

Inntektsforutsetninger bompenger

Bakgrunn

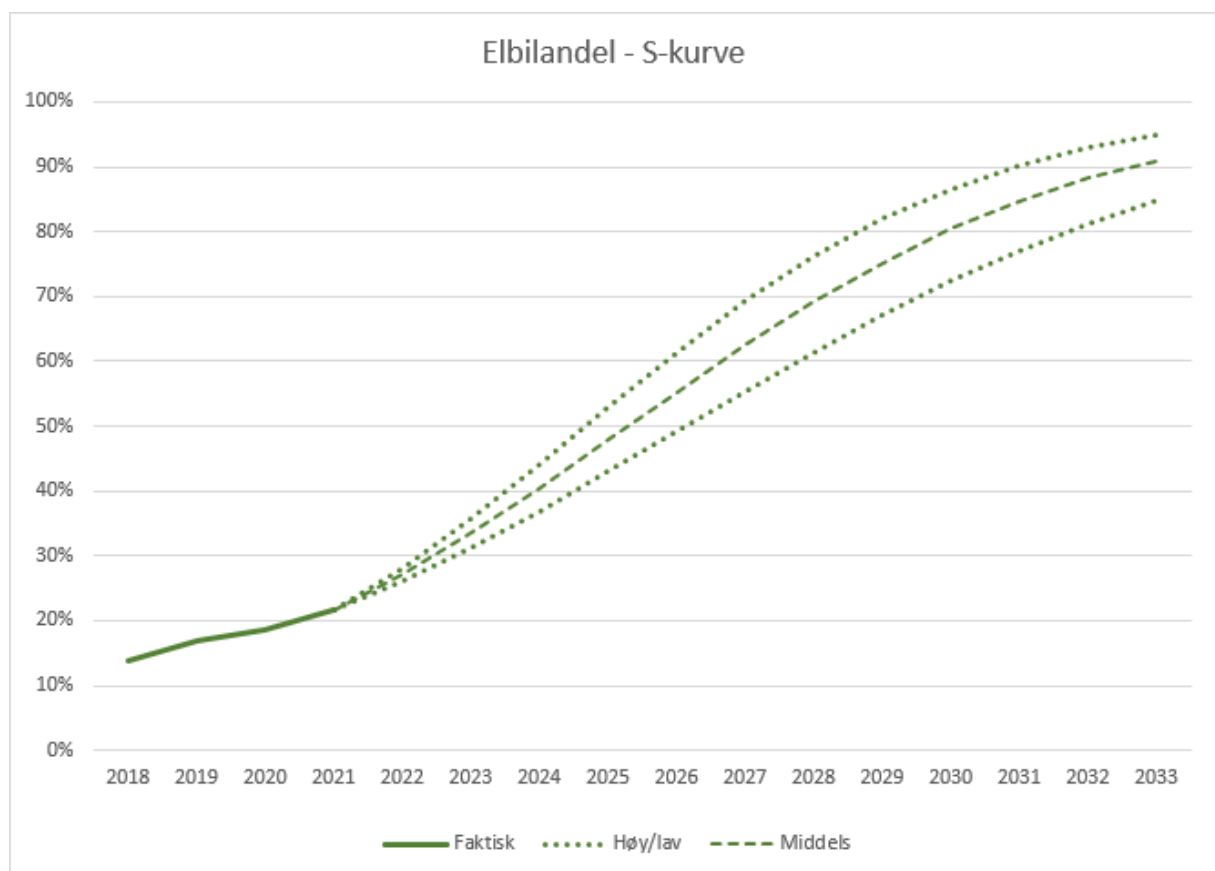
Formålet med denne saken er å gjennomgå inntektsforutsetningene for bompenger i Bymiljøpakken. Dette gjøres årlig, i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet.

Saken omhandler både bompengeinntektene og kostnadene ved å inndrive dem, altså driftskostnadene.

Antall passeringer i bomstasjonene - såkalt årsdøgntrafikk, ÅDT - og elbilandel er gjennomgått og drøftet med Statens vegvesen og Ferde.

ÅDT anbefales å holdes på pre-pandemivå, altså nivået for 2018 og 2019. Da var ÅDT rett i underkant av 210.000. I forbindelse med pandemien har trafikken de to siste årene vært lavere. Det forventes at trafikken vil øke etter hvert som samfunnet normaliseres.

Det er klart at elbilbanen som Bymiljøpakken har fulgt til nå, den såkalte NB19-banen, ikke har vært treffende for elbilveksten - den har undervurdert veksttakten. Det er svært vanskelig å modellere rett. Formelen for logistisk vekst er brukt til å beregne tre baner for fremtidig elbilvekst, basert på historisk vekst. Det er tre baner som kan velges mellom. Høy, middels og lav. Sekretariatet foreslår at banen som velges er den lave, og at denne variabelen gjennomgås særskilt ved neste rullering av handlingsprogrammet.



Takst

Ved dagens praksis blir bomtakstene prisjustert når veksten i konsumprisen tilsier at grunntaksten kan økes med én krone. Dette er en ren justering for at grunntaksten skal følge prisutviklingen ellers i samfunnet.

Bymiljøpakkens finansieringsberegning er bygget på gjennomsnittstakst. Gjennomsnittstakst er en kombinasjon av kjøretøygrupper, timesregel, månedstak og andre fritak. Gjennomsnittstaksten brukes til å vurdere hvorvidt oppnådde inntekter er under eller over grunnlaget for finansieringsberegningen. Styringsgruppens siste behandling av gjennomsnittstaksten var i forbindelse med at rushtidsavgiften ble fjernet i 2020. I notatet «Usikkerhetsvurdering justeringer i Bypakke Nord-Jæren», datert 24.02.2020, står det «Det gir ventet grunntakst etter opphør av tidsdifferensierte bompengetakster og innføring av bompengetakst for nullutslippskjøretøy på 12,1 2020-kr.» Omregnet i 2022-kroner, gir dette en gjennomsnittstakst på 12,8 2022-kroner.

Uten opprettholdelse av gjennomsnittstakst

Over tid vil et avvik fra gjennomsnittstakst få store konsekvenser for inntektene i porteføljen. Nedenfor vises en beregning av hvordan bompenginntektene i Bymiljøpakken vil se ut **om ikke gjennomsnittstakst blir opprettholdt**. I beregningen følges lav elbilbane.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Sum
ÅDT	209 627	207 866	187 218	189 929	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	157 500	
Elbil S-kurve lav	13,8 %	16,9 %	18,6 %	21,6 %	26,0 %	31,0 %	37,0 %	43,0 %	49,0 %	55,0 %	61,0 %	67,0 %	72,0 %	77,0 %	81,0 %	85,0 %	
Gjennomsnittstakst	11,3	12,4	12,5	12,0	12,3	12,0	11,6	11,2	10,9	10,5	10,1	9,7	9,4	9,1	8,8	8,8	
Inntekt - brutto	215	943	855	830	943	919	890	861	832	803	774	746	721	697	678	509	12 219

Inntekter brutto	12 219	Kostnader	33 344
Kostnader	1 778	Netto bominntekter	10 441
Netto inntekter	10 441	Andre inntekter	20 787
		Balanse	-2 116

Dersom gjennomsnittstakst ikke blir opprettholdt, gir det et negativt avvik på 2,1 mrd. Kr i hele Bymiljøpakkens forløp. Dette er pessimistiske anslag basert på at dagens rammevilkår videreføres. Det vil blant annet si at elbil fortsetter å betale halv takst. Årsaken til avviket er i hovedsak høyere elbilandel enn forutsatt, samt at finansieringsberegningene til Bymiljøpakken bygger på at gjennomsnittstakst opprettholdes.

Ved opprettholdelse av gjennomsnittstakst

Ved opprettholdt gjennomsnittstakst på 12,8 2022-kroner ser inntektene ut som tabellen under viser. Dette er modellen som er lagt til grunn i forslag til Handlingsprogram 2023-2026.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Sum	
ÅDT	209 627	207 866	187 218	189 929	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000	157 500	
Gjennomsnittstakst	11,3	12,4	12,5	12,0	12,3	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	12,8	
Inntekt - brutto	215	943	855	830	943	981	981	981	981	981	981	981	981	981	981	981	736	14 336

Inntekter brutto	14 336	Kostnader	33 344
Kostnader	1 778	Netto bominntekter	12 557
Netto inntekter	12 557	Andre inntekter	20 787
		Balanse	0

Det er verdt å merke seg at endrede rammebetingelser på for eksempel elbiler, kan spille inn på behovet for takstjusteringer. Dersom for eksempel elbiler betaler mer i bomringen, vil gjennomsnittstaksten øke, og behovet for takstjusteringer reduseres.

Tabellen under viser anslått takstjusteringsbane med de gitte forutsetningene for ÅDT og elbilbane i handlingsprogramperioden. Alle kroneverdier er 2022-kroner.

[2022-kr]

	2023	2024	2025	2026
ÅDT	210 000	210 000	210 000	210 000
Elbil S-kurve lav	31 %	37 %	43 %	49 %
Takstgruppe 1	25,6	26,4	27,3	28,3
Takstgruppe 2	64,0	66,1	68,3	70,7

Driftsutgifter

Sekretariatet har gjennomgått driftsutgiftene, altså utgiftene med å kreve inn bompenger, samt kompensasjon til Ryfast. Driftsutgiftene er foreslått justert ned med 20 millioner kroner, i tråd med reelle kostnader.

Årlige kostnader	Budsjett 2021	Faktisk 2021	Justert
Ryfast	45,0	30,0	35,0
Driftskostnader	75,0	77,4	75,0
Finansiering	30,0	0,4	20,0
Totale kostnader	150,0	107,8	130,0