



Opplysningsrådet for Veitrafikken  
Jernbanetorget 4A  
0154 OSLO

Til Finansdepartementet,

## Høring Grønn Skattekommisjon

### Konklusjon

God infrastruktur gjennom gode veier, bidrar til å binde regioner sammen, øke konkurranseevnen og bedre fremkommeligheten for landets innbyggere. Men veitrafikken har negative konsekvenser, som utslipp, støy, slitasje og skader. Dette er en sentral begrunnelse for et avgiftssystem. Dersom denne begrunnelsen skal være relevant, må avgiftssystemet være treffsikkert og rettferdig. Avgiftene må utformes slik at transportbehovet dekkes mest mulig effektivt, næringslivet får konkurransedyktige betingelser og utslipp reduseres kostnadseffektivt.

*OFV mener det vil være riktig å vri noe av avgiftene fra kjøp til bruk, gjennom et GNSS-basert system, og støtter ikke forslag som går ut på at provenyinntektene fra kjøpsavgiftene opprettholdes, samtidig som bruksavgiftene øker.*

### Prinsipper

OFV har følgende prinsipper som bakgrunn for sin uttalelse:

#### Avgiftene må fremme målene i transportpolitikken

Avgiftene må utformes på en slik måte at de bidrar til å fremme ett eller flere av de overordnede målene i transportpolitikken, sikkerhet, fremkommelighet, tilgjengelighet og miljø.

#### Provenynøytralitet innenfor avgiftssystemet

Det skal ikke bli dyrere totalt sett å kjøpe, bruke og eie bil. Alle avgifter knyttet til bilhold og bilbruk må ses i sammenheng.

#### Prinsippet om at forbrukerne skal betale sine marginale kostnader, støttes

Prinsippet om at forurenser betaler sine marginale kostnader, må ivaretas. Det skal være lik pris på forurensing uavhengig av utslippskilde.

#### Teknologinøytralitet

Det er de enkelte bilteknologiers bidrag til de overordnede målene i transportpolitikken, i første rekke sikkerhet, klima og miljø, som skal være styrende for avgiftsutformingen.

### Innfasing av ny teknologi

Innfasing av ny teknologi bør ha støtte for å redusere markedshindringer. Det er viktig at støtte skjer i en begrenset periode, og at støtten reduseres gradvis, og fjernes når teknologien er tilstrekkelig modent og etablert i markedet.

### Forutsigbarhet

Omleggingen til et nytt avgiftsregime må skje gradvis, og på en forutsigbar måte slik at alle aktører, private og profesjonelle gid tid til å tilpasse seg.

### Likebehandling

Samme betingelser må gjelde for utenlandske som for norske turbiler, lastebiler og nytte- og personbiler.

### EUs utslippskrav må legges til grunn

EUs utslippskrav må legges til grunn også i Norge. Eventuelle endringer i typegodkjenningsordningen må tilpasses i forhold til avgiftssystemet, slik at endringene ikke fører til en total avgiftsøkning for hver enkelt spesifikke bil.

Opplysningsrådet ber om at disse prinsippene tas med i det videre arbeidet med utredningen.

### Utdyping av standpunktet

OFV ønsker et avgiftsregime som er robust overfor teknologiutviklingen, og som er holdbart over tid. Regimet skal bidra til en mer miljøvennlig og sikrere bilpark.

### Bruksavhengige avgifter

Utvalget har foreslått å opprettholde miljødifferensieringen (CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>) i engangsavgiften, og at CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften reduseres, samt at NO<sub>x</sub>-komponenten sees i sammenheng med CO<sub>2</sub>-komponenten. Videre har utvalget i sine konsekvensberegninger lagt til grunn at bruksavhengige avgifter kan øke med 12-17 milliarder kroner, samtidig som de åpner for at disse midlene kan benyttes til andre sektorer. Slik OFV ser det, vil det føre til en dobbeltbeskatning ved at det betales både for utslipp i de bruksavhengige avgiftene, og gjennom de bruksavhengige avgiftene. Det bør være en logisk konsekvens av forslaget til grunn skattekommisjon at CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> i de bruksavhengige avgiftene, fjernes, og at det ikke innføres dobbeltbeskatning ved eie, bruk og kjøp av bil. OFV ønsker en nedgang i engangsavgiften, noe som vil gi en sikrere og mer miljøvennlig bilpark. Ved å redusere avgiftene knyttet til kjøp, så kan flere skifte ut gamle, forurensende og usikre biler, fordi lavere pris på nyere biler vil føre til lavere pris på brukte biler, slik at flere har råd til å kjøpe en litt nyere bil. OFV ser at dersom de bruksavhengige avgiftene økes, er det også rom for å redusere eieavgifter. Årsavgiften bør reduseres og gjøres fleksibel i forhold til å avregistrere og påregistrere en bil. Dette etter modell av det svenske systemet.

### De bruksavhengige avgiftene

Teknologiutviklingen går raskt, og gir nye muligheter. OFV støtter at veibruksavgiften legges om for å prise de eksterne kostnadene ved veitrafikk på en bedre måte ved hjelp av ny teknologi. OFV mener at det bør innføres et GNSS-basert system også for personbiler slik at all bruksavgift ivaretas av et nytt veiprisingsystem. Ut i fra en økonomisk synsvinkel, og ut i fra OFV sine prinsipper, er GNSS-basert veipricing den mest presise måten å prise de eksterne kostnadene ved veitrafikk på. En slik veipricing vil være en rettferdig måte å avgiftsbelegge bruk på, da satsene kan variere med bilens utslipp, om det kjøres i tettbygd strøk og tidspunkt på døgnet. OFV ser, som utvalget, for seg en relativt grov inndeling i geografiske soner, og tid på døgnet. Dette for å kunne gi god informasjon om avgiftssystemet. Avgiftene kan differensieres etter kjøretøytype og drivstoff i tråd med anslag for marginale eksterne kostnader. OFV ønsker en videre utredning av et GNSS-basert system med tanke på innføring. OFV mener at miljø- og kjøprising eller GNSS-basert veipricing skal benyttes framfor andre

trafikkregulerende virkemidler, som for eksempel kjøreforbud for enkelte kjøretøy på dager med høy konsentrasjon av NOx.

OFV kan ikke se at personvern hensyn er en god begrunnelse mot et GNSS-basert system. Systemet er utredet i Nederland, hvor en så på løsninger hvor personvern hensyn ikke var til hinder for en innføring av et GNSS-basert system. Der ble det foreslått at det kun distansen som sendes via GPS, og at selve posisjonen ikke formidles.

Utvalget har skissert en alternativ modell hvor GNSS-basert veiprising innføres for tyngre kjøretøy. For lette kjøretøy innføres en alternativ modell uten GNSS-basert veiprising som består av følgende tre elementer:

1. Miljø- og kjøprising for alle lette kjøretøy i storbyene som tar hensyn til at de marginale eksterne kostnadene ved luftforurensning og kø er høyere i storbyene og at de varierer over døgnet og med type kjøretøy. Det utarbeides et regelverk for miljø- og kjøprising som gjør dette mulig.
2. Ulykkesavgift som innkreves sammen med ansvarsforsikringen og omfatter alle lette kjøretøy.
3. En avgift på alle typer drivstoff, herunder biodrivstoff, som skal dekke eksterne kostnader ved veislitasje, vinterdrift og støy. Den nye veibruksavgiften settes slik at den reflekterer energiinnholdet i de ulike drivstofftypene og blir tilnærmet lik per kjørt kilometer.

OFV ser at utvalgets forslag er en forbedring av dagens bilbruksavgifter, ved at forslaget bedre møter prinsippet om at forurenser betaler. Samtidig mener OFV at dette systemet ikke er så treffsikkert som innføringen av GNSS-basert veiprising, og er av den grunn skeptisk til modellen. Blant annet fører del tre av forslaget til at nullutslippsbiler ikke betaler for kostnader knyttet til veislitasje, vinterdrift og støy.


Det er viktig å få en avklaring av forholdet mellom bompenger og kjøprising, da OFV mener at kjøprising har en annen samfunnsmessig begrunnelse enn bompenger.

Det er viktig for OFV at beregningene av kostnadene knyttet til lokal luftforurensning, ulykker, støy, kø, veislitasje og vinterdrift er riktige. OFV ber derfor om at arbeidet i EU når det gjelder å få gode typegodkjenninger med konkrete forbruks og utslippsdata, følges nøye opp av norske myndigheter, og at en ikke legger forskningsrapporter med ulike forutsetninger til grunn for avgiftsberegningene. Samtidig ser OFV også at de eksterne marginale kostnadene kan være høyere i storbyer og ved rush-trafikk. En nedgang i bruksavhengige avgifter kan gjøre det mulig å ta høyde for disse forskjellene i marginale eksterne kostnader.

#### **Utvalgets forslag: null- og lavutslippsbiler**

Utvalget foreslår at null- og lavutslippsbiler skal ilegges engangsgift og årsavgift på samme måte som andre kjøretøy. Fritaket for merverdiavgift, rabatten i firmabilordningen og særskilte bruksfordeler for elbiler og andre nullutslippsbiler foreslås avvirket gradvis. Det er fortsatt slik at elbilene trenger markedsinsentiver for å være konkurransedyktige med fossildrevne biler, og det er for tidlig å fjerne elbilfordelene før andelen elbiler er vesentlig større enn i dag, det vil si i størrelsesorden 10-20 % av bilparken. Hydrogenbilen må få insentiver slik at markedshindringene overvinnes – på samme måte som for elbiler. Biodrivstoff bør ha avgiftsfordeler slik at markedene for slike produkter kan bygges opp, herunder både produksjon, kjøretøy og infrastruktur.

Vennlig hilsen  
Opplysningsrådet for Veitrafikken



Øyvind Solberg Thorsen  
direktør