



Møre og Romsdal
fylkeskommune

saksframlegg

Dato:	Referanse:	Vår saksbehandlar:
16.01.2023	5490/2023	Hilde Bolsønes og Heidi Nerland
Saksnr	Utval	Møtedato
	Fylkesutvalet	30.01.2023

Svar på høyring om konseptvalutgreiing for eit nytt system for vegbruksavgift og bompengar

Fylkeskommunedirektøren si innstilling:

1. Møre og Romsdal fylkeskommune er positiv til utgreiingar av eit nytt system for vegbruksavgift og bompengar.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune finn at rapporten er eit godt grunnlag for vidare utgreiingar av eit nytt system for vegbruksavgift og bompengar, og støttar at det blir arbeidd vidare med konsept 4.
3. Vi ber om at følgjande forhold knytt til fylkeskommunen sin garanti i bompengeprosjekt og finansiering av eigne bompengeprosjekt med etterskotsinnkrevjing er avklart gjennom ytterlegare analyser:
 - a. Konsekvensar for inntekter på bompengefinansierte prosjekt på riks- og fylkesveg. Analysen må innehalde tilhøvet til garantisten.
 - b. Konsekvensar for inntekter på ferjestrekningar
 - c. Konsekvensar for attraktiviteten til små- og mellomstore byar, og spredtbygde strøk.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune ber også om at det blir gjort utrekningar som tydeleg viser konsekvensar for innbyggjarar i distrikt og mellomstore byar, samt for næringslivet ute i distrikta. Nytt system kan ikkje gje svekka moglegheiter for å bu og drive verksemد i distriktsfylka.
5. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at konsepta tek omsyn til GDPR og datalagringsregulativ og rekneskapstekniske krav knytt til næringskøyring.
6. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at det blir utarbeidd klimabudsjett for dei ulike konsepta.

Bakgrunn

Hausten 2021 gav Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet eit oppdrag til Skattedirektoratet og Statens vegvesen om å gjere ei konseptvalutreiing for eit framtidig system for fastsettjing og innkreving av vegbruksavgift og bompengar. Utgangspunktet er at regjeringa ønsker å erstatte systemet for vegbruksavgift og bompengar med eit meir berekraftig¹ og treffsikkert system.

¹ I Meld.St.1 (2020-2021) er det presentert fem prinsipp for eit berekraftig bilavgiftssystem:

- 1) Et bærekraftig bilavgiftssystem må prise de eksterne kostnadene bruk av kjøretøy medfører.
- 2) Et bærekraftig bilavgiftssystem må inneholde avgifter på kjøp og eie av kjøretøy.
- 3) Et bærekraftig bilavgiftssystem må baseres på stabile avgiftsgrunnlag.

Skatteetaten har sendt konseptvalutgreiinga på høyring. Sjølv om Møre og Romsdal fylkeskommune ikkje er ført opp som høyningsinstans ønsker vi å gi innspel til høyringa. Høyringsdokumenta kan hentast frå denne nettsida:

<https://www.skatteetaten.no/rettskilder/type/horinger/konseptvalg-for-et-nytt-system-for-veibruksavgift-og-bompenger/>

I konsept 1 skal lette norske nullutsleppskøyretøy få distansebasert vegbruksavgift. Vegbruksavgifta for nullutsleppskøyretøya er lik for heile landet, men det er ulike satsar for køyretøyegenskapar (for eksempel vekt). Plug-in hybrid køyretøy fortsett med dagens ordning med vegbruksavgift basert på drivstoff.

Konsept 2 skil vegbruksavgift mellom sone by og sone land, i tillegg til køyretøyegenskapar. Desse to sonene skal gjelde for alle køyretøy, og det skal skje datafangst om stad, vegtype og tidspunkt gjennom teknologi (On-board-unit – (OBU), andre køyretøy, app/web for utanlandske som manglar OBU). Dette konseptet legg opp til felles teknologisk innkrevjing av bompengar og vegbruksavgift.

Konsept 3 er som konsept 2, men med ein enda meir detaljert prismodell for vegbruksavgifta. Prisen skal kunne variere mellom ulike typar veger, geografi, årstid, trafikkforhold, kø, eigenskapar ved køyretøyet og så vidare. Det er anbefalt tre ulike geografiske sonar (frå SSB): land (spredtbygd), by (tettstad <100.000) og storby (tettstad>100.000). Køyremønsteret blir registrert gjennom teknologiske løysingar. Køyretøy med forbrenningsmotor kan få ein gradvis overgang til denne forma for vegbruksavgift. Nullutsleppskøyretøy og hybridkøyretøy vil vere tidleg ute, saman med tunge køyretøy. Tunge køyretøy kan bruke teknologi som blir lansert i Danmark og Sverige i 2025. Som i konsept 2, så blir det mogleg med felles teknologisk innkrevjing av bompengar og vegbruksavgift.

I anbefalt konsept 4 blir det ei endring for vegbruksavgifta i perioden 2025-2030, og ein «realopsjon» til at det frå 2030 skal bli ei felles ordning for vegbruksavgift og bompengar: vegprising (=konsept 3).

I konsept 4 er det to steg: i det første steget får lette norske nullutsleppskøyretøy ei distansebasert (30øre/km er lagt til grunn i berekningane) vegbruksavgift via manuell innberetning av køyretal i Noreg eller OBU. Dei fossile køyretøya betalar framleis vegbruksavgift gjennom drivstoffsavgifta. I det neste steget får dei tunge køyretøya ei distansebasert vegbruksavgift som er ulik mellom sonene «by» og «spredtbygd strøk». Dette skjer gjennom teknologi som blir innført i Danmark i 2025, som opnar for at bompengeinnkrevjing av utanlandske køyretøy også kan innhentast gjennom same teknologien. Då kan lokale myndigheter differensiere bompengeavgifta etter behov.

Møre og Romsdal fylkeskommune får i dag midlar frå vegbruksavgifta gjennom inntektssystemet, jf. Prop. 1 S. Vegbruksavgifta er i dag en del av bensin- og dieselprisen. Elektriske køyretøy og køyretøy med drivstoff fylt i utlandet betalar med andre ord ikkje vegbruksavgift til Noreg.

Vurdering

I Møre og Romsdal fylkeskommune sin uttale til gjeldande Nasjonal transportplan (T-53/20) hadde punkt 5b følgjande ordlyd: «Vegrising må utgjeraist som alternativ til dagens bompengefinansiering og ferjebillettering. Målet må vere enkle og like teknologiske løysingar for riksvegar og fylkesvegar og ei finansiering som gjev like konkurransevilkår i heile landet.» Det er derfor positivt at utgriingar om eit slikt system er starta.

4) Et bærekraftig bilavgiftssystem må utformes mest mulig teknologinøytralt. Et bærekraftig bilavgiftssystem må utformes på en måte som ivaretar fordelingshensyn.

Alle konsepta som blir presentert har forutsetninga om at vegbruksavgift og bompengar skal vidareførast som to uavhengige verkemiddel, med ulike formål. Bompengeinnkrevjing skal ha lokal tilslutning.

Alle konsepta inneber at lokale myndigheter skal få fjerne rabatt knytt til bompengar (=kjøretøy med forbrenningsmotor og nullutsleppskjøretøy kan betale lik bompengeavgift). Det er i tråd med vedtakspunkt 2 i sak SA-94/20 «Høyring på rapport frå ekspertutval "På veg mot eit betre bomsystem"»: «Elbilfordelane som no ligg i takstsystemet for bypakkar og andre bompengeprosjekt bør fjernast».

Bompengar gjer det mogleg å realisere fleire samferdselsprosjekt enn gjennom statlege og fylkeskommunale løvningar åleine. Hovudmålet med bompengar er finansiering av infrastrukturtiltak, men i byområde (bypakkar) er det opna for at bompengar også kan brukast til å regulere trafikken. Nytteprinsippet ligg til grunn for all bompengeinnkrevjing. Det inneber at dei som betalar skal ha nytte av prosjektet bompengane finansierar. På same måte må dei som har nytte av prosjektet vere med å betale. Bompengeinnkrevjing skal ha lokal tilslutning.

Per i dag er det to bompengeprosjekt som omfattar fylkesveg i Møre og Romsdal: fv. 659 Nordøyvegen og bypakke Ålesund. Fylkeskommunane er garantist for bompengelån for prosjekt på både fylkesveg- og riksveg. I tillegg til dei to nemnte prosjekta, har Møre og Romsdal fylkeskommune vedtatt å stille garanti for Ny E39 Lønset – Hjelset (oppstart innkrevjing hausten 2023) og E39 Ålesund – Molde, trinn 1 Vik – Molde (bompengeproposisjon ikkje vedtatt enno).

For fylkeskommunane er det avgjerande at bompengeprosjekta får inn tilstrekkelege midlar gjennom bompengeinnkrevjing slik at garantiansvaret ikkje blir utløyst. Fylkeskommunane må i ei framtidig løysing sikrast tilstrekkelege verkemiddel for å ivareta sin rolle som vegeigar, regional utviklingsaktør og garantist for større prosjekt på eige og andre sitt vegnett (riksveg).

Konsepta i KVUen er berekna til å avvise trafikk, jf. kap. 6.4. I oppsummeringa finn vi følgjande om transportmodellberekingar:

«TØI har gjort transportanalyser for person- og godstransport som er brukt som grunnlag for beregninger av samfunnsøkonomiske virkninger av ulike konsepter. Samtlige konsepter fører til redusert trafikkarbeid med personbiler, og størst relativ reduksjon for nullutslippsbiler som i nullalternativet ikke har noen vebruksavgift. Konseptene med flat vebruksavgift over hele landet reduserer trafikkarbeidet både i byene og i spredtbygde strøk for både gods- og persontransport. Konseptene som differensierer prisene mellom byer og spredtbygde strøk fører til en stor reduksjon i trafikkarbeidet i byene, mens kjøretøy med forbrenningsmotor ender opp med å øke sitt transportarbeid i spredtbygde strøk. Lastebiltransporten øker også i spredtbygde strøk i disse konseptene. Trafikanter ender opp med redusert nytte som følge av økt belastning fra vebruksavgift, men dette nyttetapet mer en oppveies av økte inntekter til det offentlige og sparte eksterne kostnader (utsipp, ulykker, støy, slitasje og kø).»

Dette vil kunne gi reduserte bompengeinntekter i framtidige bompengefinansierte prosjekt. Det kan også gi reduserte inntekter i eksisterande statlege- og fylkeskommunale bompengeprosjekt. Fylkeskommunane er garantistar for bompengelån på både riks- og fylkesveg. Er det berekna størrelse på eit slikt eventuelt tap for prosjekt med ulike eigenskapar, og korleis vil staten kompensere for dette i prosjekta? Trafikkavising vil også ha effekt på ferjestrekningane. Dette er eit forhold som må analyserast nærmare, og konsekvensar og løysingar må drøftast.

Fylkeskommunedirektøren finn ikkje at det er gjort analyser i transportmodellane for dei ulike delområda som viser økonomiske og praktiske konsekvensar for

innbyggjarar og næringsliv i distrikt og mellomstore byar som følgje av ein eventuell overgang til nytt system.

Analysane i rapporten er alle gjort med «Delområdemodell Viken», og det er grunn til å stille spørsmål til om denne er representativ for til dømes Møre og Romsdal. Eit nytt system må bidra til auka attraktivitet for distriktsfylka heller enn redusert attraktivitet som følgje av auka økonomisk belastning og/eller forverra praktiske forhold.

Tilhøvet til GDPR er omtalt i kapittel 4.4.2 i rapporten side 62, og vi vil poengtere at det er viktig at dette blir grundig analysert.

Tilleggsvurderingar av klimakonsekvensar er nødvendige før utgreiinga kan brukast som grunnlag for avgjerd. Det må vere krav til tilleggsutgreiingar før neste fase i prosjektet. Sjølv om eit av formåla er å prise eksterne kostnadars som miljøskadelege utslepp, finn vi heller ikkje at klimagassutslepp er tatt omsyn til i den samfunnsøkonomiske analysen. Eit klimabudsjett eller ein liknande, alternativ metode for å framstille effektar på, bør også vere ein del av det vidare arbeidet.

Sjølv om vi i saka har lista opp fleire forhold vi meiner må bli analysert nærmare, så vil fylkeskommunedirektøren støtte at det blir arbeidd vidare med det anbefalte konsept 4. Hovudårsaka til det er at konseptet gir ei gradvis innføring av vegprising², som har som formål å korrigere for eksterne kostnadars som bilistar bidreg til. Med eksterne kostnadars meiner vi til dømes kø og forureining. Konseptet vegprising inneber også at det kan vere ulik pris i ulike deler av landet og for ulike tidspunkt. Dette er ei meir rettferdig ordning enn ei flat avgift der alle må betale like mykje, uavhengig av i kor stor grad vi bidreg til eksterne verknader.

Toril Hovdenak
fylkeskommunedirektør

Arild Fuglseth
samferdselsdirektør

² Definisjon og omtale frå Tiltakskatalog for transport og miljø: Trafikkregulerende vegprising (heretter vegprising) kan defineres slik det gjort i tidligere Håndbok V718 (Statens vegvesen 2014): «et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider». Et offisielt uttalt formål med å innføre vegprising er: "å regulere trafikken med sikte på å korrigere for eksterne kostnadars, som avhenger av når og hvor trafikken finner sted. En vegprisningsordning vil særlig kunne være et effektivt virkemiddel for å begrense køproblemer og lokale miljøproblemer. Det skal ikke være mulig å ta vegprising i bruk uten at det kan dokumenteres reelle kø- og miljøproblemer lokalt." (Ot.prp. nr. 32 (2000-2001)). <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-1-styring-bilbruk/b-1-1/>

Behandling i Fylkesutvalet - 30.01.2023

Tove-Lise Torve (AP) fremma på vegner av seg sjølv, Line Hatmosø Hoem (AP), Kristin Marie Sørheim (SP), Jan Ove Tryggestad (SP), Yvonne Wold (SV), Carl Johansen (MDG) og Pål Farstad (V) følgjande forslag:

Tillegg i punkt 3:

«d: Møre og Romsdal fylkeskommune meiner det er prinsipielt feil at fylkeskommunane skal vere garantist for bompengelån på riks- og europaveger. Ordninga, slik ho er i dag, kan utfordre fylkeskommunane si økonomiske berevne. Staten må vere garantist for eigne bompengelån»

Votering:

Fylkeskommunedirektøren si innstilling fekk 10 røyster (AP, SP, SV, MDG, KRF, V, H) og vart vedteke. 3 (FRP) røysta mot.

Tilleggsforslaget frå Tove-Lise Torve med fleire vart samråystes vedteke.

Vedtak i Fylkesutvalet - 30.01.2023

1. Møre og Romsdal fylkeskommune er positiv til utgreiingar av eit nytt system for vegbruksavgift og bompengar.
2. Møre og Romsdal fylkeskommune finn at rapporten er eit godt grunnlag for vidare utgreiingar av eit nytt system for vegbruksavgift og bompengar, og støttar at det blir arbeidd vidare med konsept 4.
3. Vi ber om at følgjande forhold knytt til fylkeskommunen sin garanti i bompengeprosjekt og finansiering av eigne bompengeprosjekt med etterskotsinnkrevjing er avklart gjennom ytterlegare analyser:
 - a. Konsekvensar for inntekter på bompengefinansierte prosjekt på riks- og fylkesveg. Analysen må innehalde tilhøvet til garantisten.
 - b. Konsekvensar for inntekter på ferjestrekningar
 - c. Konsekvensar for attraktiviteten til små- og mellomstore byar, og spredtbygde strøk
 - d. Møre og Romsdal fylkeskommune meiner det er prinsipielt feil at fylkeskommunane skal vere garantist for bompengelån på riks- og europaveger. Ordninga, slik ho er i dag, kan utfordre fylkeskommunane si økonomiske berevne. Staten må vere garantist for eigne bompengelån
4. Møre og Romsdal fylkeskommune ber også om at det blir gjort utrekningar som tydeleg viser konsekvensar for innbyggjarar i distrikt og mellomstore byar, samt for næringslivet ute i distrikta. Nytt system kan ikkje gje svekka moglegheiter for å bu og drive verksemد i distriktsfylka.
5. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at konsepta tek omsyn til GDPR og datalagringsregulativ og rekneskapstekniske krav knytt til næringskøyring.
6. Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at det blir utarbeidd klimabudsjett for dei ulike konsepta.