjekt, avhenger både av hvor sterk økonomien i prosjektet er i utgangspunktet, og hvor raskt andelen

nullutslippskjøretøy øker. Noen prosjekter har allerede brukt opp deler av handlingsrommet gjennom takstøkning.

Et nytt verktøy, vedtak av gjennomsnittstakst, ble innført i forbindelse med Statsbudsjettet for 2017. Det vil si at den vedtatte taksten for bompengeprojektet er et mål for gjennomsnittlig passeringsinntekt. Det faktiske "skilttaksten" vil da kunne justeres opp hvis andelen passeringer med betalingsfritak øker, eller hvis andelen tunge kjøretøy blir lavere enn det som lå til grunn da gjennomsnittstaksten ble vedtatt. Konsekvensen blir, som ved "ordinær" takstøkning på inntil 20 %, at andre bilister må betale mer som følge av at flere får fritak.

For nye prosjekter er det gjennomsnittstakst som ligger til grunn i opprinnelig takstvedtak, og for en del andre er det vedtatt gjennomsnittstakst i forbindelse med omlegging til nytt takst- og rabattsystem. For Oppland sin del, er det kun for Gausdalsvegen og Fv. 34 at det ikke er vedtatt gjennomsnittstakst. For Gausdalsvegen vil dette bli gjort i løpet av kort tid.

Hvis økning av andel nullutslippskjøretøy ikke blir kompensert med økning av takstene, vil dette i siste instans kunne føre til at fylkeskommunens garantiansvar blir utløst, og fylkeskommunen må kutte i sine øvrige budsjetter for å betale ned resterende bompenggjeld.

Innføring av takst for nullutslippskjøretøy

Hvis det innføres en rabattert takst for nullutslippskjøretøy, vil dette umiddelbart gi bompengeselskapene noe økte inntekter, ettersom disse trafikantene til da ikke har betalt noe i bomstasjonene. En kunne da tenke seg at det var naturlig å justere ned taksten for andre trafikanter noe, slik at de totale inntektene ble de samme. Realiteten er imidlertid at den økte andelen nullutslippskjøretøy har ført til at selskapene har lavere inntekter enn forutsatt ved oppstart, slik at det ikke vil være noen «merinntekt» av betydning å fordele. Samtidig vil en videre økning av andel nullutslippskjøretøy med rabattert takst føre til en stadig reduksjon i inntektene, slik at en eventuell takstreduksjon ganske raskt ville måtte reverseres. Vegfinans AS anbefaler at en innføring av takst for nullutslippskjøretøy gjøres uten å redusere de øvrige takstene.

En innføring av betaling for nullutslippskjøretøy vil først kunne skje etter at også kommunestyrene i de berørte kommunene har vedtatt dette. For å sikre nedbetalingen av bompengelånene, er det mer effektivt jo tidligere dette innføres. Samtidig kan en tenke seg at dette veies opp mot andre hensyn, som behovet for å fortsatt stimulere til overgang til nullutslippskjøretøy i Oppland, hvor andelen av disse ligger på om lag en tredel av andelen nasjonalt. For å finne en balanse, kan en for eksempel tenke seg et måltall for når en slik takst skal innføres. En mulighet kan være at det innføres 50 % takst når andelen passeringer av nullutslippskjøretøy i det enkelte bompengeprojektet overstiger 8 % eller 10 %. Dette vil kanskje være mindre kontroversielt enn en umiddelbar innføring, og noe som er lettere å få aksept for i kommunene.

Ideelt sett burde betaling for nullutslippskjøretøy i alle bomstasjonene i fylket innføres samtidig, for å gjøre systemet enkelt og forutsigbart. Behovet for politisk behandling i en rekke kommunestyrer gjør det imidlertid vanskelig å se for seg at alle prosjektene skal måtte vente på det siste prosjektets vedtak i den siste kommunen.

Stortinget har åpnet for at det lokalt kan besluttes å innføre betaling for nullutslippskjøretøy med mellom 0 % og 50 % av ordinær takst. Det er 50 % som gjelder for nye prosjekter, som på E6 Moelv – Øyer, slik at et ønske om et mest mulig enhetlig takstregime taler for at taksten skal settes til 50 %. Dette er også det som sikrer størst inntekter til bompengeselskapene, og vil gjøre at det ikke er behov for stadige justeringer i denne prosentsatsen ettersom andelen nullutslippskjøretøy øker. Dersom det ikke er vilje til å innføre 50 % takst nå, er det kanskje ryddigere å innføre 50 % på et senere tidspunkt, enn å innføre for eksempel 30 % nå og 50 % om to år.

Merknader:

En økende andel nullutslippsbiler i Norge og i Oppland er en ønsket utvikling, og er ett av mange tiltak som må til for at fylkeskommunens klimamål for Opplandssamfunnet skal være innen rekkevidde. Den økningen i elbilsalget som vi har sett de siste årene, viser at insentivordningene fungerer. Ettersom elbilene blir stadig mer konkurransedyktige, med lengre rekkevidde og lavere pris, kan insentivene gradvis fases ut. Det er viktig at dette ikke skjer for tidlig, slik at den ønskede utviklingen stopper opp. Skjer det for sent, får det store konsekvenser for inntektene til Staten, og i vårt tilfelle til bompengeprojektene. Stortinget har vedtatt at det skal innføres 50 % takst for nullutslippsbiler i nye bompengeprojekter. For eksisterende prosjekter, er beslutning rundt innføring av betaling for nullutslippsbiler overlatt til lokale og regionale myndigheter.

Fylkesrådmannen finner det naturlig at satsen også for eksisterende prosjekter blir 50 %, både for å sikre inntektene til prosjektene i størst mulig grad, og for å ha en størst mulig likhet for alle bomstasjoner i fylket, når nye strekninger åpner på E6. Fylkesrådmannen anbefaler at Fylkestinget vedtar dette som prinsipp, og at administrasjonen bes om å legge til rette for at saksgrunnlag for hvert enkelt prosjekt utarbeides for oversendelse til de respektive kommuner, slik at de inviteres til å gjøre tilsvarende vedtak. Alternativet til å innføre betaling også for nullutslippskjøretøy, en betydelig økning av takstene for andre trafikanter, med tilhørende økt trafikkoverføring til lokalveger, er ikke noe godt alternativ.