



Opplysningsrådet for Veitrafikken
Jernbanetorget 4, 0154 OSLO

Samferdselsdepartementet
postmottak@sd.dep.no

Oslo, 8.12.2016

Høring: Forslag om sentral forskrift om lavutslippssone for biler

Det vises til høringsbrev og notat, deres referanse 16/784- angående lavutslippssoner for biler, samt til Opplysningsrådet for Veitrafikkens (OFV) sin tidligere høringsuttalelse om lavutslippssoner. Det vises også til den pågående høringen om endringer i Veglova og Vegtrafikkloven datert 27.10.2016.

OFV reagerer på at tre høringer, som omtaler samme tema, sendes ut på kort tid uten at virkningene av disse drøftes i sammenheng. OFV vil advare mot at det som en følge av dette utvikler seg et lappeteppes av avgiftsordninger for lavutslippssoner, miljødifferensierte satser i bomringene og fortsatt bruk bompenger som finansieringskilde for vei- og kollektivprosjekter, uten at disse tiltakene vurderes samlet. Strakstiltak og permanente tiltak sammenblandes i de ulike høringene.

OFV har forståelse for at strakstiltak mot forurensning er nødvendig, men vi mener at dette ikke må gå på bekostning av helheten i systemet. Samferdselsdepartementet, regjering og Storting gir, med de forslagene som foreligger, fra seg muligheten til å innføre nasjonale kriterier, og begrenser dermed egen mulighet til å kunne styre utviklingen i avgiftssystemet for bruk av bil. Dette viktige ansvaret overlates til kommunale myndigheter.

OFV er bekymret over at dette vil føre til forskjeller i tilbud og tiltak i ulike deler av landet, noe som vil fjerne eller redusere muligheten til å innføre gode, nasjonale systemer som ivaretar de intensjonene som forslagene ønsker å oppfylle. Ved å tillate ulike systemer i hver enkelt kommune, vil det bli vanskelig å innføre et nasjonalt veiprisingssystem i Norge.

Vi mener at et nasjonalt veiprisingssystem vil være den beste ordningen som løser de utfordringene som er skissert i høringsnotatene fra departementet.

Konsekvensutredning mangler

OFV mener videre at det i det pågående lov- og forskriftsarbeidet mangler konsekvensutredninger. Hva tiltakene har å si for bilister, for finansiering av infrastruktur, og for samfunnet, drøftes ikke. Hvilke konsekvenser det innebærer for næringslivet at deler av godstransporten skal pålegges en avgift i størrelsesorden kr 50 000 for å kjøre inn i en lavutslippssone, som Statens vegvesen har foreslått, beskrives eller diskuteres ikke. Vi ser heller ingen drøfting av et tak på antall ganger bilistene skal betale avgift for å kjøre på den samme veien i en gitt perioden, eller hvor stor avgiftsøkning som er nødvendig for å nå målsettingene, selv ikke på et generelt grunnlag. Dermed blir det umulig å ta stilling til hvilken totalavgift hver enkelt bilist blir stilt overfor. Det gjør at det både for veibrukerne og for myndighetene blir vanskelig å få oversikt over konsekvensene av de foreslåtte systemendringene. Vi kan heller ikke se at klima- og miljøvirkningene er godt nok dokumentert.

Antall avgifter og bruken av inntektene

Forslaget har også noen prinsipielle sider som ikke drøftes godt nok, for eksempel: skal bilistene gjennom de foreslåtte ordningene bli pålagt en ny skatt til kommunen som kan benyttes til andre formål enn drift av, og investering i infrastruktur? Hva vil det så fall bety, og hvordan vil det påvirke inntektsstrukturen kommuner i mellom? Det er ikke akseptabelt at slike grunnleggende spørsmål verken blir drøftet eller besvart.

OFV er mot at det åpnes for at det både kan innføres miljødifferensierte bompengetakster og kommunale lavutslippssoner samtidig. Det innebærer innføring av dobbelt beskatning av bilistene for samme problem.

Ett felles system – ikke mange ulike

Det virker byråkratisk, ineffektivt, urettferdig og kostbart å skulle ha ulike takster og datasystemer i hver kommune. OFV etterlyser nasjonale takster og et felles, nasjonalt administrativt system.

Det åpnes for eksempel i forskriften for at man skal kunne betale for kjøring i én bestemt sone, mens man i realiteten bruker kjøretøyet i en annen og billigere sone. En kommunal løsning som åpner for at man kan betale gebyr i den kommunen der gebyret er lavest, men bruke bilen i andre soner, vil føre til at inntektene fra gebyrene ikke tilfaller den kommunen der utslippet faktisk foregår.

Dynamisk veipricing

OFV mener at lavutslippssoner ikke er riktig tiltak. *OFV ønsker i stedet dynamisk veipricing for persontransport og næringstransport. Et slikt veipricingssystem vil sikre implementering av prinsippet om at forurenser skal betale.*

Dynamisk veipricing er et satellittbasert system der brukeren vil ha en GNSS-brikke i kjøretøyet, ikke ulik dagens bombrikke. En skjerm vil for eksempel kunne vise priser og fartsgrenser avhengig av hvor og når bilisten kjører, om det er mye eller lite trafikk og hvor mye kjøretøyet forurenser. 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, for eksempel kan næringstransporten fritas for forhøyede satser i rushtiden.

Dynamisk veipricing skiller seg fra kjøprising/veipricing/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. Det er fullt mulig å ivareta personvern hensyn med et slikt system. *Andre tiltak for å begrense forurensingen, som miljødifferensierte bompenger og lavutslippssoner, vil være mindre treffsikre.*

For å få maksimal uttelling av 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 slik miljøinformasjon om hvert enkelt kjøretøy fra 1994 til i dag foreligger, og kan fås hos OFV eller Statens vegvesen. En slik oversikt vil være et godt utgangspunkt for miljødifferensiering av hvert enkelt kjøretøy.

Vi etterlyser en offentlig utredning om dynamisk veipricing, som også omfatter personbiler.

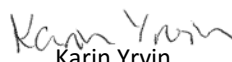
OFV mener at forurensningsproblematikk i veitrafikken er et forbigående problem. Ny teknologi vil i løpet av få år redusere utslippene dramatisk. Det må det tas hensyn til i planarbeidet da erfaring viser at nye ordninger som innføres ofte blir beholdt på permanent basis selv om teknologien endres.

Vennlig hilsen

Opplysningsrådet for Veitrafikken

Øyvind Solberg Thorsen

Direktør



Karin Yrvin

Fagsjef