

Finansdepartementet
postmottak@fin.dep.no

Oslo, 20.06.2019

Vår ref.
90557/HS40

Deres ref.
19/1884 - 1

Bærekraftige bilavgifter 2025 - innspill fra Arbeidsgiverforeningen Spekter

Finansdepartementet har invitert til innspill om hvilke prinsipper som bør legges til grunn for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem, og hvilke prinsipper som bør legges til grunn for overgangen fra dagens system til et fremtidig. Det vises eksplisitt til to mål, økonomi (proveny) og miljø, i en situasjon hvor alle nye personbiler og varebiler er nullutslippskjøretøy og hvor bensin- og diesalbiler gradvis fases ut av bilparken.

1. Spekter mener at følgende prinsipper for økonomisk bærekraft bør legges til grunn:

- Sikre reell provenynøytralitet, ved at beregningene tar høyde for ønskede og beregnede adferdsendringer hos bilkjøpere og -brukere.
- Stimulere til samfunnsøkonomisk optimal utnyttelse av infrastrukturen, slik at man sikrer framkommelighet – særlig for nyttetransport og kollektivtrafikk – og reduserer presset på kostbare utbygginger av økt veikapasitet. Bruksavgifter bør følgelig tidsdifferensieres på strekninger/relasjoner der man ofte har full eller nær full kapasitetsutnyttelse.
- Kun åpne for spesielle incentivordninger for miljømål og andre mål så lenge det er nødvendig for å nå målet.

2. Spekter mener at følgende prinsipper for miljømessig bærekraft bør legges til grunn:

- Stimulere ønsket adferd ved anskaffelse av kjøretøy, for reduserte eksterne kostnader i bruksfasen – både hos privat- og næringslivskunder. Det innebærer at man ikke bør

flytte alle avgiftene over på bruk, og at man videre legger mer vekt på engangsavgift og mindre på merverdiavgift som virkemiddel.

- Oppnå internasjonale klima- og miljøforpliktelser, eksempelvis Parisavtalen, nasjonale utslippsmål og klimaavtalen med EU.
- Nå vedtatte teknologimål – eksempelvis andel nullutslippskjøretøy som definert i Nasjonal transportplan
- Lokale bruksavgifter som reflekterer lokale luftforurensningskostnader (miljøkostnader)

3. For å oppnå økonomisk og miljømessig bærekraft, bør avgiftssystemet være politisk bærekraftig både i overgangsfasen og over tid. Følgende prinsipp bør derfor legges til grunn:

- Kombineres med utvikling av gode transportalternativer, slik at brukerne får reelle valgmuligheter. En for sterk overgang fra kjøps- til bruksavgifter kan gi et system som er politisk utfordrende å opprettholde over tid.
- Overgangen bør vedtas og varsles så lang tid i forveien at aktørene får mulighet til å tilpasse seg. Dette gjelder også gjennomføringsplanen for en eventuell gradvis overgang.

Med vennlig hilsen

Arbeidsgiverforeningen Spekter



Sverre Høven

Direktør for sektorpolitikk