



NAF, Norges Automobil-Forbund  
Skippergata 4, 0152 Oslo

Oslo, 30. april 2020

## Høringsinnspill til Klimakur 2030

### *Innledning*

NAF representerer nærmere 500 000 medlemmer, og våre medlemmer ferdes på norske veier hver dag. Det som er viktig for NAFs medlemmer er trygge og effektive hverdagsreiser, som får hverdagen til å henge sammen og hvor de kommer vel frem. De ønsker å kunne levere i barnehagen, komme seg til jobben, handle middag på veien hjem og få ungene til fritidsaktiviteter på kvelden – uten at det tar så lang tid at de ikke rekker alt, eller koster så mye at de opplever det som en belastning på familienes økonomi.

Høstens lokalvalg ga mange politikere en vekker: Mange steder ble det et protestvalg og et bompengevalg. Den politiske situasjonen er nå slik at partiene forstår at en klimapolitikk må utformes på en måte som gjør at man får folk med seg og ikke mot seg. Dette er et viktig utgangspunkt og en ramme for hvordan Klimakur 2030 bør følges opp. Den mest populære klimapolitikken er den som baserer seg på gulrøtter. Dette er også NAFs utgangspunkt.

Omstillingen i personbilsektoren, med elektriske modeller som står for rundt 50 prosent av nybilsalget våren 2020, er langt på vei et skoleeksempel for denne måten å tenke klimapolitikk på. Det er en suksess fordi man får folk med seg på omstilling når man bruker gulrøtter framfor pisk. Selv om veitransport er den største enkeltkilden til utslipp i ikke-kvotepliktig sektor har klimautslippene fra personbiler blitt kuttet med 10 prosent siden 2005, samtidig som antall personbiler på norske veier har økt med 40 prosent.

Dette gir oss anledning til å peke på fire forhold som vi mener bør bli viktige for den politiske oppfølgingen, og som henger nøye sammen med hvilke fakta og vinkler som mangler i Klimakur 2030, og som bør inkluderes i oversendelsen fra direktoratet til regjeringen.

- Langsom innfasing av moms på elbiler
- Styrket kollektivtrafikk
- Bedre hurtiglading
- Et forbedret nullvekstmål

### *Langsom innfasing av moms på elbiler*

Klimakur 2030-rapporten er tydelig på at ambisjonen om at andelen nullutslippsbiler skal være 100 prosent i 2025, slik Stortinget har vedtatt (se for eksempel side xv). Om man når dette målet kan man kutte om lag 2,5 millioner tonn CO<sub>2</sub> i året, tilsvarende fem prosent av Norges utslipp. Dette tallet vil øke etter hvert som andelen nullutslippsbiler i bilparken øker etter 2025. Nullutslippskjøretøystrategien er dermed ett av de viktigste enkelttiltakene i hele utredningen, og sammen med økt bruk av biodiesel det viktigste tiltaket for hele samferdselssektoren, målt i mengden klimakutt det gir.



For forbrukeren er det imidlertid ikke åpenbart at 2025-målet om kun nye nullutslippsbiler opprettholdes. Momsfritaket gjelder i første rekke ut 2021 (under forutsetning av at ESA godkjenner en forlengelse av fritaket som inntil videre gjelder ut 2020). Finansdepartementet legger selv til grunn, i Nasjonalbudsjettet for 2020, en antakelse om at kun 75 prosent av nybilsalget er nullutslippsbiler - i 2030<sup>1</sup>.

NAF har fått beregnet av Transportøkonomisk institutt (TØI) at det er mulig å nå 2025-målet, med 4-6 prosents margin<sup>2</sup>. Forutsetningen er at avgiftsfordelene opprettholdes, en batteripris som synker med tre prosent årlig, og en rekkevidde som øker med rundt 20 prosent årlig. Grove anslag som NAF har gjort for de siste fem-seks årene viser at forutsetningene om batteri og rekkevidde foreløpig holder<sup>3</sup>. **Disse tallene bør direktoratet vise til.**

Det er en svakhet at Klimakur-rapporten ikke diskuterer mer inngående det aller mest brennbare spørsmålet for elektrifisering av bilparken, nemlig framtiden til fritaket for moms og engangsavgift på elbiler. Det ville vært innenfor mandatet å gjøre det. Moms vil gjøre elbilen 50 000– 200 000 kroner dyrere. Hvordan og når skal momsinnfasingen starte? Dette er et åpenbart dilemma, fordi momsfritaket koster mye penger, rundt 11 milliarder i 2020. Det koster, men samtidig er det viktig å minne om at intensjonen har vært å følge opp et politisk vedtak om 2025-målsettingen. Det man får igjen for dette momsfritaket er at utslippene fra bilparken går mye ned, uten store folkelige protester. Teknologi og avgiftsnivå henger sammen. **Klimakur 2030 bør derfor tydeliggjøre de avgiftspolitiske forutsetningene for 2025-ambisjonen som Stortinget har vedtatt, og gi signal om hva som skal til av avgiftspolitiske virkemidler for å nå dette målet.**

Vi har selvsagt forståelse for at det er et umiddelbart, folkelig rettferdighetsselement som kan legitimere en raskere innfasing av moms på elbil. Det må likevel legges til grunn at man kan ikke både gjøre elbiler dyrere og samtidig fastholde 2025-målet, uten å samtidig foreslå økte kjøpsavgifter på bensin- og dieslbiler<sup>4</sup>. Det åpner i så fall for en avgiftsspiral som går ut over forbrukere som i flere år fremover ikke vil ha reelle alternativer. Bruktmarkedet for elbiler er fortsatt umodent, de færreste kjøper nye biler (for hver nybil som selges i Norge omsettes det om lag tre brukte biler) og modellutvalget er begrenset. De forslagene som har vært oppe til nå om innfasing av elbilmoms har dreid seg om å innføre en vektavgift på elbiler, eller innføre moms på de dyreste og største bilene. Begge disse forslagene bidrar til å gjøre elbiler mindre attraktive. Ikke minst bidrar de til å gjøre de bilene som blir konkurransedyktige sist, dyrere, ifølge Klimakur 2030. NAF frykter at en for rask innfasing av moms på elbiler kan gjøre at bensin- og dieslbilen får tilsvarende økninger i engangsavgiften, for å opprettholde den relative konkurransekraften til elbiler. Da blir målet med bilavgiftene å fylle statskassa, ikke å nå 2025-målet. I tillegg – og dette er det viktigste ankepunktet – vil en momsinnfasing gjøre elbilene dyrere for de som ennå ikke har skaffet seg elbiler. Det gjelder fortsatt et stort flertall av Norges bileiere (om lag ni av ti biler på norske veier er fortsatt bensin- eller dieslbiler). **Direktoratet bør derfor synliggjøre effekten av en langsom momsinnfasing på elbil med**

---

<sup>1</sup> Side 88 i [Nasjonalbudsjettet 2020](#): «... samtidig som en holder fast på antakelsen om at 75 pst. av nybilsalget i 2030 er el-biler...».

<sup>2</sup> Se NAFs ladeplan side 3 og 4. [https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan\\_naf\\_3.0.pdf](https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan_naf_3.0.pdf)

<sup>3</sup> Se NAFs ladeplan side 3 og 4. [https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan\\_naf\\_3.0.pdf](https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan_naf_3.0.pdf)

<sup>4</sup> Se for eksempel alternativt statsbudsjett 2020 til Arbeiderpartiet. Her foreslår man å innføre moms på alt av elbiler over 600 000 kroner, samtidig som man øker den gjennomsnittlige prisen på bensin og dieslbiler med rundt 25 000 kroner, ved å øke de fossile bilkjøpsavgiftene med 1,8 mrd. kroner. [https://res.cloudinary.com/arbeiderpartiet/image/upload/v1/ievv\\_filestore/ffef1b055e934b1a9d1688f09923da0ba6a2c78dc20c47688951e221c5a88272](https://res.cloudinary.com/arbeiderpartiet/image/upload/v1/ievv_filestore/ffef1b055e934b1a9d1688f09923da0ba6a2c78dc20c47688951e221c5a88272)



**forsiktig oppstart mot slutten av neste stortingsperiode. Samtidig bør den inneholde et råd om at man holde oppsikt med det øvrige nybilsalget for å sjekke at momsinnfasingen ikke gjør at man fjerner seg fra 2025-banen.**

Et avgjørende punkt for momsinnfasingen blir i alle tilfeller hvor konkurransedyktig elbilen er opp mot bensin- og dieselmotorkar. I Klimakur vedlegg III (teknisk notat) er det gode regneeksempler som viser at små elbiler oppnår prisparitet med bensin- og dieselmotorkar fra om lag 2022, og store elbiler er fra 2024/2025 (side 568).

Det er imidlertid ikke tilstrekkelig at én eller et fåtall elektriske modeller oppnår prisparitet for at elbil som teknologi skal overta hele nybilmarkedet - forbrukerbehovene er for diversifiserte. En gjennomgang av nybilsalget i 2019 viser at selges om lag 360 forskjellige personbilmodeller, og under 10 prosent av modellene – drøyt 30 av dem – er elektriske. Til sammenlikning var elbilandelen av nybilsalget på 43 prosent i 2019. Det betyr at det elektriske nybilsalget holdes kunstig høyt oppe; *til tross for* modellutvalget, og *på grunn av* avgiftsfritakene. **Det begrensede elektriske modellutvalget peker med andre ord mot en forlengelse av avgiftsfritakene, og disse tallene bør gjenspeiles i det faktagrunnlaget som oversendes til regjeringen.**

Begge prisparitets-resultatene i Klimakur 2030 presenteres dessuten med ett viktig forbehold: At dagens avgiftsfritak (moms og engangsavgift) videreføres. Hvis de *ikke* videreføres, vil elbilen oppnå om lag prisparitet i rundt 2029/2030 (side 569). **Det bør gå enda tydeligere fram i faktagrunnlaget.**

Klimakur 2030-utredningen viser at når man tar hensyn til livsløpskostnader er det allerede i dag lønnsomt å kjøpe elbil (figur 22), og den lønnsomheten vil – med lavere batteriutgifter og økende rekkevidde – også stige mer etter hvert. Det er imidlertid to utfordringer med livsløpskostnader. Det ene er at dette er gjennomsnittsberegninger for gjennomsnittsforsbrukeren. Med dagens (2020) teknologi, som altså sier at det allerede i dag er lønnsomt å kjøpe elbil framfor bensin- eller dieselmotorkar, så er bare rundt 50 prosent (så langt 2020) av nybilsalget elektrisk. **Det kan peke mot at det er andre forhold som teller inn i regnestykket enn prisparitet alene; forventninger om og krav til rekkevidde, lademuligheter, tiltro til teknologien og et svakt bruktmarked. Dette bør nevnes. Vi viser til NAFs ladeplan (2019) for tallgrunnlag<sup>5</sup>.**

Det andre er at den «lave» elbilandelen (sammenliknet med at livsløpskostnaden sier det er «lønnsomt» å kjøpe den) delvis kan forklares ved bedriftsmarkedet. Tall for 2018 viser et tydelig skille mellom privatperson og næring: Allerede i 2018 var privatandelen elbiler av nybilsalget 50 prosent. Den samme andelen for næring er på kun 14 prosent<sup>6</sup>. Det er en svært lav andel elektriske biler som selges til næring. En medvirkende årsak kan være at elbilen er momsfri og at utgående moms er fradragsberettiget, som gjør at **momsfordelen for elbiler ikke har samme effekt for næringslivet. Dette bør nevnes.**

#### *Styrket kollektivtrafikk*

En ny reisetidsundersøkelse som TØI (2019) har gjort på oppdrag fra NAF, viser at kollektivtrafikken ikke er rigget godt nok i og rundt de store byene<sup>7</sup>. Analysen om reisetid dekker områder med 3,1 millioner innbyggere i og rundt Norges 13 største byer, fordelt på 103 kommuner. Tallene, presentert i tabellen nedenfor, viser tydelig at alt for mange reisende ikke har et reelt alternativ til personbilen når man legger restriksjoner på bilbruk. Med unntak av reiser vestfra til Oslo sentrum og sørfra til Trondheim sentrum, tar det for svært mange reisende i en typisk norsk by mer enn dobbelt så lang

<sup>5</sup> [https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan\\_naf\\_3.0.pdf](https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan_naf_3.0.pdf)

<sup>6</sup> [https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan\\_naf\\_3.0.pdf](https://www.naf.no/globalassets/tips-rad/elbil/dokumenter-til-blokker/ladeplan_naf_3.0.pdf) side 8.

<sup>7</sup> <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50829>



tid å komme seg til sentrum med kollektivtrafikk som med personbil. Skal man andre steder enn sentrum, som et betydelig antall reisende skal, tar det gjerne enda lengre tid. **De største norske byenes de facto kollektivtilbud bør være en del av faktagrunnlaget som oversendes regjeringen**

Nasjonal oversikt kollektivtilbud relativt til bil								
Radetiketter	Ikke konkurransedyktig/				Minimumstilbud	Totalsum	Totalsum	
	Svært godt	Meget godt	Godt	Mindre godt				
Alnabru		13 %	20 %	24 %		43 %	100 %	
Arendal sentrum		8 %	21 %	15 %		56 %	100 %	
Bergen sentrum		19 %	35 %	21 %		25 %	100 %	
Bodø sentrum			1 %	28 %		71 %	100 %	
Drammen sentrum		5 %	45 %	25 %		26 %	100 %	
Forus		4 %	18 %	28 %		51 %	100 %	
Fredrikstad sentrum		6 %	15 %	25 %		54 %	100 %	
Haukeland sykehus			1 %	6 %		93 %	100 %	
Kristiansand sentrum		16 %	30 %	29 %		26 %	100 %	
NTNU		22 %	24 %	18 %		36 %	100 %	
Nydalen		32 %	36 %	18 %		13 %	100 %	
Oslo sentrum	0 %	64 %	31 %	5 %		1 %	100 %	
Sandefjord sentrum		0 %	16 %	31 %		54 %	100 %	
Skien sentrum		13 %	24 %	27 %		36 %	100 %	
Stavanger sentrum		8 %	41 %	23 %		28 %	100 %	
Tromsø sentrum			24 %	15 %		60 %	100 %	
Trondheim sentrum		49 %	39 %	9 %		3 %	100 %	
Ålesund sentrum						100 %	100 %	

I tillegg til en økt satsing på kollektivtransport og elektrifisering av bilparken, mener NAF at det bør gis tydelige incentiver knyttet til valg av grønne mobilitetstjenester for å bidra til målsetningen om å gjøre utslippsfrie transportalternativ til et førstevalg. Bruk av nye teknologiske løsninger og premiering av grønne mobilitetsvalg, gjerne i kombinasjon med såkalt *gamification*, kan gjøre det attraktivt for flere å velge bilfrie transportalternativ når det er mulig. Eksempler på slike incentiver er

- Premiering av grønne mobilitetsvalg ved bruk av kombinerte mobilitetstjenester
- Differensiering av bompengebetaling knyttet til redusert bruk av bilen (færre bomplasseringer eller samkjøring som grunnlag for redusert bompengebetaling)
- Differensiering av pris på kollektivtransport i kombinasjon med redusert bruk av bil

NAF har også flere ganger tatt til orde for at togselskapene innfører en automatisk refusjonsordning for pendlere for forsinkede pendlertog. Det dreier seg i praksis om at personer med månedskort får en automatisk godskrevet rabatt på periodekortet tilsvarende forsinkelsesprosenten for togstrekningen de pendler for en gitt periode. En tilsvarende modell er allerede innført i Danmark<sup>8</sup>.

**Vi synes det er overraskende at ingenting av dette er med som en del av idégrunnlaget i Klimakur 2030, og oppfordrer direktoratet til å la disse punktene bli en del av oversendelsen til regjeringen.**

### *Bedre hurtiglading*

Klimakur 2030 er opptatt av bygging av ladenettverk for elbiler. Det er viktig, fordi elbileiere må vite at de kan få ladet uten problemer<sup>9</sup>. En god ladeinfrastruktur kurerer rekkeviddeangst.

<sup>8</sup> <https://www.nrk.no/norge/naf-krever-at-forsinkede-togpendlere-automatisk-far-penger-tilbake-1.14258190>

<sup>9</sup> <https://www.nrk.no/ytring/el-for-elite-1.14936416>



Vi har i dag et politisk mål for salg av elektriske biler, samtidig som det skal være opp til markedet å bestemme hva som er et riktig antall ladere og hastighet på hurtiglading. Markedet er imidlertid langt unna å ta det ansvaret. Mange opplever tekniske problemer ved ladestasjonene. Det er for mange eksempler på at ladeoperatører tar overraskende høye priser. Det er for få ladere; NAF har beregnet at det må bygges rundt 5 000 nye hurtigladere fram mot 2025, og effekten må raskest mulig opp på 150 kW som standard, og økes til 350 kW om et par-tre år. Hvis lading skal oppleves som enkel og smertefri som et ledd i 2025-målsettingen må det offentlige på banen med sterkere virkemidler enn til nå.

**Fakta grunnlaget om lading i Klimakur 2030 er i stor grad fokusert på utfordringene knyttet til nett, og i svært liten grad knyttet til hvordan forbrukeren opplever lading i sin hverdag. Her må fakta grunnlaget forbedres betydelig.** Her er 10 utfordringer med ladeinfrastrukturen i Norge, sett fra forbrukerens perspektiv:

- **Det mangler ladere.** Antall lader per elbil er på vei ned, på grunn av den kraftige elbilveksten. Det bygges for få nye hurtigladere. NAF har beregnet at det må bygges rundt 5 000 nye hurtigladere fram mot 2025.
- **Det mangler sterke nok ladere.** Nye elbiler kan lade på stadig høyere effekt. Effekten på nye ladepunkter må raskest mulig opp på 150 kW som standard, og økes til 350 kW om et par-tre år.
- **Det er for få ladehubber.** Ladehubber – eller ladeparker; stasjoner med mange ladere – gir større sjanser for at man finner en ledig lader på steder med stor trafikk, mange biler og høy pågang. Ladehubbene bør lokaliseres til de stedene hvor årsgjennsnittetrafikken og elbilparken tilsier det, for eksempel i, utenfor og mellom de største byene
- **Det er for få destinasjonsladere**<sup>10</sup>. Flere destinasjonsladere vil avlaste hurtigladenettverket og er en smart måte å lade på, fordi du kan lade når du stopper - framfor å stoppe for å lade.
- **Det er ulike og forvirrende prising** (per minutt, per kW, kombinasjoner) på ladestedene<sup>11</sup>.
- **Det er dyrt** (noen steder dyrere enn diesel)<sup>12</sup>. NAF har foreslått at det bør være effektpris om lag den første halvtimen man lader, deretter en tilleggstariff for å holde sirkulasjonen på ladeplassene oppe<sup>13</sup>.
- **Det er lite informasjon om pris på ladestasjonene.**
- **Det er mange som har opplevd nedetid på laderne.**
- **Laderne kan være vanskelig å forstå for nye elbileiere.** I enkelte tilfeller ser vi også at ladere og elbiler ikke snakker sammen.
- **Det er dårlig skiltede avkjørsler til ladestasjoner**<sup>14</sup>.

NAF har skissert ulike løsninger på disse problemene, de fleste av dem i Ladeplanen<sup>15</sup>. Regjeringens

<sup>10</sup> <https://www.fvn.no/aktuelt/bil/i/50g0VW/naf-krever-flere-ladere>

<sup>11</sup> <https://www.naf.no/elbil/lading/derfor-blir-ladingen-dyr-for-noen/>

<sup>12</sup> <https://www.naf.no/elbil/lading/derfor-blir-ladingen-dyr-for-noen/>

<sup>13</sup> <https://www.elbil24.no/nyheter/ny-prisjungle-pa-ladestasjoner/72038488>

<sup>14</sup> <https://www.elbil24.no/nyheter/vil-ha-flere-ladeskilt/71408721>

<sup>15</sup> <https://www.naf.no/elbil/fakta-om-elbil/sju-forslag-til-ladeplan-fra-naf/>



strategi for alternativt drivstoff, som ble lagt fram juni 2019, varslet dessverre ingen operativ håndtering av disse spørsmålene.

**Direktoratet bør foreslå at de statlige ladetiltakene samles i en strategi for ladeinfrastruktur for elbiler. Målet med strategien må være å bygge opp under 2025-målet, slik at lading ikke blir et hinder for at folk velger elbil. 2025-målet er et politisk mål, regjeringen må derfor gjøre det til et politisk ansvar at ladeinfrastrukturen i større grad står i sammenheng med elbilparken, både med hensyn til antall ladere og styrken på dem.**

Regjeringen har fortsatt ikke innfridd den lovede støtteordning til lading i byggelag og garasjeanlegg. **NAF mener den varslede støtteordningen for boligbyggelag og garasjeanlegg bør komme på plass snarlig, og den bør inkludere en støtteordning for destinasjonsladere. Denne muligheten bør påpekes.**

#### *Et forbedret nullvekstmål*

Klimakur legger mye vekt på nullvekstmålet – målet om at all økning i persontransport inn i byene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Nullvekstmålet er åpenbart et mål som er lett å formidle og oppfatte, både for brukere og politikere, og dette målet ligger til grunn for svært store summer som tildeles de norske storbyene som greier å nå dette målet.

**Det er viktig å understreke at nullvekstmålet er ikke et klimamål; det er et mål på trafikkvolum; det er mer presist et mål om hvilke typer reiseformer man aksepterer mer av og hvilke reiseformer man ikke aksepterer mer av, uavhengig av teknologi og klimautslipp<sup>16</sup>. Her er ikke klimakur 2030 tydelig nok.** Satt på spissen vil 30 personer som slutter å kjøre elbil og heller tar en nyoppsatt dieselbussrute til byen bidra positivt til nullvekstmålet. Men med et økende antall elektriske biler på norske veier blir sammenhengen mellom personbiltrafikk og klimautslipp stadig svakere, og behovet for et mer realistisk nullvekstmål vokser tilsvarende.

Nullvekstmålet har også den svakheten at den setter krav om resultat («null vekst i personbiltrafikken»), framfor et krav om virkemidler («tilrettelegge for at forbrukeren belønnes for å ta gode valg»). Det beste eksemplet på dette finner vi i reisetidsanalysen, som vist til i avsnittet om styrket kollektivtrafikk. **Reisetidsanalysen som TØI har utført for NAF forteller at de kollektive alternativene til bilbruk er så godt som ikke-eksisterende i alle de tretten byene som er analysert. Selv etter over 10 år med bypakker og belønningsmidler tar en reise til et norsk bysentrum som hovedregel minst dobbelt så lang tid med kollektivtrafikk som med personbil. Disse tallene burde være med i faktagrunnlaget som oversendes regjeringen.** For lokalpolitikere koster det mye mindre å fjerne en parkeringsplass enn å opprette en ny kollektivrute. For folk som ikke har praktiske alternativer til bil på grunn av dårlige kollektivtilbud, oppleves parkeringsbegrensninger og økte bompenger kun som økte kostnader for noe de uansett ikke kommer utenom. Dette tar nullvekstmålet ingen hensyn til.

**Et annet moment er at nullvekstmålet, slik det er operasjonalisert, i realiteten er et negativt vekstmål. Det skyldes tre forhold, og dette må direktoratet være tydeligere på:**

---

<sup>16</sup> I byutredningene fra 2017 legges det til grunn at nullvekstmålet ikke må gjennomføres på en måte som har negativ effekt på mobiliteten, målt i antall reiser. Det vil si at så lenge en reise fortsatt utføres, så anses mobiliteten som opprettholdt. Dette er for snevert. Dersom reisen som fremdeles blir utført - for eksempel reisene til og fra arbeid - tar tre kvarter lenger enn den ellers har gjort, så er mobiliteten åpenbart redusert.



- For det første skal næringstrafikk i teorien holdes utenfor nullvekstmålet. I praksis ser vi at det ikke er mulig i dag å skille ut lette næringskjøretøy fra personbiler i passeringsstatistikken fra bomselskapene eller ved andre tellepunkt. Det betyr at næringstrafikk ofte telles med når man skal sjekke om byene opprettholder nullvekstmålet. Det betyr at selv med nullvekst i personbiltrafikken kan dette telles som en økning, om veksten i næringstrafikk øker. Konsekvensen blir raskt ytterligere restriksjoner.
- For det andre skal gjennomgangstrafikk i teorien holdes utenfor nullvekstmålet. Den trafikken har man i dag ingen teknisk måte å separere ut på når man sjekker personbiltrafikken inn i byene opp mot nullvekstmålet. Det betyr at selv med nullvekst i personbiltrafikken kan dette telles som en økning, om veksten i gjennomgangstrafikken øker. Konsekvensen blir raskt ytterligere restriksjoner.
- Man har vedtatt et nullvekstmål for byene, samtidig som befolkningen vokser. De siste ti årene har Norges befolkning økt med 15 prosent<sup>17</sup>.

**Det er derfor på tide med en ny definisjon av nullvekstmålet. Direktoratet bør derfor skissere et forbedret og mer realistisk nullvekstmål i sin oversendelse til regjeringen.**

**Dagens nullvekstmål bør endres på tre måter:**

- **Nullvekstmålet bør begrenses i tid;** til å gjelde rushtid (fra å gjelde trafikk hele døgnet)
- **Nullvekstmålet bør begrenses geografisk;** fra å gjelde hele byområdet (ofte med et stort omland), til å gjelde sentrumsområdet eller andre områder med faktisk trengsel og/ eller byutviklingssatsing.
- **Nullvekstmålet bør knyttes til befolkningsutviklingen,** ved at veksten i personbiltrafikken ikke skal være større enn befolkningsveksten i det området som avtalen dekker.

For å legge til rette for gode valg må det også legges inn et krav om anstendig reisetid med kollektive alternativer for byer som får belønningssmidler. Belønningssmidlene bør knyttes til hvordan opplevd reisetid til sentrum er sammenliknet med personbil., for eksempel at reisen med kollektiv ikke skal ta mer enn dobbelt så lang tid som med personbil. **Metodikken for å måle kvaliteten på kollektivreiser mot personbilreiser finnes allerede<sup>18</sup>, og den bør direktoratet inkludere i grunnlaget som oversendes regjeringen.**

**Oversendelsen til regjeringen bør også inneholde forslag til måter å skille ut næringstrafikk og gjennomgangstrafikk fra målingene som legges til grunn for nullvekstmålet på.** Med tanke på hvor mange milliarder kroner regjeringen har knyttet opp i belønningssmidler til noe som måles såpass uklart, burde dette vært på plass for lenge siden.

**Thor Egil Braadland**

*Seniorrådgiver politikk / ansvarlig for myndighetskontakt*

*NAF, Norges Automobil-Forbund*

*thor.braadland@naf.no*

---

<sup>17</sup> <https://www.ssb.no/befolkning/faktaside/befolkningen>

<sup>18</sup> For metodikk, se <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50829>