



Til

**Det Kongelige Finansdepartementet**

Postboks 8008 Dep

**0030 Oslo**

Trondheim 20. juni, 2019

#### **Deres referanse 19/1884 – 1 - Bærekraftige bilavgifter 2025**

På bakgrunn av invitasjon fra Finansdepartementet har AMCAR utarbeidet følgende innspill til overordnede prinsipper for et nytt, bærekraftig bilavgiftssystem.

Med utgangspunkt i at Finansdepartementet ønsker et forslag på bærekraftig system med hensyn til både proveny og miljø, i en situasjon hvor alle nye personbiler og varebiler er nullutslippskjøretøy og hvor konvensjonelle bensin- og dieslbiler gradvis fases ut av bilparken, mener AMCAR at vi prinsipielt må bevege bilavgiftssystemet i retning mot teknologinøytralt.

#### **Prinsipp - teknologinøytralt**

Det er viktig at alle forstår at et system som ikke er teknologinøytralt vil, hvis det virker, i all hovedsak føre til kontinuerlig nedgang i bilavgiftene. Nedgangen kommer som en konsekvens av at et teknologibasert avgiftssystem gir incentiver for en bestemt oppførsel som skal lønne seg for bilisten.

#### **Eksempel:**

Vil man at folk skal velge kjøretøy med elektrisk drivlinje, og lager et system som gir incentiver for slikt valg – så vil dette gi lavere inntekter enn om man ikke ga incentiver.

Vil man at folk skal kjøre mindre bil, og man lager incentiver for det (som f.eks. høye bilavgifter i form av bompenger/veiprising/bymiljøpakker), så vil antall bilturer gå ned, og følgelig også inntektene.

I all hovedsak betyr det at et avgiftssystem som baserer seg på at man gir et incentiv for å velge en form for adferd eller teknologi foran en annen, vil føre til redusert proveny. Sett i lys av den teknologiske utviklingen, vil en slik reduksjon basert på teknologiavgifter komme hvert år. Derfor er det teknologinøytralitet som er det beste systemet for å sikre et bærekraftig og forutsigbart proveny. Og - innrettet på riktig måte – vil et slikt system ivareta miljøhensynet i kombinasjon med den teknologiske utviklingen.

Det er følgelig et politisk valg om man vil legge føringer for en politikk som fører til at det blir lavere inngang av bilavgifter - hvert år. Eller, om man vil se på det i et lengere perspektiv, å gjøre fremtidens bilavgifter noe mer teknologinøytrale, for å unngå stadige endringer og justeringer i systemet for å ivareta provenyet. AMCAR ville ha valgt det siste, og mener det er det som ivaretar hensynet til forbruker, stat og bransje best – i det lange løp.

### **Det politiske dilemmaet**

AMCAR er tilhengere av lavere bilavgifter. Men like viktig som lave avgifter, er det viktig at de avgiftene vi har er innrettet på en slik måte at et avgiftssystem forankres i folks allmenne oppfatning av hva som er rettferdig, samfunnets behov for bilen og et allment budskap om hva som rett og galt.

Vi ser i dag at incitamentene for å benytte kollektivtransport, sykkel og gange (bymiljøpakkene) har gått så langt at det er til dels et voldsomt opprør blant store grupper bilister i flere norske storbyer. Bilistene har åpenbart en smertegrense for hvor mye avgift som kan aksepteres, og den grense er nå for veldig mange overtrådt.

Vi ser videre at incitamentene for elbilen og at «forurensere betaler» opprører bilister flest – og at et voksende gap i kjøps- og bruksavgifter mellom teknologivalgene kanskje ikke er mulig uten at det oppfattes som forbud og usosialt.

Blir det for kostbart å kjøpe og bruke «gammel» teknologi – vil det først og fremst ramme de som ikke har kapasitet til å ta teknologiskiftet nå, men som allikevel er avhengig av bilen for å kunne fungere i relasjon til familien, arbeid og det samfunnssosiale. Her ser man nå klart en gryende motstand med politisk lang større konsekvenser enn det man har sett hittil.

For AMCAR blir det viktig å mane det politiske Norge til å forstå at; blir differansen mellom incitament og folks oppfatning av den faktiske effekten for stor – skaper det politisk uro i befolkningen. Og av hensyn til folks oppfatning av politikk, tillit til politikk og politikere, bør man vokte seg for å innrette et nytt system som vokter hensyn til bruk og miljø så kraftig at bilavgiftene må økes dersom bilisten følger villet politikk. Man vil utelukke flere enn man innlemmer, og de sosiale forskjellene for å kunne anvende noe som anses som et normalt gode – øker.

Dette er et faktum som AMCAR tror vil være gjenstand for diskusjoner og refleksjoner for mange partier og regjeringer i lengere tid enn bare frem til 2025.

### **Lavere bilavgifter**

AMCAR er ikke motstander av at bilavgiftene går ned. Vi ønsker gjerne det. I praksis ser vi for oss en avvikling av engangsavgiften dersom elbilene betaler 25% mva. Vi vil utdype det litt lengre ned i høringssvaret. Men, AMCAR sitter med den oppfatningen at ikke alle er udelte enige med oss i å avvikle engangsavgiften.

Vi mener at lave avgifter fører til raskere utskiftning av bilparken mot en mer miljøvennlig og trafikkisikrere bilpark. Videre mener vi at den teknologiske utviklingen, i kombinasjon med samfunnets utvikling for øvrig, ikke nødvendiggjør at man skal øke bilavgiftene for å møte fremtidens internasjonale miljøkrav. Dersom avgiftene er innrettet riktig og etter et fordelingsprinsipp som vil bli akseptert – vil Norge nå målene sine på lik linje med andre nasjoner.

Og, dersom man legger opp til et langsiktig og teknologinøytralt bilavgiftssystem, vil det i all hovedsak gi befolkningen en opplevelse av godt politisk håndverk - og man slipper at bilavgiftene hele tiden må justeres opp for å kompensere for provenytapet. Det sistnevnte vil i all hovedsak føre til ustabilitet for forhandlere og 2. hånds verdi på kjøretøy. Og det vil bli oppfattet som at politikere forleder befolkningen til å endre adferd for så å straffe befolkningen for atferdsendringen i etterkant – som man gjorde i 2008 med «dieselgate». AMCAR advarte den gangen mot virkningene av avgiftsomleggingen, men fikk politisk motbør. Historien viser at vi hadde rett.

Oppsummert er AMCAR altså ikke tilhengere av engangsavgifter. Vi mener at de som bidrar til en utskiftning til en nyere, mer miljøvennlig og trafikkisikrere bilpark ikke skal straffes for sitt positive bidrag til samfunnet. Vårt prinsipale syn er derfor at engangsavgiften ikke bør være høyere enn dagens nivå men at den tvert om kan fjernes for å få en bærekraft i forhold til finansdepartementets ønsker om forutsigbart og jevnt proveny.

#### **AMCAR har i sin argumentasjon for valg av fremtidens avgiftssystem fokusert på**

- Historisk tilbakeblikk, samfunnsendringer/behovet for bilen, miljø og teknologisk utvikling.
- At bil og samferdsel ikke skal betale for samfunnets fellesgoder. I en moderne stat og et moderne samfunn er det ikke bilistens ansvar å betale for statlig, kommunal og fylkeskommunal infrastruktur for de som ikke har eller benytter bil, men fellesskapets ansvar.
- At vi ønsker å redusere den fiskale delen i avgiftssystemet
- At vi ønsker å etablere et lovfestet prinsipp om at bilavgiftssystemet skal ha fokus på å dekke de utgifter staten har i relasjon til infrastruktur for kjøretøy og ulemper og skader knyttet til ulykker, kø, støy, veislitasje, helse- og miljøskadelige utslipp, mv
- At alle kjøretøy skal bidra, uavhengig av drivlinje – full teknologinøytralitet.
- At det skal være enkle incentiver til å velge trafikkisikkert og klima- og miljøvennlig teknologi, både ved kjøp og bruk.
- At avgiftssystemet skal ha en forutsigbarhet for provenyet, bransjen og forbrukeren.
- At et avgiftssystem ikke skal få urimelige utslag for grupper av befolkningen med særlige behov og begrensede valgmuligheter tilknyttet til bruk av kjøretøy. (Eksempel her er de som bor i distriktene, de som ikke benytter økt- eller forbedret infrastruktur, de som må kjører mye i næring).

#### **AMCAR forslag om endringer i dagens avgifter - Hvilke avgifter har vi som vi søker å ta inn i nytt system?**

Engangsavgift	(utgår i dagens form - erstatter deler med stykkavgift)
MVA	(innføre 50% på biler med 0 lokalt utslipp fra 2021 – 100% mva fra 2025)
Omregistreringsavgift	(beholdes på dagens nivå)

Trafikksforsikringsavgift	(forenkles fra 2021 – og ens årsavgift for alle lette kjøretøy fra 2025)
Veibruksavgift	(beholdes i pumpepris på dagens nivå)
Bompenger for vei	(forutsettes fjernet når veien er betalt)
Bompenger for bymiljø	(utgår – dette er et generelt samfunnsansvar)
NOX avgift	(beholdes i pumpepris på dagens nivå)
CO2 avgift	(beholdes i pumpepris på dagens nivå)

## **FORSLAG TIL OMLEGGING – avgift for avgift**

### **Engangsavgiften – fra 2021**

Engangsavgiften, slik vi kjenner den i dag, foreslås avvirket i sin helhet. Herunder også bruksfradrag ved import av brukt kjøretøy nyere enn 20 år.

- **Erstattes av en 3-trinns stykkavgift for alle kjøretøy nyere enn 20 år (varebiler, lastebiler etc)**
  - o Trinn1: Fast stykkpris eller %-vis CIF-avgift for drivlinje med null lokalt utslipp
    - Trinn2: Fast stykkpris eller %-vis CIF-avgift for Plug-in hybrid drivlinje
      - Trinn 3: Fast stykkpris eller %-vis CIF-avgift for ren fossilavhengig drivlinje

### **MVA på alle kjøretøy**

- MVA – 50% mva på biler med null lokalt utslipp (elektrisk og hydrogen) fra 2021
- MVA – 100% på alt fra 2025.

### **Omregistreringsavgiften**

- Beholdes på dagens nivå – som betyr ingen omregistreringsavgift på elbiler frem til 2025.
  - o Fra 2025 – lik omregistrering for alle kjøretøy

### **Trafikksforsikringsavgift/Årsavgiften**

Dette er avgiften AMCAR foreslår beholdt, og som sammen med en lav stykkavgift, skal dekke inn ulemper og skader knyttet til ulykker, kø, støy, veislitasje, helse- og miljøskadelige utslipp, mv

Foreslås beholdt med følgende føringer i perioden 2021-25

- 0,- årsavgift for kjøretøy med null lokalt utslipp (elektrisk/hydrogen) frem til 2025
- ½ årsavgift for kjøretøy med null lokalt utslipp (elektrisk/hydrogen) fra 2025
- 1/2 årsavgift av 1/1 for alle typer plug-in hybrid frem til 2025
- 1/1 for alle typer plug-in hybrid fra 2025
- 1/1 årsavgift for rene fossilt drevne kjøretøy - alltid

Vektårsavgift for kjøretøy over 7500 kilo beholdes – subsidiært reduseres for lastebiler med moderne teknologi (for eksempel Euro 6 etc) fram til 2025

- 0 vektårsavgift for kjøretøy med null lokalt utslipp (elektrisk/hydrogen) frem til 2025

### **Veibruksavgift, CO2-avgift og NOX-avgift**

Beholdes i drivstoffprisen. Dette er incitament til å velge miljø- og klimavennligere teknologi, samt at dette er den riktige måten å påføre de som forurenses mer en ekstra avgift som tar hensyn til bruk og forbruk.

- Foreslås beholdt på dagens nivå
- Foreslås redusert veibruksavgift i biodrivstoff\*

\*Moderne biodrivstoff er et godt eksempel på hvorfor teknologinøytrale bilavgifter vil være lurt. For fremtiden er det ikke utenkelig at moderne motorteknologi i kombinasjon med karbon-nøytralt drivstoff vil kunne «utkonkurrere» elektriske kjøretøy når det kommer til totalt fotavtrykk av klimagasser. Så for AMCARs vedkommende er målet om et (for alle praktiske formål) forbud mot salg av nye biler med forbrenningsmotor, å ikke forstå hva som foregår i verden for øvrig når det gjelder utvikling av nye kjøretøy, teknologier og drivstofftyper.

\*\*AMCAR er også opptatt av at vi ikke stiller oss ukritisk til hvordan produksjon og lagring av elektrisk energi produseres og utvinnes.

\*\*\*AMCAR er også opptatt av det beredskaps- og sikkerhetsmessige i samfunnet dersom man gjør seg for avhengig av én kraftkilde – i stedet for å opprettholde flere.

### **Bompenger for vei – fra 2021**

Foreslås opprettholdt som en spleis mellom staten og bilisten for å finansiere store nye moderne veiprojekter.

Bompenger for vei forutsetter at bompengene innkrevingen forsvinner når veien er betalt.

AMCAR foreslår at man ikke differensierer på satser ut fra drivlinje.

### **Kan bompenger erstattes av smart veiprisning?**

Ja, dersom det fungerer som bompenger for vei – og ikke som bompenger for miljøtiltak.

Forutsetninger som følger:

- Alle form for bompengene innkreving opphører
- Lovfestet at smart vegprising ikke kan anlegges høyere enn summen av benyttet budsjett tilsvarende bygging og vedlikehold av infrastruktur for kjøretøy i foregående budsjettperiode. (Dette var det faktiske prinsippet bilavgifter ble innført på i 1917)
- Lovfestes at smart vegprising ikke skal benyttes til finansiering av generelle bymiljøtiltak, men kun til de prosjektene i bilmiljøtiltakene som er direkte relatert til bygging av infrastruktur for kjøretøy.

- Lovfestet at krav til smart vegprising bortfaller når kjøretøyet har passert 30 år - såkalte veteran- og motorhistoriske kjøretøy.
- Lovfestet at et slikt system ikke gir Staten mulighet til å overvåke hvor kjøretøy til enhver tid befinner seg.

Lovfestet at smart vegprising skal ha differensierte satser ut fra:

- Kommunal, fylkesvis og nasjonal fordeling
- Hvor man kjører
- Når man kjører
- Hvor mye man kjører

Lovfestes at smart vegprising opphører når veiprojektet er nedbetalt.

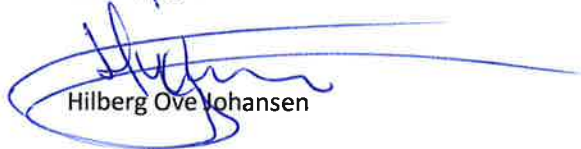
Lovfestes at smart vegprising først kan aktiveres der det bygges ny infrastruktur for bilen.

### **Bompenger/vegprising for bymiljøtiltak**

AMCAR anser bymiljøtiltak som et felles samfunnsansvar. Fellesgoder finansieres over skatteseddelen.

Ønsker man å begrense trafikken i byen kan man sette opp innkjøring forbudtskilt med unntak for varetransport og beboere.

Mvh AMCAR



Hilberg Ove Johansen