



STORTINGET

# Representantforslag 26 S

(2018–2019)

fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Tore Storehaug, Olaug V. Bollestad og Kjell Ingolf Ropstad

Dokument 8: 26 S (2018–2019)

**Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Fredrik Grøvan, Tore Storehaug, Olaug V. Bollestad og Kjell Ingolf Ropstad om å fjerne dagens ordning med bompengeskatt**

Til Stortinget

## Bakgrunn

Brukerbetaling er i dag en naturlig del av finansieringsgrunnlaget for nye veiprosjekter. Forslagsstillerne mener det fornuftig å ta ut en del av det bompengesystemet som finnes, forutsatt at det er ønske om det lokalt og at det ligger lokalpolitiske vedtak til grunn. Forslagsstillerne har derfor støttet regjeringens finansieringsopplegg slik det kommer til uttrykk i Nasjonal transportplan 2018–2029. Samtidig mener forslagsstillerne at bompengebelastningen kan nå en smertegrense. For at brukerbetaling skal kunne opprettholdes som del av et finansieringsgrunnlag, er det viktig at ordningen ikke oppleves urimelig eller svært urettferdig. I enkelte områder ser man at det er tendenser til fortetting av bomstasjoner med høye priser, noe som kan være til ekstra stor belastning for enkelte. Det vil derfor være fornuftig å se nøye på helheten i brukerbetalingssystemet, nettopp med formål å sikre et mest mulig robust, rettferdig og bærekraftig system fremover. Dagens ordning med bomstasjoner fremstår som gammeldags og lite fleksibel. Det bør derfor utvikles et mer fremtidsrettet, mer dynamisk og mer rettferdig system for brukerbetaling. Satellittbasert veiprising kan være et slikt system.

## Satellittbasert veiprising

Dynamisk veiprising bygger på et satellittbasert system. Global Navigation Satellite System (GNSS) er en fellesbetegnelse på satellittbaserte systemer for navigasjon og posisjonering med global dekning. Forslagsstillerne viser til at det i dag finnes avstandsbaserte avgiftssystemer basert på satellittposisjonering (GNSS) i flere land, blant annet i Belgia, Tyskland, Ungarn, Slovakia og Russland. Det finnes også avgiftssystemer der satellittposisjonering brukes i kombinasjon med andre teknologier, for eksempel i Sveits. I Sverige blir GNSS-basert veiprising vurdert, mens Singapore går over til dynamisk veiprising i 2020.

## Erfaringer fra andre land

Tyskland var i 2005 første land i verden til å introdusere veiprising basert på GNSS-teknologi. Tyskland har en enkel form for GNSS-basert veiprising for tunge godskjøretøy. Godskjøretøy over 7,5 tonn betaler for antall kilometer kjørt på motorveier (Autobahn) og utvalgte riksveier (Bundesstraßen). Det er ingen tids- eller trafikk-differensiering i systemet, men det er en miljødifferensiering ved at det er ulike priskategorier for ulike utslippklasser av kjøretøy (deriblant euroklasser). Veiprisingen har to komponenter, en for finansiering av infrastruktur og en for betaling for luftforurensing. For Euro VI-kjøretøy er luftforurensningskomponenten satt til null, og de betaler dermed kun for finansiering av infrastruktur. Siden oppstarten i 2005 er ordningen utvidet til å omfatte flere riksveistrekninger enn de opprinnelige. 1. juli 2018 ble alle riksveier omfattet av ordningen.

Sveits innførte elektronisk avstandsbasert skatt på lastebiler over 3,5 tonn fra 2001. Skatten, som kalles Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA),

administreres av den sveitsiske tollmyndigheten. Bakgrunnen for innføringen av avgiften var å kompensere for kostnader knyttet til tungtransport, beskytte alperregionen, stimulere til økt jernbanetransport og støtte finansieringen av nye jernbanetunneler.

I en rapport fra The European GNSS Agency (GSA) dokumenteres fordelene ved det sveitsiske systemet ved at det fungerer godt og har lave administrasjonskostnader (5 pst. av inntektene), lastebiltrafikken er redusert, miljøeffektene er positive, avgiften bidrar til at veitransporten har blitt mer rasjonell (eksempelvis færre tomme turer), og jernbanesystemet har opprettholdt en høy markedsandel (40 pst. totalt og 65 pst. i transalpisk transport).

Singapore skal fra 2020 innføre nytt system for elektronisk veiprising (Electronic Road Pricing – ERP) basert på GNSS-teknologi.

Det svenske finansdepartementet sendte i mars 2018 forslag til ny beskatning av tunge lastebiler over 3,5 tonn på høring. Ifølge høringsnotatet bør dagens tidsbaserte avgiftssystem for tunge kjøretøy erstattes med et avstandsbasert system for beskatning av lastebiltrafikk. Et nytt system bør være satellittbasert.

### Satellittbasert veiprising for tungtransport i Norge

Forslagsstillerne viser til at Stortinget 5. desember 2016 ved behandlingen av Innst. 2 S (2016–2017) om nasjonalbudsjettet 2017 og forslaget til statsbudsjett 2017 gjorde vedtak om å be regjeringen utrede satellittbasert veiprising for tungtransport. Forslagsstillerne mener rammene for en utredning om satellittbasert veiprising bør utvides og utformes slik at det tas høyde for mulig innfasing av satellittbasert veiprising for alle kjøretøy som er aktuelle for bompengebetaling i Norge. På sikt bør derfor dagens system med bompengestasjoner erstattes med et system for satellittbasert veiprising.

### Veibruksavgiften

Forslagsstillerne viser til at Grønn skattekommisjon har vurdert om dagens veibruksavgift bør erstattes med GNSS-basert veiprising. Utvalget anbefalte innføring av GNSS-basert veiprising for tyngre kjøretøy. Forslagsstillerne viser til at regjeringen omtaler den videre oppfølgingen av Grønn skattekommisjon i Prop. 1 LS (2016–2017) Skatter, avgifter og toll 2017. Under oppsummeringen av høringsuttalelsene vises det blant annet til at flere bilorganisasjoner støtter omlegging av veibruksavgiften for å prise eksterne kostnader ved veitrafikken på en bedre måte. De mener det bør innføres et GNSS-basert system både for tunge kjøretøy og personbiler, og kan ikke se at personvern hensyn er et godt argument mot et GNSS-basert system. Forslagsstillerne viser for øvrig til at flere andre høringsinstanser, blant andre NHO, er positive til å vurdere elektronisk veiprising til erstatning for dagens veibruksavgifter. Hva gjelder per-

sonvernproblematikken registrerer forslagsstillerne at flere aktører mener datainnsamlingen som veiprising forutsetter, kan håndteres på forsvarlig måte, og at heller ikke Datatilsynet avviser et slikt system dersom visse vilkår innfris. Forslagsstillerne forutsetter at personvern blir en del av tematikken i en utredning av satellittbasert veiprising.

### Kostnader ved dagens system

I rapporten Bompengeselskapenes drift i 2016 (2018) har Statens vegvesen analysert bompengeselskapenes drift i 2016. Rapporten ser blant annet på inntekter, drifts- og finanskostnader, lån og innskudd. I 2016 var det 65 bompengeprojekter som hadde innkreving av bompenger, og 57 av disse hadde innkreving hele året. Driftskostnadene i 2016 for bompengeselskapene som hadde innkreving, var på 749 mill. kroner uten avskrivninger og 838 mill. kroner inkludert avskrivninger. Lønns- og administrasjonskostnadene utgjorde knapt 123 mill. kroner i 2016. Innkreivingskostnadene har økt årlig siden 2013, noe som kan ses i sammenheng med den årlige økningen i antall bomstasjoner og dermed antall passeringer. Driftskostnader som andel av bompenginntekter var i 2016 på 8,53 prosent.

Foreløpige tall viser at bilistene betalte 10,2 mrd. kroner i bompenger i 2017, noe som er basert på bompengeselskapenes rapportering i slutten av februar 2018.

### Fremtidige bompengerebetalinger

Forslagsstillerne viser til at om lag 131 mrd. kroner av investeringene knyttet til riksvei i perioden 2018–2029 vil bli finansiert med bompenger. Dette utgjør 10,9 mrd. kroner i gjennomsnitt per år i 12 år, jf. Nasjonal transportplan 2018–2029. Anslaget på 131 mrd. kroner omfatter alle prosjekter og tiltak knyttet til riksvei, og som er forutsatt finansiert med bompenger i perioden 2018–2029. Eventuelt bompengebidrag etter 2029 inngår ikke i anslaget. Bompengebidrag til fylkesveiprojekter, inkludert store kollektivprosjekter som er aktuelle for statlige tilskudd gjennom bymiljø-/byvekstavtaler, inngår heller ikke i anslaget. Forslagsstillerne stiller seg bak de prosjektene som er vedtatt i Nasjonal transportplan, og viser til at prosjektene vedtas i tråd med lokale ønsker og med et finansieringsopplegg som er forankret i vedtak lokalt. Samtidig mener forslagsstillerne at omfanget av bompenger gjør at man må tenke nytt. I enkelte områder opplever man tendenser til fortetting av bomstasjoner med høye priser, noe som kan være til ekstra stor belastning for enkelte. Det vil derfor være fornuftig å se nøye på helheten i brukerbetalingssystemet, nettopp med formål å sikre et mest mulig robust og bærekraftig system fremover. Også den totale bompengbelastningen for trafikantene i et område bør vurderes.

Ikke minst er det viktig at trafikantene opplever god sammenheng mellom betaling og nytte.

### Nasjonal transportplan

Forslagsstillerne viser til at Kristelig Folkeparti har vært med på å fremforhandle den mest ambisiøse transportplanen i Norge noensinne. Samlet sett skal det brukes over tusen milliarder til samferdsel i planperioden, og over halvparten går til vei. Det er i tillegg lagt til grunn 131 mrd. kroner i bompenger for de prosjektene der det er et ønske om det lokalt. Dette bidrar til enda mer penger til vei i tillegg til det staten allerede bevilger, men det er nå helt nødvendig at staten tar et nasjonalt ansvar med å fornye dagens system.

### Fordeler med veiprising

Dagens bompengesystem er en dyr og lite rasjonell måte å finansiere veier på. Det samfunnsøkonomiske tapet består dels av innkrevingskostnader, dels av redusert trafikantnytte fordi mange brukere av veien avvises. I noen tilfeller tilpasser trafikantene seg på måter som gir ekstra store kostnader for samfunnet eller for staten.

I byene kan bompengene, dersom satsene differensieres, bidra til mindre kø og forsinkelser og redusert forurensing. Samtidig er det lite rasjonelt at brukerbetalingen kreves inn punktvis, uten hensyn til hvor lang

strekning det enkelte kjøretøy tilbakelegger. Dette har uheldige fordelings- og konkurransevirkninger. I en utredning av satellittbasert veiprising bør for øvrig forholdet mellom by og distrikt behandles grundig for å sikre et system som tar hensyn til de ulikhetene som finnes blant annet med tanke på trafikkgrunnlag, avstander og befolkningstetthet.

Satellittbasert veiprising er et fleksibelt system der det kan kreves inn en kilometeravgift som varierer med kjøretøyets bidrag til støy, tidstap, ulykker, veislitasje og/eller luftforurensing. Miljøeffektene kan være positive, jf. erfaringer fra Sveits. For at et slikt system skal kunne innføres innen rimelig tid, må utredning og planlegging starte nå.

### Forslag

Forslagsstillerne fremmer på denne bakgrunn følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen utrede og planlegge innføring av satellittbasert veiprising i Norge til erstatning for dagens bompengesystem.

24. oktober 2018

**Hans Fredrik Grøvan**

**Olaug V. Bollestad**

**Tore Storehaug**

**Kjell Ingolf Ropstad**

