

## Høring: Statsbudsjettet for 2022

### Høringsinnspill fra Opplysningsrådet for veitrafikken til Stortingets Finanskomiteé

#### Skatter, avgifter og toll 2022 – Kapittel 9.4 – Avgift på motorvogner mv.

- Teknologit utviklingen gjør det riktig å skjerpe kravene til elektrisk rekkevidde for ladbare hybrider, men økningen til 100 km allerede i 2022 er for kraftig. Det er kun én bilmodell blant mer enn 301 ladbare hybrider som tilfredsstiller 100 km-kravet ifølge OFV kjøretøydata. OFV foreslår derfor en økning til 75 km elektrisk rekkevidde i budsjettet for 2022, med innføring først fra 01.07.22 på grunn av leveringsutfordringer etter pandemien. Det er viktig at fremtidige krav til økt elektrisk rekkevidde gjøres stabilt.
- Videre om ladbare hybrider:
  - Antall ladbare hybridmodeller med opptil 74 km el-rekkevidde: 286 stykker.
  - Antall ladbare hybridmodeller med 75 km eller mer el-rekkevidde: 13 stykker.
  - Antall ladbare hybridmodeller med 100 km eller mer el-rekkevidde: 1 stykk.
- Beregninger OFV har gjort, viser at gjennomsnittsavgiften pr. ladbar hybrid for årets første ni måneder (2021), er om lag 25 000 kroner.
- Den foreslåtte reduksjonen i vektfradraget for 2022 fra 23 til 15 prosent, medfører en økning av gjennomsnittsavgift per ladbar hybrid fra om lag 25 000 kroner til i overkant av 50 000 kroner. Legger vi til kravet om 100 kilometer økt elektrisk rekkevidde, øker avgiftene til om lag 75 000 kroner.
- Om provenyberegningene: En sammenligning OFV har gjort mellom avgiftsopplegget for 2021 og forslaget til statsbudsjett for 2022, viser en økning i provenyet på om lag 1,7 milliarder.
- Av denne økningen vil ladbare hybrider stå for om lag 1,4 milliarder, opp fra 700 millioner i 2021 til 2,1 milliarder med forslaget for 2022. De ladbare hybridenes andel av total avgift er i forslaget til statsbudsjett for 2022 45,4 prosent. For 2021 var tilsvarende tall 23,4 prosent.

- Reduserer vi kravet til elektrisk rekkevidde for ladbare hybrider til 75 km, vil provenyet øke med om lag 1,1 milliard.
- OFV mener det er lite sannsynlig at salget av ladbare hybrider med den foreslåtte økningen i avgifter vil øke. Vi mener ladbare hybrider er et godt supplement til bilparken og overgangen til lav- og nullutslippskjøretøy.

#### Skatter, avgifter og toll 2022 – Kapittel 9.4.3 – Avgift på trafikkforsikringer

- OFV mener full trafikkforsikringsavgift for elbiler er et riktig grep. Det fremstår rimelig at denne kjøretøygruppen også gradvis skal ha økt grad av bruksrelaterte avgifter. Andelen elbiler i nybilsalget er nå på i overkant av 62 prosent, og vil øke de kommende årene.

#### Skatter, avgifter og toll 2022 – Kapittel 9.5.7 – Utredning av posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger. Anmodningsvedtak 424 (2018-2019)

- OFV mener det er riktig å opprette et forprosjekt for posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger (dynamisk veiprising).

#### Skatter, avgifter og toll 2022 – Kapittel 9.9.4 – CO2 avgift på mineralske produkter

- OFV støtter prinsippet om at forurenser skal betale, men mener den delen av næringstransporten som ikke har reelle muligheter for å gå over til null eller lavutslippskjøretøy nå, må skjermes for en kraftig økning i CO2-avgiften. Det er viktig at norsk næringstransport står seg i konkurransen mot utlandet. Svært høye drivstoffkostnader vil gjøre dette vanskelig. Transportnæringen, ekspressbusser med flere i denne næringen, må eventuelt kompenseres for denne økningen.