

Ifølge adresseliste

Deres ref

Vår ref
19/1884 - 1

Dato
8.05.2019

Bærekraftige bilavgifter 2025 - invitasjon til skriftlige innspill

Bakgrunn

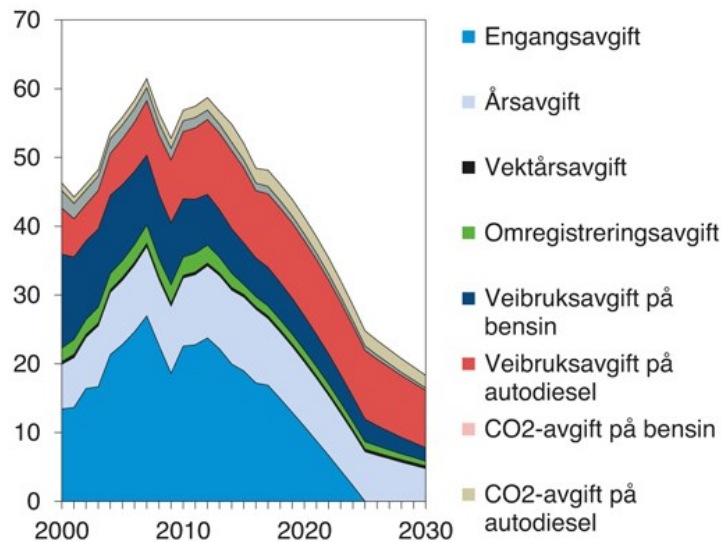
I Granavolden-plattformen heter det at «Regjeringen vil (...) starte arbeidet med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025.» Finansdepartementet inviterer i den forbindelse berørte bransjeaktører, interesseorganisasjoner og andre interessenter til å komme med innspill til hvilke prinsipper som bør legges til grunn for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem, og hvilke prinsipper som bør legges til grunn for overgangen fra dagens bilavgiftssystem til et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem.

Et bærekraftig bilavgiftssystem

Med *bilavgiftssystem* forstår vi avgifter på kjøp, eie og bruk av kjøretøy. Dette omfatter både dagens særavgifter som engangsavgift, omregistreringsavgift, trafikkforsikringsavgift, vektårsavgift samt drivstoffavgiftene, men også særregler for kjøretøy i merverdiavgiften. Et fremtidig bilavgiftssystem vil kunne inneholde nye avgifter til erstatning for eller i tillegg til dagens avgifter.

Med et *bærekraftig bilavgiftssystem* forstår vi et system for avgifter på kjøp, eie og bruk av kjøretøy som er bærekraftig både med hensyn til proveny og miljø.

Et bærekraftig bilavgiftssystem med hensyn til *proveny* bør over tid gi staten stabile inntekter. Dagens bilavgiftssystem er ikke lenger bærekraftig med hensyn til proveny. Dette skyldes blant annet at elbiler er fritatt for avgifter. Med rask innfasingen av elbiler vil avgiftsgrunnlagene for dagens bilavgifter raskt reduseres og på sikt forsvinne. Figuren nedenfor er hentet fra Meld. St. 29 (2016-2017) *Perspektivmeldingen 2017* (boks 11.6) og viser hvordan inntektene fra bilrelaterte avgifter kan falle i årene frem mot 2030, forutsatt at alle nye personbiler er nullutslippsbiler fra og med 2025. Denne problemstillingen er også nærmere omtalt i Prop. 1 LS (2018-2019) *Skatter, avgifter og toll 2019* (boks 13.1).



Figur 1: Historiske og fremtidige inntekter fra bilrelaterte særavgifter, forutsatt at alle nye personbiler er nullutslippsbiler fra og med 2025. Mrd. 2017-kroner.

Kilde: Meld. St. 29 (2016-2017) *Perspektivmeldingen 2017*, figur 11.13B

Det er først og fremst et politisk spørsmål hvilket nivå de samlede bilavgiftene bør ligge på, men innspillene kan ta utgangspunkt i at statens samlede inntekter fra bilrelaterte særavgifter skal opprettholdes om lag på dagens nivå.

Et bærekraftig bilavgiftssystem med hensyn til *miljø* må utformes slik at de eksterne kostnadene ved bruk av bil prises og at klimagassutslipp reduseres. Veitrafikk påfører samfunnet eksterne kostnader i form av ulemper og kostnader som ikke dekkes direkte av trafikantene. Eksempler på dette er ulemper og skader knyttet til ulykker, kø, støy, veislitasje, helse- og miljøskadelige utslipp, mv. For en nærmere vurdering av de eksterne kostnadene ved veitrafikk vises det til TØI-rapport 1307/2014 (revidert 2016). Merk at utslipp av CO₂-prises gjennom den sektorovergripende CO₂-avgiften på mineralske produkter. Denne er ikke avgrenset til veitrafikk, men omfatter også andre sektorer som skipsfart, luftfart, industri, mv.

Et bærekraftig bilavgiftssystem må være utformet slik at eksterne marginale kostnader ved bruk av alle kjøretøy er priset, og at prisingen er mest mulig treffsikker.

Et bærekraftig bilavgiftssystem *etter 2025* innebærer at bilavgiftssystemet må være bærekraftig med hensyn til både proveny og miljø når måltallene for nullutslippskjøretøy er nådd. I Meld. St. 11 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* legger regjeringen bl.a. til grunn at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025. Et fremtidig bilavgiftssystem må derfor være bærekraftig i en situasjon hvor alle nye personbiler og varebiler er nullutslippskjøretøy og hvor konvensjonelle bensin- og dieselmotorer fases ut av bilparken.

Dagens bompengefinansiering av samferdselsformål faller i utgangspunktet utenfor bilavgiftssystemet. Hovedformålet med bompengedelingen er å finansiere konkrete transportinfrastrukturprosjekter eller -pakker utenom det ordinære statsbudsjettet, men i byområder er det også åpnet for miljø- og tidsdifferensierte bompengesatser. Grenseflaten mellom bilavgiftssystemet og miljø- og tidsdifferensierte bompengesatser kan diskuteres.

Spørsmål

Finansdepartementet ber om skriftlige innspill på to spørsmål:

- Hvilke prinsipper bør legges til grunn for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem, dvs. et bilavgiftssystem som er bærekraftig med hensyn til både proveny og miljø i en situasjon hvor alle nye personbiler og varebiler er nullutslippskjøretøy og hvor konvensjonelle bensin- og dieslbiler gradvis fases ut av bilparken?
- Hvilke prinsipper bør legges til grunn for overgangen fra dagens bilavgiftssystem til et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem?

Merk at vi ber om innspill på de overordnede prinsippene for utformingen av bilavgiftene, ikke om konkrete forslag til utforming av bilavgiftene for de nærmeste årene.

Vi ber om at skriftlige innspill sendes postmottak@fin.dep.no innen 20. juni 2019.

Med hilsen

Nina Bjerkedal e.f.
ekspedisjonssjef

Erik Vassnes
avdelingsdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Mottagere av invitasjonen
Akademikerne
American Car Club of Norway
Arbeidsgiverforeningen Spekter
ATV-importørenes Forening
Autobransjens leverandørforening
Bensinforhandlernes Bransjeforening
Bilimportørenes Landsforening
Civitas
COWI
Datatilsynet
DNV GL
Drivkraft Norge
Energj Norge
Energigass Norge
Finans Norge
Framtiden i våre hender
Frischsenteret
Handelshøyskolen
Hovedorganisasjonen Virke
Høgskolen i Innlandet
Høgskolen i Molde
Høgskolen i Østfold
Høgskulen i Volda
Høgskulen på Vestlandet
Kongelig Norsk Automobilklubb
KS
Landsorganisasjonen i Norge
Lastebileiernes forening
Menon Economics
Miljøstiftelsen Bellona
Motorsykkelimportørenes Forening
Møreforskning
Nasjonalt folkehelseinstitutt
Natur og Ungdom
Naturvernforbundet
NHO Logistikk og Transport
NHO Transport
NMBU
NORCE
Nord universitet
Nordlandsforskning AS
Norges Astma- og Allergiforbund
Norges Automobilforbund
Norges Bilbransjeforbund
Norges Caravanbransjeforbund
Norges Handelshøyskole

Norges Handikapforbund
Norges Lastebileierforbund
Norges miljøvernforbund
Norges Motorcykkelunion
Norges Taxiforbund
Norsk Bioenergiforening
Norsk Caravan Club
Norsk Elbilforening
Norsk forening mot støy
Norsk Hydrogenforum
Norsk institutt for luftforskning
Norsk Transportarbeiderforbund
Norsk Veteranvogn Klubb
NTNU
Næringslivets Hovedorganisasjon
Opplysningsrådet for veitrafikken
Oslo Economics
OsloMet – storbyuniversitetet
Personskadeforbundet
Rambøll
Regelrådet
Regnskogfondet
Samfunns- og næringslivsforskning
Samfunnsøkonomisk analyse AS
SINTEF Teknologi og samfunn
Skattebetalerforeningen
Statistisk sentralbyrå
Telemarksforskning
Trafikkforsikringsforeningen
Transportøkonomisk institutt
Trygg Trafikk
Trøndelag Forskning og Utvikling
Unio
Universitetet i Agder
Universitetet i Bergen
Universitetet i Oslo
Universitetet i Stavanger
Universitetet i Sørøst-Norge
Universitetet i Tromsø
Vestlandsforskning
Vista Analyse
Yrkesorganisasjonenes sentralforbund
Yrkestrafikkforbundet
ZERO
Østfoldforskning
Østlandsforskning