

20. juni 2019  
Deres ref.: 19/1881 - 1

Finansdepartementet

## BÆREKRAFTIGE BILAVGIFTER 2025 – INNSPILL

Naturvernforbundet, Natur og Ungdom og Framtiden i våre hender vil takke for anledningen til å komme med innspill til arbeidet med et bærekraftig bilavgiftssystem etter 2025. Vi sender herved over følgende momenter, som vi håper dere vil vurdere grundig:

- Prinsippet om at forurenseren skal betale, må være hovedpilaren i et nytt bilavgiftssystem. Grønn skattekommisjon har tydelig dokumentert miljø- og samfunnskostnadene av ulike typer trafikk i ulike omgivelser. Veitrafikken påvirker mange miljøverdier, som klima, lokal luftkvalitet, regional luftforurensing, støy, mikroplastforurensing, naturmangfold, friluftsområder, naturressurser (som matjord) og mer.
- Det er svært påfallende at veibruksavgiften på diesel i dag er vesentlig lavere enn på bensin, mens miljø- og samfunnskostnadene ved bruk av dieselskjøretøy – særlig de tunge – er vesentlig høyere enn for bruk av bensinkjøretøy. Dette bidrar også til å undergrave målet om å flytte 30 prosent av all godstransport over 300 km fra vei til sjø og bane.
- CO<sub>2</sub>-avgiften på drivstoff må gjenspeile at Norge skal innfri sine klimamål og klimaforpliktelser i tråd med Parisavtalen på hjemmebane.
- Stortingets mål for andelen nye kjøretøy som ikke har direkte utslipp, må som et minimum innfris.
- For å oppnå de nødvendige endringene i kjøretøyparken må kjøpsavgiftene differensieres ytterligere, også på kjøretøykategorier som ikke har differensiering i dag, som varebiler. Avgiftene på bensin- og dieslbiler må justeres opp, slik at avgiftsfordelene for elektriske og hydrogen-drevne biler kan reduseres. Sammen med økonomiske virkemidler bør også andre virkemidler vurderes, for eksempel forbud mot salg av nye kjøretøy av de typene som skal fases ut.
- Kjøpsavgiftene bør differensieres også etter klima-/ressursfotavtrykk i et livsløpsperspektiv. Kjøretøy med store batterier vil følgelig måtte koste mer enn energieffektive biler med små batterier. Avgiftsregimet bør også premiere kjøretøy med lavt energiforbruk og dermed ikke stimulere til kjøp av energikrevende hydrogenbiler der batterielektiske alternativer foreligger.
- Som grunnlag for avgiftsdifferensiering og som veileder for forbrukerne foreslår vi at regjeringen igangsetter en utredning som vurderer mulighetene for en miljømerkeordning for kjøretøy, som blant annet tar hensyn til klima- og miljøfotavtrykk fra produksjon og bruk og stiller minstekrav til mineralutvinning og til arbeidsforhold i utvinnings- og produksjonsfasene.

- Subsidier eller avgiftslette for å fremme kjøretøy med null direkte utslipp av klimagasser bør primært legges på kjøpsleddet. Siden bruken av slike kjøretøy også har betydelige samfunnskostnader (på annet enn CO<sub>2</sub>), er det nødvendig at alle kjøretøy betaler for sine bruksavhengige samfunnskostnader. Unntak kan fortsatt gjøres for teknologier som trenger særlig stimulans i en tidlig fase, og overgangsordningen kan være nødvendig.
- Nullvekstmålet for byene må fortsatt måles på bakgrunn av trafikkarbeid, uavhengig av energibærer. Målet bør skjerpes til minimum minus 20 prosent og gjelde all trafikk. For resten av landet bør nullvekst være målet. Dette er nødvendig for å oppnå gode byer, tettsteder og lokalsamfunn – og for å sikre at miljøgevinstene av ny teknologi kan tas ut på bærekraftig vis og ikke spises opp av trafikkvekst.
- Byvekstavtalene – der både staten og kommunene forplikter seg, i form av statlig medfinansiering og som grunnlag for å sikre en arealpolitikk som hindrer byspredning, arealforringelser og trafikkvekst – må videreføres. Siden alle kjøretøy i prinsippet bør betale for sine bruksavhengige samfunnskostnader, er det logisk at differensiert veipricing tas i bruk.
- I byområdene bør inntektene fra veipricing (som erstatning for tradisjonelle bompenger) inngå som medfinansiering i byvekstavtaler og eventuelle andre pakkelsninger som skal sikre satsing på kollektivtransport- og sykkeltilrettelegging.
- *Karbonavgift til fordeling* er et prinsipp som kan gjøre det politisk enklere å øke avgiftene på aktiviteter med klimakonsekvenser, i og med at avgiftsinntektene da betales tilbake til befolkningen. I byområdene er det kanskje ikke like relevant å koble de bruksavhengige bilavgiftene til dette prinsippet, i og med at det her er et betydelig behov for midler til utbygging og drift av blant annet kollektivtransport og sykkelveier. I spredtbygde strøk er dette imidlertid mer relevant.
- Det er viktig at det nye bilavgiftssystemet fortløpende overvåkes og eventuelt justere, slik at det bidrar til å innfri målet om 50 prosents reduksjon i transportsektorens klimagassutslipp innen 2030. Også målet må om nødvendig justeres for å sikre at vi innfrir Parisavtalens ambisjoner.

Med vennlig hilsen

Silje Ask Lundberg  
leder  
Naturvernforbundet

Anja Bakken Riise  
leder  
Framtiden i våre hender

Gaute Eiterjord  
leder  
Natur og Ungdom