



På ville veier

Om avgifter, insentiver og finansiering av veier

OFV frokostmøte.

Oslo, 31. januar 2019

Tor Homleid, Vista Analyse

Veipricing og optimale bompenger – Vista Analyse



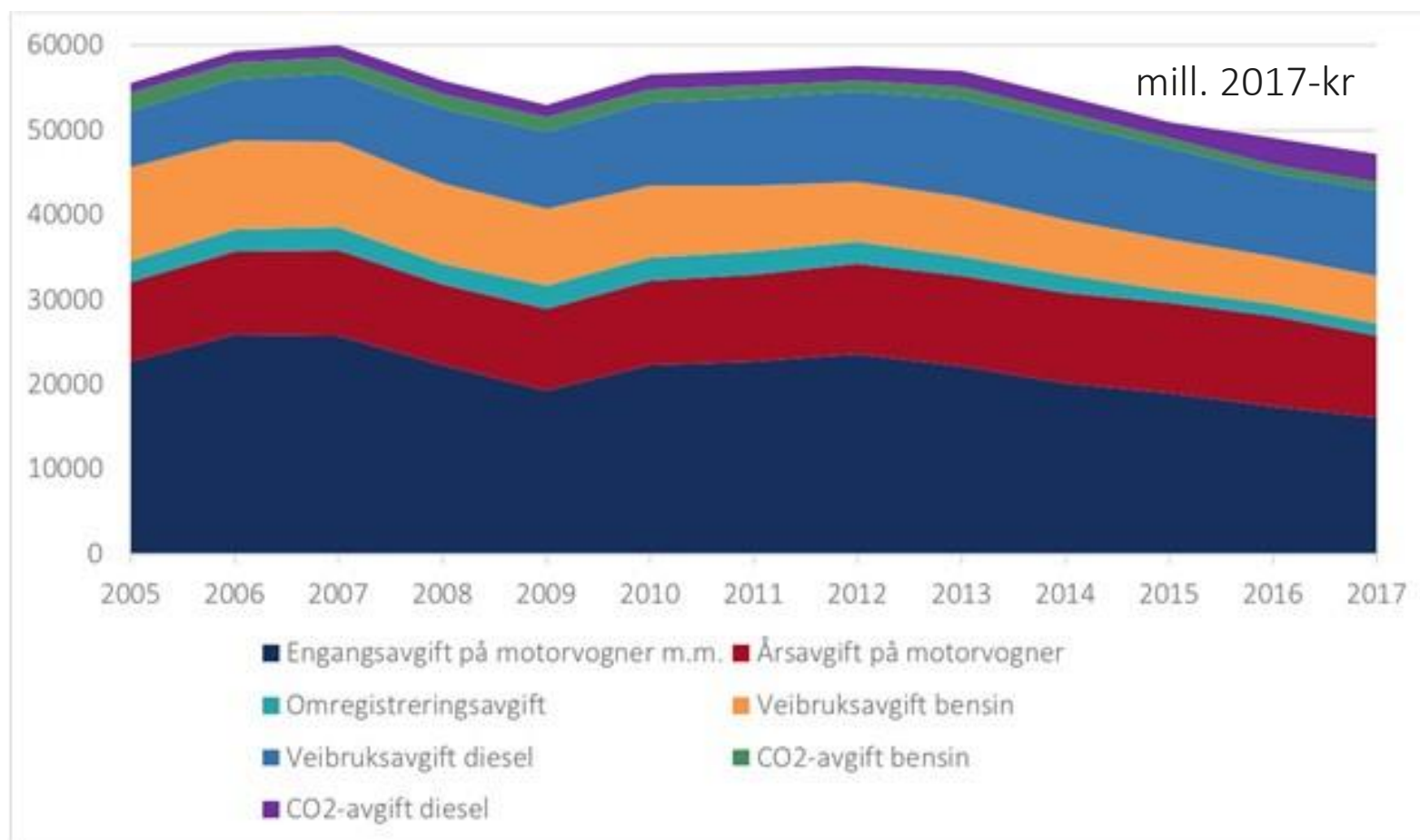
- 2012: Finansiering effektivitet og styring. Alternative finansierings- og organisasjonsformer for transportinfrastruktur (FoU-opppdrag, Samferdselsdepartementet)
- 2018-2020: Rammeavtale med Nye Veier om kvalitetssikring av finansiering av vegprosjekter
- 2018: NHO: Om avgifter, insentiver og finansiering i veisektoren
- Pågående:
 - NAF: Optimal bompengpris (feb./mars)
 - Samferdselsdepartementet: Satellittbasert veipricing for tungtransport (ferdig juni)

Kan lastes ned fra vista-analyse.no

Hovedpunkter

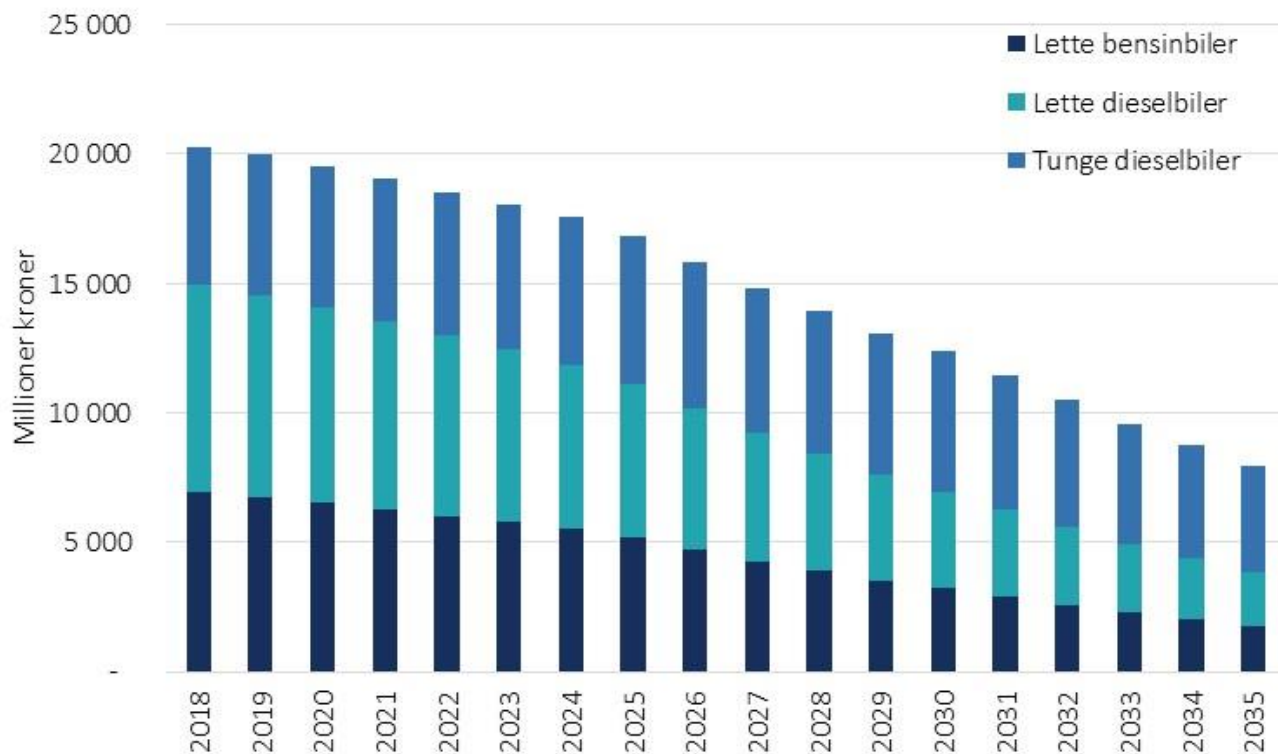
- Husholdningenes avgiftsbelastning til bilhold og bilbruk er kraftig redusert i løpet av de siste 10 årene – til tross for økende bruk av bompenger
 - Avgiftsreduksjonene er resultat av en villet politikk (stimulere det grønne skiftet), men deler av kostnadene ved subsidieringen veltes over på næringslivet (tungtransport)
 - Regulerende avgifter i veisektoren er lite treffsikre (unntak: CO₂-avg. drivstoff)
 - Bompengereformen gir økt belastning for tunge kjøretøy – selv om det ble forutsatt at den skulle virke nøytralt
 - Videreføring av dagens avgiftspolitik vil gi øke gapet mellom statens kostnader og inntekter fra veisektoren i takt med at veitrafikken blir mer miljø- og klimavennlig
-
- Nødvendig med endringer i avgifter og brukerbetaling i veisektoren

Statens proveny fra bilavgifter er redusert



- Samlede avgifter redusert med over 20 prosent i perioden 2007-2017
- Størstedelen av nedgangen 2014-2017
- Engangsavgiften står for det meste av nedgangen
- Videreføring av insentiver for nullutslipp vil gi fortsatt nedgang i engangsavgifter
- Veibruksavgiften har samlet vært stabil, men vridning fra bensin til diesel

Veibruksavgiftene reduseres framover



- Forutsatt at bilparkens sammensetning utvikles i takt med «ultralavutslippsbanen» i TØI 1518/2016, halveres veibruksavgiftene innen 2030
- Veibruksavgiftene er ment å korrigere for eksterne kostnader som miljøskader, kø, veislitasje og ulykker, men er lite treffsikre.
- Nullutslippsbiler har eksterne kostnader på tilnærmet samme nivå som bensin- og dieserbiler (bortsett fra CO₂).
 - Overgangen til nullutslippsbiler fører til at biltrafikken i stadig mindre grad gjør opp for de kostnadene som påføres andre

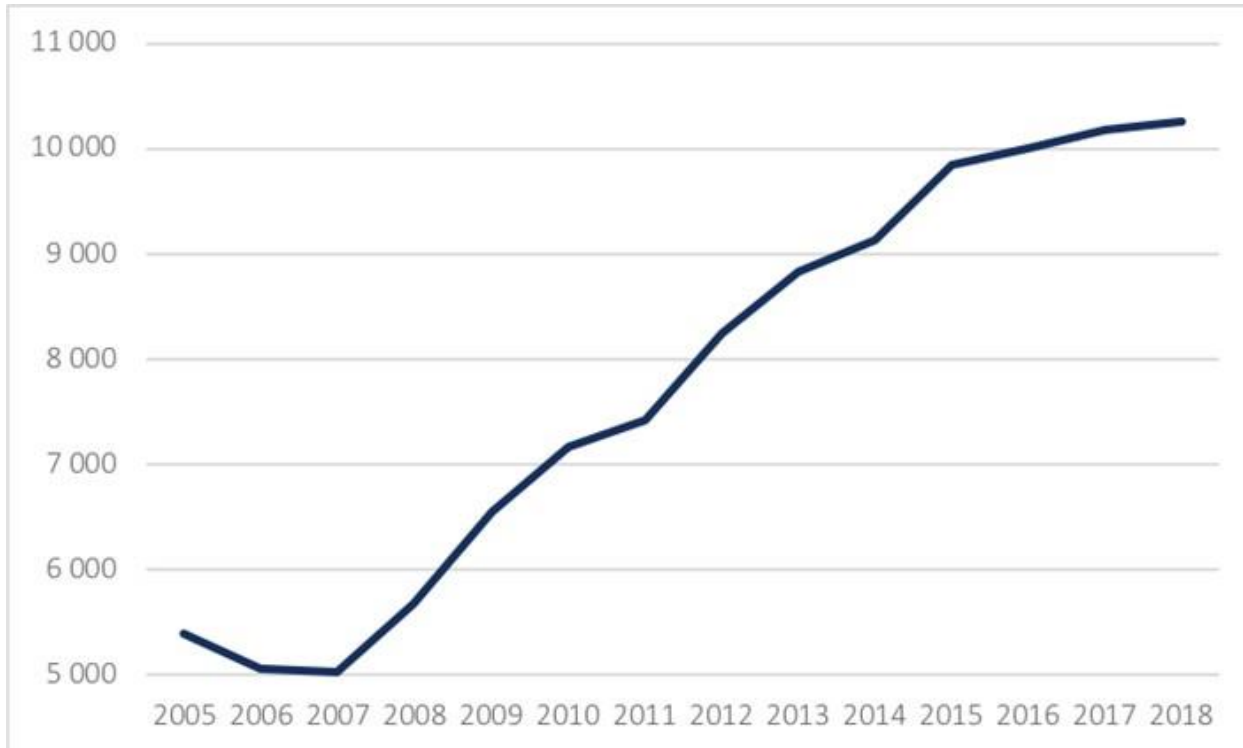
...men i liten grad for næringstransportene



- Innfasingen av null- og lavutslippskjøretøy kommer senere for tunge kjøretøy (næringstransport)
- Provenyet til staten (veibruksavgifter) opprettholdes på dagens nivå til 2025, så reduseres også det

Bompengene øker

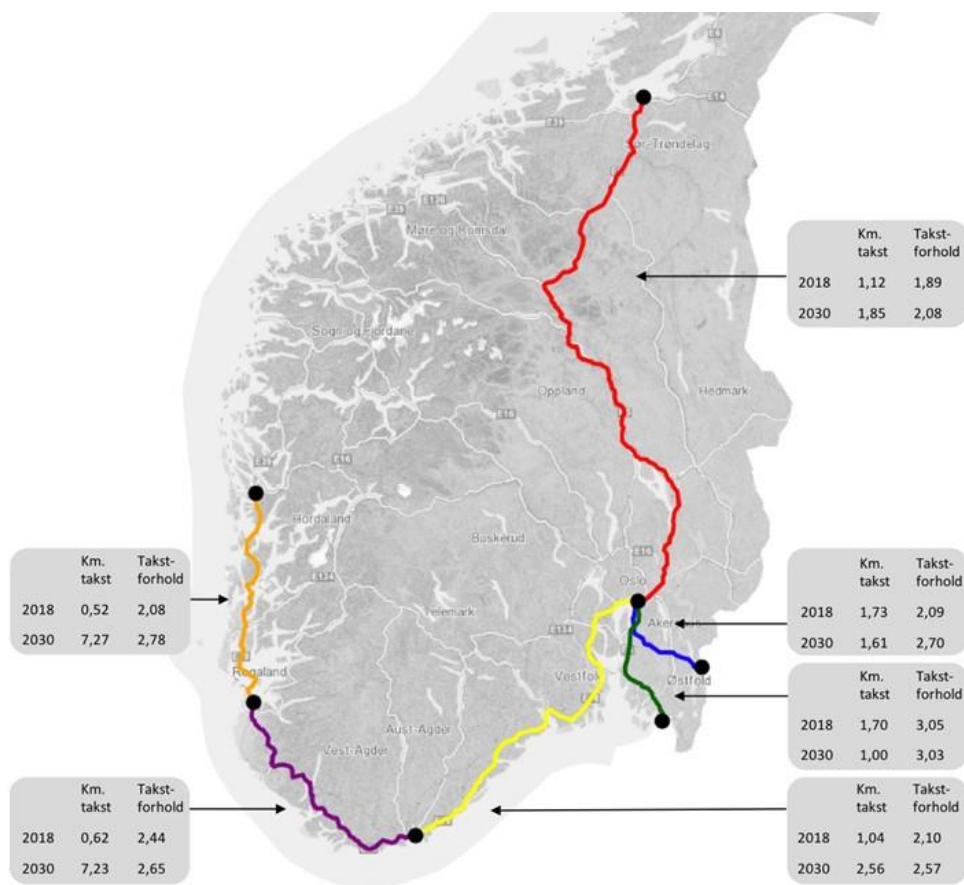
- men mye mindre enn bilavgiftene reduseres



Mill 2017-kr. Kilde: Statens vegvesen

- Økningen i bompenger i perioden 2007 – 2017 tilsvarer halvparten av reduksjonen i bilavgifter til staten
 - og bompengene vil fortsette å øke i årene framover
- Finansiering av nye veistrekkninger, men også bypakker, hvor det i økende grad differensieres etter variasjoner i eksterne kostnader (kø, utslipp)
- Andelen av bompenger som betales av tunge kjøretøy vil øke:
 - Forutsetning om at endret rabattstruktur ikke skulle slå negativt ut er i varierende grad fulgt opp.
 - Lavere takster for nullutslippsbiler (forutsetning om minst 50 % rabatt) gir overveltning fra lette til tunge kjøretøy.

Bompenger – utvikling i kostnader for utvalgte strekninger



- Basert på vedtatte gjennomsnittstakster for tunge og lette biler, ikke tatt hensyn til fritak/rabatter for nullutslippskjøretøy
- Det går mot økende forskjeller i bompengebelasting mellom ulike deler av landet:
 - Reduserte kostnader på Østlandet
 - Betydelig økning Oslo-Trondheim / Oslo – Kristiansand
 - Størst økning på E39 Kristiansand-Stavanger og Stavanger-Bergen (sparte ferjekostnader demper dette bildet noe)

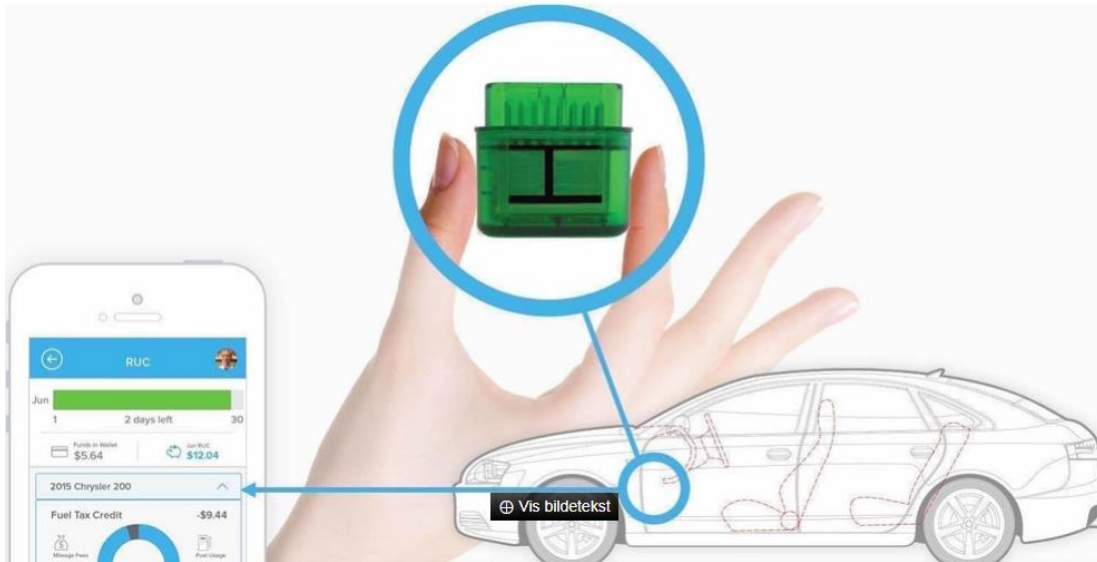
Eksempel Rogfast

- 27 km lang tunnel på E39
- 80 prosent dekkes av trafikantene
- Åpner 2025/2026
- 12,2 % tunge kjøretøy



	Bompenger, lette kjøretøy	Bompenger, tunge kjøretøy	Andel finansiert av tunge
Retningslinjer	333,-	667,-	22 %
Lokalpolitisk vedtak	301,-	902,-	29 %
Stortingets vedtak	280,-	1.050,-	34 %
2035 – utslippsfri	207,-	776,-	42 %
2035 – med utslipp	414,-	1.441,-	

Anbefaling – brukerbetaling;



Illustrasjon: OreGo (Oregon, USA)

1. All bruk av kjøretøy prises slik at det tas hensyn til eksterne kostnader (kø, ulykkesrisiko, støy, veislitasje, andre miljøulempere)
 - Differensiering avhengig av kjøretøyegetenskaper, tid og sted
 2. Brukerbetaling ut over dette fastsettes med utgangspunkt i hva som er optimal fordeling mellom skattefinansiering og brukerfinansiering
 - Skille mellom transport som konsum (privat) og transport som vareinnsats (næring)
- Innføring av veipricing gir muligheter for prissetting av transport som kan dekke begge hensyn og fungere både for tunge og lette kjøretøy.