

Finansdepartementet

Oslo, 13. juni 2019

Bærekraftige bilavgifter

Bakgrunn

På bakgrunn av invitasjon fra Finansdepartementet har Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) utarbeidet følgende innspill til overordnede prinsipper for et nytt, bærekraftig system for bil- og veiavgifter. Det er viktig for OFV at avgiftssystemet er forutsigbart, stabilt, langsiktig og bredt politisk forankret. For OFV er det også viktig å presisere at bilen er et gode som er helt nødvendig for alle mennesker i vårt langstrakte land; både for å frakte mennesker og varer, både i arbeid og i fritid.

Vi har i vårt arbeid lagt til grunn de forutsetninger departementet har lagt i sitt høringsbrev:

- at systemet skal være bærekraftig både med hensyn til proveny og til miljø
- at alle marginale eksterne kostnader ved bilbruk skal prises
- at det etter 2025 kun vil selges utslippsfrie biler, selv om OFV stiller spørsmålstegn ved realismen i dette

Prinsipper for et bærekraftig avgiftssystem

Det overordnede målet for et nytt system med bærekraftige bilavgifter må være å ivareta hensynet til effektiv veitransport innenfor transportsystemet som helhet. Veitransporten er "arbeidshesten" i det norske transportsystemet.

Dagens differensiering mellom bruksrelaterte og kjøpsrelaterte avgifter må bestå. Samtidig er det viktig at disse innrettes på en måte som ikke oppleves som dobbeltbeskatning. Avgiftene må ivareta behovene for å regulere bilbruk, styre bilparkens utvikling, ivareta miljøet og fremme trafiksikkerhet. For å oppnå dette har OFV utarbeidet følgende forslag til overordnede prinsipper.

Effektiv utnyttelse av veinettet

Veikapitalen er et offentlig gode som alt vesentlig allerede er betalt av befolkningen indirekte gjennom det generelle skattesystemet og gjennom bil- og drivstoffavgifter, samt bompenger.

Det er et ønske at veinettet skal benyttes på en effektiv måte. Et bærekraftig avgiftssystem må sikre en effektiv utnyttelse av både den infrastrukturen som allerede er bygget, og den som

bygges i fremtiden. Avgiftssystemet må derfor ha som mål å optimere trafikkmengden, heller enn å maksimere eller minimere den.

Det er samfunnsnyttig at veien benyttes jevnt over døgnet, uten kø. Derfor må man betale mer i tider på døgnet hvor det er kø. Forutsetningene for slik tidsdifferensiering i et større perspektiv må utredes.

Dette innebærer at avgifter og andre tiltak som skal være trafikkavvisende ikke samtidig kan være knyttet direkte til finansieringen av den samme infrastrukturen. Da vil de samme avgiftene tjene motstridende formål, og dette vil resultere i at veiprosjekter underfinansieres og underutnyttes, og ødelegge den samfunnsøkonomiske nytten av hele prosjektet.

Det er også viktig at det i en utredning drøftes alternativet til bilbruk. Mange steder finnes det ikke kollektivtransport som kan avlaste for bruken av bilen. Utredningen bør drøfte hvordan kollektivtransporten bør utformes i et system med bærekraftige bilavgifter.

Forurensere betaler

Prinsippet om at forurensere betaler må være helt grunnleggende for et fremtidig vei- og bilavgiftssystem. Den som bruker bil skal betale for den forurensingen bilkjøringen forårsaker. Forurensingskostnaden vil variere etter hvor og når forurensingen skjer. Det er derfor viktig å få på plass et system som kan differensiere på når og hvor forurensingen foregår.

Det er viktig at i det arbeidet som gjøres i departementet i forbindelse med bærekraftige bilavgifter drøfter problemstillinger knyttet til næringstransporten. Næringstransporten prøver allerede i dag å unngå kø. Når næringstransporten kjører i rushtiden, så er det fordi de har korte tidsvinduer. Det er viktig å ordentlig adressere dette i et nytt avgiftssystem.

Bruksrelaterte avgifter må gjenspeile eksterne kostnadene

Med det grunnleggende prinsippet at forurensere skal betale, må det også være et prinsipp at avgiftene gjenspeiler de faktiske, eksterne kostnadene bilkjøringen påfører samfunnet.

Disse faktiske kostnadene må utredes. Grønn skattekommisjon startet dette arbeidet, men dette må utredes videre så det etableres et godt vitenskapelig belegg for avgiftsnivået. I dette må det også være klare beregninger som skisserer fordelingsnøkkelen mellom avgiftene. OFV antar det vil bli forskjellige avgifter mellom by og land, mellom Finnmark og Sør-Norge hvor det er ulike reisemønstre. OFV ønsker at dette drøftes i utredningen.

Bruksavgiften skal ikke være et fiskalt verktøy

Implisitt i dette ligger også at bruksrelaterte avgifter ikke kan justeres av provenyehensyn, dersom de skal gjenspeile de eksterne kostnadene. Disse må derfor fastsettes av en egnet faginstans, og skal ikke være gjenstand for politiske prioriteringer. Dette er et svært viktig prinsipp for OFV. De bruksrelaterte avgiftene skal ikke brukes som et rent fiskalt verktøy der inntektene ikke er øremerket, og de skal ikke justeres for å øke pengestrømmen inn til statskassen. Tillit til systemet er svært viktig. Av denne og andre grunner, er det svært viktig at en utredning også inneholder et system for at fastsettingen av avgiftene ikke legges under politisk kontroll, men bare justeres etter beregninger fra faginstanser dersom de marginale kostnadene endrer seg.

Teknologinøytralitet

Dersom man legger til grunn at forurenser skal betale, og at denne betalingen skal gjenspeile de eksterne kostnadene ved bilbruken, gir det ikke mening å skille prinsipielt mellom ulike drivlinjer. Derfor mener OFV at et slikt system må være teknologinøytralt.

Trafikksikkerhetsaspektet må ivaretas

OFV viser til Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (s. 67) hvor følgende fremgår at: «Regjeringen vil i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafikksikkerhetsaspektet». OFV ber om at dette følges opp i arbeidet med et nytt avgiftssystem. Tiltak for å fornye bilparken slik at utslipp reduseres og trafikksikkerheten bedres, må vurderes i dette arbeidet.

Forutsigbart og lettfattelig

Et nytt avgiftssystem må være forutsigbart og lettfattelig. Informasjon om hva bilbruken koster – og kommer til å koste – og hvorfor kostnadene er som de er, er avgjørende, både for å gi systemet legitimitet og for at befolkningen skal settes i stand til å ta rasjonelle valg når det kommer til egen bilbruk. Forutsigbarhet i avgiftssystemet, og en forventning om stabilitet er også nødvendig for å skape trygge rammer for både forbrukere og de som skal jobbe i bilbransjen i dag og i fremtiden.

Inntektsdifferensierte avgifter

Inntektsfordelingsspørsmål skal ikke håndteres i et bærekraftig bilavgiftssystem. Det vil si at OFV ikke støtter at det gis skattefradrag for bompengekostnader, eller andre bruksrelaterte avgifter. Dette fordi inntektsdifferensierte avgifter/skattefradrag vil underminere formålet til et nytt bilavgiftsregime ved at insentivene for veibruk endrer seg. Ved å gi fritak/incentiver for noen brukere av veien, betaler ikke alle de marginale kostnadene for bruk av veien, og dermed utvannes formålet med systemet. OFV mener fordelingspolitikk tilhører andre deler av statsbudsjettet enn bil- og veiavgiftspolitikken.

Veteranbiler må få særregler

Det finnes cirka 200 000 registrerte veterankjøretøy i Norge. Kjøreglede, eierglede, kultur og sosialt samvær er noe av det som bidrar den store interessen for veterankjøretøyer. Veterankjøretøyentusiastene sikrer at gamle gjenstander med kulturhistorisk verdi blir vedlikeholdt og benyttet. Veterankjøretøy står i en særstilling, og må fortsatt få særregler.

Effektiv innkreving av avgifter

Det må være et mål å kreve inn avgiftene på en kostnadseffektiv måte.

Personvern hensyn må ivaretas

Utarbeidelsen av teknologisk utstyr for et bærekraftig avgiftssystem må skje i nært samarbeid med Datatilsynet, slik at systemet sikrer personvernet ifølge lovgivningen, slik det ble gjort ved Ruters innføring av en app som ivaretar personvern hensynet.

I stedet for og ikke i tillegg til

Nye bærekraftige bilavgifter må ikke komme som et tillegg til avgifter som norske bilister betaler per dag dato, men i stedet for. Dette må som forutsetning presiseres i utredningsarbeidet.

Prinsipper for en overgangsperiode

Et nytt avgiftssystem bør være helhetlig sammensatt, og bør derfor også innføres i sin helhet etter 2025. Vi ser allikevel behovet for å gjøre enkelte midlertidige endringer på dagens avgiftssystem i en overgangsperiode, med mål om å opprettholde provenyet frem til 2025.

Arbeidet med tilrettelegging for klima og miljøvennlig tungtransport på vei må få en sentral plass i arbeidet med bærekraftige bilavgifter. Incentiver til bruk av mer miljøvennlige drivstofftyper i forbrenningsmotorer og til investeringer i nyere og mer miljøvennlig kjøretøy vil være nødvendig i en lengre overgangsperiode.

Disse innspillene har vært på bred høring i vår organisasjon. Vi håper departementet vil ta våre innspill med i sitt videre arbeid. Vi stiller oss bak en utredning bærekraftige bilavgifter, og ber om det tas hensyn til nevnte prinsipper, og at de bekymringene som er nevnt, svares ut. Vi stiller oss gjerne til disposisjon om det ønskes ytterligere bidrag.

Vennlig hilsen

Opplysningsrådet for Veitrafikken



Øyvind Solberg Thorsen
direktør



Karin Yrvin
fagsjef

De landsomfattende medlemsorganisasjonene i OFV er: American Car Club of Norway • Autobransjens Leverandørforening • Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund • Bilimportørenes Landsforening • Dekkimportørenes Forening • Entreprenørforeningen - Bygg og anlegg • Finansieringsselskapenes Forening • Finans Norge • Hovedorganisasjonen Virke • ITS Norge • Kongelig Norsk Automobilklub, KNA • MA Rusfri trafikk og livsstil • Maskinentreprenørenes Forbund • NHO Transport • Norges Bilbransjeforbund • Norges Biloppsamleres Forening • Norges Lastebileier-Forbund • Norges Taxiforbund • Norsk Asfaltforening • Drivkraft Norge • Personskadeforbundet, LTN • Trygg Trafikk • Veiteknisk Institutt

American Car Club stiller seg ikke bak uttalelsen og sender egen høring.