

Samferdselsdepartementet

Deres dato: 27.10.16

Deres ref.: 15/2830

Vår ref.: 31/EG

Vår dato: 09.01.17

Høring om endringer i veglova og vegtrafikkloven

Norsk Petroleumsinstitutt (NP) viser til Samferdselsdepartementets høring datert 27. november 2016 om endringer i veglova § 27 og vegtrafikkloven § 7a.

Lovforslaget vil samle dagens regler i ett rettslig grunnlag for å danne ny bestemmelse om bompenger i byområdene. NP er positive til forenkling for de som skal håndheve regelverket. Vi mener imidlertid at dette endringsforslaget ikke bidrar til et mer effektivt avgiftsregime for bruk av bil. NP mener at satellittbasert/dynamisk veipricing ville være det mest effektive virkemiddelet til å oppnå de ønskede målsettingene og fullt ut kan erstatte miljødifferensierte bompenger og bompenger som trafikkreduserende tiltak på en bedre måte.

NP vil for øvrig vise til OFVs gjennomgang av problemstillingen i sitt høringsinnspill datert 1. november 2016.

NP har full forståelse for at tiltak utredes og gjennomføres for å redusere lokal luftforurensning. Det er viktig å unngå at folk må holde seg inne på dager med inversjon og høy forurensning. Trafikken bidrar med en betydelig andel til dette. I tillegg kommer blant annet forurensning fra vedfyring, som øker med lavere utetemperatur - dager med inversjon. Dette siste er en problemstilling som ikke vurderes nærmere i høringsnotatet, noe som ville ha vært naturlig å se på i en konsekvensanalyse.

NP viser til at regjeringen gjennomfører tre høringer innen samme tema på kort tid, uten at disse sees i sammenheng. I tillegg har enkelte byer piggdekkavgift, som også skal bøte på lokal forurensning. NP er bekymret for at det legges opp til multiplert virkemiddelbruk uten at virkemidlene vurderes samlet sett. Det er sluttbrukeren som kommer til å merke virkningen av de ulike tiltakene. Et allerede uoversiktlig avgiftsregime blir enda mer uoversiktlig jo flere ordninger som innføres. Dette gir økte kostnader for både samfunnet og ikke minst den enkelte forbruker.

Dagens bompengesnitt er et ineffektivt virkemiddel for å begrense trafikk

NP viser til OFVs høringsinnspill til endringer i veglova, der de tar opp problemstillingen om plassering av eksisterende bompengesnitt i og utenfor byene. Bompengesnittet ble utformet først og fremst for å kreve inn penger til å finansiere veiprosjekter, ikke for å avvise trafikk. Dagens bompengesnitt er ikke effektivt til å minske trafikken for å redusere lokal forurensning i byene. I

Oslo passerer kun 40 % av trafikken bompengesnittet. Brorparten av trafikken skjer dermed uten å passere dagens bompengesnitt. Økte bompengetakster for å minske trafikken slik at lokal forurensning reduseres, vil dermed treffe et mindretall av trafikken i Oslo. Er formålet at alle trafikanter i byene skal bidra til å redusere lokal forurensning, må derfor andre tiltak gjennomføres. Enten må man bygge et mer finmasket bompengesnitt for å fange opp en større andel av trafikken, eller så må man gå over til satellittbasert/dynamisk veiprisning. Det siste vil være et langt mer effektivt tiltak enn det første, både kostnadmessig og ikke minst som virkemiddel til å styre trafikkavviklingen.

Satellittbasert/dynamisk veiprisning vil være et mer effektivt virkemiddel

NP mener at det er uheldig at høringens endringsforslag snevrer inn problemstillingen til byområder. Et effektivt virkemiddelapparat bør ivareta at miljøproblematikken er forskjellig i ulike deler av landet, også utenfor byområdene.

Gjennom å erstatte dagens bompengordninger og veibruksavgifter med dynamisk veiprisning, vil man oppnå et landsdekkende system som avgiftsbelegger bruk av bil ut ifra hvor, når og hva man kjører. Takstene vil reflektere bilbrukens lokale forurensning, i tillegg til kostnadene forbundet med kø, støy, ulykke, slitasje og drift. Man vil da få et langt mer effektivt virkemiddel til å regulere trafikken i områder med høy luftforurensning enn ved bruk av dagens bomstasjonssnitt. Samtidig vil bilister i distrikter få en riktigere avgiftssats i forhold til de eksterne kostnadene de påfører samfunnet, enn det de må betale med dagens veibruksavgifter. For å sikre at alle skal betale for sin bilbruk, må endringene i vegloven gjelde for hele landet, ikke kun for byområder, selv om hovedformålet med endringene er å redusere lokale utslipp i byområdene.

Dagens veibruksavgifter er verken styringseffektiv eller kostnadseffektiv. Dette er påpekt og dokumentert av blant annet Grønn skattekommisjon og TØI. Bilparken endres, og det er et bredt forankret politisk mål om at nullutslippsteknologi, som el og hydrogen, med tiden skal erstatte dagens konvensjonelle forbrenningsmotorer i personbilmarkedet. Muligheten til å gå over til nullutslippsteknologi er derimot mer begrenset for transportsegmenter som tungtransport og ikke minst fly. Det vil dermed fortsatt være behov for flytende drivstoff, både som biodrivstoff og fossilt drivstoff.

I dag er det kun kjøretøy som bruker flytende drivstoff som betaler veibruksavgifter, ved at avgiftene inkluderes i pumpeprisen. Veibruksavgiftene er ment å reflektere de eksterne kostnadene bilbruken påfører samfunnet. Avgiftene skal ikke kun reflektere de lokale utslippene bilbruk medfører, men også kostnader forbundet med kø, ulykke, slitasje, støy og drift. I dag er nullutslippsbiler unntatt veibruksavgifter, ved at avgiftene er direkte knyttet til kjøp av bensin og diesel. Det betyr at nullutslippsbiler ikke er med på å dekke de kostnadene de påfører samfunnet gjennom kø, ulykke, slitasje, støy og drift. Kostnader som er like store for nullutslippsbiler som for bensin- og dieslbiler. I tillegg er det også knyttet lokale utslipp til nullutslippsbiler. I snitt er derfor nullutslippsbilenes eksterne kostnader for samfunnet om lag like store som for bensinbiler, ifølge Grønn skattekommisjon. NP mener at alle skal dekke de kostnadene man påfører samfunnet ved bruk av bil, med unntak av avgiftsfordeler gitt i en kortere introduksjonsperiode for å sikre

etablering av ny teknologi. Slik veibruksavgiftene er innrettet i dag, er avgiftsbeleggingen urettferdig ved at kun en utvalgt gruppe betaler for de kostnadene de påfører samfunnet, mens nullutslippsbilister slipper unna. Dette strider imot forurensere betaler prinsippet, samt et viktig prinsipp om at avgifter skal være så universelle som mulig slik at alle bidrar med midler til fellesskapet.

Dagens veibruksavgifter og bompengesnitt er gårsdagens løsning på gårsdagens utfordringer, og ikke tilpasset formålet om at avgiftene skal reflektere samfunnets kostnader ved bilbruk samt som virkemiddel til å regulere trafikken. Dynamisk veiprising vil være både kostnadseffektivt og styringseffektivt. Samtidig vil det oppfylle prinsippet om at forurensere betaler samt nytteprinsippet om at det skal være sammenheng mellom betaling og nytte.

Kostnader forbundet med endringsforslaget

I høringsnotatet står det følgende:

"Endringane i veglova § 27 og opphevinga av kjøprisregelverket har ikkje i seg sjølv nemneverdige økonomiske og administrative konsekvensar."

Senere i høringsnotatet erkjennes det imidlertid at endringene i forskriftene som nå foreslås hjemlet i lovs form, vil medføre en del kostnader. I forbindelse med å legge til rette for miljødifferensiering i AutoPASS er det beregnet merkostnader på om lag 8 millioner kr, i tillegg kommer kostnader forbundet med vedlikehold. Det er videre tatt høyde for at informasjon til trafikantene i forbindelse med endringene vil koste om lag 12 millioner kroner.

Dette kommer i tillegg til merkostnader forbundet med å innføre et bredt spekter av virkemidler for å redusere bilbruk, som piggdekkavgift, miljødifferensierte bompenger og lavutslippssoner. NP mener at det vil være kostnadsbesparende å utarbeide ett system gjennom dynamisk veiprising som ivaretar alle hensynene en gang, fremfor å lage flere ulike ordninger i den enkelte kommune med ulike administrative løsninger. Samtidig vil man da unngå dobbelt virkemiddelbruk. NP mener det er manglende konsekvensanalyser av kostnader forbundet med investeringer, vedlikehold samt administrasjon i forbindelse med denne høringen. NP savner en helhetlig vurdering av konsekvensene ved innføring av nye virkemidler for både forbruker, næringsliv og offentlig sektor.

Konklusjon

NP vil oppfordre til at satellittbasert/dynamisk veiprising utredes med mål om å erstatte dagens veibruksavgifter, dagens bompengesnitt samt andre tiltak som skal redusere trafikkens utslipp og samfunnskostnad.

Ulike teknologier har ulik klima- og miljøvirkninger. Dynamisk veiprising vil reflektere dette ved differensierte satser, på lik måte som det legges opp til i høringsforslaget ved å sette ulike bompengesatser knyttet opp til kjøretøyets teknologi. Forskjellen er at med dynamisk veiprising vil all bruk av kjøretøy bli avgiftsbelagt ut ifra hvor, når og hva man kjører, mens regjeringens høringsforslag kun påvirker de som passerer et bompengesnitt. Dynamisk veiprising vil dermed

være et mer effektivt virkemiddel til å redusere trafikken ved behov. Alle betaler for faktisk bruk av bil, ut ifra de eksterne kostnadene bruken påfører samfunnet.

Dynamisk veiprising er da den mest effektive måten å oppfylle forurensingslovens prinsipp om at forurensere betaler.

Ved en gjennomføring av høringsnotatets endringsforslag, bør forslaget utvides fra å gjelde kun for byområder, til å omfatte hele landet. Dette for å sikre et lovverk som ikke nødvendigvis må endres ved en eventuell endring i avgiftsregimet ved bruk av bil.

Med vennlig hilsen
Norsk Petroleumsinstitutt



Inger-Lise M. Nøstvik
Generalsekretær



Einar Gotaas
Fagsjef