



Bymiljøpakken

Inntektsforutsetninger for bompenger i handlingsprogram 2024-2027

Bakgrunn

Formålet med denne saken er å gjennomgå inntektsforutsetningene for bompenger i Bymiljøpakken. Dette gjøres årlig i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet. Saken omhandler bompengene og driftskostnadene.

Det anbefales at beregningen av årsdøgntrafikk (ÅDT) tar utgangspunkt i pre-pandemivå, altså nivået for 2018 og 2019. Da var ÅDT knappe 210.000.

Driftsutgifter:

Sekretariatet gjennomgikk i forbindelse med Handlingsprogram 2023-2026 driftsutgiftene knyttet til bompenger, inkludert kompensasjon til Ryfast.

Utgiftssiden ble da justert ned med 20 millioner kroner årlig i tråd med reelle kostnader. 10 millioner i Ryfastkompensasjon og 10 millioner i finansieringskostnader. Totale driftskostnader summeres dermed årlig til 130 millioner kroner.

Bymiljøpakken har ikke tatt opp lån foreløpig. Finansieringskostnadene forventes derfor å være betydelig lavere enn estimert i tabellen under i årene fram til det eventuelt blir tatt opp lån i pakken.

Årlige kostnader (mill. kr.)	
Ryfast	35,0
Driftskostnader	75,0
Finansiering	20,0
Totale kostnader	130,0

Tabell 1: Årlige kostnader Ferde og Ryfast

Takst

Med dagens praksis blir bomtakstene justert 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. Denne er lavere enn grunntaksten (25 kroner for personbil og 62 kroner for tunge kjøretøy) på grunn av blant annet rabatt for bombrikke, nullutslippsrabatt, timesregel og månedstak.

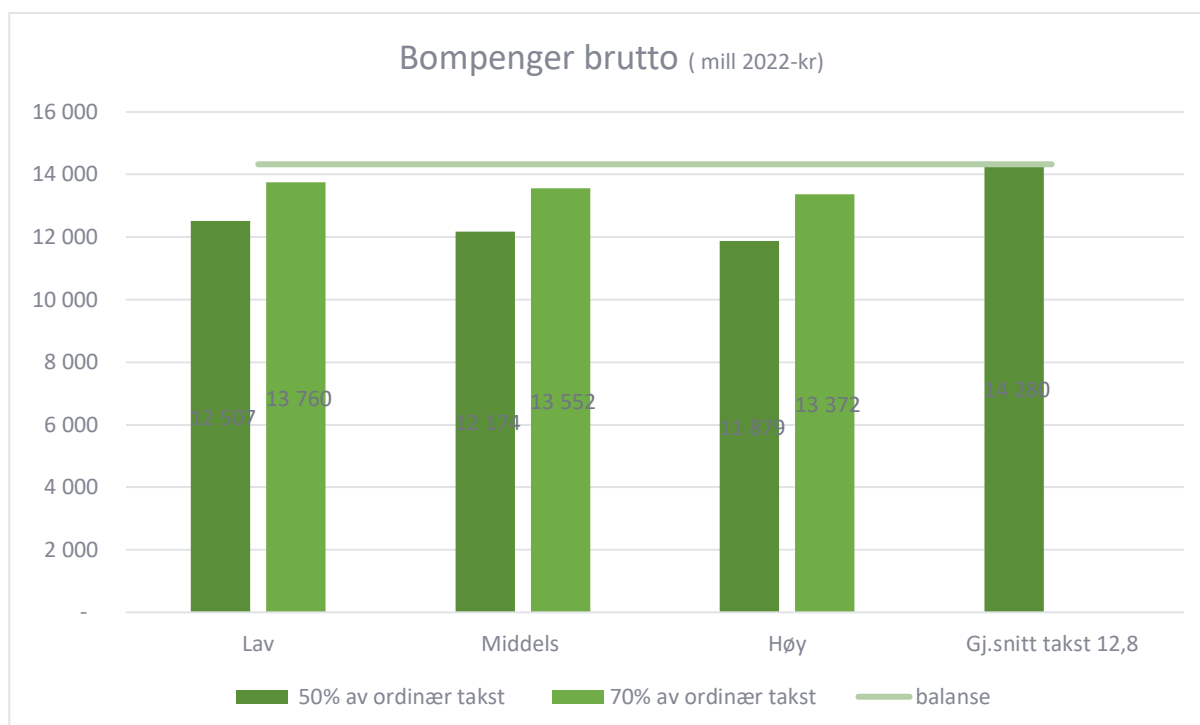
Gjennomsnittstaksten brukes til å vurdere hvorvidt oppnådde inntekter er under eller over grunnlaget for finansieringsberegningen. Per 2022 er gjennomsnittstaksten i Bymiljøpakken besluttet å være 12,8 kroner.

Et avvik fra gjennomsnittstakst over tid vil få store konsekvenser for inntektene i porteføljen.



I beregningen av bompengerinntekter for HP 2024-2027, foreslår sekretariatet at man i resterende år legger ÅDT lik 210 000, i henhold til nullvekstmålet, og at man gjennom pakkens levetid opprettholder gjennomsnittstaksten på 12,8 kroner.

Nedenfor vises hvordan bompengerinntektene i Bymiljøpakken vil se ut i scenarioene 50 % og 70 % elbiltakst med lav, middels og høy elbilbane. Linjen over illustrerer balansepunktet i porteføljen (utgiftene som må dekkes av bompengerinntektene). For inntektsåret 2022 viser tallene fra Ferde at økningen i elbilandel fortsatt følger den såkalte lav elbilbane.



Figuren viser hvordan de ulike elbilbanene slår ut opp mot gjennomsnittstaksten på 12,8 kroner. Det vil være behov for å gjøre justeringer for å opprettholde gjennomsnittstaksten ved alle banene, også ved en elbiltakst på 70 % av ordinær personbiltakst.

Alternative tiltak

Alternativ 1:

I forslag til statsbudsjett 2023 åpnes det for å øke elbiltaksten fra 50 % til 70 % av ordinær takst. Forutsatt at statsbudsjettet vedtas, vil man med en økning av elbiltaksten til 70 % fra 1. juli 2023 kunne opprettholde gjennomsnittstaksten, og dermed inntektsforutsetningen, i pakken til og med 2025 uten justeringer. Etter 2025 vil det med dagens forutsetninger være behov for justeringer for å opprettholde gjennomsnittstaksten.



Lav bane	2023	2024	2025	2026	2027	
ÅDT	210000	210000	210000	210000	210000	
Elbil S-kurve lav	31 %	37 %	43 %	49 %	55 %	
Inntekt - brutto	988 649 713	1 001 713 172	983 625 305	965 537 438	947 449 571	13 759 634 010
Gjennomsnittstakst	12,9	13,1	12,8	12,6	12,4	

Tabell 2: Bompenginntekter ved økning til 70 % elbiltakst fra 1. juli 2023 (lav bane).

Forskning gjennomført av NORCE peker på utfordringene knyttet til dagens elbilfordeler og antall kjøretøy på veiene. Bompenger skal redusere antall kjøretøy på veiene. Elbilfordelene har underminert denne effekten, slik at man i bypakkeområdene ikke ser særlig nedgang i kjøretøy på veiene, men derimot en markant økning i antall elbiler. En økning av prisene for elbilene kan med andre ord ha en effekt som demper økningen av antall kjøretøy på veiene.

Alternativ 2:

Alternativ mulighet til å opprettholde gjennomsnittstaksten er å gjennomføre årlig generell takstøkning ut over konsumprisindeksen.

	2023	2024	2025	2026	2027
ÅDT	210 000	210 000	210 000	210 000	210 000
Elbil S-kurve lav	31 %	37 %	43 %	49 %	55 %
Takstgruppe 1	25,6	26,4	27,3	28,3	29,3
Takstgruppe 2	64	66,1	68,3	70,7	72,7

Tabell 3: Økning i takstgruppe 1 og 2 i handlingsprogramperioden ved opprettholdelse av gjennomsnittstakst.

Alternativ 3:

Hvis det ikke er ønskelig å øke bompengeretakstene, er alternativet å redusere kostnadene ved å kutte i porteføljen (porteføljestyling).

Anbefaling:

Sekretariatet arbeider videre med disse tre alternativene. Endelig vurdering blir lagt frem i forbindelse med Handlingsprogram 2024-2027.