



Statens vegvesen,
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep,
0033 Oslo



Vår dato:
2010-09-30

Vår ref:
C. B.

Deres dato:
2010-07-02

Deres ref:

Høringsuttalelse – Utkast til vegtrafikkloven § 7 a om kjøprising

Norges Automobil-Forbund (NAF) viser til Vegdirektoratets utkast til forskrift om kjøprising, og vil avgi følgende uttalelse.

NAF er en forbruker- og mobilitetsorganisasjon med over 500.000 medlemmer. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstillende enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet.

Bakgrunn:

Forskriftsutkastet bygger på lovproposisjonen om veipricing som ble lagt fram i Stortinget i desember 2000 (Ot.prp. nr. 32 (2000-2001)). Her går det fram at formålet med ordningen skal være trafikkregulering i de største byområdene for å redusere køproblemer og bedre lokale miljøforhold.

NAF mener kjøprising på visse vilkår kan innføres for å bedre fremkommeligheten og andre bynære transportutfordringer i de største byene. Forskriftsforslaget som er fremlagt inkluderer noen av disse vilkårene, men de er etter vår oppfatning ikke konkretisert i stor nok grad. Slik vi ser det, mangler også forskriftsforslaget noen sentrale punkter. Disse belyses først, deretter kommenteres enkelte paragrafer spesielt.

Økte bruksavgifter

En eventuell kjøprising vil medføre økte bruksavgifter for NAFs medlemmer og andre reisende. NAF er opptatt av at alle avgifter knyttet til kjøp, eie og bruk av bil ses i sammenheng, og at ikke avgiftsnivået totalt sett øker. For forbrukeren er det det totale kostnadsnivået knyttet til mobiliteten som betyr noe, det innebærer at også bom- og kjøprisavgifter må inkluderes i statens totale regnestykke knyttet til målet om provenyneutralitet.

Vegtrafikkloven § 7 a slår fast at innføring av veipricing krever samtykke fra berørte kommuner og fylkeskommuner, men at departementet i særlige tilfeller kan pålegge en gjennomføring. Forskriftsforslaget slår videre fast at inntektene fra kjøprising skal fordeles

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Østensjøveien 14
Oslo

Telefon:
08 505

Telefaks:
22 33 13 72

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Den norske Bank ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swiftadresse:
DNBANOKK

Foretaksnr.:
NO 944 383 832 MVA

mellom staten og kommunesektoren. De økte bruksavgiftene, som kjøprisingen medfører, bør dermed Staten ta ansvar for ved å redusere kjøp- og eieavgiftene tilsvarende.

Kortvarig forsøksordning med påfølgende folkeavstemning

NAF er opptatt av at kollektivtransportløsningene blir gode nok i forkant, og at lokalbefolkningen støtter en eventuell innføring av kjøprising. Det bør være tilslutning til avgjørelsen om at vilkårene for en innføring er tilstede. Det vil si at flertallet er enig i at reelle kjø- og miljøproblemer er dokumentert, at det kan forventes at kjøprising er et effektivt positivt virkemiddel og at det foreligger gode kollektivtransportløsninger i forkant.

En god måte å gjøre dette på, er å innlede en eventuell innføring av en kjøprisordning med en kortvarig forsøksordning. Deretter la det følge en periode uten kjøprising med en påfølgende folkeavstemning om ordningen skal bli permanent. I følge TØI-rapporten "Myter og fakta om kjøprising"¹ er dette én av to mulige strategier for å få kjøprising innført på en vellykket måte, basert på erfaringene med Trängselskatt i Stockholm.

I Stockholm ble kjøprising lansert som en kortvarig forsøksordning med etterfølgende folkeavstemning. Før forsøket var folkemeningen negativ til kjøprising. En periode etter at kjøprisingsforsøket var avviklet, var det rådgivende folkeavstemning i Stockholm kommune og i en del av omegnskommunene med spørsmål om ordningen skulle gjøres permanent. Et flertall på 53 prosent i Stockholm kommune stemte da ja. Det er verdt å understreke at kollektivtilbudet ble økt med 7 prosent i forkant av forsøksordningen.

Avvikling

Forskriftsforslaget sier ingenting om hvordan avvikling av en kjøprisordning skal foregå. I bomprosjekter antydes gjerne en maksimaltid for innkreving. En kjøprisordning bør også avvikles hvis målsettingen i planen oppnås. Det må ikke bli slik at dette ikke lar seg gjøre fordi en har gjort seg avhengig av inntektene. NAF vil understreke at kjøprising først og fremst er et samfunnsøkonomisk virkemiddel som har til hensikt å regulere trafikken. Det offentlige bør ta ansvar for at det finnes et godt kollektivtilbud uavhengig av dette. Forskriftene bør slå fast at hvis målene med kjøprisingen oppnås og kan opprettholdes, for eksempel ved et ferdig utbygget kollektivnett, bør også kjøprisordningen avvikles.

§ 3 Vilkår

§ 3 gir utfyllende vilkår for om kjøprising kan innføres. Disse vilkårene slår fast at ordningen kan innføres i byområder der det kan dokumenteres reelle kjø- og miljøproblemer og en forventet virkning av tiltaket. Videre at det skal foreligge en helhetlig plan som skal omfatte behovsvurdering med tilhørende målsetting, og at det i størst mulig grad bør foreligge gode kollektivtransportløsninger på det tidspunktet kjøprising settes i drift. Det er derimot ikke spesifisert hva som skal til for at disse vilkårene oppfylles.

Den enkelte bys unike struktur, krever en grundig utredning av en kjøprisordning i forkant. NAF vil understreke at den helhetlige planen og behovsvurderingen, må bygge på en slik grundig utredning. Spørsmål om samfunnsøkonomisk nytte, plassering av innkrevingspunkter, dokumentasjon på reelle kjø- og miljøproblemer, hva som er godt nok kollektivtilbud, hvilke konkrete tiltak inntektene skal brukes på osv. vil være viktig å belyse.

¹ TØI rapport 1010/2009 Myter og fakta om kjøprising.

Det er ikke spesifisert hvem som skal godkjenne planen, men en folkeavstemning som gir den støtte, vil sikre at ordningen blir så god som mulig.

NAF er veldig opptatt av at en utbedring av kollektivtilbudet, og bygging av innfartsparkeringer, må komme i forkant av en eventuell innføring av køprising. Setningen "Det bør i størst mulig grad foreligge gode kollektivtransportløsninger i det berørte området på det tidspunktet køprising settes i drift", bør endres til "Det skal foreligge gode kollektivtransportløsninger i det berørte området på det tidspunktet køprising settes i drift". En forsøksordning etterfulgt av en folkeavstemning, vil sikre at kollektivtilbudet utbedres i tilstrekkelig grad.

Staten må bidra med midler til utbedring av kollektivtilbudet i forkant. Staten vil spare store kostnader på en bedre trafikkavvikling og at flere reiser kollektivt, og bør derfor ta ansvar for at kollektivtilbudet blir godt nok i forkant. TØI-rapporten "Myter og fakta om køprising" slår fast at det er vesentlig å få vist i praksis hvordan pengene vil bli brukt, også i forsøksperioden².

NAF etterlyser en sterkere konkretisering i § 3 av hva som skal til for at vilkårene er oppfylt, og ønsker et krav om flertall i en folkeavstemning før permanent innføring.

§ 4 Administrasjon og drift

NAF ønsker at antall bomselskaper reduseres kraftig, og aller helst samles i ett statlig selskap. Vi vil understreke at ved en eventuell opprettelse av regionale bomselskaper med offentlig eierskap, bør køprising definitivt legges under felles drift med disse.

§ 5 Styring og rapportering

NAF ønsker en grundig og jevnlig evaluering av eventuelle køprisordninger. Statens Vegvesen bør ta ansvar for at dette gjøres, i tillegg til å utforme opplegg og rutiner for rapportering og kontroll. Målet ved innføring av en eventuell køprisordning er som kjent bedre fremkommelighet og lokalmiljø. Krav om gode evalueringer og analyser av ordningens betydning for å oppnå disse målene bør inkluderes i forskriften. Hvis ikke vil ikke en fortsatt køprisordning kunne forsvares over tid.

§ 6 Fordeling og bruk av inntekter

NAF mener at inntektene fra køprising uavkortet bør gå til utbygging av infrastruktur og kollektivtilbud lokalt. Kostnadene til etablering og drift bør dekkes av det offentlige. Bruk av inntektene er også regulert i lovbestemmelsen som sier følgende: "Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafikksikkerhetstiltak og miljøtiltak". Slik NAF oppfatter forslaget, innebærer dette ikke at inntektene skal dekke kostnadene ved etablering og drift.

NAF vil videre understreke viktigheten av at fordelingen av nettoinntekter mellom forvaltningsnivåene, gjøres på bakgrunn av hvilke transportoppgaver som har høyest prioritet, slik forskriftsforslaget oppstiller regler om, og at midlene øremerkes til transportformål. At disse reglene følges, vil etter NAFs oppfatning være avgjørende for folks støtte og forståelse av et eventuelt køprisingstiltak.

² TØI rapport 1010/2009 Myter og fakta om køprising.

NAF støtter ordlyden i paragrafens 1. ledd. "Tiltak som vil redusere behovet for bilbruk, herunder spesielt kollektivtiltak, skal prioriteres", og vil understreke betydningen av dette. Å redusere behovet for bilbruk, er noe annet enn å legge restriksjoner på bilbruk.

§ 7 Fastsettelse av takst

Det slås fast at takstens størrelse i størst mulig utstrekning skal reflektere de eksterne kostnadene knyttet til trafikken i området og mål for miljø- og trafikkutviklingen. NAF vil understreke at drivstoffavgiften også dekker store deler av de eksterne marginale kostnadene. En kjøprisavgift må ikke uten videre legges oppå andre bruksavgifter. Som nevnt lenger opp, må Staten da ta ansvar for økte bruksavgifter ved å redusere andre avgifter knyttet til bil tilsvarende.

NAF ønsker en innstramning i forskriften knyttet til når en revurdering av en kjøprisordning skal gjøres. Det er foreslått etter maksimalt 10 år, det er lenge hvis ikke ordningen fungerer etter intensjonen. Forbrukerne kan risikere å være underlagt en ordning som ikke fungerer i flere år. NAF foreslår at det gjøres en revurdering senest etter 5 år.

§ 9 Fritak og rabattordning


Det bør vurderes å også gi ladbare hybrider, såkalte plugg-inn hybrider, fritak for betaling. Disse bilene kan kjøre helelektrisk på linje med rene elbiler i byområder, noe som vil være en stor fordel med tanke på lokale utslipp.

Avslutningsvis takker vi for at vi ble gitt anledning til å komme med våre synspunkter i anledning forslaget.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND



Håkon Glomsaker
leder
Politikk og forbruker



Christina Bu
miljørådgiver
Politikk og forbruker