

Stortingets transport- og kommunikasjonskomite – høring til forslag til statsbudsjett 2021

Programkategori 21.30 Vegformål. Kapittel 1320 Statens vegvesen, post 22, 30 og 65.

Opplysningsrådet for veitrafikken har vurdert regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for 2021, og mener man nå kan se et klart svekket ambisjonsnivå. Satsingen på store veiprojekt reduseres, og vi stiller spørsmålsteget ved hvorvidt man lykkes med å ta ned etterslep ved bevilgningene som foreslås til dette. Utsatt tunneloppgraderinger er svært uheldig.

OFV ber Stortinget:

1. Om å øke investeringsrammen for å komme i gang med nye veiprojekt. Det bør være et minimum å opprettholde nivået fra regjeringens budsjettforslag for 2020.
2. At rammen for vedlikehold sikres slik at etterslepet på veinettet går ned, og andelen tilfredsstillende dekketilstand må øke.
3. Målintikatorerne på veidelen i budsjettet må ha høyere fokus. Flere mål må nås, og ambisjonsnivået må økes. Kun 5,7 km ny vei med gul midtstripe i 2021, er for svakt.
4. Et sterkere søkelys på kostnadskontroll og prosjektstyring, vil gi rom for oppstart for flere veiprojekter. Veiprojekter som er planlagt felles med jernbane, må vurderes på nytt, og frikobles dersom jernbaneprojektene forsinkes og fordyrer veiprojektene.
5. Om å vurdere hvorvidt rammene for Statens vegvesen må endres. Staten har de siste årene vært gjenstand for flere reformer, og OFV mener nå det er på tide å gi SVV lignende rammebetingelser som Nye Veier, og forutsigbare betingelser som kan sikre god fremdrift i prosjekter i deres portefølje. Utbyggingsdivisjonen i Statens vegvesen kan være en god start og endre rammebetingelsene rundt.

Særlig om fylkesveinettet:

De siste årene har det vært gjort et betydelig løft for å øke standarden på riksveinettet. Et etterlengtet løft som nå også må komme på plass for fylkesveinettet. Etterslepet er stort, og det er nå 80% større sjanse for å bli drept eller hardt skadet ved å ferdes på fylkesveinettet.¹ OFV mener derfor det er på tide med et løft for dette veinettet. Det er etter 2013 ikke gjort en samlet utredning for å få en oversikt over den samlede tilstanden. OFV har også tatt opp dette, under høringene i kommunal – og forvaltningskomiteen.

OFV ber Stortinget:

6. Be regjeringen igangsette en utredning om tilstandsnivået på fylkesveinettet samlet. Utredningen tar opp i seg spesielt viktige næringsveier og betydningen av disse, samt særlig ulykkesbelastede strekninger.

¹ Samferdselsbudsjett 2019. Figur 5.3 side 62.

For ytterligere spørsmål eller informasjon kan fagsjef Siri Hov Eggen (she@ofv.no / 97767238) eller politisk rådgiver Rikard Gaarder Knutsen (rgk@ofv.no / 45632450) kontaktes.

7. Kapittel 1320, post 65 Tilskudd til fylkesveier økes fra 100 til 200 millioner.
8. Overføre ansvaret for oppfølging og kontroll av fylkesveinettet til Vegtilsynet. Det er særlig aktuelt som en følge av avviklingen av SAMS vegadministrasjon, og for å følge opp fremtidige nasjonale kvalitetskriterier for fylkesveiene.

Særskilt om bilavgifter:

Elbiler må være med på å dele de kostnadene som bruk av veiene påfører samfunnet. Elbiler støyer som andre biler over 50 km/t, de sliter minst like mye på veien og tar like stor plass som andre biler. Elbilene utgjør nå 10 prosent av personbilparken, og per 11. oktober er elbilandelen i nybilsalget mer enn 51 prosent. OFV anslår at elbilandelen vil øke til minst 60 prosent i 2021. Vi mener derfor det er riktig å innføre trafikkforsikringsavgift for elbiler i 2021.

Det finnes i dag 24 bilmerker med til sammen 63 modeller av ladbare hybrider å velge mellom på det norske markedet. Bare 5 merker med 6 modeller har rekkevidde over 75 km. 10 merker med 16 modeller har elektrisk rekkevidde over 60 km.

OFV mener at det er riktig å skjerpe kravene til elektrisk rekkevidde for ladbare hybrider, men at økningen til 75 km i 2021 er for stor, og at kravet til rekkevidde bør settes til 60 km for 2021.

Prinsippet om at forurenser skal betale er et godt styringsmål, men store årlige økninger i CO₂-komponenten i engangsavgiften uten referanse til øvrig miljøavgifts-politikk skaper lite forutsigbarhet.

Budsjettforslaget vil gi store avgiftsøkninger for biler med forbrenningsmotor, selv de med små utslipp. Vår analyse tyder på at endringen i CO₂-komponenten vil gi en avgiftsøkning på ca. 500 millioner kroner i 2021, 300 millioner mer enn regjeringen anslår.

OFV mener at CO₂-komponenten i engangsavgiften maksimalt bør økes i tråd med regjeringens generelle økning av CO₂-avgiften. Overgangen til WLTP-data som grunnlag for avgiftsberegning av nye varebiler skal ifølge regjeringen skje innenfor en provenynøytral ramme. Beregninger OFV har gjort tyder på at budsjettforslaget vil medføre en betydelig avgiftsøkning for svært mange varebiler, helt opp mot pluss 50-60 prosent. Noen små varebiler får redusert avgift, men omleggingen vil etter all sannsynlighet ikke være provenynøytral.

OFV ber Stortinget:

9. Vedta innføring av trafikkforsikringsavgift for elbiler i 2021.
10. Vedta en økning til 60 km i budsjettet for 2021, med videre opptrapping senere i tråd med den teknologiske utviklingen.
11. Fastslå at de årlige økningene i CO₂-komponenten i engangsavgiften maksimalt økes i tråd med regjeringens generelle økning av CO₂-avgiften.
12. Be Finansdepartementet om en ny beregning av provenyvirkningene av forslaget til varebilavgifter for 2021.

For ytterligere spørsmål eller informasjon kan fagsjef Siri Hov Eggen (she@ofv.no / 97767238) eller politisk rådgiver Rikard Gaarder Knutsen (rgk@ofv.no / 45632450) kontaktes.