



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

postmottak@sd.dep.no

Deres ref: 20/1967

Vår ref: tf/jtm

Oslo, 9. Desember 2020

Høringsvar – rapport om framtidige inntekter i bomringene

Vi viser til høring publisert 15. september 2020.

Rapporten som er på høring er fra utvalget som har sett på framtidige inntekter i bomringene. Rapportens fulle navn er «*På veg mot et bedre bomsystem. utfordringer og muligheter i det grønne skiftet.*»

Innledning

Norges Lastebileier-Forbund representerer om lag 3.000 medlemsbedrifter som har om lag 20.000 lastebiler og 23.000 ansatte. Disse næringsdrivende er store brukere og kunder av bomselskapene landet rundt, og bidrar med betydelige midler til finansiering av de ulike formålene som bomselskapene har. De næringsdrivende er seg sitt ansvar bevisst når det gjelder hvilke ulemper aktiviteten påfører samfunnet, men er også tydelige på at nyttetraffikken er av uvurderlig betydning for at samfunnet skal fungere slik vi ønsker det.

NLF mener primært at finansiering av investeringer, drift og vedlikehold av det offentlige veinettet skal gjøres over offentlige budsjetter. Offentlige veier er et felles gode som hele samfunnet er avhengig av, og har nytte av. Vi mener derfor at finansiering av denne infrastrukturen er et felles ansvar, og at staten må ha et særskilt ansvar for å finansiere dette. Næringslivet trenger effektive og trygge veier for å redusere avstandsulemper, styrke sin konkurransekraft og legge til rette for lønnsom vekst. Finansiering med bompengeneinnkreving er etter vårt syn lite hensiktsmessig og treffsikkert med hensyn til de målene som ønskes oppfylt. Tittelen på rapporten tyder på at målsettingen fortsatt er et «... bomsystem ...», men NLF oppfordrer til at et veiprisingssystem blir grundig vurdert som et alternativ til dagens avgifts- og finansieringsform for veitransporten.

NLF innser at vi for tiden har et regime for finansiering av ny infrastruktur som er basert på bompenger. Det er viktig, når bompengesystemene først finnes, at de er forutsigbare, og at takstnivå og regelverk må bli mest mulig hensiktsmessig for å kunne utøve en effektiv og sikker nyttetransport av varer og gods for private og offentlige transportkjøpere. Dette er også viktig for legitimiteten til denne finansieringsformen.

Rapporten

Innledningsvis vil vi påpeke at nyttetransportens betydning for samfunn, næringsliv og innbyggere er lite omtalt i rapporten, og bør utredes mer. Rapporten vier mye oppmerksomhet til privatbilistenes vilje til å betale bompenger, mens det tas nærmest for gitt at nyttetransporten er en «melkeku» som inntektskilde for bomselskapene.

Rapporten viser også at bompenger har mange og motstridende mål. Ett eksempel er 0-vekstmålet og biltrafikk som finansieringsgrunnlag for tiltak innen gange, sykkel og kollektivtransport, samt veiutbygging. Jo bedre man lykkes med 0-vekstmålet, desto vanskeligere blir det å finansiere alle nødvendige investeringer for å sikre 0-vekstmålet. Dette blir særlig tydelig når det gjelder alle fritakene for bompenger som finnes. De mange fritakene for ulike kjøretøy, privateide og offentlig eide, elbiler og fossile biler, genererer ekstra trafikk fordi de ikke må betale fullt ut for veibruken. Disse kjøretøyene påfører samfunnet, og medtrafikantene, de samme ulempene med kødannelse, økt tidsforbruk, støv, støy, ulykker og arealbruk som alle andre kjøretøy, uten å bidra med inntekter. Dermed blir finansieringsbyrden lagt på den resterende delen av veibrukerne. Dette er et system som ikke er bærekraftig, og det vil heller ikke ha legitimitet i lengden.

Anbefalingene

NLF tar utgangspunkt i de 13 anbefalingene som er referert på side 5 i rapporten, under Hovedbudskap. Disse anbefalingene har bakgrunn i kapittel 7 Utvalgets vurderinger og tilrådninger.

1. *Dagens fritak og reduserte takster for elbilene i bompengeprojekter bør avvikles. Det vil styrke inntektsgrunnlaget i bomringene, nullvekstmålet blir lettere å nå, og elbilister får riktignere signaler om kostnadene ved bruk av vegkapasitet.*

NLF støtter anbefalingen. Fritak og reduserte takster for en stor del av kjøretøyene medfører at finansieringsbyrden øker for nyttetransporten. Dette medfører også høyere trafikk med fritatte kjøretøy, med kødannelse, økt tidsforbruk, støv, støy, ulykker og arealbruk for disse og alle andre kjøretøy, også nyttetraffikken. Det er et paradoks at elbilene og andre kjøretøy har fritak for bompenger, som er middelet myndighetene bruker for å begrense trafikken, også med elbiler og andre fritatte kjøretøy.

2. *Bompengetakstenes finansieringselement bør ivareta balansen mot alternativ finansiering. Bompenger er den billigste finansieringsformen for samfunnet så lenge den marginale kostnaden ved bompenger i form av trafikkavvisning og innkrevingskostnader er lavere enn skattefinansieringskostnaden.*

NLF mener, jf. innledningen, at bompengefinansiering er en dårlig løsning generelt sett, og at staten heller må gjøre prioriteringer som gjør det mulig å utvikle veinettet med full offentlig finansiering.

3. *Bompengetakstene bør endres slik at de så langt som mulig reflekterer de samfunnsøkonomiske kostnadene ved transporten. Utslipp av helseskadelige avgasser fra forbrenningsmotorer er eneste begrunnelse for at takstene skal være lavere for nullutslippsbiler enn den øvrige bilparken. Alle typer kjøretøy forårsaker kø, og alle kjøretøy bør derfor pålegges samme rushtidsavgifter som tillegg til den finansielle delen av bomtakstene.*

NLF støtter anbefalingen, men mener at nyttetransporten skal fritas for rushtidsavgift. Denne avgiften bidrar ikke til å redusere nyttetraffikken i rushtiden. Nyttetraffikken unngår så langt det er mulig å kjøre i rushtrafikk fordi køkostnadene er store. Den delen av nyttetransporten som likevel må kjører i rush, gjøre det for å oppfylle kundekrav. Kunden betaler for rushtidsavgiften. Den har dermed ingen betydning for valg av kjøretidspunkt for transportørene. Rushtidsavgift er kun kostnadsdrivende for næringslivet, og inflasjonsdrivende for forbrukerne.

NLF mener også, som forutsatt i bompengerreformen, at tunge kjøretøy skal – som hovedregel – maksimalt ilegges to ganger avgiften for lette kjøretøy. Høye bompenge for nyttetransporten påvirker ikke transportørens valg om de skal kjøre eller ikke, jf. rushtidsavgift. Høye bompenge kan derimot bety at transportørene velger omveier som er lite egnet for denne typen trafikk. Det kan medføre økt trafikksikkerhets- og framkommelighetsrisiko, og mer slitasje på veier som ikke er dimensjonert for denne typen trafikk.

4. *Timesregel og passeringstak bør avvikles, både for å unngå at noen trafikantgrupper subsidierer andre, for å redusere insentivene til økt trafikk og for å ivareta hensynet til eksterne virkninger.*

NLF mener at timesregel og passeringstak må beholdes for nyttetransporten. Som for rushtidsavgift påvirker ikke disse ordningene trafikkomfanget for nyttetransporten, men gir mer forutsigbare kostnader knyttet til bompaseringer. Timesregel og passeringstak for nyttetransporten bidrar til lavere kostnader, spesielt for distribusjonskjøring, og vil være kostnads- og inflasjonsdempende for sluttkunden.

5. *Mål i klimapolitikken og hensyn til lokalt skadelige utslipp fra kjøretøy med forbrenningsmotor bør ivaretas gjennom effektive direkte virkemidler knyttet til avgifter på utslipp og standarder for utslippsteknologier i kjøretøyene.*

NLF støtter anbefalingen. Euro VI-teknologien i tunge kjøretøy har så lave miljøskadelige utslipp det nå ikke lenger er et problem for lokal luftkvalitet. Tvert imot renser Euro VI-teknologien luften der det er mest partikler. NLF sin medlemsundersøkelse viser at om lag 90 % av kjørte kilometer utføres med lastebiler med Euro VI-teknologi. NLF mener også at i forbindelse med bompengesystem for finansiering av bypakker mv., hvor det er innført miljødifferensierte takster, må Euro VI og andre lav- og nullutslippsløsninger få betydelig lavere bompengesatser enn andre mer forurensende Euro-klasser.

6. *Bruk av alle typer kjøretøy bør prises etter samfunnsøkonomiske prinsipper. Overgang til nullutslippskjøretøy kan stimuleres gjennom tiltak rettet mot kjøp og eie, men utvalget har ikke vurdert slike virkemidler.*

NLF støtter anbefalingen. Som tidligere anført, påfører alle kjøretøy samfunnsøkonomiske ulemper ved veitrafikk. Dette, samt behovet for trafikkregulering som delelement i bompengesystemet, må reflekteres i kostnadene for bruken av alle typer kjøretøy slik at ikke noen kjøretøygrupper belastes urettmessig mye.

7. *Alle bruksrelaterte elbilfordeler bør gjennomgås, som eksempelvis tilgang til kollektivfelt og redusert pris på parkering, med sikte på å gi de riktige signaler om hva bruk av vegkapasitet og parkeringsareal koster.*

NLF støtter anbefalingen, og mener at nyttetransporten heller bør gis tilgang til kollektivfeltene. Der hvor veikapasiteten er en begrensning som skaper kødannelse og forsinkelser, bør utnyttelsen av den tilgjengelige veikapasiteten vurderes ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Prioritering av nyttetransporten i kollektivfeltene vil gi store tidsbesparelser og bedre forutsigbarhet for vareleveringer, som vil være en gevinst for næringslivet og samfunnet.

8. *Inntil et vegprisingssystem eventuelt er klart for innføring, bør en bygge videre på det bomringsystemet som eksisterer, i tråd med anbefalingene ovenfor. Å erstatte et fungerende system med et system som kan være beheftet med vesentlig teknisk og praktisk usikkerhet, kan gi utilsiktede virkninger. Bompenger er et innarbeidet system med lang tradisjon i Norge, og det er trolig lite realistisk å operere både med et bomsystem og et vegprisingssystem.*

NLF støtter anbefalingen. Det må ikke bli en situasjon med både et bomsystem og et veipricingssystem. Dette vil medføre en stor risiko for dobbeltbelastning av enkelte eller alle kjøretøygrupper.

NLF mener likevel at dagens bompengesystem må forbedres når det gjelder innkreving av bompenger fra utenlandske transportører. Dette er viktig for å sikre like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske transportører.

9. *De praktiske og juridiske løsningene for innføring av elektronisk vegprising bør utredes nærmere. Et rendyrket, kilometerbasert vegprisingssystem der de samfunnsøkonomiske kostnadene dekkes inn vil gi en enda bedre balanse mellom nytte og kostnader i transportsektoren enn ved å bruke bomringene til slik regulering. Det vil også gi bedre fordeling av belastningen og bedre samsvar mellom bruk av og betaling for infrastrukturen. Utvalgets beregninger viser et betydelig inntektspotensial ved slik prising sammenlignet med dagens bompengesystem*

NLF støtter anbefalingen. Det er viktig med en grundig vurdering av alle praktiske, juridiske og økonomiske sider av et veipricingssystem, i god tid før en eventuell iverksettelse. Et veipricingssystem har potensiale til bedre balanse mellom nytte og kostnader enn bomringer har, og et potensiale til riktigere fordeling av byrdene. Det er i denne sammenhengen viktig å påpeke at den totale belastningen for nyttetraffikken ikke må bli høyere enn i dag. I stedet bør den bli lavere, fordi lavere transportkostnader vil styrke konkurranseevnen til næringslivet.

For å sikre like konkurransevilkår mellom norske og utenlandske transportører, må systemet for innkreving av bompenger fra utenlandske transportører forbedres, uavhengig av innkrevingsmetode.

10. *Konsekvenser av usikkerhet i teknologisk utvikling bør risikovurderes og vektlegges i framtidig planlegging. De teknologiske løsningene i transportsektoren endres raskt og det er stor usikkerhet knyttet til framtidige investeringsbehov. Nye trender og brå og sterke påvirkninger vil kunne gi tilpasninger som er vanskelig å anslå konsekvensen av på forhånd. Utvalget erkjenner at disse utviklingstrekkene kan få betydelig innvirkning på både behovet for investeringer i byenes infrastruktur, og for mulighetene til å finansiere investeringene gjennom bompenginnkreving.*

NLF støtter prinsippene i anbefalingen, men mener det må skilles mellom kapasitetsutløsende investeringer og investeringer knyttet til kvalitetsøkende tiltak. Det er

mulig at behovet for kapasitetsutløsende investeringer i byer delvis kan begrenses av teknologisk utvikling, men det er stor usikkerhet knyttet til dette. Det kan være et potensial i å utnytte eksisterende infrastruktur bedre ved bedre trafikkstyring og -informasjon, men også ved å utnytte for eksempel kollektivfelt mer samfunnsøkonomisk lønnsomt ved å gi adgang til nyttetransporten i stedet for dagens ordning med el-biler. Behovet for kvalitetsøkende investeringer, det vil si bedre trafikkikkerhet og fremkommelighet, må ikke bli nedprioritert som følge av en antatt, men usikker framtidig teknologisk utvikling. Behovene for investeringer knyttet til kvalitetsøkende tiltak er basert på dagens situasjon, og ikke en tenkt situasjon om 5, 10 eller 20 år.

Det er også viktig at offentlige myndigheter tar et tidlig aktivt ansvar for å dekke behovet for utbygging av nødvendig infrastruktur for fylling/lading når nye energibærere tas i bruk i nyttetransporten.

11. *En bebudet evaluering av bompengesektorens organisering bør legge vekt på å analysere styringsforhold i sektoren slik at det sikres effektiv innkreving, lavest mulig finansiell risiko og tydelige ansvarsforhold. En inntektsreduksjon av den størrelse utvalget har utredet ved videreføring av dagens elbilfordeler vil kunne gi nye utfordringer både for eiere av bompengeselskapene og for myndighetene som regulator. Som det framgår av Meld. St. 25 (2014-2015), skal organiseringen av bompengesektoren evalueres etter en tid.*

NLF støtter anbefalingen. Bompengesektorens organisering og gjennomføring av innkrevingen må ikke medfører konkurransemessige ulemper for noen næringsaktører. Det er svært viktig at innkrevingen er effektiv. Det betyr selvsagt lavest mulig kostnad for hver innkrevd krone. Det betyr også høyest mulig innkrevsandel av de potensielle inntektene. Det innebærer at omfanget av fritak for el-biler og andre fritaksgrupper, må reduseres til et absolutt minimum. Ved behov må en eventuell «kompensasjon» til dagens fritaksgrupper organiseres på andre måter enn at de skal unnlate å betale for seg i bomringer.

Det innebærer også behov for et betydelig mer effektivt system enn dagens for å registrere og kreve inn bompenger fra utenlands registrert kjøretøy. En ordning med kredittkort eller garanti knyttet til en bombrikkeavtale må komme på plass. Jo høyere bompengenivået er, desto viktigere er det at bompenginnkrevingen ikke skaper ulike konkurranseforhold. Dette er også viktig for å beholde legitimiteten til bompengesystemet, eventuelt et veiprisingssystem.

12. *En nærmere vurdering av om porteføljene i bypakkene tilfredsstiller rimelige krav til samfunnsøkonomisk lønnsomhet og godt forankrede politiske mål bør gjennomføres, for å sikre bompengefinansieringens legitimitet, bæreevne og en forsvarlig risikoeksponering. Utvalget mener samtidig at det er viktig å opprettholde nødvendig fleksibilitet i sammensetning av porteføljene, og at en i den sammenheng også legger til rette for de muligheter som digitalisering og ny teknologi gir.*

NLF støtter anbefalingen. Det er viktig for bompengefinansieringens legitimitet at bypakkene fokuserer på samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og at porteføljestyling blir innført slik at vedtatte kostnadsrammer i pakkene er styrende for prosjektene.

NLF mener at det i forbindelse med finansiering av bypakker mv., hvor det er miljødifferensierte takster, må Euro VI (og eventuelt nye krav) ha lavere bompengesatser

enn andre mer forurensende Euro-klasser. Se også anbefaling 5 ovenfor. Dette vil gi incentiv til ytterligere fornyelse av lastebilparken, ikke minst når det blir kommersielt tilgjengelige kjøretøy med nye lav- og nullutslippsløsninger.

NLF mener at bypakker mv. ikke skal finansieres av avgifter på gjennomgangstrafikken. Gjennomgangstrafikken er ikke del av dagens 0-vekstmål, og det er ikke riktig at denne hovedveitrafikken skal finansiere investeringer til gående, syklende og kollektivreisende på sekundærveinettet eller andre transportformer. Gjennomgangstrafikken må som regel kjøre gjennom områder regulert med bypakker mv. fordi myndighetene ikke har lagt til rette for at gjennomgangstrafikken kan kjøre utenom de aktuelle byene eller bysentra.

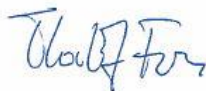
13. Utvalget vil anbefale at ivaretagelse av fordelingsvirkninger inngår som del av beslutningsgrunnlaget knyttet til oppfølgingen av utvalgets arbeid. Utvalget er klar over at enkelte av de anbefalte tiltakene kan ha vesentlige fordelingsmessige konsekvenser. Slike virkninger er ikke tallfestet innenfor rammen av utvalgets arbeid.

NLF støtter anbefalingen.

Vennlig hilsen
Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Administrerende direktør



Thorleif Foss
Seniorrådgiver næringspolitikk