



Opplysningsrådet for Veitrafikken
Jernbanetorget 4, 0154 OSLO

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Oslo, 7.12.2016

Høring: Grønn konkurransekraft

Det vises til rapporten Grønn konkurransekraft. OFV har merket seg betydningen utvalget legger på mobilitet som grunnleggende for nesten all verdiskapning. Det er viktig for OFV at det kommer tydelig frem at mobiliteten må forbedres også i et lavutslippssamfunn.

De store kuttene i sektoren er bare mulig å foreta gjennom teknologiutvikling på kjøretøyene. Ikke ved mobilitetsbegrensende tiltak. Dette kommer klart frem i etatenes forslag til NTP.

OFV vil videre gi sin støtte til særlig ett av punktene på side 54 i utredningen, nemlig innføringen av elektronisk veiprising. Stortinget har vedtatt at det skal utredes et:

«satellittbasert veiprising for tungtransport. Utredningen skal også inneholde en vurdering av hvordan et slikt system vil slå ut for nullutslippsbiler og overgang til biodrivstoff».

OFV mener at denne utredningen på utvides også til å gjelde persontransport. Et slikt veiprisingsystem er det beste og kanskje eneste virkemiddelet som sikrer gjennomføring av prinsippet om at den som forurenses skal betale. Teknologisk er dette mulig i dag. OFV er blant annet kjent med at det gjøres forsøk med en teknologisk løsning i et samarbeidsprosjekt mellom Volvo, Scania og Statens Vegvesen.

Dynamisk veiprising er et satellittbasert system der brukeren eksempelvis kan ha en GNSS-brikke i kjøretøyet, ikke ulik dagens bombrikke. En skjerm i bilen vil kunne vise både priser og (miljø)fartsgrenser avhengig av hvor og når bilisten kjører, om det er mye eller lite trafikk og hvor mye kjøretøyet forurenses. Systemet differensierer etter når på dagen man bruker veien, type kjøretøy og hvor man kjører.

Det er mulig å ha ulik behandling av næringstransport og private reiser, og for eksempel kan næringstransporten fritas for forhøyede satser i rushtiden da varetransport og yrkeskjøring må gjennomføres fordi det ikke finnes alternativer.

Dynamisk veiprising skiller seg fra køprising/veiprising/rushtidsavgift ved at det ikke innkreves ved et bomsnitt hvor man betaler uavhengig av hvor lang man kjører, men som en betaling for faktisk registrert bruk av veien. Dette systemet er meget treffsikkert, og kvaliteten avhenger kun av hvor gode GPS-data, kartdata og kjøretøydata man har tilgang til. Andre tiltak for å begrense forurensingen, som miljødifferensierte bompenger og lavutslippssoner, vil være mindre treffsikre.

For å få maksimalt uttelling for tiltaket, bør det innføres differensierte satser ut fra kjøretøyenes faktiske utslippskarakteristikk, for eksempel i henhold til teknologi og Euro-klassifisering. OFV vil opplyse om at miljøinformasjon om hvert enkelt kjøretøy fra 1994 til i dag foreligger, og kan om ønskelig, fås ved henvendelse til OFV eller til Statens vegvesen. En slik oversikt vil være et godt utgangspunkt for miljødifferensiering av hvert enkelt kjøretøy.

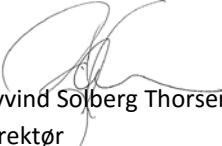
OFV mener at personvernutfordringene i et slikt system er løst gjennom den teknologiske utviklingen på feltet som kan sikre anonymitet og sletting av persondata.


OFV mener at det ikke er noe i veien for å sette i gang en slik utredning, selv om Stortinget ikke har spesifisert at den utredningen de ber igangsatt skal også gjelde persontransport.

Vi håper disse synspunktene kan tas med i det videre arbeidet.

Vennlig hilsen

Opplysningsrådet for Veitrafikken


Øyvind Solberg Thorsen
Direktør


Karin Yrvin
Fagsjef