



Statens vegvesen

Notat

| | | | |
|------------------|---------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| Til: | Styringsgruppen for Miljøløftet | Saksbehandler: | Kristian Bauge og Bjørn Roar Eriksen |
| Fra: | Statens vegvesen | Tlf saksbeh. | |
| Kopi til: | | Vår dato: | 05.06.2020 |

Effekter av ny systemløsning

Hva saken gjelder

Styringsgruppen ba i møte 24. april 2020 om en redegjørelse for inntektskonsekvenser av innføring av ny systemløsning for bompengeskiltingen i Bergen.

Isolert sett er det beregnet at bompenginntektene til bypakke Bergen (Miljøløftet) vil øke med mellom 80 og 100 mill. kroner per år når ny systemløsning er på plass. Gjennomsnittlig bompenginntekt og realisert trafikknivå er imidlertid på om lag samme nivå som forutsatt i proposisjonen. Det er ikke rom for å øke gjennomsnittsinntekten utover dette nivået, i henhold til gjeldende retningslinjer for porteføljestyrte bypakker. Dersom ny systemløsning hadde vært på plass ville gjennomsnittstaksten trolig vært om lag 1 kr høyere enn forutsatt i proposisjonen, noe som kunne medført behov for takstjusteringer (utsatt prisjustering eller endret takstnivå) for å opprettholde vedtatt gjennomsnittstakst. At ny systemløsning ikke er på plass medfører i så måte ikke et inntektstap når en sammenligner med inntektsprognosene fra proposisjonen.

Bakgrunn

I finansieringsberegningene som ligger til grunn for Prop. 11 S (2017–2018) *Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland* er det forutsatt en gjennomsnittsinntekt (dvs. gjennomsnittstakst) på 12,08 2019-kr. Finansieringsplanen er basert på et lokalt vedtatt timesregelsystem der høyeste takst skal belastes trafikanten dersom en har flere passeringer med ulike priser innenfor én time. I proposisjonen (s. 8) er det imidlertid vist til at det er uvisst når en slik funksjonalitet er på plass, og om det i hele tatt er mulig å lage en brukervennlig løsning for dette.

En systemløsning som håndterer den lokalt vedtatte timesregelen er planlagt med oppstart av de første mindre bomprosjektene i september 2020. Videre utrulling planlegges i detalj sammen med de regionale selskapene. Innledningsvis vil de regionale selskapene fungere som utstedere i en overgangsordning.

Så fremt en eller flere passeringer er registrert vil det nye systemet gi korrekt pris. Det er imidlertid viktig å presisere at korrekt prisbelastning er avhengig av flere faktorer, som vegkantutstyr, identifiserbart skilt, fungerende brikke mv.

Konsekvenser for inntekter

Statens vegvesen har presentert trafikk- og inntektsstatistikk for styringsgruppen i jevne intervaller, når nye tall har vært tilgjengelig fra det regionale bompengeselskapet Ferde. Oppsummert statistikk for april–desember 2019 er vist i tabell 1.

Tabell 1: Trafikk og inntekt (gjennomsnitt) i bypakke Bergen april–desember 2019

| År | Passeringer | Kjøretøy per døgn | Andel nullutslippskjøretøy | Inntekt | Gjennomsnittlig inntekt per passering |
|------|-------------|-------------------|----------------------------|------------|---------------------------------------|
| 2019 | 7 509 162 | 250 026 | 22,5 % | 94 402 346 | 12,4 |

I proposisjonen er det lagt til grunn at bompengetakstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten blir opprettholdt over tid. Det er altså ikke bompengetakstene, men gjennomsnittstaksten som skal prisjusteres etter KPI, etter hvert som prisveksten øker. På denne måten unngår man at rabatter og kjøretøysammensetningen påvirker inntjeningen i bypakken.

Vedtatt gjennomsnittstakst tilsvarende 12,08 2019–kr. Som tabell 1 viser har gjennomsnittsinntekten i 2019 ligget 0,32 kr over den vedtatte gjennomsnittstaksten fra proposisjonen i 2019. Det har gitt om lag 22 mill. kr mer i inntekt til pakken enn prognosen fra proposisjonen gav. Dersom ny systemløsning hadde vært på plass, alt annet likt, ville gjennomsnittstaksten trolig ligget mellom 13,3 og 13,5 kr.

I henhold til nye retningslinjer for porteføljestyrte bypakker (brev fra Samferdselsdepartementet datert 20. mai 2020) er det imidlertid ikke mulig å øke takstnivået utover gjennomsnittstaksten. En situasjon der gjennomsnittstaksten ligger over nivået som er forutsatt i proposisjonen kan dermed medføre behov for takstjusteringer (utsatt prisjustering eller endret takstnivå) for å opprettholde vedtatt gjennomsnittstakst.

Etter innføring av de nye bomstasjonene har gjennomsnittstaksten blitt redusert fra 12,4 i april 2019 til 11,95 i januar 2020. Dette skyldes i all hovedsak økt andel nullutslippskjøretøy, men også overføring fra eldre tunge kjøretøy til nye tunge kjøretøy med Euro VI-teknologi. Vi venter ytterligere vekst i andel nullutslippskjøretøy og fortsatt overgang til renere tunge kjøretøy. Dette taler for at gjennomsnittstaksten vil bli redusert i årene som kommer. Dersom trenden fra 2019 hadde fortsatt, ville en trolig ha utjevnet merinntekten i 2019 i 2020, slik at gjennomsnittstaksten ville ligget rundt 12 kr samlet for årene 2019 og 2020.

Etter at smittevernstiltakene som følge av korona-epidemien ble innført, er trafikken gjennom bomstasjonene sterkt redusert. Andelen nullutslippskjøretøy er også redusert, og gjennomsnittstaksten er høyere, sammenlignet med tidligere periode. Sammenhengen er vist i tabell 2. Inntektstall for april blir tilgjengelige etter 15. mai.

Tabell 2: Trafikk og inntekt i bypakke Bergen januar–april 2020

| Måned | Passeringer | Kjøretøy per døgn | Andel nullutslippskjøretøy | Inntekt | Gjennomsnittlig inntekt per passering |
|--------------|------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|---------------------------------------|
| Januar | 7 588 073 | 244 777 | 24,9 % | 90 696 022 | 11,95 |
| Februar | 7 175 434 | 256 266 | 24,5 % | 87 790 695 | 12,23 |
| Mars | 6 077 012 | 196 033 | 24,1 % | 75 961 043 | 12,50 |
| April | 5 631 314 | 187 710 | 23,3 % | 70 233 346 | 12,47 |
| | | | | | |
| Snitt | 6 617 958 | 221 197 | 24,2 % | 81 170 277 | 12,27 |

Så lenge gjennomsnittlig inntekt ligger over vedtatt gjennomsnittstakst fra proposisjonen, er det ikke rom for å øke bopengetakstene i pakken. Det er imidlertid stor usikkerhet forbundet med trafikkutviklingen fremover. Dette gjelder både trafikkvolumet, men også gjennomsnittlig inntekt per passering.