



Annegrete Bruvoll
Menon Economics
Leiar av utvalet

Mandat

- Belyse effektane av dagens politikk på bompengereinkommene fram til 2030
- Vurdere verknadane av endra politikk
- Gje fagleg begrunna anbefalingar

Bompengar i byane - trippel funksjon

Finansiering:

- Infrastrukturtiltak på veg, kollektivtransport, tiltak for sykkel og gange

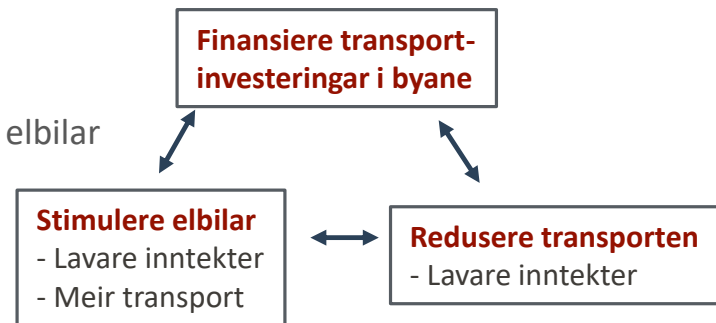
Redusere transporten: (nullvekstmålet) – mindre utslepp, støy, arealbruk og ulemper i byane

- **Redusere kø** – høgare takstar i rushtida
- Redusere **utslepp frå bensin- og diesalbilar** – reduserte takstar for elbilar

Insentiv til overgang til elbilar:

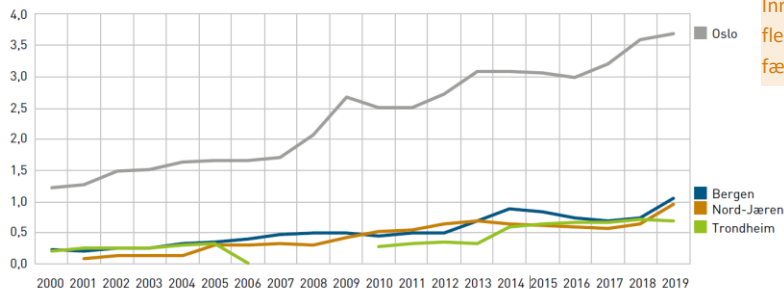
- Bidreg til utfasing av bensin- og diesalbilar / innfasing av elbilar
- Reduserer inntektene
- Aukar transporten og dermed kø- og miljøproblem

Målkonflikter



Inntektene vegtransporten går ned

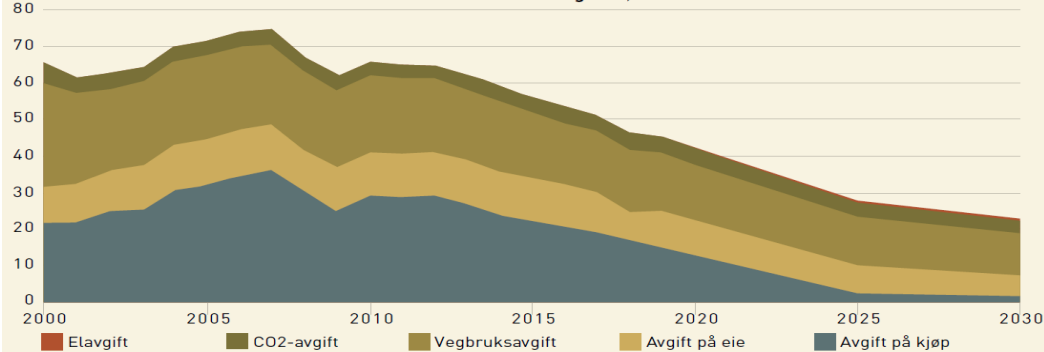
FIGUR 2.1 Passeringsinntekter i bomringene i de fire største byområdene fra 2000 til 2019. Målt i mrd. kroner, konsumprisjustert, 2019-kroner. Kilde: Statens vegvesen



Inntektsveksten kjem av fleire bommar, men stadig færre betalar

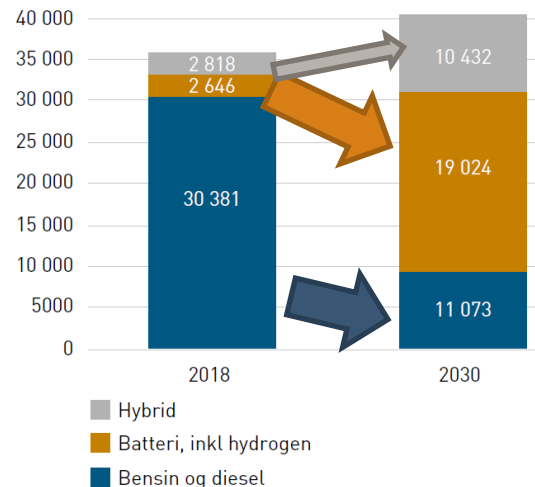
Sterkt fall i bilrelaterte særavgifter sidan 2005, som er venta å fortsetje

Inntekter fra bilrelaterte særavgifter, mrd. faste 2020-kroner



Støtte andel elbilar gir færre betalende

FIGUR 3.2: Trafikkarbeid med personbil etter energiteknologi fram mot 2030, basert på forutsetninger i Nasjonalbudsjettet 2019. Millioner kjøretøykilometer. Kilde: Fridstrøm (2019b)



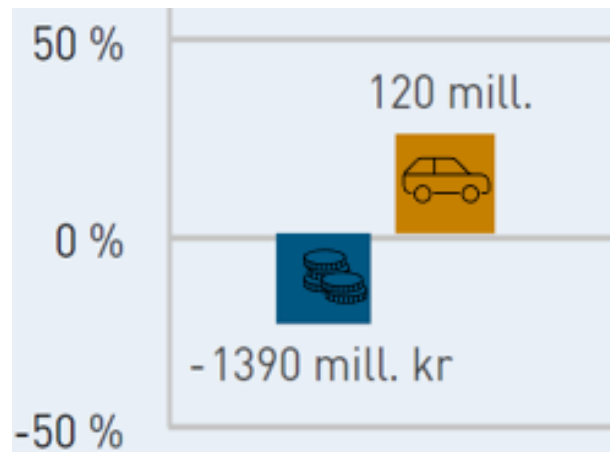
Dei langsiktige effektane ved vidareføring av dagens politikk

Referansealternativet – vedtekne og iverksette verkemiddel:

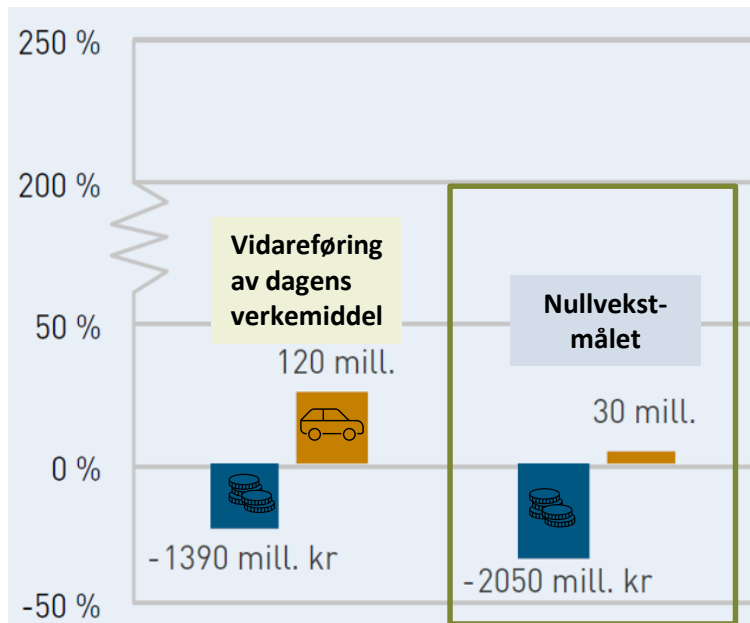
- **Samla inntekter** frå bomringane går ned med **23 prosent**, tilsvarande 1,4 mrd. kroner i 2030 samanlikna med dagens nivå
- **Passeringane** i bomringane aukar med i gjennomsnitt **25 prosent**, tilsvarande 120 mill. passeringar

Hovudårsak:

- **Fritak og rabattar i bomringane** for elbilar
- **Andelen elbilar aukar**



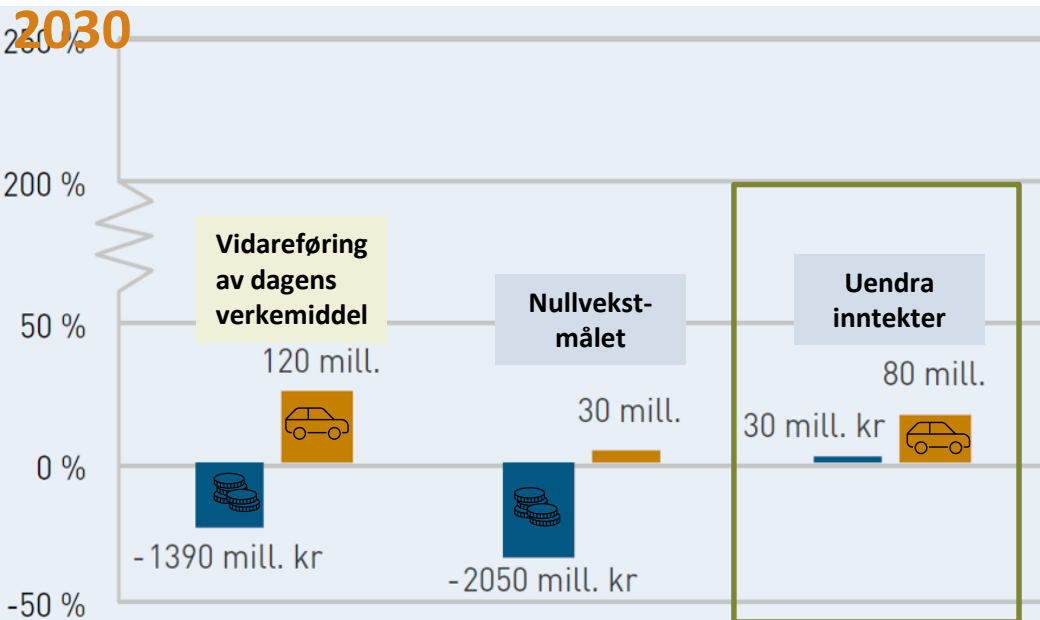
Alternativ: Nullvekstmål – endring frå basisåret til 2030



- **Nullvekstmålet:**

- All vekst i transporten skjer ved sykkel, gange, kollektiv
- Ingen vekst i personbiltrafikken
- Men årlege inntekter fell endå meir enn i referansealternativet (- 34 prosent)

Alternativ: uendra bompengerinntekter – endring frå basisåret til



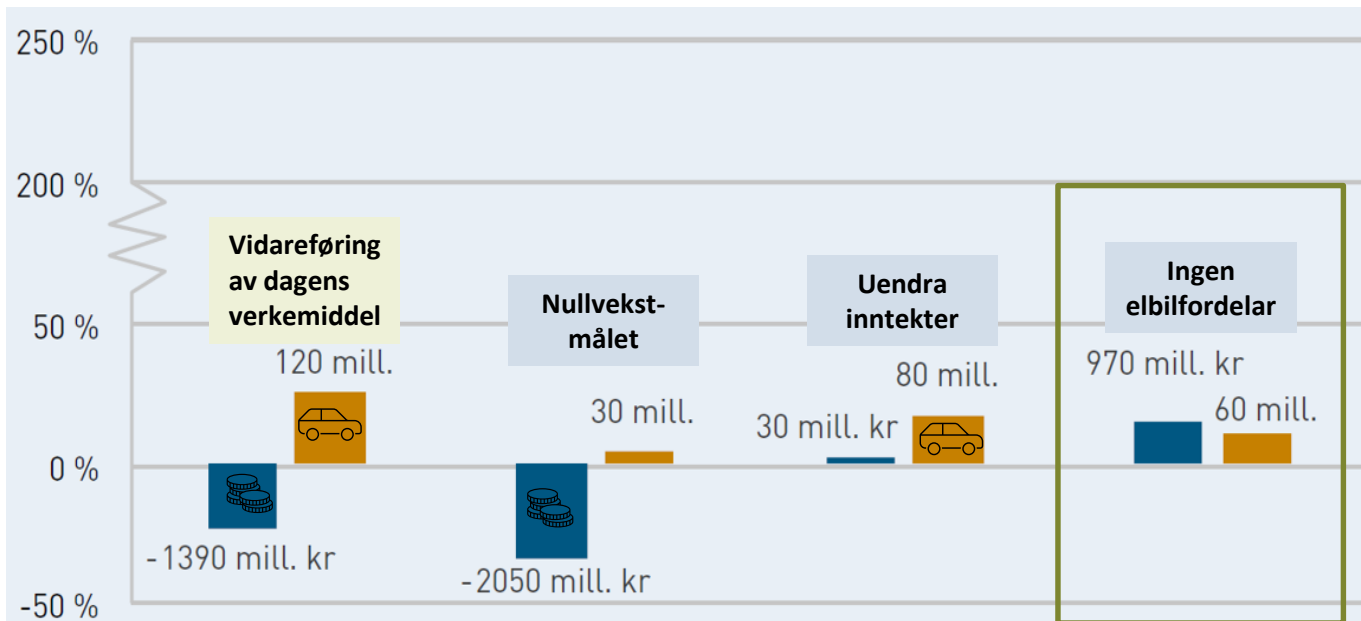
- **Inntektsnivået oppretthalde:**

- Uendra elbilfordelar
- Gir dubla satsar for bensin- og dieselbilar
- Trafikkvekst (+16 prosent)

- **Store fordelingsvirkningar**

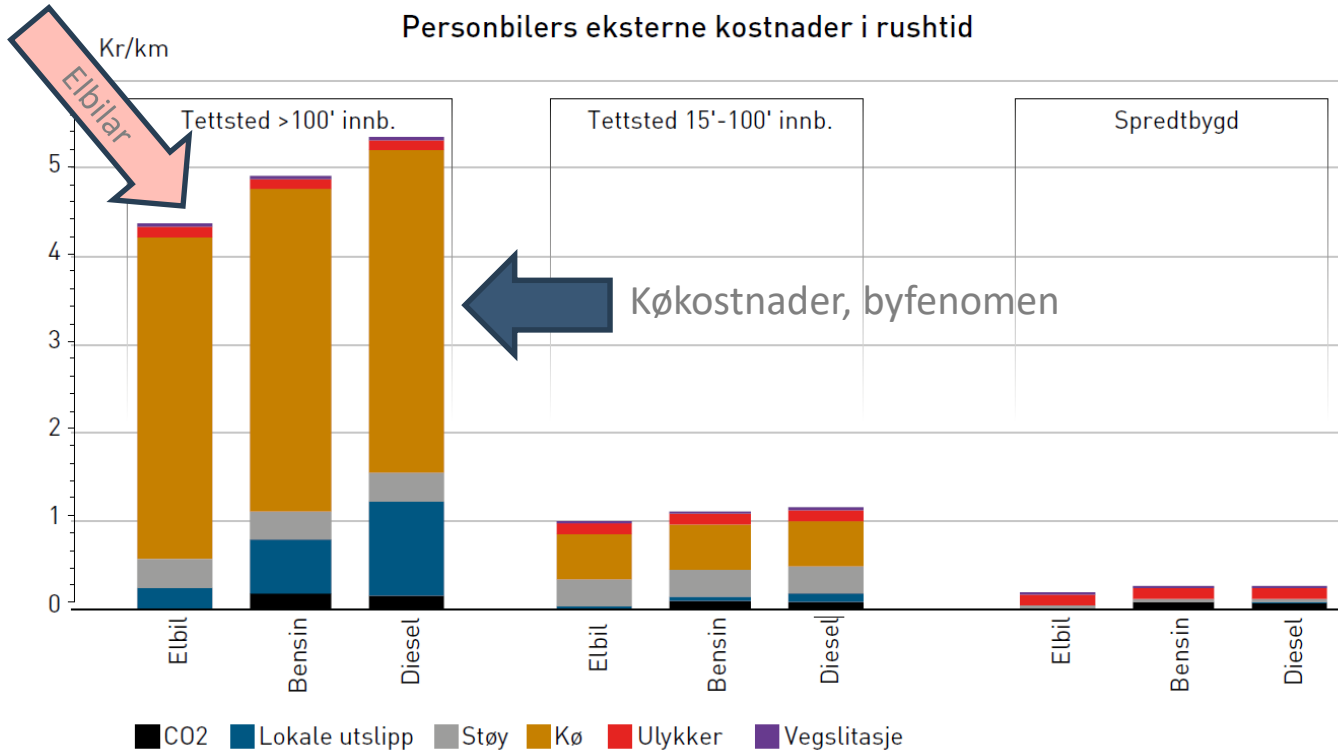
- Eks: takst > 110 kr per passering i rushtida i Bergen

Alternativ: ingen elbilfordelar



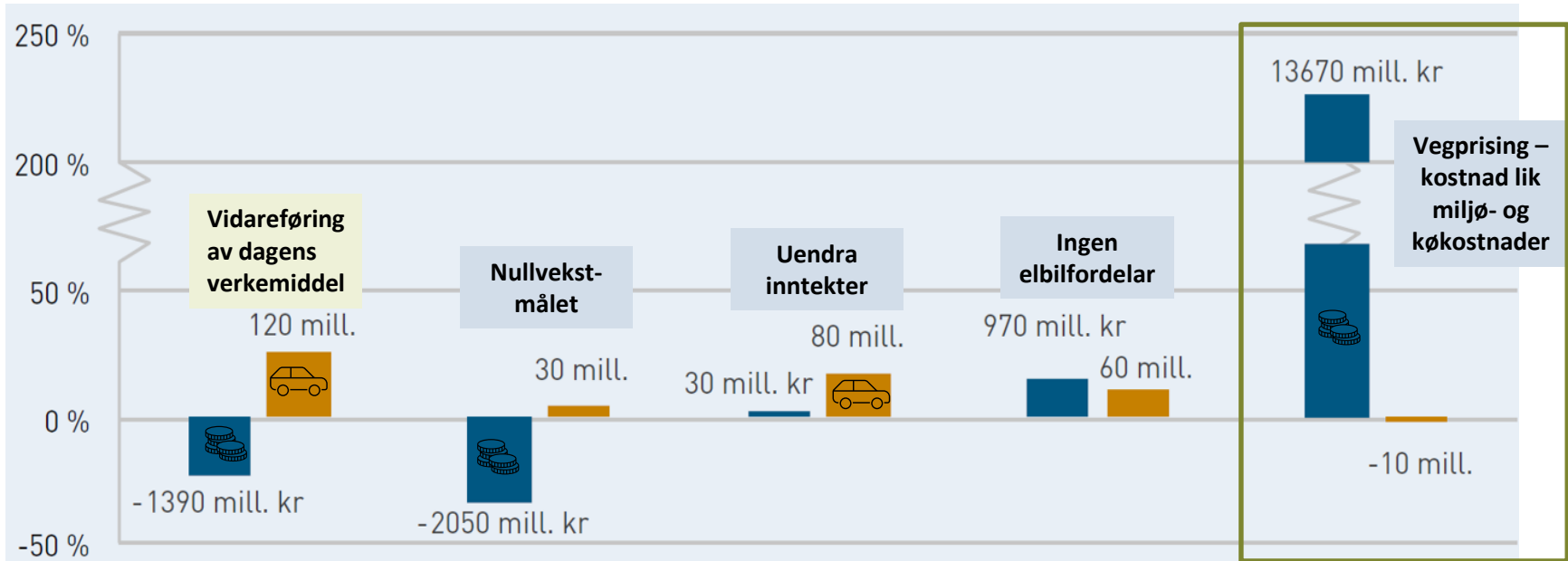
- **Fjerna elbilfordelar, alle betaler normaltaks:**
- Inntektene vesentleg opp
- Lågare vekst i personbiltrafikken

FIGUR 4.1 Marginale eksterne kostnader ved personbilbruk i rushtid etter kostnadstype, bosettingstetthet og energibærer. Kilde: Fridstrøm (2019a)



**Alternativ:
vegprising**

Alternativ: vegprising



- **Vegprising:** Potensial for vesentleg inntektsauke, muleg å prise etter miljøkostnader og bidrag til kø
Prisinga omfattar i eksempelet klimagassar, lokal luftforurensing, ulykker, kø, støy og vegslitasje

Vegprising

- **Fullt ut riktig prising**, utfasing drivstoffavgift:
 - provenyauke rundt 12 mrd. kroner samanlikna med vidareføring av dagens verkemiddel
- Alternativ **mindre ambisiøs vegprising** med uendra inntekter:
 - satsane kan reduserast med mellom 26 og 42 prosent i forhold til full prising
- Kan tilpassast lokale miljø og trafikkforhold
- Kan også justerast/fasast inn etter lokale inntektsbehov
- Oppnår alle mål: Inntekter – nullvekstmål – mindre utslepp/elbilstimulans

Anbefalingar

Avvikle dagens elbilfordelar og innføre vegprising:

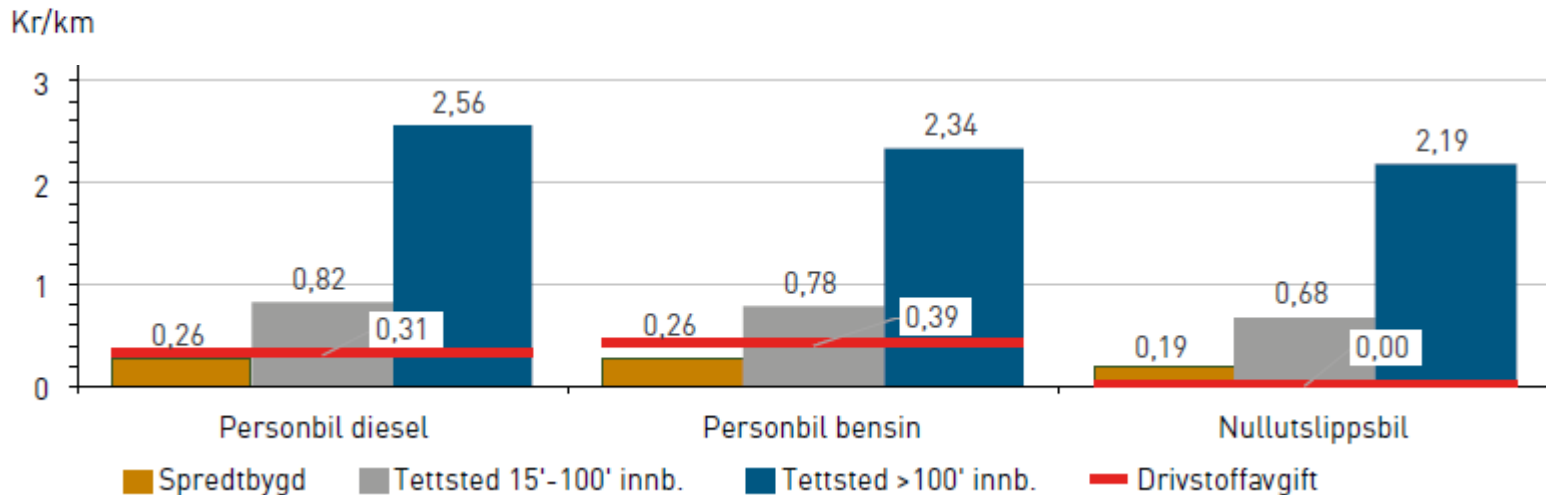
- Dagens fritak og reduserte takstar for elbilane i bompengeprojekta bør avviklast
- Bompengetakstane bør endrast slik at dei så langt som muleg reflekterer dei samfunnsøkonomiske kostnadane ved transporten
- Virkemidla bør rettast direkte mot finansiering og ivaretaking av kø, utslipp av klimagassar og miljøskader

Utreie juridiske og tekniske sider og innfasing:

- Eit system med elektronisk vegprising bør utreiast juridisk og teknisk, for på sikt å fase ut bompengesystemet og innføre eit prisingsystem
- Inntil eit vegprisingssystem eventuelt kan vere klart for implementering bør ein bygge vidare på det systemet som eksisterer

Dei samfunnsøkonomiske kostnadane er generelt ikkje innbakt i prisane

Drivstoffavgift og eksterne kostnader, døgngjennomsnitt



Bompengar som instrument

- Som finansieringsinstrument: effektivt instrument så lenge innhentingskostnaden er lavare enn skattefinansieringskostnaden

$$\frac{\text{Innkrevingskostnader} + \text{Nyttetap}}{\text{Inntekt} - \text{Innkrevingskostnader}} \leq 20\%$$

- Vegprising, for å korrigere miljø- og køkostnader, kjem i tillegg