

## Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033

### Spørsmål 241:

Hvilket handlingsrom er det innenfor EØS-avtalen til å innføre miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei, og har land i EU gjennomført dette? Eventuelt hvilke land og på hvilken måte? Har statsråden vurdert slike avgifter, eventuelt øremerket til jernbaneinvesteringer i samme korridor for å oppnå målet om mer gods over fra vei til bane? Kunne i så fall Svinesund kunne egne seg for en slik ordning der avgiftsmidlene kunne øremerkes bygging av ny jernbane/opprusting av eksisterende dårlige jernbaneforbindelse på norsk side og over grensen?

### **Svar:**

Vi legger til grunn at det med «miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei» primært siktes til avstands- og/eller posisjonsbaserte avgifter på motorvogner som benyttes veitransport.

Skatteområdet er ikke omfattet av EØS-avtalen, og Norge står i utgangspunktet fritt i utformingen av skatter og avgifter. Forutsetningen er at tiltakene ikke strider mot EØS-avtalens regler om fri bevegelse av varer, personer, tjenester og kapital, eller statsstøtteregelverket.

"Eurovignettdirektivet" er betegnelsen på Europaparlamentets- og rådsdirektiv 1999/62/EF om betaling for bruk av tunge lastebiler på visse typer infrastruktur. Hensikten med direktivet er å sikre fri konkurranse for godstransport gjennom en harmonisering av bompenger og andre former for brukerbetaling, samt avgiftene på tyngre kjøretøy. Det er videre et mål å innrette systemene slik at utslippene fra næringen reduseres. Direktivet er todelt, med en del som gjelder avgifter og en del som gjelder brukerbetaling, herunder bompenger.

Direktivets kapittel 2, som gjelder avgifter, omhandler kun avgift på å eie kjøretøy (årsavgifter). Her oppstilles blant annet minimumssatser som de enkelte medlemslandene ikke kan gå under. Ved inngåelsen av EØS-avtalen ble det tatt inn en reservasjon fra EFTA-landene om at direktivet ikke berører forståelsen av at avgiftsharmonisering som sådan faller utenfor EØS-avtalens virkeområde. Samtidig forpliktet EFTA-landene seg til å videreføre sine eksisterende systemer på en slik måte at konkurransen ikke ble vridd. Det vil si, ikke gå under minimumssatsene i direktivet. Den norske vektårsavgiften er utformet i tråd med dette.

Reglene om brukerbetaling og bompenger følger av direktivets kapittel 3. Betaling for bruk regnes ikke som beskatning, og Norge er i utgangspunktet bundet av disse reglene gjennom EØS-avtalen. Med brukerbetaling menes i direktivet systemer hvor det betales for tilgang til veinettet for et bestemt kjøretøy, for en bestemt tidsperiode. Størrelsen på brukerbetalingen må være proporsjonal med den tiden kjøretøyet skal benyttes på veinettet. Norge har ikke innført slike systemer, og kapittel 3 har derfor først og fremst betydning for de norske bompengereordningene.

Gjennom senere endringsdirektiv åpner Eurovignettdirektivet også for å innlemme eksterne kostnader knyttet til støy og utslipp i brukerbetalingene. Nivået begrenses av de regler som oppstilles i direktivet. Internalisering av eksterne kostnader har tradisjonelt vært ansett som beskatning, og det kan reises spørsmål om i hvilken grad disse reglene begrenser Norges muligheter for å innføre brukerbetaling/avgifter utover det som følger av direktivet. Innføring av

«miljøbetingete avgifter på langtransport av gods på vei» innenfor de rammer som følger av Euroveinnett-direktivet vil ikke være i strid med EØS-avtalen.

Flere EU-land har innført avstandsbaserte brukerbetaling for tunge kjøretøyer. Vista Analyse gjennomførte på oppdrag fra Samferdselsdepartementet en samfunnsøkonomisk analyse av satellittbasert veiprising for tungtransport i 2020. I rapportens kapittel 2.4 er det gitt en oppsummering av avstandsbaserte brukerbetalingssystemer i andre land. Oppsummeringen er gjengitt for de aktuelle EU landene nedenfor.

Land	Del av veinettet (km)	Differensiering	Driftskostnad er. ift. inntekt	Teknisk løsning	Løsning for sporadiske brukere
Østerrike	2 200	Antall aksler, tid og EURO-utslippsklasse	6 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Tyskland	15 000	Antall aksler, og EURO-utslipps-klasse	24 %	GNNS, nærfelts-kommunikasjon	Rutebillett
Belgia	6 400	Registrert vekt, EURO-utslippsklasse og region	21 %	GNNS, nærfelts-kommunikasjon	Nei
Tsjekia	1 400	Antall aksler og EURO-utslippsklasse	20 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Slovakia	2 300	Antall aksler og EURO-utslippsklasse	Ukjent	GNNS	Nei
Polen	3 150		30 %	Nærfelts-kommunikasjon	Nei
Ungarn	6 500	Antall aksler og EURO-utslippsklasse og veikategori	7 %	GNNS	Rutebillett

Systemene må primært ses som former for brukerbetaling, og er ikke miljøavgifter i den forstand at de er ment å prise miljøkostnadene knyttet til bruken. Dette gjelder selv om enkelte av ordningene differensieres etter miljøkriterier.

Innføring av øremerkede avgifter bryter med enhetsprinsippet, dvs. at statens inntekter skal inntektsføres på statsbudsjettet slik at Stortinget står fritt til å prioritere mellom ulike formål. Øremerking binder opp offentlige midler slik at det er mindre som kan brukes til andre formål. I praksis er øremerking derfor en prioritering som i for eksempel en budsjettbehandling ikke vil

være synlig mot andre prioriteringer. Provenyet fra en øremerket avgift på langtransport på vei vil være avhengig av omfanget av slik godstransport og vil ikke nødvendigvis svare til behovene til samferdselsformål, slik bevilgninger over statsbudsjettet kan. Øremerking er dermed ikke samfunnsøkonomisk optimalt og er generelt noe som bør unngås.

Regjeringen har ikke funnet plass til å prioritere bygging av ny jernbane/opprusting av eksisterende bane ved Svinesund i første seksårsperiode i NTP.

**Spørsmål 242:**

For å avhjelpe et sterkt belastet jernbanebudsjett, har statsråden og regjeringen vurdert statlig låneopptak for finansiering av store jernbaneprosjekter, siden Norge er lite belånt?

**Svar:**

Rammeverket for finanspolitikken, med Statens pensjonsfond utland og handlingsregelen, bidrar til langsiktig forvaltning av oljeinntektene og en stabil utvikling i norsk økonomi og i finansieringsgrunnlaget for offentlige tjenester. Dersom staten også finansierede utgifter med lån, ville dette medføre en skjult tapping av fondets verdier, fordi et slikt låneopptak reduserer statens reelle sparing. Handlingsregelen forutsetter derfor at staten ikke lånefinansierer ordinære statlige utgifter, så lenge det er midler i pensjonsfondet. Dette prinsippet er lovfestet, jf. Lov om statens pensjonsfond § 7 (2).

Statsbudsjettet skal gi oversikt over alle statlige aktiviteter, legge til rette for politiske prioriteringer og brukes i den finanspolitiske styringen av økonomien. En hovedoppgave for finanspolitikken er å bidra til effektiv bruk av ressursene i norsk økonomi og å styre bruken av offentlige midler i tråd med politiske prioriteringer. Statlige låneopptak for finansiering av store jernbaneprosjekter innebærer at utgiftene belastes statsbudsjettet over et annet tidsrom enn når investeringsutgiftene oppstår. Dette svekker statsbudsjettet som finanspolitisk styringsinstrument og unndrar utgiftene fra prioritering mot andre formål på budsjettet. Låneopptaket vil stride mot kontantprinsippet og fullstendighetsprinsippet i bevilgningsreglementet (jf. bevilgningsreglementet §3, andre og tredje ledd):

- **Fullstendighetsprinsippet** innebærer at alle statlige utgifter og inntekter skal føres opp i budsjettet, og at budsjettet skal være realistisk. Prinsippet skal legge til rette for en helhetlig prioritering av alle utgifter og inntekter.
- **Kontantprinsippet** slår fast at inntekter og utgifter tas med det året de blir kontant utbetalt. Dette bidrar blant annet til at utgiftene synliggjøres på statsbudsjettet når den økonomiske aktiviteten pågår, slik at budsjettet kan brukes til å styre den økonomiske politikken.

**Spørsmål 245:**

Hva er forventet a) trafikkøkning (i 2030 og 2040), b) arealbeslag (fordelt på dyrka mark, skog og myr) og c) klimagassutslipp knyttet til byggefase, materialbruk, arealbeslag og driftsfase for følgende prosjekter:

- E18 Lysaker - Ramstadsletta
- E16 Bjørnum – Skaret
- E16 Høgstet - Hønefoss (motorveidel av FRE16)
- Rv 22 Glommakryssing
- E18 Retvet – Vinterbro
- Rv 19 Moss
- E134 Dagslett - E18
- E134 Oslofjord- forbindelsen, byggetrinn 2
- Rv 36 Skjelsvik - Skyggstein
- E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)
- E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen
- E39 Ålgård – Hove
- E39 Rogfast
- E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast)
- Rv 555 Sotrasambandet
- E16 Arna – Stanghelle (kun motorveidel)
- E39 Lønset – Hjelset
- E39 Ålesund – Molde
- E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)
- E10/Rv 85 Hålogalandsveien
- E6 Åsen – Steinkjer
- Rv 25 Hamar – Løten
- Rv 4 Hunndalen – Mjøsbrua
- E16 Høgstet – Skaret
- E39 Kristiansand – Sandnes
- E18 Langangen-Rugtvedt
- E18 Tvedestrand-Bamble
- E18 Arendal-Grimstad
- E6 Moelv – Øyer
- E6 Øyer – Otta
- E16 Kongsvinger – E6
- E6 Ulsberg – Vindåsliene
- E6 Korporalsbrua – Gyllan
- E6 Gyllan – Kvål
- E6 Ranheim–Værnes
- E6 Kvithammar – Åsen

**Svar:**

Jeg er opptatt av at vi har et best mulig beslutningsgrunnlag for de store og viktige prosjektene som skal gjennomføres i transportsektoren, men det er ikke mulig å sette opp fullstendige oversikter som inneholder alle relevante nøkkeltall for alle prosjekter, som enten er igangsatt eller er planlagt i NTP.

Regjeringen har foreslått at Nye Veier AS skal gjennomføre flere prosjekter. For disse er ikke ansvaret formelt overtatt av selskapet. Nye Veier AS har dermed ikke alt tallmaterialet som det etterspørres i spørsmålene for disse strekningene. For eksisterende portefølje opererer Nye Veier med et 20 års-perspektiv. De har dermed ikke besluttet utbyggingsrekkefølge eller tidspunkt for utbygging for alle prosjektene innenfor kommende NTP-periode. Styrets prioritering og tidspunkt for utbygging avhenger av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten til prosjektene.

Enkelte av strekningene som det spørres om, er beskrevet i transportvirksomhetenes felles svar til Samferdselsdepartementet angående klimaeffekt av virksomhetenes prioriterte prosjekter i NTP. Jeg henviser derfor til nevnte svarbrev for ytterligere informasjon

([https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/utvalgte\\_brev/2020/nasjonal-transportplan-20222033-klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033/id2783356/](https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/sd/anbud-konsesjoner-og-brev/brev/utvalgte_brev/2020/nasjonal-transportplan-20222033-klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033/id2783356/)).

Siden alle de aktuelle prosjektene er i ulike faser av planlegging og bygging vil beregninger av både arealbeslag og klimagassutslipp endre seg kontinuerlig, etter hvert som prosjektene utvikles. Både planarbeid og virkemidler i kontrakter vil ha betydning for endelige utslipp og arealbeslag. Det er således ikke mulig å angi konkrete tall på hva utslipp og arealbeslag vil bli fremover i tid.

#### a) Trafikkøkning

Tabellen nedenfor viser ÅDT i dag og i 2050 med og uten de aktuelle prosjektene. Merk at generell trafikkvekst ikke inngår her, det er trafikkvekst forbundet med selve prosjektet. Videre er dette igjen en sum av trafikk som overføres fra andre veier, som i stor grad er en villet konsekvens uten betydning for utslipp, og nye bilreiser som ellers ikke ville skjedd. Av disse utgjør førstnevnte nesten alt (88-95 % i de prosjektene vi har sjekket). Trafikken «med prosjektet» er sum av ny vei og gjenværende trafikk på gammel vei, der dette er aktuelt. Beregningene er gjort uten bompenger.

Prosjektnavn	Dagens situasjon	2050 uten prosjektet	2050 med prosjektet	Økning pga prosjektet (%)
	ÅDT	ÅDT	ÅDT	ÅDT
E6 Megården - Mørsvikbotn (E6 Sørfold)	1 400	2 261	2 261	0 %
E10/Rv 85 Hålogalandsveien	2 100	2 500	2 750	10 %
E39 Lønset – Hjelset	4 850	8 200	8 900	9 %
E39 Ålesund – Molde	2 550	3 400	8 200	141 %
E39 Ålgård – Hove	22 460	36 347	49 048	35 %
E39 Rogfast	4 850	6 750	13 290	97 %
E39 Ådland - Svegatjørn (Hordfast)	3 370	5 030	13 230	163 %
Rv 555 Sotrasambandet	31 068	39 002	52 359	34 %
E16 Arna – Stanghelle (kun motorveidel)	9 564	12 442	13 441	8 %
Rv 36 Skjelsvik - Skyggestein	10 950	15 050	36 700	144 %
E18/E39 Gartnerløkka – Kolsdalen	44 600	64 700	69 700	8 %

E134 Saggrenda - Elgsjø (hovedvei øst-vest)	5 800	8 500	10 500	24 %
E16 Høgstet-Hønefoss (vegdelene av FRE16)	16 700	24 600	29 700	21 %
E16 Skaret-Hønefoss (FRE16 er også bygget i dette scenario)	15 500	23 000	29 900	30 %
E39 Kristiansand-Sandnes				
-snitt Lyngdal	6 900	10 600	13 800	30 %
-snitt Kr.sand vest	20 700	27 100	37 200	37 %
E18 Langangen-Rugtvedt	15 300	22 600	24 500	8 %
E18 Tvedestrand-Bamble	7 800	13 100	14 400	10 %
E18 Arendal-Grimstad	20 500	30 400	32 700	8 %
E6 Moelv-Øyer	12 100	18 200	21 800	20 %
E6 Øyer-Otta	6 500	10 700	10 900	2 %
E6 Ulsberg-Vindåsliene	4 900	7 800	8 600	10 %
E6 Korporalsbrua-Gyllan	8 500	12 800	14 600	14 %
E6 Gyllan-Kvål	8 500	13 200	15 700	19 %
E6 Ranheim-Værnes	17 300	28 800	38 500	34 %
E6 Kvithammar-Åsen	9 500	13 400	17 000	27 %
E6 Åsen-Steinkjer	14 400	21 900	24 800	13 %
Rv 25 Hamar-Løten	8 800	12 900	14 400	12 %
E18 Lysaker - Ramstadsletta	90 268	96 215	82 968	-14 %
E16 Bjørnum – Skaret	15 108	21 757	25 372	17 %
Rv 22 Glommakryssing	19 288	24 501	30 573	25 %
E18 Retvet – Vinterbro	11 775	17 662	25 353	44 %
Rv 19 Moss	24 390	33 604	36 914	10 %
E134 Dagslett - E18	20 157	26 510	39 291	48 %
E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	9 963	21 400	22 000	3 %

#### Rv 4 Hunndalen – Mjøsbrua

Vi mangler beregning for denne delstrekningen isolert. Ved helhetlig utbygging Mjøsbrua-Gjelleråsen øker trafikken langs rv 4 med ca 7 000 kjøretøyer pr døgn sammenlignet med referansealternativet. Av dette utgjør overført trafikk fra E6 ca 2000-3000 kjøretøyer pr. døgn. Ny helhetlig utbygd rv 4 påvirker også øvrige hovedveier i området, blant annet rv 3 og rv 51.

#### b) Arealbeslag

Som jeg viser til innledningsvis vil arealbeslag fra de konkrete prosjektene endre seg etter hvert som prosjektene utvikles. Her vil jeg vise til kap 11 i NTP som beskriver utfordringene i de åtte transportkorridorene, regjeringens ambisjoner for utvikling i korridorene, samt de største tiltakene. Det er presisert at virksomhetene skal arbeide videre med å forbedre og utvikle prosjektene (optimalisering). Resultatet av denne optimaliseringen vil få betydning for konkret utforming og når prosjektet gjennomføres. Det er noe ulikt detaljeringsnivå i beskrivelsen av prosjektene i meldingen, noe som blant annet henger sammen med størrelsen på prosjektet og hvor modent det er. For å unngå at vi tar beslutninger i dag som i framtiden viser seg å være feil, vil jeg ikke låse prosjektene for tidlig. Meldingen er derfor tydelig på at et prosjekt kan justeres hvis det nødvendig for å løse de utfordringene prosjektet var tenkt å løse eller at det gir høyere måloppnåelse for samme ressursinnsats. Det ligger til grunn at det må løpende vurderes om smal firefeltsvei, 2/3-feltsvei, eller en annen standard er den beste løsningen for det enkelte prosjekt. Dette innebærer at det ikke er mulig å sette opp en oversikt over arealbeslag for alle de konkrete prosjektene som det er stilt spørsmål om.

#### c) Klimagassutslipp

Tabellen nedenfor viser grunnlagstallene for de beregnede utslippseffektene som er presentert i kap. 6.1 i NTP. Tabellen viser beregnet utslippseffekt som følger av veiprosjekter som er prioritert for oppstart i den første seksårsperioden i Nasjonal transportplan 2022-2033. Den beregnede utslippseffekten inkluderer utslipp som følge av endret transportomfang, overføring av trafikk mellom transportformene, samt drift og vedlikehold i åpningsåret. 2026 er brukt som et beregningsteknisk åpningsår for de prioriterte prosjektene i første seksårsperiode. Et veiprosjekt vil for eksempel kunne føre til økt trafikk, høyere fart og kortere eller lengre reiseavstand. Utslippseffektene baserer seg på disse endringene.

Utslipp fra arealbeslag og anleggsfasen er ikke inkludert i tabellen nedenfor. En grunn til at disse tallene ikke er inkludert er at det mangler utslippstall for prosjektene. Mange av prosjektene er ikke kommet langt nok i planleggingsfasen til at det har vært mulig å tallfeste disse utslippene. For det andre, så har utslippene fra arealbeslag og anleggsfasen en annen tidsmessig avgrensing enn tallene som er stilt opp i tabellen nedenfor. I tabellen nedenfor er det oppgitt beregnet endring i årlig utslipp i åpningsåret. Dette er utslipp som vil avta framover hovedsakelig som følge av endringen i utslipp fra kjøretøyene som bruker veien. De årlige utslippene fra et prosjekt i 2030 og 2050 er med andre ord ikke like høye som i teknisk beregnet åpningsår 2026. Utslipp fra anleggsfasen er begrenset til anleggsperioden, denne perioden varierer fra prosjekt til prosjekt, samtidig som den strekker seg over mer enn et år. Utslippene fra arealbeslag oppstår når arealbeslaget utføres og er beregnet til en "engangseffekt" for prosjektet. De kvantifiserte utslippseffektene fra arealbeslag og direkte utslipp fra anleggsfasen kan derfor ikke uten videre legges sammen med årlige utslippstall slik disse er presentert i tabellen nedenfor.

Jeg er opptatt av at vi fanger opp klimagassutslipp fra infrastrukturprosjekter på en best mulig måte. Derfor er det varslet i NTP at regjeringen vil videreutvikle en metode for å inkludere direkte byggeutslipp og utslipp fra arealbeslag i de samfunnsøkonomiske analysene i konsekvensutredninger, konseptvalgutredninger og andre beslutningsgrunnlag for samferdselsprosjekter, og i den forbindelse se på hvordan dette kan implementeres i forbindelse med de ulike porteføljene og styringen av disse.

Sektor	Prosjekt	CO2e åpningsår 2026 (tonn)
Vei	Rv. 22 Glommakryssing	1 548
Vei	E18 Retvet–Vinterbro	1 175
Vei	E134 Dagslett–E18	-2 254
Vei	E134 Oslofjordforbindelsen, byggetrinn 2	-9 847
Vei	E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen	-830
Vei	E39 Ålgård–Hove	1 108
Vei	Rv. 19 Moss	-882
Vei	Rv. 282 Holmenbrua	-436
Vei	Rv. 42 Gamle Eigerøyveien–Hovlandsveien	1
Vei	E39 Bergsøya–Øygarden	11
Vei	E39 Hjelset–Bjerkeset	160
Vei	E39 Storehaugen–Førde	-658
Vei	E39 Volda–Furene	-30
Vei	E39 Ådland–Svegatjørn	8 513
Vei	E39 Ålesund–Molde	5 795
Vei	Rv. 9 Setesdal	24
Vei	E134 Helganeskrysset–arm Husøy	-10
Vei	E134 Røldal–Seljestad	-387
Vei	E134 Saggrenda–Elgsjø	426
Vei	E16 Arna–Stanghelle (del av fellesprosjekt)	-1 628
Vei	E16 Hylland–Slæen	-352
Vei	FRE16: Høgstet–Hønefoss	964
Vei	Rv. 13 Lovraeidet–Rødsliane	-213
Vei	Rv. 36 Skjelsvik–Skyggestein	3 731
Vei	Rv. 41 Treungen–Vrådal	-32
Vei	Rv. 5 Erdal–Naustdal	-73
Vei	Rv. 52 Gol–Vestland gr.	2
Vei	Rv. 7 Ørgenvika–Svenkerud	-33
Vei	E136 Breivika–Lerstad (Bypakke Ålesund)	-193
Vei	Rv. 3 Østerdalen	635
Vei	E6 Grong–Nordland	294
Vei	Rv. 80 Adkomst ny Bodø Lufthavn	87
Vei	Rv. 80 Sandvika–Sagelva	46
Vei	E6 Narviktunnelen	-78
Vei	E10 Nappstraumen–Å	-128
Vei	E10/rv. 85 Tjeldsund–Gullesfjordbotn–Langvassbukt	-2 332
Vei	E45 Kløfta	-36
Vei	E6 Megården–Mørsvikbotn	-3 246
Vei	E8 Flyplasstunnelen	-279
Vei	E8 Sørbotn–Laukslett	-200
Vei	Rv. 94 Akkarfjord–Jansvannet	-88
Vei	Rv. 94 Mollstrand–Grøtnes	-61