

Høring: Statsbudsjettet for 2022

Høringsinnspill fra Opplysningsrådet for veitrafikken til Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) er en politisk uavhengig medlemsorganisasjon som arbeider for tryggere, bedre og mer effektive veier i Norge. OFV publiserer statistikk om bilsalget og kjøretøyparken, og har Norges beste database med priser og data på alle nye biler og motorsykler. OFV sitt mål er at alle som bruker veiene skal på dekket sitt behov for transport på en effektiv, sikker, og rasjonell måte, med minst mulig skade på mennesker og miljø. OFV ble stiftet i 1948, og mottar ingen offentlig støtte.

1. Ambisjonsnivået i veisektoren må opprettholdes

OFV har vurdert regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for 2022, og opplever budsjettet som en svak økning fra 2021. Budsjettforslaget følger opp Nasjonal transportplan 2022-33 og tar i bruk porteføljestyling.

OFV forventer et fortsatt høyt ambisjonsnivå i samferdselssektoren, og ber derfor Stortinget om å:

- Økt ramme for å komme i gang med nye veiprojekter i porteføljen. Det bør være et minimum å opprettholde nivået fra regjeringens budsjettforslag for 2021.
- Vedlikeholdsrammen må sikre at etterslepet på veinettet går ned, og andelen tilfredsstillende dekketilstand må økes, også i budsjettet for 2022. Det mangler 800 millioner for å stanse etterslepet.
- Målintikatorerne på veidelen i budsjettet må nås som et minimum for 2022.
- OFV støtter forslaget om å gå videre med å etablere en ordning med statlig delgaranti for bompengelån på riksveiprojekter. Dette basert på anmodningsvedtak 2 av 6. oktober 2020.
- Stortinget bør kontrollere at de årlige bevilgningene til Nye Veier AS er tilstrekkelige, slik at de kan gjennomføre sin portefølje som nå er kraftig utvidet.
- Vi mener Stortinget bør be regjeringen om å utrede å gi Statens vegvesen like økonomiske rammebetingelser som Nye Veier AS.

2. Fylkesveinettet

OFV jobbet aktivt for å sikre fylkesveienes rettmessige plass i Nasjonal transportplan. Ved fremleggelsen av NTP for 2022-33 fikk vi gjennomslag for en nasjonal kartlegging av etterslepet og en målrettet tilskuddsordning. Begge disse punktene følges opp i budsjettforslaget, og OFV ber Stortinget om:

- At tilskuddsordningen for fylkesveinettet må som et minimum økes til et årlig nivå som beskrevet i NTP 2022-33.
- At det må sikres tilstrekkelige midler slik at regjeringen kommer i gang med nasjonal kartlegging av vedlikeholdsetterslepet på fylkesveinettet i samråd med fylkeskommunene.

OFV mener Vegtilsynet også må få ansvar for oppfølging og kontroll av fylkesveinettet. Det er særlig aktuelt som en følge av avviklingen av SAMS vegadministrasjon, og for å følge opp fremtidige nasjonale kvalitetskriterier for fylkesveiene.

3. Byvekstavtaler til mindre byområder prioriteres

Byvekstavtaler bidrar til bedre samarbeid mellom stat, fylkeskommuner og kommuner om transportutvikling i byområder. Avtalene bidrar til bedre trafikkavvikling og fremkommelighet for bilister og varetransport, og tryggere byområder for gående og syklister. Flere mindre byområder er foreslått inn i ordningen.

- OFV ber Stortinget øke bevilgningen til kap. 1320, post 30 slik at flere byområder raskere kan utvikle bedre fremkommelighet og trygge byområder for gående og syklister.

4. Omstillingsmidler til kollektivtrafikken

Regjeringen har i forslaget til budsjett for 2022 ikke foreslått omstillingsmidler til kollektivtrafikken. Denne sektoren har vært igjennom en svært krevende tid på grunn av pandemien. Nye reisevaner, hjemmekontor og andre handlemønstre krever at sektoren må få tid til å få på plass nye billetteringssystemer og rutetilbud til nye reisemønstre og reisebehov etter pandemien.

- OFV ber Stortinget sikre tilstrekkelige omstillingsmidler til kollektivtrafikken i 2022.

5. Bilavgifter

Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2022 foreslår kraftige endringer i bilavgiftene. Endring i CO2-komponenten vil gi et høyere avgiftstrykk for biler med bensin og dieselmotor. Videre foreslås det endring i kravet til elektrisk rekkevidde for ladbar hybrid fra 50 til 100km. Finansdepartementet mener at ladbare hybrider ikke bidrar til å nå målet om salg av 100 prosent nullutslippsbiler i 2025. Det foreslås også innført full trafikkforsikringsavgift (årsavgift) for elektriske biler.

Regjeringen Solberg skrev i sitt forslag at de foreslåtte endringene i bilavgiftene er i tråd med prinsippene for et bærekraftig bilavgiftssystem som ble fastsatt i budsjettet for 2021.

- OFV mener full trafikkforsikringsavgift for elbiler er et riktig grep. Det fremstår rimelig at denne kjøretøygruppen også gradvis skal ha økt grad av bruksrelaterede avgifter. Andelen elbiler i nybilsalget er nå på i overkant av 62 prosent, og vil øke de kommende årene.
- OFV mener det er riktig å opprette et forprosjekt for posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger (dynamisk veipricing).
- OFV mener at det er riktig å skjerpe kravene til elektrisk rekkevidde for ladbare hybrider, men økningen til 100 km allerede i 2021 er urimelig. En ladbar hybrid med mer enn 50 km elektrisk rekkevidde er et bedre miljøvalg enn en tilsvarende bil med kun forbrenningsmotor. Dessuten er det kun én bilmodell blant mer enn 300 ladbare hybrider som tilfredsstillende 100 km-kravet. OFV foreslår derfor en økning til 75 km elektrisk rekkevidde i budsjettet for 2022, med innføring først fra 01.07.22, på grunn av leveringsutfordringer etter pandemien.
- OFV mener den delen av næringstransporten som ikke har reelle muligheter for å allerede nå gå over til null eller lavutslippskjøretøy, må skjermes for en kraftig økning i CO2-avgiften, herunder økning i avgiftene på autodiesel. Det er viktig at norsk næringstransport står seg i konkurransen mot utlandet. Svært høye drivstoffkostnader vil gjøre dette vanskelig. Transportnæringen, ekspressbusser med flere i denne næringen, må eventuelt kompenseres for denne økningen.