



**Bymiljøpakken**

# Inntektsforutsetninger og erfaringer første halvår med drift i Bymiljøpakken

Sekretariat for Bymiljøpakken mai 2019



## Innledning

Notatet forklarer trafikkgrunnlag og forutsetninger som har blitt brukt til å beregne bompenginntekter i Stortingsproposisjon 47 S (2016-2017). Erfaringene etter et halvt år med drift viser at det ligger an til betydelig lavere inntekter enn det som var forutsatt i St.prop.

Totale inntekter fra bompenger ble estimert til 26,6 mrd. 2018-kroner over 15 år. Gjennomsnittlig årlig inntekt blir 1,77 mrd. 2018-kroner og gjennomsnittlig månedlig inntekt 147 mill. 2018-kroner.

For å sammenligne med faktisk inntekt er det riktigere å bruke antatt inntekt for første året og ikke gjennomsnittlig årlig inntekt som inneholder økning i trafikk over tid for næringstransport. Takstene ble heller ikke prisjustert som forutsatt i St.prop. det første året (2018).

Månedlig inntekt forutsatt i St.prop. det første året vil være 137 mill. 2018-kroner hvis vi tar hensyn til dette.

Totale inntekter fra bompenger anslås, basert på erfaringer så langt og inntektsprognoser framover, å være cirka 15,1 mrd. 2018-kr. Notatet gir en forklaring på de ulike faktorene som fører til lavere inntekter enn forutsatt.

## Trafikkforutsetninger vs. erfaringer så langt

### Årsaker til reduserte inntekter

Trafikkforutsetninger er beskrevet i et trafikknotat fra mars 2014. Dette ble grunnlaget til inntektsberegninger i Bymiljøpakken.

Bompengepotensialet er vurdert ut fra følgende forutsetninger:

- Innkrevingsperiode: 15 år fra 2018
- Nullvekst i persontransport med bil
- Trafikkavvisning: 10 prosent
- Elbilandel: 5 prosent



### Totaltrafikk

I St.prop ble det forutsatt at totaltrafikk per døgn (ÅDT) ville ligge på 218 500. Erfaringer så langt viser månedsvariasjoner, men totaltrafikken ligger fra 200 500 i desember til 218 400 i november 2018.

I St.prop ble det forutsatt at 27 prosent av totaltrafikken var i rushtid. Erfaringene så langt viser at trafikk i rushtid varierer fra 29 prosent til 33 prosent.

I St.prop ble det forutsatt at 5 prosent av totaltrafikken var elbiler. Erfaringene så langt viser at elbilandelen er økende. I april var elbilandelen 16,1 prosent. I St.prop. var det forutsatt at 27 prosent av alle elbiler skulle kjøre i rushtid. Erfaringer fra første måned med drift viste at cirka 66 prosent av elbilene kjører i rushtid. Høyere elbilandel samt flere elbiler i rush gir reduserte inntekter.

### Prisjustering av takster

Inntekt på 137 mill. kroner er basert på takster som ikke er prisjusterte til 2018-kroner.

I følge St.prop. 47 S (2016-2017) skal bompengetakstene evalueres og eventuelt justeres innen ett års drift, slik at forutsatt gjennomsnittstakst på 20 kroner per passering i 2016-prisnivå opprettholdes.

### Tekniske problemer og pause i innkreving av rushtidsavgift

Etter få uker med drift ble det oppdaget tekniske problemer som førte til feilfaktureringer av kunder. Feilfaktureringene var flere enn det minimum som kan aksepteres på grunn av tilfeldige feil i systemene. Vegdirektoratet besluttet derfor pause i innkreving av rushtidsavgift fra og med 10. desember 2018. Årsakene til feilfaktureringer ble rettet opp, og etter testperioder som viste stabil drift, ble innkreving av rushtidsavgift startet opp igjen 25. mars 2019.

Pause i rushtidsavgift samt tilbakebetaling av innkrevd rushtidsavgift medførte et inntektstap i perioden fra 1. oktober 2018 til 25. mars 2019. Tabellen under viser tapte rushtidsavgiftsinntekter (tilbakebetalt rushtidsavgift og rushtidsavgiften som ikke ble krevd inn i denne perioden). Det ble totalt 93,2 millioner kroner i tapte rushtidsinntekter.

Tabell 1

	Okt. 2018	Nov. 2018	Des. 2018	Jan. 2019	Feb. 2019	Mars. 2019	Totalt
Tapte rushtidsinntekter per måned (mill.)	15,8	14,6	13,4	19,2	16,3	13,9	93,2



### **Næringstrafikk:**

I beregningene er det forutsatt nullvekst for personbiltrafikken. Det er imidlertid ingen klar definisjon på hvilke kjøretøy som er næringstrafikk. I beregningene er det tatt utgangspunkt i kjøretøystatistikken og det er forutsatt at alle kjøretøy registrert som varebiler eller kombibiler er i næringstrafikk.

Det er anslått at næringslivets transporter utgjør 15 prosent av passeringene i bomsnittene. Det er ikke forutsatt at denne trafikken skal ha nullvekst. Erfaringstall fra byområdet viser at 5 prosent av kjøretøyene er tunge kjøretøy som ikke er forutsatt skal ha nullvekst. I tillegg legges det til grunn en vekst på 10 prosent av de lette kjøretøyene, fordi disse anslås å være knyttet til næringslivets transporter.

Andel tunge kjøretøy ble anslått til en tredjedel av næringstransporten, i tillegg til 10 prosent av private kjøretøy i St.prop. Dette har resultert i at andelen tunge kjøretøy ble 13,5 prosent, med 5 prosent fra næringslivet og 8,5 prosent fra private.

Det ble i St.prop. forutsatt at 13,5 prosent tunge kjøretøy skulle betale høy takst. I Prop. 1S Tillegg 2 (2015-2016) ble det lagt opp til en omlegging av takst og rabattstrukturen med ny inndeling av takstgrupper. Inntektsberegningene ble ikke justert til ny takst- og rabattstruktur.

Erfaringene så langt viser at andelen tunge kjøretøy som reelt sett har betalt høy takst ligger på cirka 5 prosent. Dette medfører derfor reduserte bompenginntekter.

## **Flere gratis passeringer enn forutsatt**

### **Bakgrunn for bruk av 5 prosent som elbilandel:**

I trafikknøtet står følgende: «Det er lagt til grunn at 5 prosent av passeringene gjennomføres med el-biler eller andre miljøkjøretøy som får gratis passering. Dette er et tall det er knyttet svært stor usikkerhet til. Det har den siste tiden vært en sterk vekst i antallet elbiler. Det er usikkert om ordningen vil bli videreført fra 2017. Dersom ordningen skulle bli videreført, så vil trolig el-bilandelen i områder der bompengbelastningen er stor stadig vokse videre. Dersom ordningen ikke videreføres med gratis passering for el-biler vil antallet betalende kjøretøy øke. På grunn av usikkerheten knyttet til hvordan regimet for el-biler vil bli fra og med 2017 er det gjennomført en følsomhetsanalyse uten fritak for elbiler og med en elbilandel på 10 prosent.»

Følsomhetsanalysen viser at en situasjon med en elbilandel på 10 prosent fører til at takstnivået utenom rushtiden vil måtte økes med 3 kroner for lette kjøretøy og med tilsvarende beløp for lette kjøretøy i perioden med høy takst.



Elbilandelen ble underestimert. Som nevnt over var det knyttet stor usikkerhet til betaling for elbil da grunnlaget til stortingsproposisjonen ble laget. Erfaringer så langt viser at elbilandelen er økende og i april 2019 var andelen elbiler 16,1 prosent.

#### **Timesregel og passeringstak:**

I trafikknottet står følgende: «Transportmodellberegningene viser at inntektsbortfallet som følge av timesregelen blir om lag 7 prosent. Beregningene tar ikke høyde for eventuelle nye turer innenfor en time som passerer et bomsnitt flere ganger. Hvor mange turer dette vil være er vanskelig å beregne, men med den innretningen som bompengeinnkrevingen har (envegs innkreving inn i ringene), er det god grunn til å anta at dette er et beskjedent antall turer. Det er anslått at det vil være inntil 3 prosent av turene som er nye turer i løpet av en time, og som passerer mer enn en bomstasjon på denne timen. Totalt bortfall som følge av timesregelen blir dermed 10 prosent.»

Effekten fra timesregel ble underestimert. Erfaringer så langt viser at andel gratis passeringer som følge av timesregel var cirka 20 prosent av totaltrafikken.

I følge et notat fra Statens vegvesen til Styringsgruppen for Transportplan Jæren datert november 2014, ble effekten av innføring av passeringstak utredet. Det ble her lagt opp til et månedlig passeringstak på 60 passeringer. Dette ville medføre at 10 prosent av passeringene ville bli fritatt for betaling. Dette inntektstapet ble lagt til grunn i St.prop. Fylkestinget vedtok et månedlig passeringstak på 75, men differansen mellom passeringstaket på 60 og 75 ble ikke tatt med.

Effekten fra passeringstak var overestimert. Erfaringer så langt viser at andel gratis passeringer som kjørte utover passeringstaket på 75 passeringer var cirka 3,5 prosent.

Totalt sett var det forutsatt at timesregel og passeringstak skulle føre til 20 prosent gratis passeringer. Erfaringer så langt viser at dette utgjør totalt 23,5-24 prosent av passeringene.

#### **Ukjente passeringer som blir avskrevet:**

I inntektsberegningene ble det lagt til grunn at 3 prosent av de som passerer ikke kommer til å betale for passeringen. Dette var basert på erfaringstall fra bompengeordningen i Jærenpakke 1 og andre bompengeordninger. Dette vil typisk være passeringer som ikke blir brikkelest, mangler bilde eller har dårlig kvalitet.

Feil i bompenge systemet er nå rettet opp og Ferde AS melder om stabil drift fra 25. mars 2019. Inntektstapet vi erfarte de første månedene, som skyldes høyt nivå av avskrevne passeringer, blir nå redusert til et lavt akseptabelt nivå, i tråd med det som var forutsatt i St.prop.



### Andre fritak:

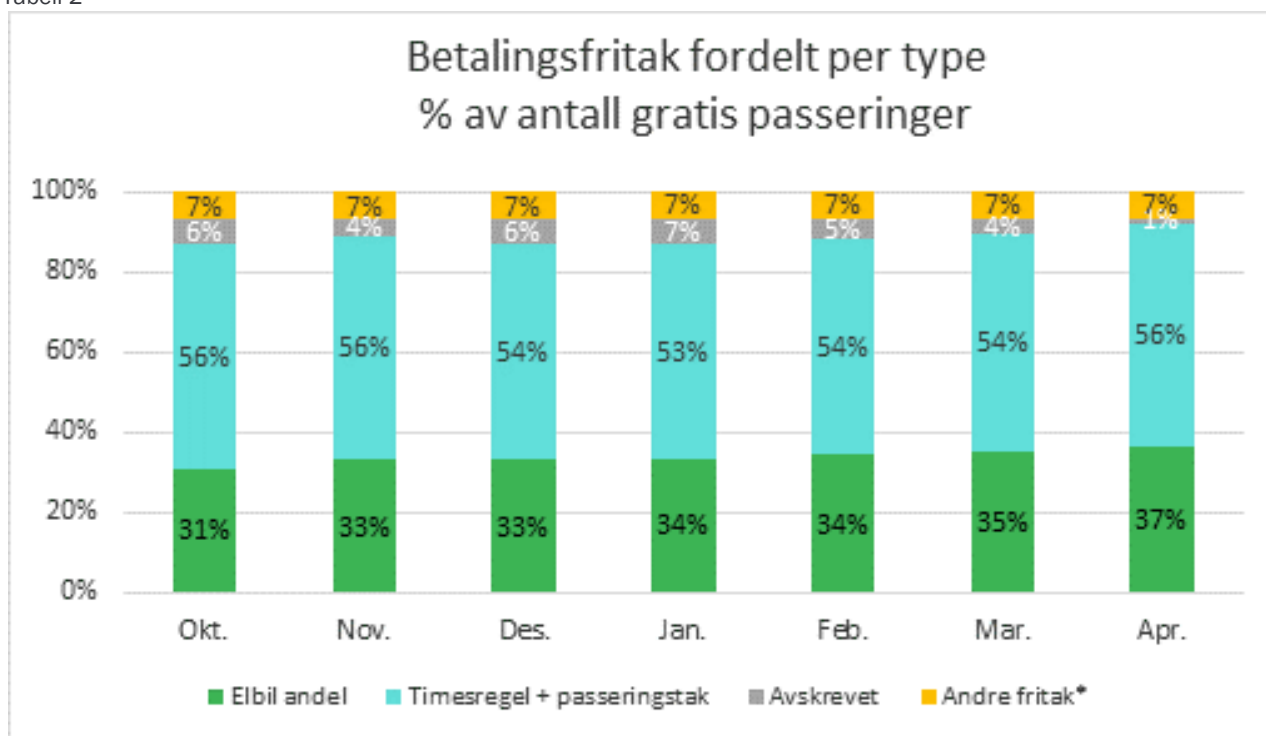
Andre fritak, som utrykningkjøretøy, forflytninghemmede og kollektivtransport i rute, ble estimert til å ha minimal effekt for det totale trafikkbildet. Det ble lagt til grunn 0 prosent effekt på inntektsbortfall.

Denne fritakskategorien ble underestimert. Erfaringer så langt viser at denne type kjøretøy står for cirka 3 prosent av totaltrafikken.

### Oversikt over fordeling av antall gratis passeringer

Tabellen under viser hvordan ulike kategorier betalingsfritak fordeler seg i prosent av antall gratis passeringer.

Tabell 2





## Oversikt forutsetninger i St.prop vs. erfaringer

Oversikten under viser forutsetninger i St. prop sammenliknet med faktiske tall fra bompengeselskapet Ferde AS.

Tabell 3

	Forutsetninger i Prop. 47 S	Okt. 2018	Nov. 2018	Des. 2018	Jan. 2019	Feb. 2019	Mars 2019	April 2019
Trafikk per døgn (ÅDT)	218 500	210 000	218 400	200 500	208 250	211 600	212 770	201 199
Inntekt per måned (mill.)	137	72,7	73,2	69,5	70,4	64,9	74,3	78,5
Gjennomsnitt inntekt per passering (kr)	21 kr	11	11	11	11	11	11,3	13,0
Trafikk i rushtid	27 %	29 %	29 %	29 %	33 %	33 %	32 %	29 %
<b>Gratis passeringer</b>								
Eibilandel	5 %	13 %	14,2 %	14,2 %	14,5 %	14,7 %	15,5 %	16,1 %
Timesregel + passeringstak	20 %	24 %	24 %	23,6 %	23 %	23,3 %	23,7 %	24,4 %
Avskrevet	3 %	2,5 %	1,7 %	3 %	2,9 %	2 %	1,8 %	0,5 %
Andre fritak*	0 %	3 %	3 %	3 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %	2,9 %

\*Utrykningkjøretøy, forflytninghemmede, kollektivtransport i rute

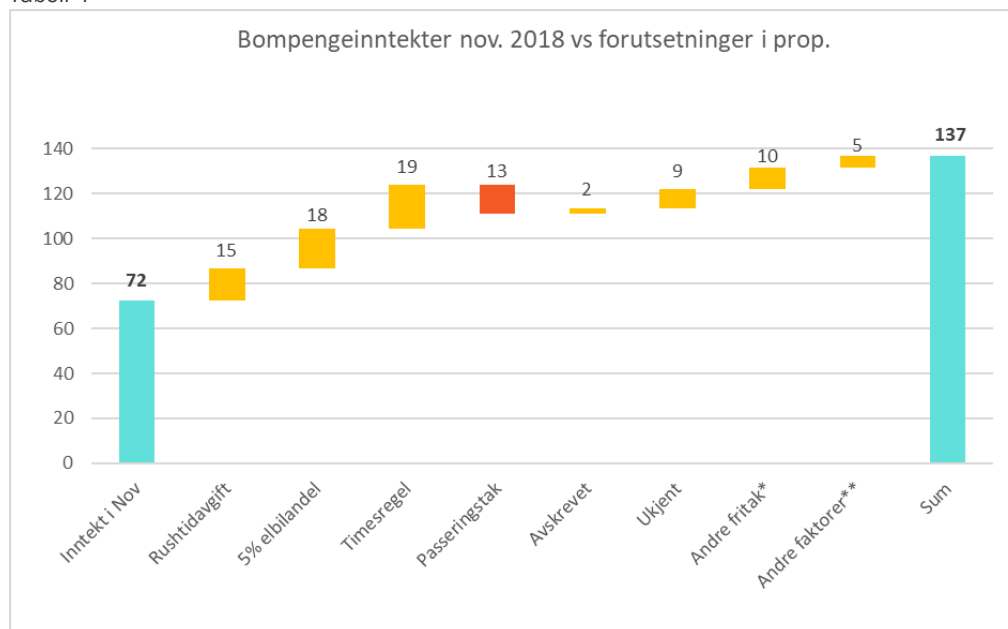
## Eksempel - inntekter i november 2018

November 2018 var en måned uten helligdager/fridager og en måned der rushtidsavgift ble krevd inn (men senere tilbakebetalt). November blir vist som eksempel for å gi et bilde på hvordan de ulike faktorene slår ut på inntektene i forhold til det som var forutsatt.

I november 2018 var det reelt sett omtrent samme totaltrafikk som forutsatt i St.prop.



Tabell 4



\*Utrykningkjøretøy, forflytninghemmede, kollektivtransport i rute

\*\*Mindre andel for tunge kjøretøy og at gratis passeringer skjer mer i rushtid enn forutsatt.

## Framtidige inntektsprognoser

Erfaringene så langt viser at høyere elbilandel og timesregel slår mest ut inntektsmessig.

Inntektstapet som skyldes passeringene som er vist som «Rushtidsavgift», «Avskrevet» og «Ukjent» er i stor grad knyttet til de tekniske problemene som medførte pause i innkreving av rushtidsavgiften. Rapportene fra Ferde AS viser at feil nå er rettet opp og det er stabil drift. Inntektstap som skyldes avskrevne passeringer vil reduseres til lavt akseptabelt nivå i tråd med det som var forutsatt i St.prop.

Passeringsstatistikk og inntektstall fra Ferde AS for april bekrefter at andel avskrevne passeringer er redusert. Tallene viser også økte inntekter til tross for påske og flere røde dager i april.

De andre faktorene som elbilandel, timesregel/passeringstak, andre fritak og andre faktorer kan forventes å være av en mer «varig» karakter.

Totale inntekter fra bompenger anslås, basert på dagens bompengeprogger, erfaringer så langt og inntektsprognoser framover, å være cirka 15,1 mrd. 2018-kr.





## Vurderinger

### Trafikk i bomstasjonene

Erfaringer så langt viser månedsvariasjoner for totaltrafikk gjennom bomstasjonene. Antall dager per måned, samt antall røde dager/ferier slår ut på tallene. Oversikten i tabell 3 viser at trafikken i rushtid økte i den perioden det var pause i innkreving av rushtidsavgift. I perioden uten rushtidsavgift var andel trafikk i rush mellom 32 og 33 prosent. I periodene med rushtidsavgift var andel trafikk i rush mellom 27 og 29 prosent.

### Sensitivitet elbilandel

Under vises en sensitivitetsanalyse for årlige inntekter som følge av eventuell økt elbilandel. Eksempelet vises med elbilandel 14, 20 og 30 prosent basert på gjeldende bompengelopplegg, erfaringer så langt og inntektsprognoser framover.

Tabell 5

Mrd. 2018-kr	Basert på prop. 5 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prognoser/erfaring elbilandel 14%	Basert på prognoser/erfaring elbilandel 20%	Basert på prognoser/erfaring elbil 30%
Brutto årlige bompenginntekter	26,6	16,6	15	12,5

### Inntekter fra rushtidsavgiften

Inntekter av selve rushtidsavgiften var i St.prop beregnet til cirka 5,1 mrd. 2018-kroner. Dette var basert på forutsatte inntekter fra St.prop (26,6 mrd. 2018-kr) og med en elbilandel på 5 prosent, også fra proposisjonen.

Erfaringene så langt viser et større inntektstap enn det som var forutsatt i proposisjonen. Prognosene viser at Bymiljøpakken med dagens bompengelopplegg ligger an til totale brutto inntekter på ca. 15,1 mrd. kroner. Dette er et godt stykke unna forutsetningene i proposisjonen, med et gap på minus 11,5 mrd. kroner. Inntekter av selve rushtidsavgiften basert på erfaringer så langt er totalt beregnet til ca. 3,4 mrd. kroner (av de totalt 15,1 mrd. kr)

Tabell 6

Mrd. 2018-kr	Basert på prop.	Basert på prognoser/erfaring
Inntekter fra rushtidsavgift	5,1	3,4



### Oversikt over totale inntekter i Bymiljøpakken

Bymiljøpakken består av bompengerinntekter, statlige midler fra Nasjonal transportplan (NTP), statlige midler fra byvekstavtalen, samt fylkeskommunale MVA-midler. Kostnadene til prosjekt, drift av bomstasjoner og finansieringskostnader er samlet og vist i tabellen under. Alle prosjekt i porteføljen er lagt inn med sist rapporterte kostnadsanslag (Tertialrapport T3 2018). Prognosene framover viser at det ligger an til lavere driftskostnader for bomstasjoner enn forutsatt i St.prop.

Tabell 7

	Basert på prop. 5 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prop. 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prognoser/erfaring med 14 % elbilandel (mrd. 2018-kr)	Basert på prognoser/erfaring med 20 % elbilandel (mrd. 2018-kr)
Sum bompengerinntekter	26,6	20,1	16,6	15,1
Statlige midler NTP	3			
Statlige midler Byvekstavtalen	7,5			
Fylkeskommunal MVA-refusjon	1,5			
Gjenstående midler Jærenpakke 1	0,2			
<b>Totale inntekter</b>	<b>38,8</b>	<b>32,3</b>	<b>28,8</b>	<b>27,3</b>
Prosjekter, drift bomstasjoner og finansieringskostnader	36,4	36,4	33,8	33,8
Differansen (mrd. 2018-kr)	2,4	-4,1	-5	-6,5