



Kongelig Norsk
Automobilklub

Besøksadresse:
Nils Hansens vei 2,
0667 Oslo

Postadresse:
Postboks 6322, Etterstad
0605 Oslo

Telefon: 21 60 49 00
E-post: kna@kna.no
Telefaks: 21 60 49 01

Bankgiro: 7032 05 19223
Org. nr.: 954 332 411

www.kna.no

Det Kongelige Finansdepartement

Postmottak@fin.dep.no

Oslo, 20.juni 2019

Deres ref.19/1884 -1

Bærekraftige bilavgifter 2025

Bakgrunn

På bakgrunn av invitasjon fra Finansdepartementet har Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) utarbeidet følgende innspill til overordnede prinsipper for et nytt, bærekraftig avgiftssystem for bil- og veiavgifter. Det er viktig for KNA at avgiftssystemet er «rettferdig,» forutsigbart, stabilt, langsiktig og bredt politisk forankret.

Vi har i vårt arbeid lagt til grunn de forutsetninger departementet har lagt i sitt høringsbrev:

- at systemet skal være bærekraftig både med hensyn til proveny og til miljø
- at alle marginale eksterne kostnader ved bilbruk skal prises
- at det etter 2025 vil selges mange utslippsfrie biler. Dette utdypes nærmere under overgangsordningen i siste avsnitt fordi KNA mener det er urealistisk at alle nye biler er utslippsfrie

Prinsipper for et bærekraftig avgiftssystem

Det overordnede målet for et nytt system med bærekraftige bilavgifter må være å ivareta hensynet til effektiv og miljøvennlig veitransport innenfor transportsystemet som helhet. Veitransporten er avgjørende for persontransporten i Norge, - også for næringsliv og kollektivtrafikk på vei.

Dagens differensiering mellom bruksrelaterte og kjøpsrelaterte avgifter må bestå. Samtidig er det viktig at disse innrettes på en måte som ikke oppleves som dobbeltbeskatning. Avgiftene må ivareta behovene for å regulere bilbruk, eventuelt også styre bilparkens utvikling, ivareta miljøet og fremme trafikksikkerhet. For å oppnå dette har KNA utarbeidet følgende forslag til overordnede prinsipper.





Effektiv utnyttelse av veinettet

Veikapitalen er et offentlig gode som alt vesentlig allerede er betalt av befolkningen, indirekte gjennom det generelle skattesystemet og direkte gjennom bil- og drivstoffavgifter, samt bompenger.

Det er et ønske at veinettet skal benyttes på en effektiv måte. Et bærekraftig avgiftssystem må sikre en effektiv utnyttelse av både den infrastrukturen som allerede er bygget, og den som bygges i fremtiden. Avgiftssystemet må derfor ha som mål å optimere trafikkmengden, heller enn å maksimere eller minimere den.

Hensynet til effektiv bruk av veikapitalen tilsier at veiprising med de fordelings- og tilgangseffektene det kan gi, bør begrenses til der det passer. Det vil si primært i storbysammenheng og da typisk i form av rushtids/køprisede avgifter, men minst mulig ellers når det ikke er framkommelighetsproblemer i veisystemet.

Det er samfunnsnyttig at veien benyttes jevnt over døgnet, uten kø. Derfor kan man benytte pris for å regulere trafikken på tider av døgnet hvor det er kø. Det er likevel viktig å hensynta at alle ikke kan være fleksible når det gjelder bruk av bil og når bilen brukes. Forutsetningene for en slik tidsdifferensiering i et større perspektiv må utredes.

Avgifter og andre tiltak som skal være trafikkavvisende kan ikke samtidig være knyttet direkte til finansieringen av den samme infrastrukturen. Da vil de samme avgiftene tjene motstridende formål, noe som blir krevende for både forvaltningen og bilistenes forståelse av tiltakene. Effekten av tiltakene antas også å bli berørt av at to motstridende formål forsøkes oppnådd i en og samme modell.

Forurensere betaler

Dette prinsippet må være helt grunnleggende for et fremtidig vei- og bilavgiftssystem. Den som bruker bil skal betale for den forurensingen bilkjøringen forårsaker. Siden systemet skal være bærekraftig også i en situasjon der bilparken er utslippsfri, er det viktig å benytte seg av en bredere forurensingsdefinisjon enn kun utslipp fra fossile motorer. Alle biler forurensere i form av dekkstøy og svevestøv. Alle bør således betale for dette. I tillegg kan biler med utslipp betale drivstoffavgift ell. som i dag.

Forurensingskostnaden vil også variere etter hvor og når forurensingen skjer. Det kan derfor være en ide å se nærmere på et system som kan differensiere på når og hvor forurensingen foregår.

Bruksrelaterte avgifter må gjenspeile eksterne kostnadene

Da det er et grunnleggende prinsipp at forurensere skal betale må det også være et prinsipp at avgiftene gjenspeiler de faktiske, eksterne kostnadene bilkjøringen påfører samfunnet.



Disse kostnadene må utredes. Grønn skattekommisjon startet dette arbeidet, men dette må utredes videre så det er et godt vitenskapelig belegg for avgiftsnivået. Implisitt i dette ligger også at bruksrelaterte avgifter ikke kan justeres av provenyehensyn, dersom de skal gjenspeile de eksterne kostnadene. Disse må derfor fastsettes av en egnet faginstans, skal ikke være gjenstand for politiske prioriteringer.

Teknologinøytralitet

Dersom man legger til grunn at forurenser skal betale, og at denne betalingen skal gjenspeile de eksterne kostnadene ved bilbruken, gir det ikke mening å skille prinsipielt mellom ulike drivlinjer. Derfor mener KNA at et slikt system må være teknologinøytralt.

Det er komplekse sammenhenger mellom prinsippet om teknologinøytralitet og at forurenseren skal betale. Alle relevante miljøhensyn fanges ikke opp ved bilbruk. Miljøaspekter ved produksjonsfasen er også relevante i denne sammenhengen (i alle fall i et mer globalt perspektiv). Et livsløpsperspektiv kan så langt som mulig legges til grunn for bilavgiftssystemet som helhet.

Trafikksikkerhetsaspektet må ivaretas

KNA viser til Meld. St. 40 (2015-2016) Trafikksikkerhetsarbeidet – samordning og organisering (s. 67) hvor følgende fremgår at: «Regjeringen vil i det videre arbeidet med bilavgiftene også vurdere trafikksikkerhetsaspektet». KNA ber om at dette følges opp i arbeidet med et nytt avgiftssystem. Tiltak for å fornye bilparken slik at utslipp reduseres og trafikksikkerheten bedres, må vurderes i dette arbeidet.

Forutsigbart og lettfattelig

Et nytt avgiftssystem må være forutsigbart og lettfattelig. Informasjon om hva bilbruken koster – og kommer til å koste – og hvorfor kostnadene er som de er, er avgjørende, både for å gi systemet legitimitet og for at befolkningen skal settes i stand til å ta rasjonelle valg når det kommer til egen transport/bilbruk. Forutsigbarhet i avgiftssystemet, og en forventning om stabilitet er også nødvendig for å skape trygge rammer for både forbrukere og de som skal jobbe i bilbransjen i dag og i fremtiden.

Personvern hensyn må ivaretas

Utarbeidelsen av teknologisk utstyr for et bærekraftig avgiftssystem må skje i nært samarbeid med Datatilsynet, slik at systemet sikrer personvernet ifølge lovgivningen.



Inntektsdifferensierte avgifter

Inntektsfordelingsspørsmål skal ikke håndteres i et bærekraftig bilavgiftssystem. Det vil si at KNA heller ikke støtter fordelingspolitiske hensyn i denne sammenhengen.

Veterankjøretøyer må få særregler

Det finnes cirka 200 000 registrerte veterankjøretøy i Norge. Kjøreglede, eierglede, kultur og sosialt samvær er noe av det som bidrar til den store interessen for veterankjøretøyer. Veterankjøretøy entusiastene sikrer at gamle gjenstander med kulturhistorisk verdi blir vedlikeholdt og benyttet. Veterankjøretøyer står i en særstilling og må få særregler.

Prinsipper for en overgangsperiode

Et nytt avgiftssystem bør være helhetlig sammensatt, og bør derfor også innføres i sin helhet etter 2025. Vi ser allikevel behovet for å gjøre enkelte midlertidige endringer på dagens avgiftssystem i en overgangsperiode, for å opprettholde provenyet frem til 2025.

Når prisparitet med fossilbiler er oppnådd vil det være naturlig å gradvis innføre merverdiavgift på elbiler. Merverdiavgift alene vil trolig ikke være tilstrekkelig til å opprettholde provenyet.

Spesielt om overgangen til utslippsfri kjøretøypark: Fossile kjøretøyer må ivaretas på en bærekraftig, rettferdig og rimelig måte.

Målene i NTP er svært ambisiøse når det gjelder overgangen til en utslippsfri kjøretøypark. Av TØI rapport 1689/2019 fremkommer det to fremskrevne scenarier for 2030, der utslippsfrie personbiler i scenario kalt NB19 utgjøre 46,9% av kjøretøyparken (**dvs 53,1% fossile biler**), mens NTP scenarioet konkluderer med 64,5% utslippsfrie biler (**dvs 35,5% fossile biler**). Dette betyr at det må etableres et overordnet prinsipp som hensyntar den betydelige mengden fossile kjøretøyer som bruker norske veier. Det er viktig å utforme et fremtidig avgiftssystem som både motiverer til kjøp av utslippsfrie kjøretøyer, men som samtidig ivaretar bilistenes behov og mulighet til å bruke allerede innkjøpte fossile kjøretøyer og kjøpe nye fossile kjøretøyer når andre alternativer ikke finnes. **Spesielt innenfor varebiler, pickup biler, lette lastebiler, 4x4 biler, bobiler o.l. finnes få alternativer til fossile biler.**

«I 2030 vil nullutslippskjøretøyene ifølge NB19-banen utgjøre ca. 46 prosent av personbilparken, ca. 21 prosent av varebilene og 0 prosent av de tunge godsbilene. Ifølge NTP-banen blir de tilsvarende andelene 61, 37 og 15 prosent, henholdsvis, i 2030.» Kilde: TØI 1689/2019



Videre fremkommer det av nevnte rapport et estimat på 800.000 elbiler i 2025 etter NB19-banen og 1.000.000 elbiler etter NTP banen. Dette utgjør kun ca 1/3 del av personbilparken. Det må derfor etableres et prinsipp som ivaretar fossile kjøretøyer på en bærekraftig, rettferdig og rimelig måte også i fremtiden.

Vi håper departementet vil ta våre innspill til etterretning i sitt videre arbeid. Vi stiller oss gjerne til disposisjon, om det ønskes ytterligere bidrag.

Med vennlig hilsen
KONGLIG NORSK AUTOMOBILKLUB

Børre Skiaker
Generalsekretær

Vedlegg: Eksempel på en prinsipiell fordeling mellom kjøps- og bruksavgifter



I tillegg til overnevnte prinsipper, så tillater KNA seg å antyde et konkret eksempel på en prinsipiell fordeling mellom kjøp- og bruksavgifter, selv om vi er klar over at dette ikke er en del av oppgaven:

30-40% av bilavgiftene er relatert til kjøp/anskaffelse:

10% avgift basert på innkjøpspris/importpris (Nærmere utredning av % sats nødvendig)

(Mva på elbiler)

60-70% av bilavgiftene er relatert til bruk:

-Miljøavgift og veibruksavgift for alle biler basert på vekt (fordi alle biler forurensrer og sliter på veien, også elbiler)

-Bompenger med andel inntil 20% av veiens byggekostnader. For alle biler, også elbiler. Bom fjernes når veien er betalt.

-Drivstoffavgift for fossile biler (fordi disse har utslipp og fordi mengden drivstoff på mange måter gjenspeiler forurensningen)

-Rushtidsavgift for byer med trafikkavviklings problemer/køer.