

Finansdepartementet

# Bærekraftige bilavgifter 2025 – innspill fra ZERO

---

**Kontaktpersoner:**Christine Holtan Bøgh, Fagansvarlig transport, [christine@zero.no](mailto:christine@zero.no), 91 58 29 71Marius Holm, daglig leder i ZERO, [marius.holm@zero.no](mailto:marius.holm@zero.no), 957 21 632

## Oppsummering

**Prinsipper for et framtidig, bærekraftig bilavgiftssystem:**

- Det skal koste å kjøpe bil, og eksterne kostnader fra både produksjon og bruk bør prises inn i engangsavgiften
  - Engangsavgiften er det fremste instrumentet for å styre forbrukerens valg av kjøretøy som påfører samfunnet minst mulig kostnad, og må derfor beholdes
  - Dersom provenyet skal opprettholdes på dagens nivå i 2025, samtidig som det kun skal selges utslippsfrie biler, og det fortsatt skal være lov å kjøpe bensin- og dieslbiler, må kjøpsavgiftene på bensin- og dieslbiler økes kraftig for å kunne innføre engangsavgift på utslippsfrie biler.
  - Det bør utredes en ny merkeordning og avgiftskomponent for klima- og miljømessig fotavtrykk fra produksjon av nye kjøretøy som priser de eksterne kostnadene forbundet med utslippene fra materialer og produksjon av nye kjøretøy, og det bør utredes krav til sosiale forhold ved produksjon og utvinning av materialer som inngår i nye kjøretøy.
- Det skal koste å kjøre bil, men det skal alltid koste mer å kjøre en bensin- eller diesebil enn en utslippsfri bil
  - Utslippsfrie biler bør også betale for de eksterne kostnadene de påfører samfunnet ved kjøring på vei
  - Veibruksavgift på bensin- og diesel bør ikke oppheves til fordel for veipricing. Ved eventuell utredning av veipricing bør det utredes en modell der disse sameksisterer så lenge det benyttes fossile brenslere i veitrafikken.
  - CO<sub>2</sub>-avgiften på fossile brenslere bør økes. Det bør utredes en karbonavgift til fordeling (kaf) der den samlede prisen på utslipp av CO<sub>2</sub> blir lik den reelle eksterne kostnaden utslippet påfører samfunnet globalt (estimert til ca. 3500 kr/tonn).
- Det skal koste å eie bil, og det skal koste mer å eie en bensin- eller diesebil enn en utslippsfri bil
  - Trafikksforsikringsavgift bør videreføres, økes for bensin- og dieslbiler og innføres for elbiler, men med lav sats.

## Prinsipper for overgangen til et framtidig, bærekraftig bilavgiftssystem

- Konkurransesevnen for utslippsfrie kjøretøy må styrkes for å nå 2025-målet
  - engangsavgift på bensin- og dieserbiler bør økes gradvis, år for år
  - deretter kan det gradvis innføres moms på elbil over en periode på tre år
  - deretter kan det innføres engangsavgift på elbiler dersom det ikke truer måloppnåelse i 2025
  - maksimalt halv takst ligger til grunn for bom-, ferge- og parkeringsavgifter, og utvides til trafikkforsikringsavgift
  - Hydrogenbiler bør få fortsatt fullt fritak fra alle kjøps- og bruksavgifter inntil markedssituasjonen tilsier noe annet
- CO<sub>2</sub>-avgiften på fossilt drivstoff bør økes også i denne overgangsperioden

## Det trengs langt mer kraftfulle virkemidler for klimavennlige varebiler, busser og lastebiler

- Det bør innføres engangsavgift på busser og lastebiler med forbrenningsmotor, og engangsavgiften for varebiler med forbrenningsmotor bør økes
- Utslippsfrie varebiler, busser og lastebiler bør få fortsatt fullt fritak for bom-, ferge- og parkeringsavgifter
- det bør innføres en nasjonal regel om klimaklasse i bomgrensesnitt med reduserte satser for lastebiler som går på biogass og bioetanol fra avanserte råstoff, samt vare- og lastebiler med ladbar hybrid-drift som har en god elektrisk rekkevidde

## Innledning

I denne høringen ber finansdepartementet om skriftlige innspill på to spørsmål: hvilke prinsipper som bør legges til grunn for et framtidig bærekraftig bilavgiftssystem, som er bærekraftig med hensyn til både proveny og miljø?, og hvilke prinsipper som bør ligge til grunn for overgangsfasen mellom dagens system og dette framtidige systemet? ZERO legger til grunn at denne høringen omhandler ikke bare personbil-relaterte avgifter, men også kjøps- og bruksavgifter på varebiler, busser og lastebiler.

Innretningen på de bilrelaterte avgiftene de nærmeste årene vil spille en svært viktig rolle for å nå de vedtatte NTP-målene. Alle nye biler, lette varebiler og by-busser skal være utslippsfrie i 2025, og alle nye varebiler, minst 75% av alle langdistansebusser og minst 50% av nye lastebiler skal være utslippsfrie i 2030. Innen samme tid skal bydistribusjon være tilnærmet utslippsfri og utslippene fra transportsektoren skal minst være halvert. Felles for oppnåelse av alle disse målene er at det må lønne seg å velge de klimavennlige og utslippsfrie løsningene. Disse løsningene vil kreve betydelige insentiver i en overgangsfasen, men vil kunne bli konkurransedyktige uten subsidier over tid. Lykkes vi med disse målene, bidrar samtidig Norge til å gjøre disse løsningene konkurransedyktige globalt.

Det vil pågå en kontinuerlig endring av kjøretøyparken i retning mer klimavennlige kjøretøy de neste 30 årene, og endringene i de ulike kjøretøygruppene vil skje i ulike faser. 2025 vil kunne representere et vannskille for personbiler, lette varebiler og busser når vi når NTP-målene. Men det vil da fortsatt være flere bensin- og dieserbiler enn elbiler på veiene selv i 2025, transformasjonen av bilparken vil ta tid, og vi vil fortsatt være i en pågående transformasjonsfase av nybilsalget for tyngre varebiler,

busser og lastebiler i mange år etter 2025. Det betyr at det vil være behov for betydelige insentiver for både å opprettholde innfasingstakten av nye og utslippsfrie kjøretøy, og for insentiver som sikrer overgangen til klimavennlige tyngre varebiler, busser og lastebiler. Revisjon av bilavgiftssystemet i 2025 må reflektere dette.

I den senere tid har det vært et økt fokus på sosiale effekter av bompenger og bilrelaterte avgifter som CO<sub>2</sub>-avgift. Det kan være klokt å ha med dette som element i det som utredes framover for bærekraftige bilavgifter, slik at kan utforme et system som når miljømålene med en god sosial innretning.

## Prinsipper for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem etter 2025

### ENGANGSAVGIFT

ZERO mener at kjøpsavgifter er og blir et svært viktig instrument for å styre bilkjøpere i retning av kjøretøy som gir lavest mulig samfunnsmessige kostnader. En kan ikke legge til grunn at en bilkjøper er en rasjonell aktør som forholder seg til totale livsløpskostnader ved valg av kjøretøy. Kjøpsprisen er ett av de viktigste, om ikke det viktigste, parameter for valg av bilkjøp. Det er vår nasjonale elbilsuksess et bevis på. Selv med salg av utelukkende el- og hydrogenbiler fra 2025 er det ønskelig å kunne styre nybilmarkedet i retning biler med lavest mulig klima- og miljømessig fotavtrykk fra både materialbruk og energiforbruk i produksjon, drift og ved "end of life". ZERO mener derfor man bør beholde engangsavgiften i et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem.

Dersom det ikke blir innført et forbud mot salg av bensin- og dieslbiler, og vi samtidig skal benytte engangsavgiften for å styre forbrukere og hente inn provenyinntekter, trengs det en høy engangsavgift på bensin- og dieslbiler for å sikre at målet om 100% nullutslipp av nybilsalget.

### *Nye krav til kjøretøy og nye komponenter i engangsavgiften*

Alle utslipp bør i prinsippet prises der de skjer, reflektere de eksterne kostnadene, og betales direkte av den som forurenses. Det er i dag svært få, eller ingen, markeder for CO<sub>2</sub>-utslipp der CO<sub>2</sub>-prisen reflekterer reelle eksterne kostnadene. Per i dag reflekterer da heller ikke prisene vi betaler for produkter vi kjøper de reelle eksterne kostnadene forbundet med CO<sub>2</sub>-utslippene fra produksjonen og materialene som inngår i produktet. Forbrukerne bør styres i retning biler med lavest mulig klima- og miljømessig fotavtrykk gjennom livsløpet. I en revisjon av bilavgiftssystemet bør dette vurderes grundig som en del av avgifts-belegningen av nye kjøretøy.

Det bør utredes hvordan krav og avgifts-komponent kan innføres basert på klima- og miljømessig fotavtrykk fra produksjonen av nye kjøretøy. Her bør det på plass en avgifts-komponent som priser klimafotavtrykket fra materialbruken i nye kjøretøy, og det bør stilles krav til sosiale forhold ved utvinning av metaller og sjeldne jordarter. Innretningen av bærekraftskriteriene for biodrivstoff kan brukes til inspirasjon.

En avgifts-komponent basert på klimamessig fotavtrykk fra produksjon bør prise utslipp fra produksjon og materialbruk basert på den globale eksterne kostnad for utslipp av CO<sub>2</sub>. I følge Ricke

et. al. 2018<sup>1</sup> er de globale eksterne kostnadene på i overkant av 400 USD/tonn, altså om lag 3500 kr/tonn, eller 7x dagens CO<sub>2</sub>-avgift) (Her bør det trolig gis et fratrekk for eventuell CO<sub>2</sub>-avgift som allerede er innbetalt og som da i praksis allerede er innbakt i produktprisen). En slik prising vil reflektere de reelle eksterne kostnadene forbundet med utslipp fra produksjonen av kjøretøyet. Dette vil insentivere bruk av fornybar energi, og fornybare og utslippsfrie materialer i produksjon av biler. Det vil også insentivere fornuftig valg av batteristørrelse.

Per i dag ligger det ikke noen standardiserte krav til dokumentasjon av utslipp og andre forhold knyttet til produksjon av biler. Det bør utredes og at Norge, som det første massemarkedet for elbiler, bør jobbe for å innføre slike krav og samtidig jobbe for dette på EU-nivå. Kravene bør være basert på standardisert livsløpsanalyse-metodikk, og kan utformes som et merkekrav til biler, for eksempel ved bruk av karakterklasser.

Det bør også utredes en komponent som fremmer energieffektive biler slik som CO<sub>2</sub>-komponenten og vekt-komponenten gjør på bensin- og dieslbiler i dag. Det bør vurderes om vekt-komponenten bør videreføres som et utgangspunkt for å fremme energieffektive biler, eller om det skal lages en egen komponent på dette, f.eks. basert på typegodkjent energiforbruk per km.

## VEIPRISING

Det har vært en helt riktig og svært vellykket politikk med avgiftsfritak for elbiler for å skape et av verdens første massemarkeder for elbiler i Norge. Samtidig er det ingen tvil om at elbiler på sikt, med økende andel av veitransporten, også skal betale for å ha riktig insentiv til å redusere de eksterne kostnadene. En del av utfordringen er at det selv etter at vi har nådd 100% markedsandel av elbil i nybilsalget, vil ta nesten 20 år før de siste bensin- og dieslbilene er borte fra veiene hvis man legger til grunn den historiske utfasings-takten for bilparken. Selv med 100% elbilandel i nybilsalget må man opprettholde avgiftstrykket bruk av bensin- og dieslbiler, og sørge for at det er mest mulig lønnsomt å kjøre utslippsfritt.

De marginale eksterne kostnadene for bilkjøring er ulik mellom ulike steder og tidsrom (ref. TØI-rapport 1307/2014 (revidert 2016)). Flere har tatt til orde for et veiprisingssystem der man betaler en kilometerpris ut fra hvor og når, og med hvilket kjøretøy man kjører, som i prinsippet kan prissette de marginale eksterne kostnadene ved bilkjøring på en langt mer presis måte enn dagens veibruksavgift. Et veiprisingssystem, om det er satellittbasert eller autopass-basert, er ett av få alternativ som ZERO kjenner til for å kunne avgiftsbelegge bruk av batterielektriske biler, som i noen grad reflekterer faktisk bruk. Dette er et system som ZERO mener bør utredes nærmere.

Det er flere ubesvarte spørsmål rundt veiprising som må utredes, knyttet til rent tekniske forhold, og omfordeling av dagens avgifter og konsekvenser av dette. Skal engangsavgifter flyttes til veiprising? Skal vektårsavgift og trafikforsikringsavgift flyttes til veiprising? Skal veibruksavgiften flyttes til veiprising? Skal veiprising erstatte bompenger?

Hvis man skal se litt nærmere på det å legge alle bilavgifter på bruk, slik som blant andre NAF har tatt til orde for, hva vil det bety i praksis? Det vil medføre og flytte provenyinntektene fra engangsavgift

---

<sup>1</sup> Ricke, Katharine & Drouet, Laurent & Caldeira, Ken & Tavoni, Massimo. (2018). Country-level social cost of carbon. Nature Climate Change. 8. 10.1038/s41558-018-0282-y.

på nye biler, omregistreringsavgift og bompenger over til en kilometerpris. Dagens veibruks- og CO<sub>2</sub>-avgifter koster om lag 34 øre per km for en ny dieselbil med et forbruk på 6,7 l/100 km. Inntektene i 2018 fra engangsavgift utgjorde 15,9 mrd., omregistreringsavgift 1,45 mrd., og bompenginntektene i 2017 var på 10,9 mrd. kr ifølge Prop. 1 LS (2018 – 2019). I følge SSB kjørte personbiler og varebiler 43 mrd. km i 2018. Dersom provenyinntektene fra engangsavgift, omregistreringsavgift og bompenger i stedet skal kreves inn via veipricing eller en kilometerpris, vil det dermed i gjennomsnitt utgjøre ca. 1 kr per km. Det er en økning på nesten 3<sup>2</sup>. Dersom man holder bompenger utenom vil det fortsatt bety en dobling av gjennomsnittlig kilometerpris.

Som nevnt tidligere mener ZERO det er all grunn til å beholde muligheten til å påvirke bilkjøperne i kjøpsøyeblikket gjennom en engangsavgift, og er derfor svært skeptiske til å flytte denne over til en kilometerpris. En flytting av provenyinntekter fra kjøpsavgifter og bomavgifter til veipricing vil dessuten gi en betydelig negativ fordelingsseffekt. De med høy betalingsevne som kjøper nye biler slipper da billigere unna, mens de som kjører eldre biler må betale mer.

Bør veibruksavgiften på drivstoff flyttes til veipricing? Veibruksavgiften utgjør en vesentlig del av differansen i drivstoffprisen mellom elbiler og bensin- og dieselbil. Faktisk er veibruksavgiften alene på samme nivå som hele drivstoffkostnaden per km for en sakteladet elbil. Veibruksavgiften fungerer også som et insentiv for å velge biler med lavt drivstofforbruk og som insentiv for å holde drivstofforbruket nede ved kjøring. Dersom veibruksavgiften skal erstattes med en kilometerpris vil det gjøre elbiler mindre konkurransedyktige, og noe av insentivet for å redusere drivstofforbruket forsvinner. Det mener ZERO er uheldig. Ett alternativ er å øke CO<sub>2</sub>-avgiften på drivstoff for å opprettholde dette insentivet, men da vil dette insentivet kun opprettholdes for fossilt drivstoff, og ikke biodrivstoff. ZERO mener derfor det bør utredes en prismodell der veibruksavgiften opprettholdes samtidig som man faser inn veipricing. Disse bør trolig sameksistere så lenge det benyttes fossile brenslere i vegtrafikken.

Bør trafikksikringsavgift flyttes til veipricing? ZERO mener det er noen gode argumenter for å fortsatt ha en trafikksikringsavgift på å eie bil. Denne avgiften gjør det dyrere å eie bil, og fungerer således som et insentiv til å ikke eie bil dersom man ikke har behov for bil. Dette bidrar til bedre ressursutnyttelse gjennom at færre kjøper og eier bil, og derfor bør den ikke flyttes til veipricing. ZERO mener at trafikksikringsavgiften på sikt bør økes for bensin- og dieselbiler som man ønsker å bli kvitt, og at nullutslippsbiler betaler redusert sats.

Dagens CO<sub>2</sub>-avgift på 500 kr per tonn reflekterer ikke de eksterne kostnadene ved å slippe ut CO<sub>2</sub> knyttet til klimaendringer, som i følge Ricke et. al. 2018 er på om lag 3500 kr/tonn. Den ordinære CO<sub>2</sub>-avgiften bør økes for å komme nærmere dette nivået, i tråd med «forurenser betaler»-prinsippet og Regjeringens mål om en gradvis økning av CO<sub>2</sub>-avgiftene og for å kunne hente inn mer proveny. Det bør også utredes en enda høyere CO<sub>2</sub>-avgift i form av en karbonavgift til fordeling (kaf) som gjør at prisen for å slippe ut CO<sub>2</sub> i sum er lik de marginale globale kostnadene for å slippe ut CO<sub>2</sub>. Karbonavgift til fordeling vil si at bilisten betaler en ekstra CO<sub>2</sub>-avgift per liter bensin eller diesel, men

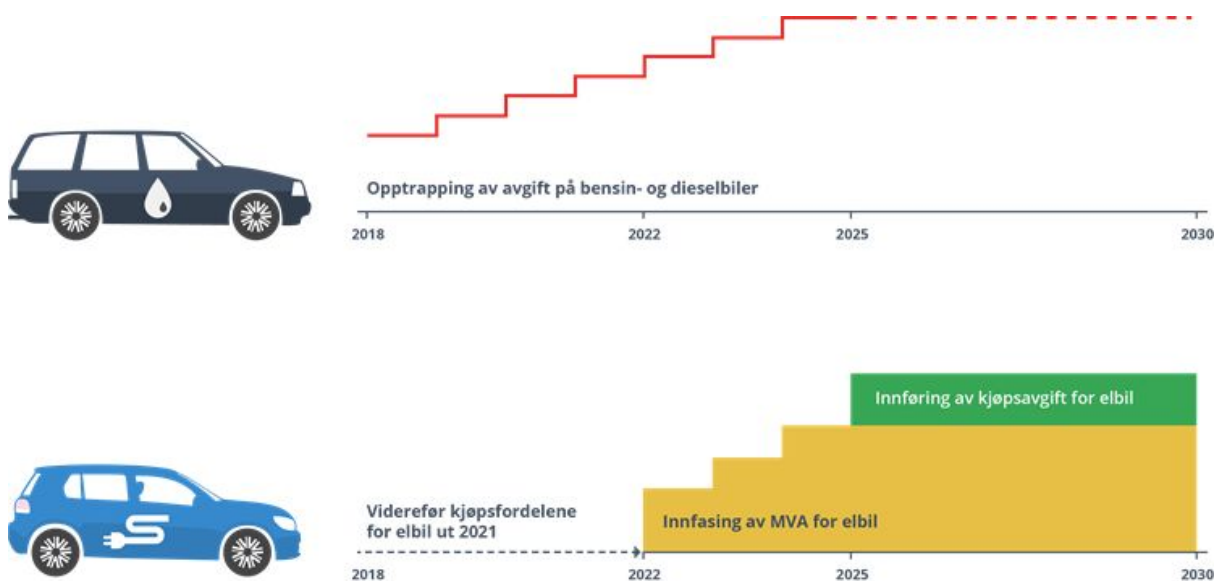
---

<sup>2</sup> Gjennomsnittlig typegodkjent utslipp for dieselbiler (ekskl. plug-in) var i 2018 på 131 g/km, mens de faktiske utslippene på nye biler i 2017 er i snitt 39% høyere enn typegodkjente utslipp ifølge the International Council for Clean Transportation (ICCT). [URL](#). Det utgjør et reelt dieselforbruk på 6,7 l/100 km.

at pengene tilbakebetales flatt til befolkningen. Fordelingsmodell bør utredes nærmere, men det bør trolig fordeles lokalt.

## Overgangsfasen før 2025: Konkurransenevnen for elbiler må styrkes

For å nå 2025-målet for elbil er vi helt avhengig av en avgiftsinnretning der konkurransfordelen for nullutslippsbiler opprettholdes. Kjøpsfordelene for elbil må bevares i sin helhet ut denne stortingsperioden, det inkluderer også firmabilbeskatningen. ZERO har foreslått en avgiftsinnretning der man gradvis gir moderate avgiftsøkninger på bensin- og dieselmotorer, noe som tillater innføring av merverdiavgift på elbiler uten å svekke konkurranskraften deres, som vist i figuren under. Da kan vi fra 2022 fase inn merverdiavgift på elbiler, som gradvis trappes opp til full sats i 2024. Engangsavgift bør innføres tidligst i 2025, men da på en måte som ikke truer 2025-målet. Det bør legges en plan for innføring av mva på elbil og økning av avgiftene på fossile biler som sikrer forutsigbarhet. Hydrogenbiler bør få fortsatt fullt fritak fra alle avgifter inntil den tekniske og markedsmessige modenheten for hydrogenbiler tilsier at de kan og bør avgiftsbelegges.



Dette avgiftsopplegget vil ikke hente inn alle dagens provenyinntekter fra engangsavgiften, men redusere noe av bortfallet, samtidig som man når 2025-målet. For å kompensere for noe av dette bortfallet foreslår ZERO at det innføres høyere avgifter på tyngre kjøretøy og at CO<sub>2</sub>-avgiftene på fossilt drivstoff økes gradvis. På lenger sikt kan redusert proveny fra avgift på fossilt drivstoff i transportsektoren kompenseres med et økende proveny fra el-avgift på bruk av strøm til transportsektoren. Ved en eventuell økning av elavgiften må CO<sub>2</sub>-avgiften på fossilt drivstoff økes tilsvarende, slik at det ikke blir en svekket lønnsomhet i gjennomføring av elektrifiseringen av transportsektoren.

Regelen om at elbil skal betale maksimum 50 % av takstene for bensin- og dieselmotorer i bomgrensesnitt, parkering og ferger bør utvides til å gjelde alle bruksavgifter (som trafikkforsikringsavgift og etter hvert vegprising). Her må det også stadfestes at regelen om at elbiler skal betale maks 50 % skal gjelde «for alltid», og ikke «på ubestemt tid», fram til hele bilparken er

skiftet ut til utslippsfrie kjøretøy. Det muliggjør en gradvis innføring av bruksavgifter for elbiler, samtidig som at forbrukerne har en visshet om at elbil aldri vil betale mer enn halvparten av takstene for bensin- og dieselmotorer.

## Bompenger som instrument for å fremme skiftet til klimavennlige kjøretøy

Bompenger er og blir fortsatt et svært viktig instrument for å fremme skiftet til klimavennlige kjøretøy. Regelen om at elbiler skal betale maksimalt 50% av full takst i bomsnitt er vel etablert. ZERO mener det er all grunn til å gi fortsatt fullt fritak for hydrogenbiler, utslippsfrie varebiler, -lastebiler og -busser, og at dette bør forskriftsfestes nasjonalt på lik linje med 50%-regelen. Bompengefritak har vært en avgjørende faktor for elbilveksten vi har sett så langt i Norge, og vil være avgjørende for å få fart på salget av utslippsfrie varebiler og tyngre kjøretøy.

I tillegg tar ZERO til orde for å etablere en nasjonal regel om klimaklasse for nyttekjøretøy der det i en tidsbegrenset periode gis en betydelig rabatt i bomringer og bomsnitt for tyngre kjøretøy som går på biogass eller bioetanol fra avanserte råstoffer, og ladbare hybridvarebiler og -lastebiler med minst 50 km reell elektrisk rekkevidde. Vi foreslår dette virkemidlet ut fra en erkjennelse om at det vil ta flere år før teknologi og marked for utslippsfrie lastebiler er på plass, samtidig som vi har svært dårlig tid for å kutte klimagassutslippene i tråd med 1,5 gradersmålet. Bioetanol og biogass er biodrivstoff-løsninger som er her nå, men som krever dedikerte drivlinjer som er ikke er konkurransedyktige i dagens marked. Ladbare hybridvare- og lastebiler kan bli en overgangsløsning inntil de helt utslippsfrie løsningene er på plass.

### AVGIFTER PÅ VAREBILER OG LASTEBILER

#### *Varebiler*

Salget av diesel- og bensinvarer vil fortsette i en god stund etter 2025, og disse vil gå på veiene nesten helt fram til 2050. Her må kjøpsinsentivene for utslippsfrie varebiler styrkes for å lykkes med å nå målet om 100% utslippsfrie tyngre varebiler i 2030. Samtidig må kostnaden for å kjøre fossilt opprettholdes.

Vi ligger langt dårligere an for å nå 2025-målet for lette varebiler i forhold til personbiler hvis en ser på salgsstatistikk og modellutvalg. Rabattene i engangsavgiften for bensin- og dieselmotorer bør derfor fases ut etter hvert som modellutvalget av utslippsfrie varebiler blir større, med start fra 2020. Modellutvalget innenfor varebil-segmentet tilsier at det bør gjøres allerede nå fra SB2020. I en overgangsfase de nærmeste årene vil det kunne gi noe økt proveny som kompenserer noe for nedgangen i proveny for personbilsalg, fram til salget av utslippsfrie varebiler er økt betydelig.

Utslippsfrie varebiler bør fritas for alle kjøps- og bruksrelaterte avgifter, inkludert bompenger, inntil den tekniske og markedsmessige modenheten tilsier at de kan og bør avgiftsbelegges.

#### *Lastebiler og busser*

Det bør innføres kjøpsavgifter på lastebiler og busser med forbrenningsmotor for å gi økte insentiver for å velge utslippsfrie kjøretøy, som en løsning for kombinasjon av omlegging til nullutslipp og

kompensere for nedgangen i proveny for personbilsalg. En 50-tonns lastebil vil slippe ut ca. 1000 tonn CO<sub>2</sub> gjennom livsløpet<sup>3</sup>, eller det samme som rundt 25 person-dieselbiler<sup>4</sup>. Det er derfor helt naturlig at disse skal ha en avgiftskomponent som priser CO<sub>2</sub>-utslipp.

Fra tidlig på 2020-tallet vil masseproduserte, elektriske lastebiler komme i salg, først i segmentene 7,5 tonn til 26 tonn. Senere vil det komme større lastebiler og trekkvogner på både el og hydrogen. For å nå 2030-målet om 50% andel utslippsfrie lastebiler og 50% reduksjon av klimagassutslippene er det viktig at man kommer i gang med salget av utslippsfrie lastebiler så tidlig som mulig, og da er gode kjøpsinsentiver avgjørende. Markedet vil trenge tid til å omstille seg. I en tidligfase vil bompengefritak og Enova-støtte kunne bidra til å få de første kjøretøyene på veiene, men for å transformere markedet vil kjøpsavgifter på biler med forbrenningsmotor være avgjørende, slik vi har sett på personbil-siden. Dette må det utredes en innretning på og det må gjennomføres raskt.

Utslippsfrie lastebiler og busser bør fritas for alle kjøps- og bruksrelaterte avgifter, inkludert bompenger, inntil den tekniske og markedsmessige modenheten tilsier at de kan og bør avgiftsbelegges.

---

<sup>3</sup> En lastebil som kjører 100 000 km i året, avlegger ca. 1 mill km gjennom livsløpet, og bruker 0,4 liter diesel per km

<sup>4</sup> En dieselbil som kjører drøyt 12 000 km/år, lever i 19 år og har et dieselforbruk på 6,7 l/100 km