



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/721-

22. april 2024

Dokument 8:117 S (2023–2024) fra Roy Steffensen, Terje Halleland, Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om å redusere bompengebelastningen i Ryfast

Jeg viser til brev av 21. mars 2024 om representantforslag dokument 8:117 S (2023–2024) om å redusere bompengebelastningen i Ryfast. Representantene fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber regjeringen gjennomgå bompengeprojektet Ryfast, og snarest komme tilbake til Stortinget med forslag til tiltak som vil redusere bompengebelastningen for pendlere."

Bakgrunn

Prosjektet rv. 13 Ryfast ble i 2012 lagt frem for Stortinget etter et lokalt ønske om å etablere et ferjefritt veisamband mellom Nord-Jæren og Ryfylke. For å fremskynde prosjektet ble det vedtatt en finansiering basert på bompenger og lokale tilskudd, jf. Prop. 109 S (2011–2012), jf. Innst. 363 S (2011–2012). Stortinget sluttet seg til et forslag om økt kostnadsramme for prosjektet gjennom behandlingen av Prop. 59 S (2021–2022), jf. Innst. 222 S (2021–2022). Bompengeselskapet har tatt opp lån, og Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune har gitt lånegaranti basert på Stortingets vedtak. Forutsetningene for finansiering og takstnivå i Ryfast ligger dermed over 10 år tilbake i tid. Innkrevingen startet opp i 2021.

Statens vegvesen opplyser at bompengeselskapets lånegjeld på nåværende tidspunkt utgjør om lag 6,2 mrd. kr. Før innkrevingen startet ble det besluttet et prøveprosjekt med lavere takster enn det som opprinnelig ble anbefalt, jf. Prop. 44 S (2019–2020). En forutsetning for dette prøveprosjektet var at økonomien i prosjektet ble evaluert etter et års drift.

Gjennomgangen viste at nedbetalingstiden lå an til å gå betydelig over 20 år, som det er besluttet at prosjektet skal styres etter. Det ble derfor besluttet å øke takstene i mars 2023,

og videre justert for endret takstfordeling mellom ordinære kjøretøy og nullutslippskjøretøy i februar 2024. Vedtaket om å justere takstene opp til nødvendig nivå for å sikre en innkrevningstid på 20 år er i tråd med det som er forutsatt og vedtatt av Stortinget. Dagens takst- og rabattnivå er i samsvar med garantistene Rogaland fylkeskommune og Stavanger kommune sine ønsker. Siden det er tidlig i innkrevingsperioden er det usikkerhet om dagens inntektsnivå er tilstrekkelig til at prosjektet vil være nedbetalt i 2041, selv med siste takstøkning.

Takster og rabatter

Det er følgende grunntakster i Ryfast:

- Ryfylketunnelen: 164 kr i takstgruppe 1 og 491 kr i takstgruppe 2
- Hundvågtunnelen: 33 kr i takstgruppe 1 og 89 kr i takstgruppe 2

Ordinære kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 70 pst. av ordinær takst etter rabatt. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler ikke bompenger. Pendlere ivaretas gjennom månedstak for antall passeringer. I Prop. 44 S (2019–2020) ble det satt et passeringstak på 40 passeringer i Ryfylketunnelen og 75 i Hundvågtunnelen. Det er i tillegg felles timesregel og passeringstak mellom Hundvågtunnelen og Bypakke Nord-Jæren.

Pendlere (i takstgruppe 1) mellom Strand og Stavanger med nullutslippskjøretøy betaler 110 kr en vei. Tilsvarende betaler pendlere med ordinære kjøretøy og brikke med brukeravtale 158 kr. Uten avtale koster reisen 197 kr. Med gjeldende passeringstak vil en pendler med 21 reiser tur/retur på en måned betale om lag 4 400 kr for nullutslippskjøretøy, og 6 300 kr for ordinære kjøretøy.

Jeg vil understreke at pendlere mellom Strand og Stavanger er omfattet av både rabatt for brikke med brukeravtale, passeringstak per måned og timesregel mot Bypakke Nord-Jæren. Det er i tillegg etablert kollektivtilbud mellom Strand og Stavanger, med busstilbud gjennom Ryfast.

I bakgrunnen for representantforslaget mener forslagstillerne at bilister må betale uforholdsmessig mye mer enn det Stortinget opprinnelig vedtok. Da vil jeg minne om hva Stortinget tidligere har tatt stilling til:

- I Prop. 109 S (2011–2012) ble det i samsvar med lokalpolitiske vedtak lagt til grunn en bompengetakst på 130 kr (2012-kroneverdi) for ordinære kjøretøy (takstgruppe 1), inkl. 50 pst. rabatt. Dette utgjør 184 kr i 2024-kr.
- I Prop. 44 S (2019–2020) ble det et fastsatt takst- og rabattsystem med særskilt unntak fra de ordinære retningslinjene for fastsettelse av takster. Bakgrunnen for dette var et lokalt ønske om et lavere takstnivå før oppstart av innkreving, enn det som ble lagt til grunn i Prop. 109 S (2011–2012). Bompengetaksten ble satt til 135 kr (2020-kr) for ordinære kjøretøy med 20 pst. rabatt, og 67 kr (2020-kr) for

nullutslippskjøretøy med 20 pst. rabatt og takst på 50 pst. av ordinære kjøretøy. Det utgjør hhv. 160 kr for ordinære kjøretøy og 79 kr for nullutslippskjøretøy med 2024-kr.

Dagens takstnivå på 158 kr for ordinære kjøretøy er dermed litt lavere enn hva som ble lagt til grunn i Prop. 44 S (2019–2020), og betydelig lavere enn 184 kr, som ble lagt til grunn i Prop. 109 S (2011–2012).

Stortinget har i denne perioden åpnet for at det kan tas en høyere takst for lette nullutslippskjøretøy, dersom det er ønsket av lokale myndigheter. Ryfast har nå en takst på 70 pst. av ordinær takst for lette nullutslippskjøretøy, i tråd med garantistenes vedtak. Det har gitt en noe endret byrdefordeling, slik at nullutslippskjøretøy betaler noe mer og ordinære kjøretøy noe mindre enn fastsatt takst- og rabattsystem i Prop. 44 S (2019–2020).

Staten bidrar til å holde bompengebelastningen i Ryfast nede gjennom tilskuddsordningen for reduserte bompenge utenfor de største byområdene. Siden innkrevingsstart i 2021 har takstene vært 10 pst. lavere enn de ellers ville vært ved at prosjektet inngår i ordningen. Det ble i 2024 bevilget 52,8 mill. kr til Ryfast for å holde takstene på et lavere nivå. I perioden 2021–2024 har Ryfast mottatt 197 mill. kr i statlig tilskudd over kap. 1320, post 73. Dersom ordningen videreføres frem til Ryfast er nedbetalt, vil staten bidra med over 1 mrd. kr i løpet av innkrevingsperioden. I NTP 2025–2036, som nylig ble lagt frem, har regjeringen prioritert midler til å videreføre denne tilskuddsordningen til reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

Regjeringen jobber aktivt for å sikre innkreving av bompenge fra utenlandske kjøretøy. Alle utenlandske næringskjøretøy over 3,5 tonn må i dag ha brikke for å kjøre i Norge. Europaparlamentets- og rådsdirektiv (EU) 2019/520 av 19. mars 2019 om interoperabilitet mellom elektroniske bompengesystemer og tilrettelegging for utveksling av opplysninger mellom medlemslandene om manglende bompengebetaling i EU (EETS-direktivet) vil også sikre at alle EU/EØS-kjøretøy vil kunne bli identifisert for fakturering av bompenge. Når det gjelder status for EETS-direktivet vises det til mitt svar på skriftlig spørsmål fra Irene Heng Lauvsnes 8. april 2024 - <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=98251>, der det også fremgår at innkrevingsløsningen mellom Nederland og Norge er ferdig, og at ParkTrade har startet opp med å fakturere nederlandske kjøretøy for bompengepasseringer i Norge.

Bompengetakster sammenlignet med ferjedrift

I bompengeprosjekter betaler trafikantene bompenge i bytte mot et bedre tilbud enn tidligere, og takstene gjenspeiler en nytte som oppnås sammenlignet med situasjonen før prosjektet ble bygget. Ferjeavløsningsprosjekter har store fremkommelighets- og tidsgevinster for trafikantene, og har derfor ofte et høyere takstnivå enn bomringer i byer og strekningsvise utbyggingsprosjekter. Utgangspunktet for bompengetakster i ferjeavløsningsprosjekter er at bompengetakstene ikke skal være høyere enn ferjetakstene, med et tillegg på inntil 40 pst. Dette ble også vurdert i Prop. 109 S (2011–2012) med bakgrunn i høye takstanslag. For en personbil med en passasjer utgjorde bompengetaksten i

Prop. 109 S (2011–2012) et tillegg på 45 pst. sammenlignet med billettprisen på ferjesambandet Stavanger - Tau.

Dersom vi sammenligner dagens bompengetakster med ferjeprisene, ville et ordinært kjøretøy med en passasjer med maksimal rabatt (50 pst. for bil og 17 pst. for passasjer) i ferjesambandets siste driftsår 2019, kostet 183 kr (omregnet til 2024-kr). Uten rabatt ville reisen kostet 315 kr (2024-kr). For tunge kjøretøy (takstgruppe 2) var prisen 1 590 kr (2024-kr). Til sammenligning betaler ordinære kjøretøy (takstgruppe 1) med 20 pst. rabatt 158 kr, uten tillegg for passasjer. Uten rabatt er prisen 197 kr. Tunge kjøretøy betaler i dag 580 kr. I tillegg kommer passeringstak som begrenser den månedlige bompengebelastningen, som vist innledningsvis. Dette viser at bompengetakstene i dag ikke er urimelige ut fra forutsetningene.

Vurderinger av tiltak for å redusere bompengebelastningen

Å forlenge innkrevningstiden kan redusere bompengebelastningen gjennom reduserte grunntakster. Utgangspunktet for ferjeavløsningsprosjekter er en innkrevningstid på 20 år. I Prop. 109 S (2011–2012) ble det vurdert å forlenge innkrevingsperioden utover 20 år for å redusere takstene. Imidlertid ble det vurdert at andelen bompenger som må brukes til å dekke finanskostnader i et slikt tilfelle ville blitt svært høy, sammen med betydelig usikkerhet om trafikkgrunnlag, renter og prisutvikling. Det vil gi betydelig usikkerhet og risiko for nedbetalingen av bompengelånet. Det er usikkert om Ryfast vil være nedbetalt i 2041 etter 20 års innkrevningstid. Dersom bompengeselskapets lån ikke er nedbetalt, skal innkrevningstiden forlenges med inntil 5 år for å dekke garantistenes utlegg. Å forlenge innkrevingsperioden med 5 år vil øke usikkerheten ytterligere.

Det er gjort beregning av hvor mye grunntakstene kan settes ned dersom innkrevningstiden forlenges med 5 år. Statens vegvesens beregninger viser at økt innkrevningstid på 5 år kan redusere grunntaksten med 13,5 pst. Dette medfører økte rente- og innkrevingskostnader på om lag 363 mill. kr. I tillegg kommer årlige tilskudd på 52 mill. kr og kompensasjon fra Bypakke Nord-Jæren for timesregel og passeringatak på 40 mill. kr årlig. Totalt gir det økte kostnader på over 800 mill. kr.

Jeg viser til at Samferdselsdepartementets vurderinger av takst- og rabattsystemet for Ryfast i Prop. 44 S (2019–2020) redegjorde for en rekke forhold i lys av ønsket om lavere bompengetakster enn det som opprinnelig lå til grunn i prosjektet, jf. Prop. 109 S (2011–2012). Vurderingene i Prop. 44 S (2019–2020) viste bl.a. til bompengeselskapets handlingsrom til å håndtere høyere renter og usikkerhet i trafikkgrunnlaget mot sårbarheten for prosjektets økonomi. Det ble også trukket frem garantistenes rolle som bærere av prosjektets risiko. De vurderingene står seg fortsatt. Prøveprosjektet med lavere takster førte til at inntektene ble for lave og at uten tiltak ville ikke bompengeselskapet klare å betale ned lånet innenfor rammene forutsatt av Stortinget. Takstene ble derfor justert ett år etter innkrevingsstart. Jeg mener dette viser at prosjektets økonomi er svært sårbar.

Passeringstaket ivaretar pendlere i bompengeprosjekter, og skal i utgangspunktet ikke være lavere enn 40 passeringer per måned. Ved lavere passeringstak vil andelen fritakspasseringer øke og inntektgrunnlaget påvirkes. For at prosjektene skal nedbetales innenfor rammene på 15 eller 20 år, må takstene normalt økes for å kompensere for inntektsbortfallet. Ryfast har i dag en betydelig andel lokal- og pendlertrafikk. Endret passeringstak vil derfor ha påvirkning på prosjektets økonomi. Dersom passeringstaket settes ned, og prosjektet fortsatt skal nedbetales innenfor rammen på 20 år, må takstene økes. Å redusere passeringstaket fra 40 til 30 vil redusere bompengebelastningen for pendlere ved at en da maksimalt betaler for 30 passeringer per måned. Gjennomsnittstakstene må økes med om lag 4 pst. for å kompensere for reduksjonen i passeringstaket.

Dersom bompengebelastningen for pendlere skal reduseres uten at øvrige bilister får høyere takster, må innkrevningstiden forlenges. Det gir økte finansieringskostnader og alle trafikanter vil da betale bompenger over en noe lengre periode. Statens vegvesen har beregnet virkningene av lavere passeringstak i takstgruppe 1, med 30 og 25 passeringer, sammenlignet med dagens tak på 40 passeringer per måned. Det er lagt til grunn antall passeringer i bomstasjonene i 2023 og beregnet gjennomsnittstakst. Det gir følgende virkninger for økonomien i prosjektet:

Passeringstak	Kostnad i mill. kr per år	Prosent av inntekt	Økt innkrevningstid i år	Antatt belastning per måned (ordinære kjøretøy/ nullutslippskjøretøy)
25	22,4	6,1	1,5	4 300/3 000
30	15,4	4,2	1	5 000/3 500
40	6,8	1,9	0	6 300/4 400

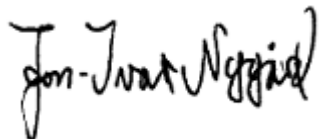
Det er vanskelig å beregne hvordan ulike tiltak kan slå ut og anslagene er svært usikre. Statens vegvesen anslår økt innkrevningstid på 1-1,5 år ved å redusere passeringstaket fra 40 til 25-30 passeringer per måned. Det utgjør en reduksjon fra 4 400 kr til 3 000 kr for utslippsfrie kjøretøy og fra 6 300 kr til 4 300 kr for ordinære kjøretøy når 21 reiser per måned legges til grunn.

Å redusere passeringstaket vil være et unntak fra gjeldende retningslinjer. Det betyr også bompengebelastning for pendlere over en lengre periode dersom takstene ikke økes. Innkrevningstiden vil da forlenges og det påløper ekstra renter. Det vil gjøre finansieringen betydelig mer sårbar. Å endre forutsetningene for bompengelånet påvirker en rekke faktorer. Statens vegvesen har anslått at økte rentekostnader for 1-1,5 års forlenget innkrevning utgjør om lag 150 mill. kr. I tillegg kommer 12 mill. kroner økte innkrevingskostnader. Dersom det statlige tilskuddet til Ryfast også skal videreføres, betyr det ytterligere statlig bidrag på 52 mill. kr.

Jeg ønsker også å trekke frem fordelingen mellom lette og tunge kjøretøy i Ryfast. Gjennomgangen av bompengerakstene sammenlignet med ferjetaksten viser at dagens bompengenivå for takstgruppe 1 er på omtrent samme nivå som de tidligere ferjetakstene, og på et lavere nivå enn forutsetningene som lå til grunn da Stortinget tok stilling til prosjektet, som omtalt i Prop. 109 S (2011–2012). Tunge kjøretøy (takstgruppe 2) kommer spesielt godt ut i denne sammenligningen, og får en forholdsmessig større gevinst enn andre kjøretøygrupper. Tunge kjøretøy betaler i dag 580 kr, mens en ferjebillett for de tyngste kjøretøyene kostet 1 590 kr (2024-kr). Andelen tunge kjøretøy som i dag bruker Ryfast utgjør om lag 4,5 pst av alle passeringer. De har i 2021 og 2022 stått for om lag 16 pst. av de totale inntektene. En økning av takstene for tunge kjøretøy kan gi økt inntjening til prosjektet, forutsatt dagens trafikkgrunnlag. Å øke takstene for tunge kjøretøy kan bidra til å kompensere for inntektsbortfallet ved å sette ned passeringstaket. Jeg understreker at det er betydelig usikkerhet om beregningene, og at de bygger på en rekke usikre forutsetninger bl.a. om fremtidig trafikkgrunnlag. Å endre det relative forholdstallet mellom takstgruppene vil føre til en endring av innkrevingsopplegget. En slik endring forutsetter lokalpolitisk vedtak og ny sak til Stortinget.

Min vurdering er at prosjektets sårbarhet på nåværende tidspunkt tilsier at enhver endring i forutsetningene for bompengeneinnkrevningen ikke er uten risiko. Vi er fortsatt tidlig i innkrevingsperioden, og det er på nåværende tidspunkt usikkerhet om prosjektet vil være nedbetalt innenfor gjeldende innkrevningstid med dagens takstnivå. Vi har allerede erfart at økonomien i prosjektet er sårbar. Endring av passeringstaket vil få konsekvenser for garantibelastningen hos fylkeskommunen, som allerede i dag er betydelig. Å redusere passeringstaket vil ikke redusere bompengerakstene i seg selv, men det kan redusere bompengebelastningen for pendlere mellom Strand og Stavanger. En slik løsning kan kun komme på plass dersom garantistene Stavanger kommune og Rogaland fylkeskommune godkjenner det, og det fremmes et nytt takstopplegg for Ryfast for Stortinget.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård