

## Stortingets finanskomite – høring om forslag til statsbudsjett for 2021

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) er en politisk uavhengig medlemsorganisasjon som arbeider for tryggere, bedre og mer effektive veier i Norge. OFV publiserer statistikk om bilsalget og kjøretøyparken, og har Norges beste database med priser og data på alle nye biler og motorsykler. OFV sitt mål er at alle som bruker veiene skal på dekket sitt behov for transport på en effektiv, sikker, og rasjonell måte, med minst mulig skade på mennesker og miljø. OFV ble stiftet i 1948, og mottar ingen offentlig støtte.

### UTREDNING OM ET NYTT OG HELHETLIG SYSTEM FOR BILAVGIFTER

OFV mener at det bør utredes om dagens bruksrelaterte avgifter bør erstattes av dynamisk veiprisering for å sikre et bærekraftig og rettferdig system for bruksavgifter. Det er avgjørende at en vurdering av fremtidens bilavgifter, bompengesystem og veiprisering blir sett i sammenheng.

Regjeringen har tidligere varslet at det skal startes opp et arbeid for å etablere et bærekraftig bilavgiftssystem etter 2025. Det er viktig at en slik utredning nå igangsettes så raskt som mulig.

Et nytt bilavgiftssystem må baseres på teknologinøytralitet, det må omfatte alle kjøretøygrupper og må stimulere til ønsket atferd. Både engangsavgiften og bruksrelaterte bilavgifter må utredes. Eventuell innføring av veiprisering må bli sett i sammenheng med endringer i bilavgiftene fremover. Kost/nyttevurderinger av ulike tiltak og omlegginger må vurderes grundig ved endringer.

#### Til Prop. 1S. Skatter, avgifter og toll 2021, kapittel 5536 Avgift på motorvogner mv.

Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2021 foreslår noen endringer i bilavgiftene. Endring i CO2-komponenten vil gi et høyere avgiftstrykk for biler med bensin- og dieselmotor. Videre foreslås det endring i kravet til elektrisk rekkevidde for ladbar hybrid fra 50 til 75 km.

Det foreslås også innført trafikkforsikringsavgift (årsavgift) for elektriske biler på nivå som motorsykler.

OFV mener det er riktig at elbiler må dele på kostnadene som bruk av veiene påfører samfunnet. Elbiler støyer omtrent like mye som andre biler i hastigheter over 50 km/t, de virvler opp veistøv, sliter like mye på veien og tar like stor plass som andre biler. Dette er et skritt i riktig retning, spesielt fordi andelen elbiler i nybilsalget nå er om lag 50 prosent og antas å øke de kommende årene.

OFV mener at det er riktig å skjerpe kravene til elektrisk rekkevidde for ladbare hybrider, men at økningen til 75 km allerede i 2021 er for stor. En ladbar hybrid med mer enn 50 km elektrisk rekkevidde er et bedre miljøvalg enn en tilsvarende bil med kun forbrenningsmotor. OFV ber derfor Stortinget vedta en økning til 60 km i budsjettet for 2021, med en videre opptrapping senere i tråd med den teknologiske utviklingen.

OFV mener at prinsippet om at forurenser skal betale er et godt styringsmål, men for store årlige økninger i deler av CO2-komponenten uten referanse til øvrig miljøavgiftspolitik skaper lite forutsigbarhet. OFV ber derfor Stortinget fastslå at de årlige økningene i CO2-komponenten i engangsavgiften maksimalt økes i tråd med regjeringens generelle økning av CO2-avgiften.

Overgangen til å bruke WLTP-data som grunnlag for avgiftsberegning av nye varebiler skal skje innen en provenynøytral ramme. Foreløpige beregninger OFV har gjort tyder på at det nåværende forslaget medfører en klar avgiftsøkning for mange varebiler. Avgiftsforslaget bør revideres for å sikre provenynøytralitet.

Avgiftsnivået på null – og lavutslippsbiler må ikke være det eneste fokuset når avgiftene skal diskuteres fremover.

Det er rettferdig med et avgiftssystem som stimulerer til reduserte utslipp ved bruk og kjøp av nye biler med lave utslipp, men den eksisterende bilparken kan ikke alene ta regningen for dette. Eventuelle økninger i avgiftsnivået på kjøp av nye biler med forbrenningsmotor, må kompenseres ved lavere avgifter ved bruk.