



STORTINGET

Innst. 50 S

(2019–2020)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:158 S (2018–2019)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om rettferdige og sosiale alternativer til bompenger

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2020 legge frem en ordning som legger til rette for bompengerabatt til de med lav inntekt.
2. Stortinget ber regjeringen utrede den sosiale effekten av bompenger og ulike sosiale moderasjonsordninger, inkludert veiprisingsmodeller som tar hensyn til inntekt og tilbakebetaling gjennom lave skatt til de med gjennomsnittlige og lave inntekter, og komme tilbake til Stortinget på egnet vis.
3. Stortinget ber regjeringen sette i gang prøveprosjekt med gratis kollektivtransport for barn til og med det året de fyller 13 år, i områder med stor bompengebelastning.
4. Stortinget ber regjeringen stanse store veiutbyggingssjekter finansiert av bompenger.
5. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om kraftig økning av den statlige finansieringen av bymiljøpakkene og byvekstavtalene, og de særskilte tilskuddene til store kollektivprosjekter.
6. Stortinget ber regjeringen utarbeide et nytt system for finansiering av samferdselsprosjekter der finan-

siering av store offentlige veiprosjekter via bompenger ikke er mulig, og der prosjekter som øker trafikksikkerhet, sikrer trygg transport i distriktene og som reduserer de totale utslippene fra samferdselssektoren, prioriteres over kapasitetsøkende motorveiprosjekter. Dette legges fram i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Steinar Karlstrøm, Kirsti Leirtrø og Sverre Myrli, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Dagfinn Henrik Olsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes 28. mai 2019 fremmet et forslag om rettferdige og sosiale alternativer til bompenger.

Forslagsstiller viser til at bompenger er en flat avgift som ikke tar hensyn til folks inntekt, eller om det finnes et reelt alternativ til privatbilisme. Forslagsstiller viser også til at mange av de bompengefinansierte prosjektene er basert på lån, og at dette er lite samfunnsøkonomisk. Videre viser forslagsstiller til at transport er en av de største kildene til klimagassutslipp i Norge, og at vei-

trafikken står for mer enn halvparten av disse utslippene.

Komiteen viser videre til at både Kristelig Folkeparti og Arbeiderpartiet tidligere har fremmet forslag om å utrede veiprising som et alternativ til bompenger for en mer rettferdig, klimavennlig og målrettet kostnadsfordeling av veiutbygging. Ved behandling av disse forslagene vedtok Stortinget å be regjeringen inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser videre til vurdering fra statsråden av forslaget, datert 19. juni 2019, hvor statsråden skriver at det i Granavolden-plattformen er varslet at det skal bli mulig å trekke utgifter til bompenger av på skatten, og at regjeringa i neste Nasjonal transportplan vil arbeide for å redusere andelen bompenger i de nye veiprosjektene.

Flertallet kan ikke slutte seg til forslaget om å stanse veiutbyggingsprosjekter. Flertallet viser til at Stortinget i 2017 vedtok en ambisiøs Nasjonal transportplan som skal binde bo- og arbeidsmarkedsregioner sammen. Næringslivet er avhengig av god infrastruktur, og ved å bygge ut større veiprosjekter oppnår vi en stor samfunnsøkonomisk gevinst som kommer både folk og næringsliv til gode.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser videre til at regjeringen gjennom 6 år har fremmet flere forslag for Stortinget som har redusert bompengebelastningen, og at det i forbindelse med fremleggelsen av statsbudsjettet for 2020 også er fremmet flere forslag som vil redusere bompengebelastningen ytterligere.

Dette flertallet vil også påpeke at folk i store deler av landet er helt avhengige av bilen fordi kollektivtilbudet ikke er godt nok. For å sørge for at klimagassutslippene går ned, har regjeringen opprettholdt elbilfordelene, slik at utslippene fra veitrafikken også kan gå ned i disse områdene. I tillegg økes innblandingskravet for bærekraftig biodrivstoff. Innblanding av biodrivstoff har vært sterkt bidragsytende til at klimagassutslippene fra veitrafikken går ned. Dette flertallet vil derfor understreke viktigheten av at det legges til rette for gode veier i hele landet, samtidig som at det legges til rette for at kollektivtrafikken utenfor byområdene styrkes. I budsjettet for 2020 foreslås det fra regjeringen å bevilge om lag 550 mill. kroner til nettopp styrking av kollektivtrafikken utenfor byområdene.

Dette flertallet vil videre vise til at det i Prop. 1 S (2019–2020) Statsbudsjettet er fremmet forslag om å øke tilskuddene fra staten til bypakkene fra 50 pst. til 66 pst., i tråd med bompengeaftalen fra i høst. Halvparten

av disse midlene skal gå til å redusere bompengene i pakkene, mens den andre halvparten skal gå til en styrking av kollektivtrafikken.

Dette flertallet viser til at dagens regjering er opptatt av at folk flest skal få en større økonomisk frihet ved at man får sitte igjen med mer av sine egne penger. Med budsjettforslaget for 2020 vil en vanlig familie med to inntekter betale 9 000 kroner mindre skatt i 2020 enn familien ville måttet betalt i 2013, som følge av skattelettelsene under regjeringen Solberg. Til sammen vil den samme familien ha fått en skattelettelse på om lag 48 000 kroner siden dagens regjering tiltrådte.

Dette flertallet viser videre til at de bilrelaterte avgiftene også har gått ned siden 2013. En gjennomsnittlig bilist betaler om lag 3 000 kroner mindre i året i bilrelaterte avgifter nå enn tidligere. Det har blitt billigere å kjøpe og eie bil med dagens regjering. Dette er en politikk som kommer særlig de med mindre å rutte med til gode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at transportsektoren står for 30 pst. av alle klimagassutslipp i Norge, og at vegsektoren står for den største andelen. Fra 2010 og frem til 2017 har utslippene gått ned, mens den fra 2017 til 2018 igjen har gått opp ifølge Miljødirektoratet.

Disse medlemmer er derfor enig med forslagsstiller i at det er nødvendig med betydelige tiltak for å nå Stortingets egne klimamål. Både når det gjelder klimavennlig teknologi, økt kollektivsatsing og vegbygging, men også på sjø og jernbane må målrettet og økt innsats til for å redusere klimagassutslipp.

Disse medlemmer mener disse problemstillingene må ses i en større sammenheng som tas opp i forbindelse med behandling og rullering av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer er også enige med forslagsstiller i at bompenger er sosialt og geografisk urettferdig, og viser til at bompenger har to funksjoner: De brukes som et middel til å begrense trafikk for å bedre fremkommelighet og redusere utslipp, og til å finansiere vegbygging.

Disse medlemmer viser til sitt forslag fremmet for Stortinget i Innst. 175 S (2018–2019) om å utrede vegprising som erstatning for bompenger. En slik utredning bør som minimum se nærmere på følgende temaer:

- Hva slags teknologiske løsninger som kan legges til grunn.
- Hvilke av dagens bilrelaterte avgifter som best kan eller bør inngå i og erstattes av et nytt avgiftssystem basert på vegprising.
- Anslag for hva kilometertakstene blir for by og land og for ulike kjøretøy på ulike tidspunkter i døgnet.

- Klimaaspektet.
- Geografisk styrte takster.
- Tidsperspektiv og overgangsordninger.
- Hvordan personvernet kan ivaretas.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede vegprising til erstatning for dagens bompenger og andre bruksrelaterede bilavgifter.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Senterpartiets forslag i Innst. 412 S (2018–2019) om å be regjeringen vurdere hvilke økonomiske innsparinger som kan gjøres, og hvor mye mindre nedbygging av dyrket mark som kan oppnås, ved en endring fra planlagt firefelts til en 2/3-felts vei. Dette kunne vært et bidrag til å få ned bompengebelastningen for bilistene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener at forslagene til dels er lite treffsikre geografisk og sosialt, og at de skaper et større uoversiktlig system med mer byråkrati. Disse medlemmer viser til at i de siste årene har avgiftene økt, blant annet bompengene, noe som går hardest ut over de med lavest inntekt, ettersom avgiftene ikke tar hensyn til betalingsevne. Disse medlemmer mener det bør legges fram en stortingsmelding om avgiftspolitikken, som også innebærer en vurdering av de sosiale konsekvensene av bompenger.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har økt avgiftene med 5,4 mrd. kroner siden den kom til makten i 2013. Videre viser disse medlemmer til at gjennomsnittspendleren har tapt 3 700 kroner i reise- fradrag (penger på konto) siden 2013, og sitter nå igjen med bare 44 pst. av 2013-fradraget målt som 2019-kroner på konto.

Disse medlemmer viser til vedtak nr. 738, fra 15. mai 2018. Der vedtok Stortinget, etter forslag fra Senterpartiet, å be regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig at fylkeskommunene fortsatt skal stille garanti for bompengelån på riksveg, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte. Regjeringen skriver i sitt forslag til statsbudsjett for 2020 at de fortsatt vurderer dette. En oppfølging av dette vedtaket kunne vært et bidrag til å få ned bompengebelastningen.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om avgiftspolitikken som inkluderer en vurdering av de sosiale konsekvensene av bompenger.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at det er avgjørende å skille

mellom bompenger som går til å regulere trafikk i byene, og bompenger som går til å finansiere store motorveiprosjekter.

Dette medlem viser til at en viktig kilde til stor bompengebelastninger dyre, unødvendige og klima- og miljøfiendtlige motorveitbygginger. Et prioritert grep for å redusere belastningen er å stanse eller nedskalere slike utbygginger og heller bygge ut miljøvennlige jernbane- og kollektivløsninger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til forslagsstillers bekymring for at bompenger kan bidra til et geografisk og sosialt klasseskille. Disse medlemmer mener at forslagsstillers intensjon om å motvirke dette best ivaretas på annen måte enn foreslått. Miljøavgifter, som bompenger er et eksempel på, er nødvendige både for at Norge skal nå sine internasjonale klimaforpliktelser og for å regulere biltrafikk og redusere lokal forurensning. Disse medlemmer mener uheldige fordelingsvirkninger av bompenger primært må motvirkes gjennom øvrige endringer i skatte- og avgiftssystemet. Disse medlemmer understreker at det likevel er positivt med kommunalt handlingsrom for å fastsette nivå av bompenger og omfang og plassering av bompengestasjoner i tråd med lokale behov og prioriteringer.

Disse medlemmer mener videre at et godt og rimelig kollektivtilbud må være en prioritert satsing både sosialt og miljømessig, og at en økning av statens tilskudd til store kollektivprosjekter, som ikke er betinget av bompengereduksjon, er et viktig virkemiddel for å oppnå dette.

Disse medlemmer mener at en rettferdig modell med veipricing bør erstatte dagens bompengesystem. Modellen må utformes med geografiske og sosiale hensyn som sikrer at bilister som ikke har gode alternative transportmåter, rammes mindre enn de som har gode alternativer i form av kollektivtrafikk.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne betingelsen om reduksjon av bompenger og billettpriser på kollektivtransport for å øke statens bidrag til store kollektivprosjekter.»

«Stortinget ber regjeringen ha et eksplisitt vurderingskriterium om bedre sosial og geografisk profil i brukerbetalingen i den pågående utredningen av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengesystem.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede vegprising til erstatning for dagens bompenger og andre bruksrelaterte bilavgifter.

Forslag fra Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om avgiftspolitikken som inkluderer en vurdering av de sosiale konsekvensene av bompenger.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fjerne betingelsen om reduksjon av bompenger og billettpriser på kollektivtransport for å øke statens bidrag til store kollektivprosjekter.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen ha et eksplisitt vurderingskriterium om bedre sosial og geografisk profil i brukerbetalingen i den pågående utredningen av ny teknologi som kan erstatte dagens bompenggeordning.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen viser til representantforslaget og sine merknader, og råder Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:158 S (2018–2019) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om rettferdige og sosiale alternativer til bompenger – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 19. november 2019

Helge Orten

leder

Kirsti Leirtrø

ordfører

**DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT***Statsråden*

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Dykkar ref

Vår ref

19/1301-

Dato

19 JUN 2019

**Representantforslag 158 S (2018-2019) frå representant Bjørnar Moxnes -
Om rettferdige og sosiale alternativ til bompengar**

Eg viser til representantforslag om rettferdige og sosiale alternativ til bompengar frå stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes tilsendt 29. mai 2019.

Denne regjeringa arbeider for å redusere bompengebelastninga for bilistane. Samstundes løyver regjeringa rekordstore beløp til veg og byområde. Utbygginga av norske vegar har aldri vært meir omfattande og vi sørgjer for godt vedlikehald av vegar slik at etterslepet går ned for første gong på fleire tiår. Dei siste fem åra har regjeringa redusert veksten i bompengar med nedlegging av bomstasjonar, reduserte takstar utanfor byområda og auka statleg andel i veginvesteringane. Etter at bompengereforma vart gjennomført er talet på selskap redusert frå 60 til 5 regionale bompengeselskap. Kombinert med omlegging til ny takst- og rabattstruktur gir dette ein forenkla og meir effektiv organisering og innkrevjing av bompengar.

Granavolden-plattformen er førande for dagens samferdselspolitikk. Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) som er vedteke av Stortinget, dannar grunnlag for regjeringas prioriteringar. Det er på dette grunnlag ikkje aktuelt å stanse dei store vegutbyggingsprosjekta som er vedteke av Stortinget.

I Granavolden-plattformen varsler regjeringa at det skal bli mogeleg å trekke utgifter til bompengar av på skatten. I komande NTP arbeider regjeringa vidare for å redusere andelen bompengar i dei nye vegprosjekta. Eit oppdragsbrev er sendt frå departementet 11. januar 2019 til etatane. I brevet er det gjort klart at alle prosjekt som skal vere del av ny NTP skal vere nøye rekna på, med vekt på å finne fram til optimal bruk av ressursane. For at eit prosjekt skal tas inn i komande NTP må det vere gjennomført ei prosjektoptimerande

analyse. I tillegg skal etatane og verksemdene vurdere korleis ny teknologi kan effektivisere transportsystemet.

Regjeringa har dei siste åra auka bidraga til dei store byområda betydeleg for å setje dei betre i stand til å løyse utfordringane i transportsektoren knytt til klimagassutslepp, lokal miljøforureining og dårleg framkome.

I tråd med Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonalt transportplan 2018-2029* bidreg staten mellom anna med eit 50/50-tilskot som dekkjer inntil 50 prosent av prosjektkostnadene for store fylkeskommunale kollektivtransportprosjekt i dei fire største byområda. Fornebubanen og ny T-banetunnel i Oslo og Akershus, Bybanen til Fyllingsdalen i Bergen, Bussveien på Nord-Jæren og Metrobuss i Trondheim er omfatta av ordninga. Tilskotet inngår som ein del av det statlege bidraget i byvekstavgiftane. Ein eventuell auke av tilskotet ut over 50 prosent må Stortinget ta stilling til i samband med behandlinga av ny Nasjonal transportplan.

I 2019 er det løyvd om lag 3,7 mrd. kr til belønningsordninga og bymiljø-/byvekstavgiftane. Av dette er over 3 mrd. kr tilskot til fylkeskommunale tiltak og oppgåver i form av belønningsmidlar og 50/50-tilskot. Staten legg også til rette for kollektivtransport, sykling og gange langs riksvegane som ein del av byvekstavgiftane.

Med helsing



Jon Georg Dale

