

På vei med NLF

NLFs VEIPOLITIKK

NLFs VISJON:
Ansvarlig transport





Forord

For Norges Lastebileier-Forbunds medlemsbedrifter er veiene selve fabrikkgulvet for deres produksjon. Uten trygge og effektive veier som knytter landet vårt sammen blir arbeidet med å transportere godset på en trafiksikker, miljøvennlig og økonomisk bærekraftig måte, umulig. Veipolitikken er dermed avgjørende for å oppnå NLFs visjon: Ansvarlig transport. Derfor bruker organisasjonen mye tid på å fremme sine synspunkt både når det kommer til utvikling og finansiering av fremtidens veinett og ikke minst vedlikehold og drift av det veinettet vi allerede har.

For å oppnå våre mål, arbeider en rekke tillitsvalgte og ansatte i NLF opp mot ulike politiske og forvaltningsmessige myndigheter. Dersom dette arbeidet skal bære frukter må det være preget av god faktakunnskap og ryddig argumentasjon. For å bidra til dette, har vi samlet en rekke fakta i dette veipolitiske heftet. Her kan man finne tallgrunnlag som forteller om dagens situasjon når det gjelder fordeling av godset på ulike transportmidler, den teknologiske utviklingen i kjøretøyparken, prognoser over økning i godsmengdene og mye mer.

For å sikre at vårt påvirkningsarbeid er helhetlig, inneholder også heftet en oversikt over NLFs overordnede prinsipper som vi mener må ligge til grunn for norsk samferdselspolitikk i en rekke saker, deriblant investering, vedlikehold, drift og finansiering av veiene våre. Med dette heftet som bakteppe vil det være langt enklere å ta stilling til problemstillinger som dukker opp underveis i pågående arbeid med visshet om at det er i tråd med organisasjonens øvrige arbeid.

Vi håper dette heftet vil være til hjelp ikke bare for vår egen organisasjon, men også for andre som deler vårt mål om trygge og effektive veier.

Januar 2019

Norges Lastebileier-Forbund

 Del 1

Fakta om godstransport

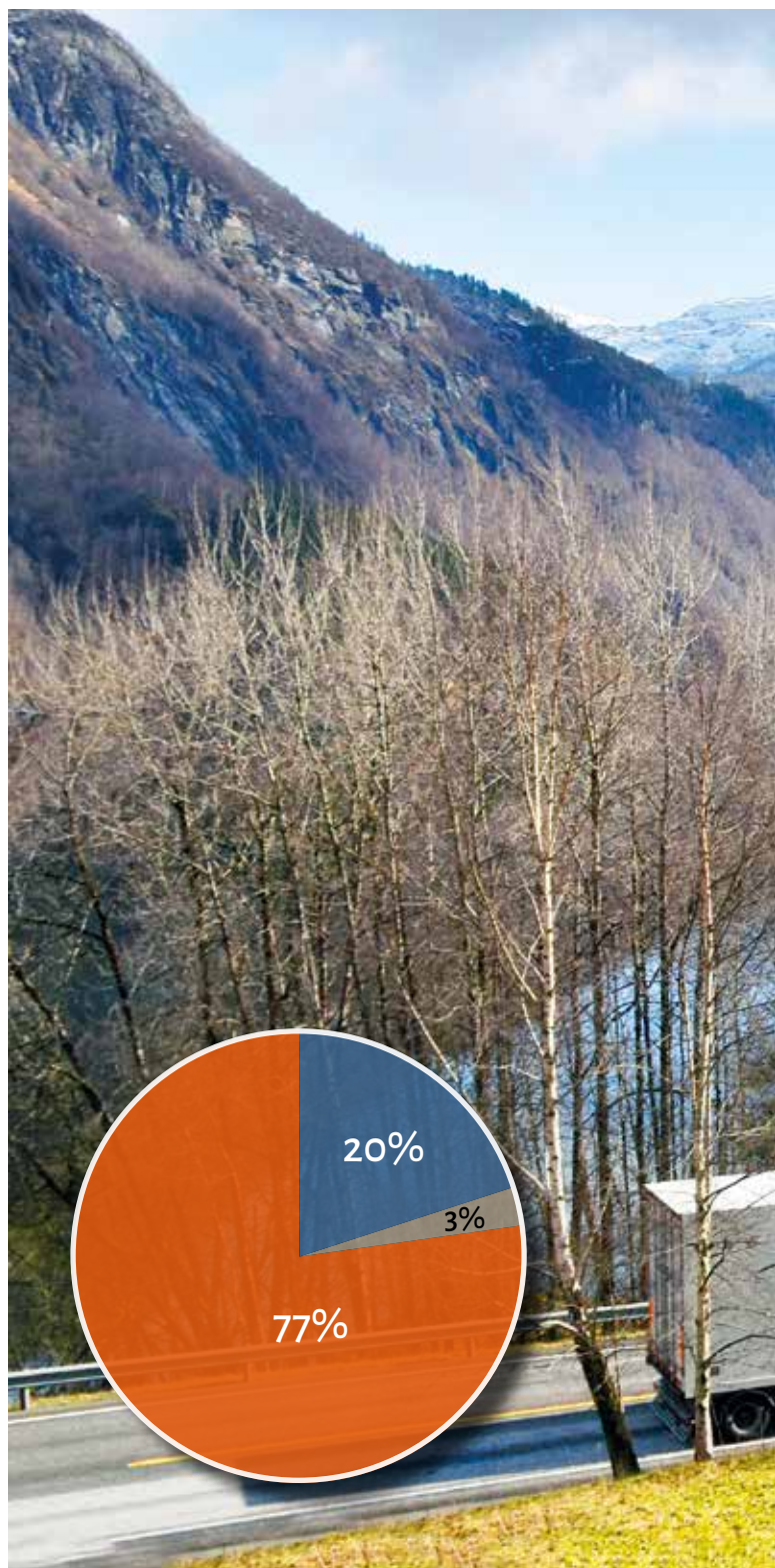
I 2017 ble om lag 77 % av den innenlandske godstransportmengden (tonn) utført med lastebil.


Årsaken til den høye andelen er først og fremst et godt utbygd veinett, mens jernbanenettet er begrenset og havnene ligger kun langs kysten. Dessuten er godstransport på vei svært konkurransedyktig og fleksibel med hensyn til å bringe godset fram til avtalt tid og til avtalt sted. På strekninger inntil 50 mil er det sjelden at andre transportmidler kan konkurrere med lastebilen på framføringstid, spesielt for dør til dør-transporter. På grunn av stor konkurranse på tilbudssiden har transportkjøperne ofte mange muligheter til å velge den beste blant flere transportører. Transport med lastebil er gjennomgående kortere enn transport med jernbane og på sjø. Målt i transportarbeid (tonnkm) var veitransportens andel 48 % i 2017.

Innenlandsk godstransportmengde etter transportmåte, i mill tonn

Transportmengde 2017 Innenriks	Mill tonn	Andel
Sjøtransport	68	20 %
Jernbanetransport	10	3 %
Vegtransport	269	77 %
Lufttransport	-	0 %
Totalt	347	100 %

Kilde: <https://www.ssb.no/statbank/table/11403>



A scenic landscape photograph showing a valley with a lake, mountains, and a road with trucks. The foreground shows a grassy slope with a road where two white trucks are parked. The middle ground features a calm lake reflecting the surrounding landscape. The background consists of large, rugged mountains under a blue sky with scattered clouds. A semi-transparent text box is overlaid on the right side of the image.

Livsnerven: I distriktene som i byene er man helt avhengig av lastebil for å holde samfunnet i gang. Slik er det i dag, og slik vil det være i all overskuelig fremtid.

↓ Del 1



Godstransportmarkedet framover

Det forventes en kraftig vekst i folketallet framover. Sammen med forventet økonomisk vekst vil dette direkte påvirke transportetterspørselen av personer og gods. Veksten vil påvirke både transportomfanget og -fordelingen mellom transportmidlene.

For persontransport gjelder en målsetting om at all økning i transport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Godstransport på vei er i prinsippet kollektivtransport, og kan ikke i særlig stor grad overføres til andre transportmidler. Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 har en målsetting om at 30 % av gods fraktet over 300 km skal overføres fra vei til bane og sjø innen 2029.

Prognosene i Godsanalysen, som er grunnlaget for NTP 2018-2029, viser en betydelig vekst i etterspørselen etter innenriks godstransport, i særdeleshet godstransport på vei. Oppdaterte framskrivinger viser at godsmengdene (tonn) på vei for-



ventes å øke med om lag 46 % fra 2016 og fram mot 2040, og om lag 74 % fram mot 2050. Transportarbeidet (tonnkm) på vei forventes å øke med 59 % mot 2040 og 95 % mot 2050.

Godsanalysen viser også at det er et svært begrenset potensial for overføring av gods fra vei til sjø og bane. Overføringen krever sterke virkemidler. Den samfunnsøkonomiske gevinsten er usikker og vil sannsynligvis være liten eller negativ for mesteparten av godset som i teorien kan overføres. NLF er enig i at fortrinnene til jernbane- og sjøtransport må utnyttes, men det er viktig at hver transportform forbedrer seg selv, og ikke baserer seg på at andre transportformer skal gjøres mindre konkurransedyktige ved dårligere rammebetingelser som feks. økte avgifter for godstransport på vei.

Analysen understreker lastebiltransportens grunnleggende rolle som en nødvendig transportform i et velfungerende, moderne samfunn. Det finnes rett og slett ikke relevante alternativer til lastebiltransport for de aller fleste transportoppdragene. For noen få oppdrag, særlig i bysentra, vil mindre og lettere transportmidler kunne tas i bruk, dersom det tilrettelegges for det. Muligheten for å bruke alternative transportmidler, som for eksempel sykkel, er svært begrenset. Det gjelder både transportarbeidet (tonnkm) og hvilke typer gods og forsendelser som egner seg for slike transporter. Det kan finnes enkelte alternative løsninger til lastebiltransport, men det må ikke overskygge viktigheten av at Norge aller mest trenger lastebilen, og at uten lastebilen stopper Norge!

↓ Del 1

Bærekraftig transport

NLF har et strategisk mål om bærekraftig transport. NLFs medlemsbedrifter tar i bruk den beste tilgjengelige teknologien og kjører i dag langt mer miljøvennlig og trafiksikkert enn for bare noen år siden.

I miljø- og klimapolitikken er det fremfor alt behov for realistiske og forutsigbare krav og forpliktelser.

Aktiviteten til transportnæringen påfører samfunnet ulemper i form av lokale utslipp, klimautslipp, støy, ulykker

og køer. Transportnæringen står overfor store krav til endringer på kort tid. Norges internasjonale klimaforpliktelser, kombinert med den forventede veksten i gods som skal fraktes på vei, vil presse fram langt strengere krav til utslipp.

Det er godt dokumentert at NLFs medlemsbedrifter raskt tar i bruk ny teknologi for å redusere ulempene mest mulig.

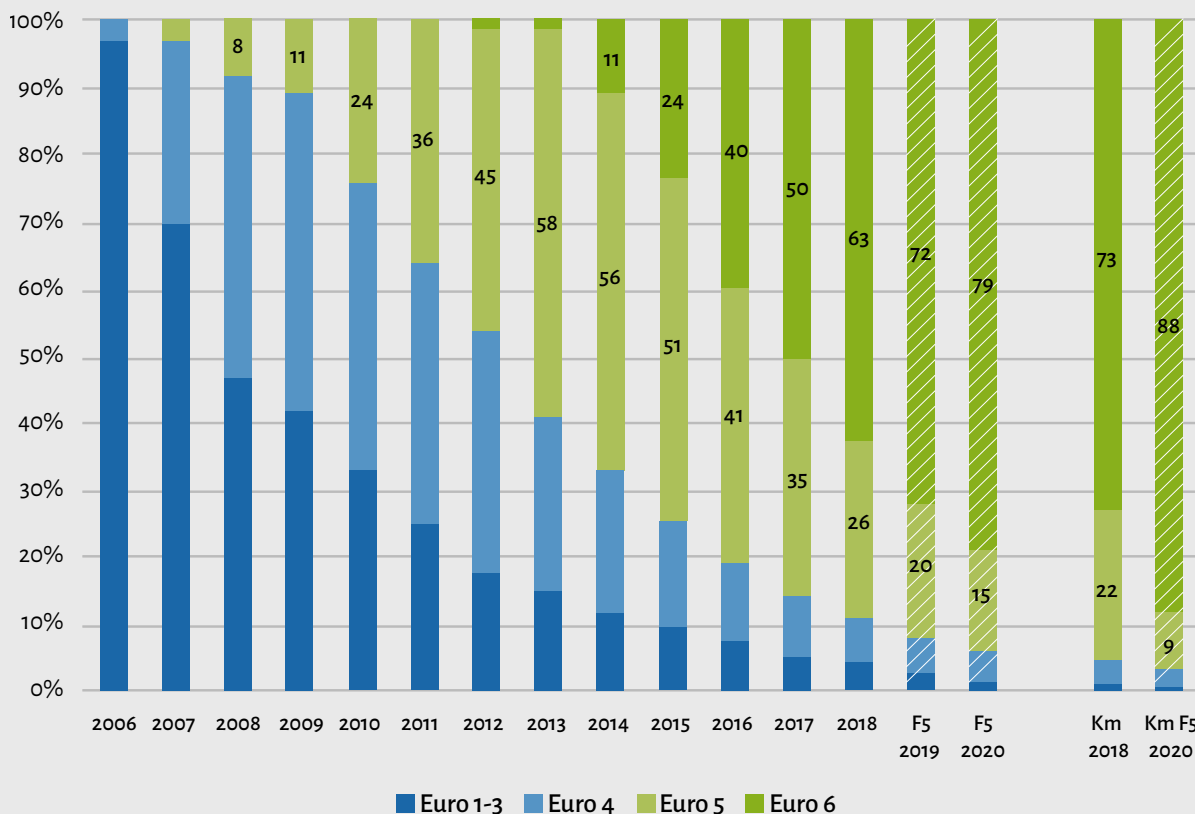
Framtidens transportkunder vil i større grad være opptatt av transportens påvirkning på klima og miljø. For å tilfredsstille framtidens krav til utslipp, vil det komme nye teknologiske løsninger som næringen må være villig til å ta i bruk.





På stødig vei mot 90% av kjørte km med Euro 6 i 2020

Framskrivning (FS) andel av km pr Euro-klasse – 2006–2018



 Del 1

Trafikksikre og effektive veier

NLF har et strategisk mål om trafikksikre og effektive veier. God standard på bygging, drift og vedlikehold er grunnlaget for forutsigbar god fremkommelighet og sikker transport.

NLF er opptatt av at myndighetene aksepterer næringstransportens nytte og rolle i et velfungerende moderne samfunn, og legger til rette med effektive og trafikksikre veier.

Fremkommelighet

Det er lange transportdistanser i Norge, og sammenlignet med andre europeiske land er de til dels svært lange. Det er derfor svært stor forskjell på om lastebilen kan holde en gjennomsnittsfart på 60 km/t i stedet for 45 km/t. Dette kommer hele samfunnet og næringslivet til gode.

Pålitelig fremkommelighet påvirkes også av om veiene holdes åpne om vinteren, eller om de må stenges på grunn av ras, skred, uvær eller andre forhold. Når været og føret tillater det, bør det kunne kjøres egne kolonner for tungtransporten, i stedet for å stenge fjellovergangen for all biltrafikk. God og pålitelig fremkommelighet sparer næringslivet for usikkerhet knyttet til produksjon og reduserer behovet for sikkerhetslagre, og forbrukerne for venting, fordyrelser og ergrelser.

Et godt og pålitelig ferjetilbud er viktig for at næringslivets transporter skal ha god og forutsigbar framkommelighet langs kysten. For transportselskapene og næringslivet de transporterer gods for, må tilbudet ikke forringes mht. frekvens, kapasitet og takstsystem. Det er spesielt viktig at kostnadene holdes nede for næringslivets transporter, og derfor må ferjekostnadene for næringstransport ikke øke når AutoPASS-regulativet for ferjetakster tas i bruk. Dette regulativet må ha 50 % rabatt for bedriftskunder, som for verdikortet i Riksregulativet, og ikke ha forskuddsbeta-



ling, fordi løyvegarantien ivaretar behovet for betalingsikkerhet. Alternativt kan det innføres en forskuddsbetaling tilsvarende en måneds forbruk.

I Norge er fremkommelige hovedveier enda viktigere enn på kontinentet, fordi mulige omkjøringsveier er svært begrenset og har dårlig standard. Omkjøringer medfører ofte betydelig økte transportdistanser.

Næringstransporten, særlig i og rundt de større byene, har til dels dårlig fremkommelighet som følge av kødannelser, og påføres derved en stor skjult kostnad. Dette er en form for indirekte kjøprising, som til en viss grad kan motvirkes av at næringstransporten tilpasser sin kjøring til tider med mindre trafikkbelastning. I praksis blir denne muligheten



ofte begrenset av at oppdragsgiver krever leveranser til visse tider, og med lite rom for avvik. Det er ikke et alternativ å ta godset med på bussen eller toget, eller levere det dagen etter. Nattarbeid bør begrenses av hensyn til helse og sikkerhet for sjåføren. Det er høyere risiko å kjøre om natta og å komme alene til et ubemannet leveringssted.

Med de stadig økende godsmengdene på veiene er det ikke gitt at dagens fremkommelighet kan opprettholdes. Mest alvorlig er situasjonen for fylkesveiene.

I dag har kun 50 % av fylkesveiene tilfredsstillende dekkestandard. Samtidig har 30 % av fylkesveiene fartsgrense på 60 km/t eller lavere. En rekke broer og tunneler har et betydelig vedlikeholdsbehov. Det finnes et utall av flaskehals

i form av lave underganger, bruer, dårlig veidekke, redusert aksellast, kurvatur, veikryss, rundkjøringer og bratte stigninger. I tillegg viser data fra 65 % av veinettet at 21 % har veibredde under 5,5 m og 46 % under 6,5 m. Summen av alle disse manglene er at veiene ikke blir så sikre, effektive, fremkommelige og pålitelige som det er behov for.

Trafikksikkerhet og arbeidsmiljø

NLFs strategiske mål om trafikksikre og effektive veier fokuserer på forutsigbar god fremkommelighet og sikker transport. Veien er arbeidsplassen, og den viktigste faktoren for helse, miljø og sikkerhet for alle ansatte i næringen. Nullvisjonen krever trygge veier.

Veiene er «fabrikkgulvet» for transportnæringen. Veienes standard er viktig for næringens evne til å produsere konkurransedyktig transport for oppdragsgiverne, og for at det kan gjøres på en trygg måte for transportørene og øvrige trafikanter.

Norge ligger best an i internasjonal sammenheng med et lavt antall drepte og skadde personer i trafikken, sett i forhold til innbyggertallet. I 2017 omkom det 20 mennesker pr million innbyggere i Norge, mens i EU var tallet 50. Likevel vil alltid én person drept eller hardt skadet i trafikken være én for mye. nullvisjonen, det vil si en visjon om null drepte og hardt skadde i trafikken, er derfor en viktig visjon også for NLFs arbeid.

Deler av det norske veinettet er i dag i så dårlig forfatning at det er klart mer trafikksikkert å ferdes på enn nødvendig. Spesielt alvorlig er situasjonen på fylkesveiene. Det understrekes ved at det er om lag 65 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet på en fylkesvei sammenlignet med på en riksvei.

Behovet for flere og sikre døgnhvileplasser er stort. Sjåførene har veiene som sin arbeidsplass, og er pålagt rigide og strenge regler for kjøretid og hviletid. Det er en helt annen utfordring å holde et 50-tonns vogntog stødig og sikkert på veien enn en liten personbil. Jo mer krevende det er å kjøre, desto større er behovet for regelmessig hvile. Det er derfor innlysende at det må stilles til rådighet et godt utbygd nett av døgnhvileplasser, slik at sjåførene kan overholde lover og regler, og derigjennom utføre sitt yrke på en trygg og effektiv måte.

↓ Del 1



Bylogistikk

NLFs strategiske mål om bærekraftig transport krever at NLFs medlemsbedrifter tar i bruk den beste tilgjengelige teknologien og kjører miljøvennlig og trafiksikkert.

For å få full effekt av ny teknologi og aktivt arbeid for økt trafiksikkerhet og bedre miljø, er det behov for realistiske og forutsigbare krav og forpliktelser.

Aktiviteten til næringen påfører samfunnet ulemper i form av lokale utslipp, klimautslipp, støy, ulykker og køer. NLFs medlemsbedrifter har høy utskiftingstakt på lastebilene, og tar derfor raskt i bruk ny teknologi for å redusere ulempene mest mulig. Det er viktig at det tilrettelegges for å redusere ulempene på en realistisk og inkluderende måte. Endringene i handlemønstrene stiller nye krav til vareleveransene. Forbrukerne og bedriftene ønsker raskere leveringer direkte på døra.

Disse ønskene vil medføre økt transportbehov av varer og

Tilrettelegging er viktig: Norske lastebileiere er helt i spissen når det kommer til å ta i bruk nye miljøteknologi. Da må næringen også belønnes med gode vekst- og arbeidsvilkår i og rundt byene.



gods i byene. I tillegg øker befolkningen i byene. Stadig flere byer ønsker å redusere biltrafikken i sentrumsområdene, både av hensyn til luftkvalitet, trengsel, trygghet og trivsel. Det er viktig at byutviklingen tilrettelegger for effektiv varelevering.

Det er en rekke restriksjoner på godstransporten til og i de største byene, for eksempel miljøbegrunnede bompenger, snevre tidslommer for varelevering samt størrelsen og miljøegenskapene til kjøretøyene. Bymiljø- og byutviklingsavtaler tas i bruk som virkemiddel for å sikre at økningen i persontransporten skal skje med kollektivtransport, sykkel eller gange. I utformingen av tiltak tas det lite hensyn til at

godstransporten i og gjennom byene ikke har alternativer slik persontransporten har. Finansieringen av bypakkene er basert på innkreving av bompenger og statlige tilskudd, under forutsetning av at personbiltrafikken ikke øker. Bompengene brukes til investeringer i infrastruktur for alle typer trafikanter, og til drift av kollektivtransport.

I fremtidige NTP må bylogistikk og næringstransportens rolle i byene gis betydelig større oppmerksomhet. Det må i betydelig større grad enn hittil tilrettelegges for effektiv varedistribusjon ved at tilgjengeligheten i form av fremkommeligheten og leverings- og parkeringsmulighetene i bysentrum styrkes.

↓ Del 1





Ny teknologi på vei

Den teknologiske utviklingen vil få stor betydning for NLFs strategiske mål om bærekraftig transport. Det er imidlertid vanskelig å forutse hva som vil skje, når det vil skje, og hva som blir konsekvensene av utviklingen.

For næringstransporten kommer det sannsynligvis mange teknologiske nyvinninger på ulike områder knyttet til veier, bruk av veier og kjøretøy. En del av den teknologiske utviklingen vil komme som følge av strenge krav til klima- og miljøpåvirkning, men behovet for mer trafiksikker og effektiv transport vil også drive utviklingen.

Det er skarpt søkelys på og store forhåpninger til ny kjøretøyteknologi, slik som autonome kjøretøy, nye drivlinjer og energibærere, platooning og nye førerstøttesystemer. Det er håp og forventninger om at ny teknologi skal gjøre næringstransporten mer klimavennlig.

NLFs medlemsbedrifter er storforbrukere av kjøretøy og vei. Hyppige utskifting av kjøretøy gjør at ny teknologi tas i bruk raskt. Dette gir en unik mulighet for næringen, og for samfunnet, til en rask omstilling mot et mer bærekraftig samfunn. Derfor kan NLF være en ressurs i debattene om hvordan veier skal bygges, finansieres, vedlikeholdes og driftes i framtida. NLF kan også være en interessant samarbeidspartner i ulike forsknings- og utviklingsprogram og prosjekter.



Mange veier til målet: Fremtiden er grønn, men det finnes mange måter å oppnå dette på. Flytende biogass, avansert biodiesel, hydrogen og batterielektrisitet spiller alle en viktig rolle.

 Del 2

Investering

Investeringer i veier må konkurrere med midler til andre samfunnsnyttige formål, og det er ulike meninger om dette skal finansieres over skatteseddelen eller av de som bruker veiene.

Norges lange avstander og spredte befolkning gjør landet økonomisk og transportmessig «tungdrevent». Det er derfor viktig å få fram konsekvensene av at det ikke investeres nok i veier. Konsekvensene kan bli dårlig pålitelighet, fremkommelighet og trafiksikkerhet, som medfører store konkurranseulempes for bedriftene i hele landet. Investering i gode veier er viktig for å opprettholde produksjon og virksomhet i hele landet, som grunnlag for et spredt bosetningsmønster. Varer og gods skal jo transporteres dit bedriftene er og folk bor.

NLF er opptatt av at investeringer i vei må ses i et langsiktig perspektiv, og at de må være økonomisk lønnsomme slik at samfunnet og trafikantene får mest mulig igjen for pengene som brukes.

Investeringer i nye veier har blitt feil- og nedprioritert over svært lang tid, og behovet for å satse på nye prosjekter som kommer næringstransportene til gode er fortsatt stort. Derfor har etableringen av Nye Veier tvunget seg fram.

NLF er positiv til at Nye Veier er etablert og har fått tildelt sin oppstartportefølje. Selskapet er allerede godt i gang med planleggingen og utbyggingen. Det tyder på selskapet, ved å planlegge og bygge på en smart og effektiv måte, klarer å få mer vei for pengene.

Uavhengig av byggherre er det viktig at planlegging og utbygging får en langsiktig og forutsigbar finansiering, fri for politiske hestehandler.



NLF mener at:

- dagens tilstand på veinettet, behovet for mange og dels store utbygginger sammen med forventet svært høy vekst i transportarbeidet, krever at det blir høye investeringsrammer i fremtidige NTP
- planlegging og utbygging må få en langsiktig og forutsigbar finansiering, fri for politiske hestehandler, og at planlagte og igangsatte prosjekter i NTP må videreføres og slutføres i neste NTP
- prioriteringene og investeringene i veier må ivareta behovene for en bærekraftig, trafiksikker og effektiv godstransport
- det må lages en minstestandard for riks- og fylkesveier for å gi trafikantene en forutsigbar fremkommelighet og trafiksikre veier i hele landet
- det må prioriteres å oppgradere og bygge ut alle riks- og viktige fylkesveier for næringstransportene til en lik og god standard
- staten i større grad må ta i bruk statlig reguleringsplan for å korte ned tiden til planlegging og prosjektering
- nye viktige veier for næringstransporten må bygges på en framtdsrettet måte, med trasevalg som gir minst mulig stigninger og kurver, være møtefri, og dimensjoneres for effektiv, trafiksikker og miljøvennlig næringstransport
- viktige riks- og fylkesveier må legges utenom tettbebygde senter og byer, og uten rundkjøringer
- investering i skredsikring på viktige riks- og fylkesveier må prioriteres
- omkjøringsveier for tungtransporten må ha standard på linje med riksveinettet de erstatter når veier stenges. Omkjøringsveier må minimum ha gul midtstripe, samme bæreevne som den stengte veien og kunne åpnes for modulvogntog mens hovedveien er stengt
- utbygging av veiene mellom ferjene må prioriteres fremfor fjordkrysninger
- ved fjordkrysninger bør det bygges bru når det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig
- riks- og fylkesveier må ha tilstrekkelig veibredde til å få gul midtstripe
- utbygging, oppgradering og drift av et tett nettverk av døgnhvileplasser for sjåførene må forseres og prioriteres slik at Stortingets krav om minimum 80 døgnhvileplasser innen 2023 innfris
- hvert statsbudsjett og hver NTP må inneholde oppdatert status- og handlingsplan for investering og drift av døgnhvileplasser
- det er behov for et landsdekkende nett av rasteplasser som også næringstransporten kan benytte

 Del 2

Vedlikehold

I forvaltningsreformen i 2010 ble det meste av de såkalt øvrige riksveier (riksveier som ikke var stamveier) overført fra staten til fylkeskommunene. Veiene ble overført i den stand de var i, og fylkeskommunene fikk et beløp for å kunne istandsette veiene.

Beløpet var altfor lite til å dekke de reelle opprustningsbehovene, og ettertiden har vist at forfallet har økt. NTP 2018-2029 estimerer et behov for oppgradering på 50–85 milliarder kr.

I forbindelse med regionreformen fra 2020 skal ansvaret for fylkesveiene, som hittil har ligget hos Statens vegvesen i felles vegadministrasjon, overføres fullt og helt til de nye

regionene/fylkeskommunene. NLF er skeptisk til denne overføringen, blant annet mht. trafiksikkerhet, kompetanse, kvalitet og at prioriteringene av midler til veiformål blir enda mer kortsiktige og i større konkurranse med alle andre fylkeskommunale oppgaver.

Mange fylkesveier har ikke tilfredsstillende dekkestandard, lave fartsgrenser, broer og tunneler med et betydelig vedlikeholdsbehov, og et utall flaskehals. Alvoret i den dårlige standarden understrekes ved at det er 67 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet på en fylkesvei sammenlignet med en riksvei. Konsekvensene av alle manglene er at veiene ikke får så forutsigbar god fremkommelighet med høy trafiksikkerhet som det er behov for.

I NTP 2018-2029 står det at «det betydelige forfallet på fylkesveinettet (kostnader) knyttet til kritisk infrastruktur er så omfattende at etatene mener det bør vurderes et eget program for fornyelse av fylkesveier.»



NLF mener at:

- fremtidige NTP må ha høye rammer til vedlikeholdet for å ivareta det fremtidige behovet for vedlikehold på en god måte, for å møte den varslede veksten i godstransportarbeidet på vei
- fylkeskommunene må settes i stand til å ta ansvaret for påkrevd utbedring og vedlikehold på fylkesveiene, fordi det er uholdbart og uansvarlig at det er 65 % høyere risiko for å bli drept eller hardt skadet på fylkesveinettet enn på riksveinettet
- overføringen av felles vegadministrasjon til de nye regionene/fylkeskommunene kan medføre svekket innsats på viktige samferdselsområder, som trafiksikkerhet, kompetanse og kvalitet i veibygging og prioriteringer av midler til veiformål
- en felles minstestandard må ligge til grunn for vedlikeholdet som utføres, fordi trafikantene må kunne forvente at fremkommelighet og trafiksikkerhet ivaretas på både riks- og fylkesveiene. Dette vil også gjøre det mulig med proaktiv utbedring av slitasje og forhindre ytterligere forfall
- vedlikeholdsetterslepet er for stort til å kunne ivaretas i de årlige budsjettene. For å sikre et planmessig og forpliktende arbeid med å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på riks- og fylkesveiene må det etableres et statlig eid selskap, etter mønster av Nye Veier, som finansieres med statlige fond og langsiktige bevilgninger



 Del 2

Drift

God standard på bygging og vedlikehold av veiene er grunnlaget for forutsigbar fremkommelighet og sikker transport.

God standard på drift er også av stor betydning, særlig på vinterføre. Standarden på driften legger grunnlaget for gode arbeidsbetingelser for transportørene og sjåførene. Den bidrar til at oppdragsgiverne får gode transporttjenester, og at sjåførenes krav til helse, miljø og sikkerhet blir ivaretatt. Ferjesambandene må ha et godt og pålitelig tilbud, med et takstsystem som ikke øker kostnadene for næringslivet.

NLF mener at:

- for å oppnå en trafiksikker og effektiv næringstransport med god fremkommelighet, må det sikres en god driftsstandard på riks- og fylkesveinettet, særlig for vinterdriften
- driftskontraktene bør være innovative og åpne for muligheten til å endre tiltak og metoder i løpet av kontraktperioden. Transparente kontraktsformer vil sikre byggherre bedre styring og kontroll med utførelsen av kontraktene
- innføringen av AutoPASS-regulativet for ferjetakster må fortsatt gi 50 % rabatt for bedriftskunder, og erstatte forskuddsbetaling med bruk av løyvegarantien som betalingsikkerhet
- en felles minstestandard må ligge til grunn, særlig for vinterdriften, fordi trafikantene må kunne forvente at fremkommelighet og trafiksikkerhet ivaretas på både riks- og fylkesveiene hele året
- med et standardkrav kan Vegtilsynet få synliggjort avvik, og lettere utføre tilsynsmyndigheten overfor aktuelle veieiere på en forutsigbar og faktabasert måte. Vegtilsynet må få tilsynsansvaret for fylkesveiene





Finansiering – bompenger og ulike bypakker

Bygging, vedlikehold og drift av riksveier er et statlig ansvar, som i hovedsak finansieres over statsbudsjettet. Bompenger har fått en stadig viktigere rolle som finansieringsmåte. Det gjøres både med økte bompengandeler i utbyggingsprosjekter, og med at stadig flere, og større utbyggingsprosjekter delfinansieres ved bompenger.

Tradisjonell bompengeneinnkreving er ikke effektivt og målrettet, og man bør nå se på nye systemer og metoder. Ny teknologi gjør innføring av elektronisk veiprising aktuell. Det kan da betales avgift differensiert etter for eksempel hvor og når man kjører, hvor langt man kjører og utslipp fra kjøretøyet. Eksisterende bompengeanlegg kan da avvikles.

Veiprisingen må utformes slik at kravet til like konkurransevilkår ivaretas. Dette må sikres ved at alle betaler. Et veiprisingssystem må erstatte alle dagens avgifter som har som formål å enten finansiere infrastruktur og drift, eller å skattlegge bruk av bil eller å regulere trafikk basert på trengsel eller klima og miljø. Et veiprisingssystem kan med riktig innhold gi en mer rettferdig fordeling av kostnadene knyttet til bruk av vei og veitransport.

Et veiprisingssystem vil sikre at utenlandske kjøretøy betaler for bruken av norske veier på samme måte som norske kjøretøy må betale for dette i andre land.

NLF mener at et veiprisingssystem som omfatter både tunge og lette kjøretøy bør utredes.

Bompengene benyttes ikke lenger kun til å dekke investeringer i ny vei. I stadig større grad benyttes de til investering i infrastruktur for kollektivtransport, sykkel og gange, til drift av kollektivtransport, som virkemiddel for å redusere biltrafikken og for å senke de lokale og globale utslippene. Det innføres stadig mer veibrukerbetaling i stadig flere bymiljø- og byvekstavtaler, særlig i de større byene. Ulike former for innkreving, fra ulike myndigheter og forvaltningsnivå fører til et uoversiktlig og lite forutsigbart reguleringsregime og kostnadsbilde. Dette gjør det vanskelig for transportørene til å få dekket alle utgiftene av transportkjøperne. Ny teknologi tillater langt smartere løsninger.

Hvorfor NLF mener noe om bompenger?

NLFs formål er «å utvikle den lovlige godstransport på vei på en samfunnsmessig ansvarlig og miljømessig bærekraftig måte, samtidig som utøvernes økonomiske, faglige og sosiale interesser ivaretas.» NLF har strategiske mål om like konkurransevilkår, bærekraftig transport og trafikk-sikre og effektive veier.

Bompengeutgifter er en kostnad som transportkjøper skal betale, på lik linje med sjåførlønn, drivstoff og dekkslitasje. Den enkelte transportbedrift bør inngå avtaler som sikrer betaling for alle de reelle kostnadene som påløper. Mange bedrifter får dette til, mens andre ikke klarer det av ulike årsaker. Det kan være utfordrende å få riktig og tidlig informasjon om nye bominnkrevinger og økninger av takstene.

Bompengenes funksjon

For å klargjøre NLFs syn på bompenger er det nødvendig å se på hvilke ulike funksjoner bompengene har.

- Bompenger som bidrag til å finansiere nye veiprojekter raskere, gir økt kapasitet raskere enn uten slik finansiering
- Bompenger som bidrag til å finansiere investeringer i kollektiv-, sykkel- og gåtiltak for persontransport – kan



gi økt kapasitet på veinettet ved at bilister velger jernbane, t-bane, trikk og buss (nye kollektivfelt) og gir dermed bedre fremkommelighet for næringstransporten

- Bompenger som bidrag til å finansiere drift av kollektivtransport av personer – kan på samme måte som finansiering av investeringer i kollektivtiltak bidra til bedre kapasitet og fremkommelighet på veinettet. Faren med bruk av bompenger til drift, er at finansieringsbehovet vil vedvare – i motsetning til når bompenger finansierer investeringstiltak og bompengene kan fjernes når investeringen er nedbetalt
- Miljødifferensierte bompenger – er innført for å begrense lokale og globale utslipp. De er differensiert etter kjøretøyenes teknologi og utslipp, og vil over tid stimulere til bruk av nyeste teknologi med lave utslipp
- Lavutslippssoner – har samme formål og innretning som miljødifferensierte bompenger, og skal bidra til reduserte utslipp i avgrensede soner
- Tidsdifferensierte bompenger – rushtidsavgift – er innført enkelte steder og er ment som et tiltak for å få transport med liten betalingsvillighet til å velge å ikke kjøre i rushtiden. Gitt at fleksibilitet er mulig, vil slik tidsdifferensiering fungere og gi den delen av trafikken som må frem (har høy betalingsvillighet) bedret fremkommelighet
- Rushtidsavgift kun for tungtransport er drøftet. Næringstransporten er ikke på veien for moro skyld og søker etter beste evne å unngå rushtidspunktene. En tidsdifferensiert bompengesats bare for tungtransporten vil derfor kun bidra til økte kostnader for de transportene som ikke kan velge andre tidspunkt. Den vesentligste delen av trafikken – personbilene – belastes ikke med tidsdifferensierte takser og vil derfor fortsette som før. Et slikt tiltak vil ikke gi bedret fremkommelighet – verken for næringstransporten eller annen trafikk.

↓ Del 2

Bompengesatser

Tungtransporten betaler i hovedsak to eller tre ganger personbiltakstene. Dette har nok sitt utgangspunkt i at bompenger først ble brukt i ferjeavløsningsprosjekter hvor tungbilene betalte høyere takster enn privatbiler, fordi de tok opp mer plass på ferjedekket. Det oppfattes som rimelig at tungtransporten skal betale mer, og dobbelt sats er akseptert. Det er brukt mye tid på å argumentere mot at det skal betales tre ganger så mye. Det har også vært fremmet enkelte forslag om at tungtransporten skal betale fem ganger personbiltakst. Det er usikkert hva som er begrunnelsen for de ulike forslagene – om det er et ønske om å avvise tungtransporten, eller om det er fordi tungtransporten medfører økt krav til veiens bæreevne. Dette må i så fall kunne dokumenteres. Det er relevant å nevne at busser også er tyngre enn personbiler, og vil uansett kreve økt bæreevne.

Utfordringer for næringen

Miljøbegrunnede bomavgifter varierer med lokale og eventuelt globale utslipp, siden de er ment å bidra til redusert forurensning. Dette kan gi en dobbeltbeskatning av CO₂-utslipp, fordi det betales en CO₂-avgift på drivstoffet også. Miljøbegrunnede bomavgifter kan være vanskelig å forutse og viderefakturere.

I avtalene som inngås mellom staten og en rekke store og mellomstore byer og byområder, er det en forutsetning for statlig medvirkning at den forventede økningen i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal også tilrettelegges for mer effektiv næringstransport.

Derfor er det meningsløst, og ikke i tråd med avtalenes intensjon, å belaste næringstransporten med tidsdifferensierte bompenger (rushtidsavgift). Rushtidsavgift er også vanskelig å legge inn i transportavtaler og få viderefakturert, fordi det er uforutsigbart når man passerer en bomstasjon.

Ekstraordinære høye satser som følge av ekstrem forurensning kan inntreffe, og er helt umulig å forutse når kontrakter inngås.

Det store mangfoldet og omfanget av bompenger og -avgifter gjør det utfordrende for transportørene å forutse og



holde oversikt over hvilke kostnader som påløper til enhver tid. Dermed blir det vanskelig å legge riktige kostnader inn i kontraktene, og vanskelig å viderefakturere bompenger og -avgifter.

I tillegg viser det seg at utenlandske transportører, til tross for kravet om obligatorisk bombrikke, fortsatt ikke betaler for alle passeringene de gjør. Bompengeprojektene ned-



betales dermed kun av de som følger regelverket, og dermed vil bompengeneinkrevningen være over lengre tid enn dersom alle hadde betalt.

Bompengereformen

Solberg-regjeringen la i Meld. St. 25 (2014-2015) i april 2015 fram bompengereformen. Reformen innebar blant annet å redusere antall bompengeselskaper fra om lag

60 til 5. I tillegg skal utstederrollen, det vil si hvem som er ansvarlig for å utstede bombrikke, skiller ut. En rentekompensasjonsordning ble innført. Takst- og rabattsystemene skulle gjennomgås med sikte på å redusere bompengbelastningen for trafikantene, samt å gi et mer brukervennlig bompengesystem. For å få til en mer effektiv organisering er det nå etablert fem regionale bompengeselskaper.

↓ Del 2

Ordningen hvor etablerte bomselskap inngår i de regionale selskapene er basert på frivillighet. Rentekompensasjonsordningen ble etablert som et incentiv for å få gjennomført den delen av reformen. Ordningen skal komme trafikantene til gode i form av høyere rabatter, lavere takster og/eller korter bompengeperiode. Alle bompengeprosjekter som etableres etter at de regionale selskapene er på plass, og som er med i ett av disse regionale selskapene, vil få rentekompensasjon. Det samme gjelder for bompengeprosjekt som er etablert før, men som slutter seg til ett av de nye regionale selskapene.

Som ledd i reformen er takst- og rabattstrukturen i bompengeprosjektene endret. Rabatten skal være et incitament til at trafikantene tegner AutoPASS-avtale, slik at innkrevingen og administrasjonen av dette blir mer effektiv. Siden tunge kjøretøy er pålagt obligatorisk bombrikke, gis det ikke rabatt til denne trafikantgruppen. Det gis 20 % rabatt til lette kjøretøy (takstgruppe 1) når det brukes AutoPASS-brikke.

Omleggingen skal være provenynøytral og skal ikke innebære en overvelting av kostnader fra lette til tunge kjøretøygrupper. For eksisterende bompengeprosjekt skal grunntaksten for tunge kjøretøy reduseres tilsvarende den rabattandelen som tunge kjøretøy har hatt i det aktuelle bompengeprosjektet. Dette innebærer at taksten for tunge kjøretøy etter endringer ikke lenger vil være to eller tre ganger taksten for personbiler. For nye bompengeprosjekt legger reformen til grunn en videreføring av gjeldende praksis, slik at tunge kjøretøy som hovedregel skal betale dobbel personbiltakst.

I praksis viser det seg at bompengereformens intensjoner ikke følges opp i alle bompengeprosjektene. Da proposisjonen om E39 Rogfast ble lagt frem av Samferdselsdepartementet i 2017 ble det i tråd med lokalpolitiske vedtak lagt til grunn tredobbel takst for tunge kjøretøy. I tillegg medfører fritak for bombetaling for el-biler at en større del av kostnadene veltes over på næringstransporter.

NLF mener at:

- samferdselsinfrastrukturen er et offentlig tilgjengelig felles gode som alle i samfunnet – privatpersoner, private og offentlige bedrifter og institusjoner – har nytte av, også dens funksjon for godstransporten. Derfor bør investering og drift av infrastruktur finansieres over skatteseddelen
- bompengefinansiering er med gjeldende politikk nødvendig for å få bygget tilstrekkelig infrastruktur, som sikrer forutsigbar fremkommelighet og trafikksikker godstransport
- for å sikre utbygging av viktige riks- og fylkesveier aksepteres disse å bli finansiert av bompenger, men kun hvis andelen bompengefinansiering er under 50 % i de enkelte prosjektene
- bompengeandelen i bypakker/byvekstavtaler/bymiljøavtaler må være under 50 %, og disse ordningene må ikke utvides til flere byer/byområder
- bompengetakstene for næringstransporten bør være lik bomtakstene til personbiler, maksimalt to ganger personbiltakstene slik bompengereformen legger til grunn
- ved etablering av nye bompengeprosjekt må takstnivå og -system informeres om tidlig. Endringer i takstnivå og -system for etablerte bompengeprosjekt må også bli forutsigbare

NLF mener at:

- som følge av at bompengereformen medfører at tungtransporten ikke lenger får rabatt, skal grunntaksten reduseres slik reformen forutsetter
- fordelene til elbilene gir indirekte økte kostnader for næringstransporten fordi det blir færre som betaler og det blir lengre nedbetalingstid. Intensjonen om at næringstransporten ikke skal betale en større andel må derfor følges nøye i hvert enkelt bompengeprojekt som innlemmes i de regionale bompengeselskapene
- veieier, det vil si staten eller fylkeskommunen, må ta fullt ansvar for overskridelser ved bompengefinansierte veiprojekt, som på øvrige offentlige infrastrukturprosjekt
- bompengeneinnkreving skal ikke starte før trafikantene har nytte av prosjektet, og når bompengeprojektet er nedbetalt, skal bompengeneinnkrevingen opphøre
- bompenger som innkreves for å redusere lokale miljøutslipp er i tråd med NLFs mål om bærekraftig transport. NLF støtter prinsippet om at bruker og forurensere skal betale. Miljøtiltak som kommer næringstransporten til gode er positivt, for eksempel når kollektivtransporten styrkes og frigir veikapasitet, eller hvis næringstransporten får tilgang til kollektivfelt eller sambruksfelt
- miljødifferensierte takstsystem bør forenkles og differensieres etter utslipp. Euro 6-bilene gir mindre lokale utslipp enn tilsvarende klassifisert personbil. Euro 6 bør behandles som el-bilene med hensyn til bomavgifter, siden de har den reneste teknologien som finnes i dag
- lavutslippssoner og miljødifferensierte avgifter har samme begrunnelse og bør derfor ikke innføres samtidig i samme område. Hvis lavutslippssoner innføres bør innkrevingen gjøres i etablerte bompengeneinnkrevingssystem
- det bør utredes et system med elektronisk veiprisning, hvor det betales avgift differensiert etter for eksempel hvor og når man kjører, hvor langt man kjører og utslipp fra kjøretøyet. Eksisterende bomanlegg, samt alle avgifter som har som formål enten å finansiere infrastruktur og drift, eller å skattlegge bruk av bil eller å regulere trafikk basert på trengsel eller klima og miljø, bompengeanlegg kan da avvikles. Veiprisningen må utformes slik at kravet til like konkurransevilkår ivaretas
- rushtidsavgift for næringstransport ikke er i tråd med intensjonen i de avtalene som inngås mellom staten og en rekke store og mellomstore byer og byområder, hvor det er en forutsetning for statlig medvirkning at den forventede økningen i persontransport i byene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal også tilrettelegges for mer effektiv næringstransport
- det må være en times- og månedsregel for næringstransporten
- obligatorisk bombrikke må knyttes til betalingskort eller betalingsgaranti for å sikre at alle betaler
- finansieringen av utbyggingen i Nye Veier bør basere seg på fondsmidler i sin helhet, og ikke på bompengefinansiering

UTEN LASTEBILEN STOPPER NORGE



www.lastebil.no



NLF skal være den samlede kraften som styrker konkurransevnen til norske transportører. Det får vi til fordi vi har etablert oss som næringens foretrukne talerør mot politikere, myndigheter og media. Vi arbeider målrettet og effektivt for å sikre næringens rammevilkår regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Vi tilbyr våre 3 200 medlemsbedrifter kontinuerlig næringspolitisk påvirkningsarbeid, konkurransedyktige innkjøpsavtaler og programmer og rådgivning som bidrar til å styrke bedriftens konkurransekraft



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Postboks 7134, St. Olavs plass, 0130 OSLO
Telefon: 415 44 100 – E-post: post@lastebil.no

www.lastebil.no