

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Deres dato: 15.09.20
Deres ref.: 20/1967
Vår ref.: 3611/EG
Vår dato: 17.12.20

Høringsinnspill – «På veg mot bedre bompengesystem»

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som selger flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer står for om lag 95 % av drivstoffomsetningen i Norge. Vi representerer en bransje i endring. Medlemmene våre har beveget seg fra kun å levere fossilt drivstoff, til å levere stadig mer fornybar energi. Årlig omsetter våre medlemmer rundt 8 milliarder liter i Norge, til ulike formål. Drivstoff til veitrafikken utgjør alene rundt 4 milliarder liter, hvorav 640 millioner liter var biodrivstoff i 2019. Det kreves av vår bransje både å levere en økende andel fornybart drivstoff til biler med forbrenningsmotor, og samtidig utvikle lønnsomme forretningsmodeller for å tilby andre fornybare energiformer som elektrisitet, hydrogen, biogass, biodrivstoff og fornybart, syntetisk drivstoff.

Biodrivstoff er både et kostnadseffektivt og styringseffektivt virkemiddel for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren. Mens virkemiddelkostnadene for elbilfordelene av Finansdepartementet er beregnet til 12 000 kr/tonn CO₂ redusert, er det i dag ingen virkemiddelkostand knyttet til bærekraftig biodrivstoff. Bruk av bærekraftig biodrivstoff er det virkemiddelet som erstatter flest liter med fossilt drivstoff. I 2019 bidro dette til å redusere klimagassutslippene fra veitrafikken med 1,5 millioner tonn CO₂. Bruk av elbiler førte til en utslippsreduksjon på 0,4 millioner tonn CO₂. En voksende elbilflåte vil gi økende klimaeffekt av elektrifiseringen. Dette er imidlertid ikke nok til å nå Norges mål. Vi trenger også mer flytende fornybart drivstoff for å redusere klimagassutslippene fra transportsektoren i tide. Drivkraft Norge tror en kombinasjon av teknologier blir løsningen for fremtidens klimanøytrale transportsektor. I den endringsprosessen vil det hjelpe bransjen at offentlige virkemidler legger til rette for like konkurransevilkår og kostnadseffektive tiltak. Teknologinøytralitet og kostnadseffektivitet må være sentrale prinsipper for å sikre best mulig effekt av investeringene.

For å fremme fornybare energibærere, og for å sikre langsiktighet og forutsigbarhet for bransjen, har Drivkraft Norge fremmet en langsiktig opptrappingsplan for biodrivstoff om 40 % innen 2030. Drivkraft Norges medlemmer har også som mål å bli klimanøytrale innen 2050.

Rapporten peker på betydelige skjevheter i dagens bompengesystem

Drivkraft Norge støtter den samfunnsøkonomiske prinsipielle gjennomgangen utvalget har gjort av hvordan dagens innretning av bompenger vil føre til at stadig flere kjøretøy ikke betaler for bruken av veien, med fallende inntekter som følge.

Formålene som bompengesystemet skal dekke er imidlertid ikke samstemte, og kan trekke i motsatt retning. Utgangspunktet for bompenger er at det skal dekke kostnadene ved å bygge en vei. Etter hvert har bompengesystemet blitt pålagt flere formål; utbedring av kollektivtrafikken, satsning på gang- og sykkelveier, avvisning av trafikanter i rushtrafikken (rushtidsavgift) og ønske om å redusere trafikken. Jo flere formål som legges på et virkemiddel, jo større er usikkerhet om målene kan nås. Utvalgets gjennomgang viser med tydelighet at det er dette som nå skjer med bompengesystemet.

Et eksempel er ønsket om å redusere trafikken samtidig som at bompengene skal bidra til å finansiere et kollektivtilbud som skal utvides. Jo færre som skal være med på å betale for veiutbygging og kollektivtransport, jo større kostnad må det bli for de resterende trafikantene som skal betale bompenger. Alternativene er at finansiering av kollektivtrafikk og andre formål som bompengene skal dekke, må komme fra andre kilder (som økte billettpriser eller offentlige budsjetter), eller at tilbudene reduseres tilsvarende.

Rapporten peker med det rette på at dagens fritak for el- og hydrogenbiler ikke er en bærekraftig og rettferdig innretning av bompengesystemet. All bruk av veien har kostnader knyttet til seg, da vil fritak for noen måtte bety ytterligere kostnader for andre. Med ønsket utvikling av elbilbestanden av myndighetene, så må innretningen endres slik at alle bidrar til å dekke formålene med bompengene.

Utred og innfør dynamisk veipricing til erstatning for både veibruksavgifter og bompenger

Drivkraft Norge har i over 15 år pekt på dynamisk veipricing som et system for å oppnå et mer rettferdig og bærekraftig system for å avgiftsbelegge bruk av bil. Det er ment å erstatte dagens veibruksavgifter som i dag kun legges på kjøp av bensin og autodiesel. Veibruksavgifter er ment å reflektere de marginale eksterne kostnadene bilbruk påfører samfunnet, i tillegg til å sikre staten inntekter. Disse samfunnskostnadene varierer med hvor, når og hva man kjører. Derfor bommer dagens veibruksavgifter da de er en fast sats som ikke tar hensyn til om man kjører i byen eller i distriktet, om man kjører midt på natta eller i rushtiden, eller om bilen har lave lokale utslipp. Med dynamisk veipricing vil man bedre kunne innrette satsene slik at disse faktorene blir reflektert. Dynamisk veipricing blir dermed mer rettferdig ved at forurenser betaler prinsippet blir fulgt for alle kjøretøy, også elbiler som i dag ikke betaler veibruksavgift. Forskning fra TØI viser at bruk av elbiler har om lag like høye marginale eksterne kostnader som diesalbiler. Med dynamisk veipricing flyttes avgiftene fra drivstoffet til kjøretøyet, og blir da et mer teknologinøytralt, kostnadseffektivt og styringseffektivt virkemiddel enn dagens veibruksavgifter. Dynamisk veipricing bør rendyrkes til å omfatte bruksavgifter, men ikke CO₂-avgiften på fossile drivstoffer. CO₂-avgiften er i dag treffsikker slik den er utformet ved å være direkte knyttet til det fossile drivstoffet.

Det samme resonnementet som brukt over gjelder også for dagens bompengesystem. Fritak fra bompenger gir insentiver til å kjøre mer, noe som gir økt provenytnap for stat og kommune. Fritaket gjør at man ikke betaler for å finansiere bygging av veien, en kostnad som da må dekkes av andre. Fritaket har dermed en omfordelende virkning, som nok ville ha blitt bedre

ivaretatt gjennom inntektssystemet. I tillegg er det mye trafikk innenfor dagens bompengesnitt som ikke betaler for finansiering av veien når de ikke passerer en bomstasjon når man kjører. I Oslo har økt antall bomstasjoner redusert denne andelen, men det er fremdeles en betydelig andel av trafikken innenfor Oslo som ikke betaler for finansiering av veien. Med innføring av dynamisk veipricing er det mulig å inkludere bompenger i samme system. Bompengene kan da knyttes til hvor langt bilen kjører, når den kjører på døgnet og bilens størrelse og teknologi. All trafikk innenfor et tidligere bompengesnitt vil da måtte betale for finansiering av veien de bruker. Dette blir da et mer rettferdig og samfunnsøkonomisk lønnsomt virkemiddel enn dagens innretning av bompengesystemet.

Drivkraft Norge støtter alle anbefalingene fra utvalget

Drivkraft Norge støtter alle anbefalingene som utvalget kommer med. Utvalgets anbefaling om at alle skal betale for bruk av bil og at bruken må prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper, har som følge at noen kjøretøysegmenter ikke skal få rabatter/lavere takster som insentiv til å vri kjøretøyparken over til det myndighetene ønsker mer av, eller for å sikre næringsrettet transport bedre rammevilkår. Drivkraft Norge mener at kjøps- og eieavgifter er rette virkemidler for å vri kjøretøyparken til mer klimavennlig kjøretøyteknologi, mens vilkår for næringstransporten i prinsippet bør utformes gjennom inntektsskattesystemet.

Drivkraft Norge tror imidlertid at det er vanskelig å redusere kjøps- og eieavgiftene for elbiler så mye mer enn det som gjøres i dag, slik at det kan kompensere for bortfall av elbilfordelene som er knyttet til bruk av elbil. Diskriminerende virkemidler som lavere bompengesatser til fordel for utvalgte teknologier kan, i tillegg til redusert proveny, føre til suboptimale tilpasninger på bekostning av andre fornybare løsninger som ikke omfattes av ordningen. Skal man først ha et slikt virkemiddel, bør det også omfatte alle typer kjøretøy som kjører på 100 % fornybart drivstoff, hvis formålet er å oppfordre til å kjøre fossilfritt og fremme fornybare teknologier.

Dynamisk veipricing må i første omgang utredes for all veitrafikk for å se helheten ved en slik omlegging. Der må utredningen omfatte at dynamisk veipricing skal erstatte veibruksavgiftene og bompenger. Det er viktig at en slik utredning også sikrer at personvernet ivaretas, noe Datatilsynet ved flere anledninger har sagt er mulig å oppnå.

Kombiner dynamisk veipricing med reduksjonsplikt

Avslutningsvis ønsker Drivkraft Norge å støtte utvalglederens uttalelse ved overrekkelse av rapporten til samferdselsministeren om at målet med virkemidler rettet mot utslipp fra veitrafikken ikke bør være å øke andelen elbiler, men å redusere utslippene. Drivkraft Norge vil da vise til vårt forslag om å utrede og innføre en reduksjonsplikt der målet er direkte rettet mot reduksjon av klimagassutslipp ved bruk av fornybare energibærere. Dette vil være et mer styrings- og kostnadseffektivt virkemiddel enn dagens innretning med omsetningskrav for biodrivstoff og mål om antall elektriske kjøretøy. I tillegg vil reduksjonsplikt være et komplementært virkemiddel til dynamisk veipricing til å lage et langsiktig og bærekraftig avgiftssystem for bruk av kjøretøy.

Med vennlig hilsen

Drivkraft Norge

Inger-Lise M. Nøstvik

Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær