



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår referanse: 17/00554-4
Arkivkode: N10 &00
Saksbehandler: Torbjørn Eika,
Deres referanse:
Dato: 18.12.2020

Høringsvar: Framtidige inntekter i bomringene

Det vises til høringsbrev av 15. september 2020 der det inviteres til å komme med høringsuttalelse til rapporten: Framtidige inntekter i bomringene – med frist 18. desember 2020.

KS' syn kan oppsummeres i følgende hovedpunkter:

KS vil påpeke at utvalgets mandat har vært for snevert til å kunne foreslå en fullgod løsning på målkonfliktene i bompengesystemet.

KS mener at

1. En utforming av bompengetakster etter hensyn til samfunnsøkonomisk effektivitet er viktig, men må avveies også mot bl.a. konsekvenser for klimapolitiske mål
2. Mulighetene til lokalt bestemte differensierte bompengetakster mellom utslippsfrie personbiler (elbiler) og biler med fossilt drivstoff må videreføres, og ses i sammenheng med nasjonale virkemidler for å fremme overgang til nullutslippskjøretøy. Muligheten til å innføre reduserte takster for fossilfri tungtransport må vurderes
3. Muligheter til timesregel og passeringstak i bompengeringene må videreføres
4. Hensyn til samfunnsøkonomisk effektiv utforming av bompengetakster tilsier at dagens elbilfordeler i bompengeringene over tid må reduseres og etter hvert avvikles
5. Overgangen til nullutslipp bør stimuleres gjennom tiltak rettet mot kjøp og eie
6. Videre utredning av et digitalt basert vegprisingssystem som alternativ til bompengesystem er positivt

Nærmere om KS' vurderinger

Bompenger benyttes både som virkemiddel for å finansiere veg- og kollektivinfrastruktur i byområdene og som virkemiddel for å sikre måloppnåelse for nullvekstmålet. Ettersom nullvekstmålet i stor grad har en klimabegrunnelse, gir dette en innbygget målkonflikt. Målkonflikten tydeliggjøres ytterligere ved at bompengesystemet også skal bidra til forsert innfasing av elbiler, slik det framgår av byvekstavtalene.

Provenyet fra bomringene viktig

Det er lite sannsynlig at statlige eller kommunale/fylkeskommunale bevilgninger vil kunne erstatte behovet for trafikantbetaling i stort omfang på kort eller mellomlang sikt. Bekymringen for manglende proveny fra bompengesystemet er derfor en relevant bekymring.

Klimahensyn viktig, men må avveies mot provenytnap og samfunnsøkonomisk riktig prising

Sett ut fra et rent samfunnsøkonomisk perspektiv kan ikke elbilfordeler forsvares ut fra hensyn til effektiv prising av en knapp faktor, veiareal, i rushtid. Bruken av vei og bidrag til kø er den samme uavhengig av hvilket drivstoff som benyttes. Samtidig er overgang fra kjøretøyer med fossilt drivstoff til utslippsfrie kjøretøyer nødvendig for å nå både nasjonale klimamål i ikke-kvotepliktig sektor og lokale/regionale klimamål. For å oppnå dette er elbilfordeler i bomringen fortsatt en viktig motivator, slik det vises til i Klimakur 2030. Betydningen av slike fordeler vil påvirkes av nasjonale virkemidler samt hvor langt teknologien har kommet.

Selv i byområdene er det lite realistisk at personbiltrafikken fullt ut kan erstattes av kollektiv, sykkel og gange. Dette tilsier også at den gjenværende biltrafikken må baseres på utslippsfri framdrift og at virkemidlene innrettes mot dette. Samtidig er differensierte bomtakster ett viktig virkemiddel for å nå lokale byutviklingsmål i tillegg til klimamålene.

Mulighetene til lokalt bestemte differensierte bompengetakster mellom elbiler og biler basert på fossilt drivstoff må altså videreføres.

Flere byområder har politisk vedtatte mål om overgang til fossilfri tungtransport. Ved å erstatte fossile drivstoff fra tungtransporten med biogass kan man redusere nasjonale CO₂-utslipp betraktelig. Det tilsier at mulighet til å innføre differensierte bompengetakster også mellom ulike tungtransport basert på drivstoff må utredes.

Hensyn til samfunnsøkonomisk effektiv utforming av bompengetakster tilsier imidlertid at dagens elbilfordeler i bompengeringene over tid må reduseres og etter hvert avvikles.

Lokale myndigheter må kunne ta fordelingsmessige hensyn

KS er enig i prinsippet om at all bilbruk som påfører ulempe for andre bør begrenses og dermed avgiftsbelegges. Så lenge man tross alt har et begrenset antall bommer – vil passeringene ikke alltid representere de reelle ulempene på en god måte. Plasseringen av bommer vil dessverre også ofte innebære en urimelig økonomisk belastning for husholdninger og bedrifter som er lokalisert nært en bom eller har stadige transportbehov som innebærer kryssing av en bomring på korte kjøreturer som innebærer beskjedne ulemper for andre. Det må etter KS oppfatning være rom for ordninger som demper urimeligheten knyttet til lokalisering av bomringer og lokale transportbehov. Muligheter til timesregel og passeringstak i bompengeringene må derfor videreføres.

Vegprising

Et elektronisk system for vegprising vil kunne ha alle gunstige effekter som en bomring kan ha. Vegprising vil kunne gi en riktigere prising og rettferdigere fordeling av kostnadene. KS støtter forslaget om videre utredning av praktisk og juridiske løsninger for elektronisk vegprising. Inntil et vegprisingssystem eventuelt er klart for innføring, bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer.

Med hilsen

Lasse Hansen
administrerende direktør

Helge Eide
direktør interessepolitikk

Mottakere: Samferdselsdepartementet - SD

Kopi: Kommunal- og moderniseringsdepartementet - KMD