BILIMPORTØRENES LANDSFORENING

Høringsinnspill til Statens vegvesens og Skatteetatens Konseptvalgutredning (KVU) for veibruksavgift og bompenger Trinn 1

Bilimportørenes Landsforening (BIL), norske bilimportørers bransje- og interesseorganisasjon takker for muligheten til å spille inn på Skatteetatens og Statens Vegvesens arbeid med veibruksavgifter og bompenger.

Innledningsvis vil BIL påpeke at vi mener en helhetlig tilnærming så vel kjøp- som bruksavgifter hadde vært den beste fremgangsmåten for å vurdere endringer i bilavgiftene. Når kjøps- og bruksavgifter ses separat, kan utslagene oppleves vilkårlige og få uintenderte utslag.
Bilkjøp er for de aller fleste en stor investering, som gjøres relativt sjelden og med flerårig perspektiv. Så vel det samlede avgiftsnivået som vektingen av de ulike avgiftene har stor betydning for både forbrukere, næringsliv og bilbransje. Langsiktighet og forutsigbarhet bør derfor ligge til grunn for alle endringer.

BIL har stor forståelse for at bilistene skal bidra til å dekke kostnader veitrafikken påfører samfunnet. Men vi tillater oss å minne om at bilavgifter er mer enn proveny. For at Norge skal nå sine klimamål er det avgjørende viktig at både kjøps- og bruksavgifter er innrettet slik at de bidrar til å forsterke det grønne skiftet på veiene.

Mobilitet er et gode som bør være for alle. Endringer i særlig bruksavgiftene bør derfor ikke gjøres uten henblikk på fordelingsvirkninger, og sosiale og geografiske utfordringer. I store deler av landet finnes det ikke alternativer til bilen for å dekke behovene for persontransport. Slik er det av stor betydning for svært mange menneskers hverdag og livskvalitet at kostnaden ved bilbruk ikke blir urimelig høy.

Behovet for helhet og klimahensyn er også gjenspeilet i de politiske styringssignalene som lå til grunn for konseptvalgutredningen.

I Stortingsvedtaket fra mars 2019 lyder vedtaket:
Stortinget ber regjeringen inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengeordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil.

Og i Hurdalplattformen varsler regjeringen at den vil:
Innrette avgiftssystemet slik at det er rettferdig og bidrar til kutt i utslipp av klimagasser, og utrede løsninger som kan erstatte bompenger i fremtiden.

BILs vurdering er at konseptvalgutredningen i begrenset grad svarer opp disse politiske ambisjonene.

Konseptene
BIL slutter seg til KVUs refleksjoner og vurderinger rundt posisjonsbasert veiprising og personvern. For personbilene er posisjonsbasert veiprising problematisk utfra personvernhensyn, og vi støtter at det ikke er riktig å gå videre med løsningsalternativ som utfordrer retten til privatliv.

BIL anerkjenner at den stadig økende elbilbestanden gir utfordringer for innkrevingen av veibruksavgift, og mener det er rimelig at elbilene også er med og betaler for bruken av vei. Samtidig er det avgjørende for det grønne skiftet på veiene at elbilene oppleves konkurransedyktige.

Vi er enige i at personvernspørsmål fortoner seg annerledes for næringstransporten. For næringstransporten er provenynøytralitet, like konkurransevilkår, forutsigbarhet og kalkulerbarhet for transportaktørene de viktigste hensynene.

Av de vurderte konseptene er slik vi enige med KVU i at det er riktig å utrede Steg 1 og Steg 2 i «Konsept 4 Stegvis realisering» videre. Under følger innspill til den videre utredningen.

Til steg 1: Lette kjøretøy

KVU: Steg 1 Lette norskregistrerte nullutslippskjøretøy får en distansebasert kjøretøyavgift. Basis rapportering etableres, det omfatter ikke utenlandske kjøretøy og tunge nullutslippskjøretøy (norsk- eller utenlandsregistrerte). Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor.

Bilimportørenes Landsforenings innspill til den videre utredningen av distansebasert kjøretøyavgift for lette nullutslippskjøretøy dreier seg om klimahensyn, nivå og organisering.
BIL er bekymret for en for rask innfasing av kjøps- og bruksavgifter på elbiler. Fra 2023 er elbilene ilagt både mva for kjøpsbeløp over 500 000 kroner, ny vektavgift på nivå tilsvarende fossile drivlinjer, og anledning til å ilegges 70 prosent av bomtaksten personbiler med fossile drivlinjer betaler i bommer og bypakker. Å øke avgiftene ytterligere på bruk nå, kan gi uheldige konsekvenser. Derfor mener vi tidslinjene for nye avgifter bør vurderes nøye.

BIL støtter at utredningen ønsker å beholde bompenger og bypakker. At bilistene betaler for utbygging og bruk av nye veier gjennom bompenger, er hensiktsmessig. Selv om vi ikke bifaller bilistenes medfinansiering av kollektivtrafikk gjennom bypakkene, er bomringene relativt godt egnet for trafikkregulering i byene. Bomringene gir muligheter for justering og fleksibilitet tilpasset tidspunkter med økt trafikkbelastning/kø, og mulighet for ulike satser for ulike drivlinjer. Lokaldemokratisk kontroll med prosjektene styrker legitimiteten.

At KVUen ønsker å fjerne all elbilrabatt ved bompasseringer, mener BIL er uheldig. Full likebehandling i bom på personbil er for tidlig. Bruksfordelene for elbil må sees i sammenheng ikke bare med elbilandel i nybilsalget, men også med elbilandel i bilparken.
For nybilsalget er andelen nå om lag 80 prosent, men for bilparken er elbilandelen bare om lag 20 prosent. Etter hvert som 2025-målet kommer nærmere og nybilsalget blir utslippsfritt, vil det fortsatt også kunne være behov for enkelte bruksinsentiver for å få bruktbilkjøpere til å velge elektrisk.

Nullutslippsbilene har så langt vært unntatt fra å betale for bruk av vei utover bompenger, mens de fossile drivlinjene betaler veibruksavgift på pumpa. En kilometerbasert veibruksavgift er en egnet løsning for å belaste elbiler for veibruk og veislitasje.

Praktisk mener vi innkreving av en kilometerbasert veibruksavgift for elbiler enkelt kan legges til

trafikkforsikringsavgiften etter hvor mange kjørte kilometer bilen forsikres for. Periodisk kjøretøykontroll PKK kan om nødvendig brukes til kontroll.

I KVUen anslås 30 øre per kilometer i veibruksavgift for nullutslippskjøretøy som et mulig nivå. Som vi forstår det, er dette nivået basert på et anslag for eksterne kostnader. Til den videre utredningen vil BIL signalisere at nivået synes urimelig høyt.

Etter vårt skjønn må den kilometerbaserte veibruksavgiften for elbil maksimalt settes på tilsvarende nivå som biler med fossile drivlinjer betaler i veibruksavgift på pumpa. For 2023 er veibruksavgiften 2,92 kroner per liter diesel og 4,7 kroner per liter bensin. Med et gjennomsnittlig forbruk på 0,5 liter drivstoff per mil, gir det en veibruksavgift på 15 øre per kilometer for en dieselbil og 23,5 øre per kilometer for en bensinbil.

En sats på 30 øre per kilometer vil med andre ord ilegge elbilen en betydelig høyere veibruksavgift enn biler med forbrenningsmotor har. Det er stikk i strid med ambisjoner om å kutte utslipp fra veitrafikken og fremme bruk av nullutslippskjøretøy, og synes vanskelig å forstå begrunnelsen for. Vi vil advare sterkt mot konsekvensene for det grønne skiftet på veiene, og anbefaler KVU trinn 2 å nedjustere satsene.

Vi er også undrende til om ESA vil akseptere så stor ulikhet i satser, da det kan betraktes som konkurransevridende i elbilenes disfavør.

KVUen har ikke presentert noen løsning for ladbare hybrider i trinn 1 av utredningen.
Etter vårt skjønn er det viktig i trinn 2 å finne en løsning som ivaretar særegenhetene ved drivlinjen, og sikrer en veibruksavgift som er på sammenlignbart nivå som for andre drivlinjer.
For kjøring med bruk av fossil drivlinje betaler de ladbare hybridene veibruksavgift på pumpa. Vi foreslår derfor at KVU trinn 2 utreder mulighetene for å gjøre kilometerbaserte anslag for veibruk under den elektriske kjøringen, tilsvarende kilometerkostnad som velges for elbilene.

Tunge kjøretøy/næringstransport

Steg 2 for Tunge kjøretøy tar sikte på å realisere Konsept 2 med ulike satser for veibruksavgift for by og land. Det må installeres en enhet i kjøretøyet (avansert brikke) i kjøretøy over 7,5 tonn som ikke har dette fra før, eventuelt brukes app eller integrert kjøretøyplattform. En innføring for tunge kjøretøy vil kunne sammenfalle med tilsvarende implementering i Sverige og Danmark. Det er mulig å innføre løsningen geografisk på enkelte veistrekninger (TEN-T og motorveier). Overgangsordning fra veibruksavgift på drivstoff til kilometerbasert avgift for tunge kjøretøy vil utredes i kommende faser. Vektårsavgiften kan vurderes fjernet. Ytterligere steg vil kunne vurderes senere på basis av blant annet teknologisk utvikling og risikovurderinger.

BIL støtter ønsket til KVU om å utrede videre distansebasert to-sone veiprising for tunge kjøretøy. Til arbeidet med trinn 2 av konseptvalgutredningen mener vi det er naturlig å likebehandle kjøretøy i næringstransport. At utredningen har valgt å sette grensen ved 7,5 tonn kan virke uheldig.

Vi forutsetter videre at veiprising for tungtransport skal være provenynøytralt, slik utredningen skisserer.

For næringstransporten er like konkurransevilkår, forutsigbarhet og kalkulerbarhet for transportaktørene de viktigste hensynene som et veiprisingssystem må ivareta. Både teknologi, regelverk, overgangsordninger og tidspunkt for eventuell innfasing og endringer må samkjøres med resten av Europa, for å gi transportaktørene like konkurransevilkår.

BIL mener den videre utredningen må sikre et system som gir et oversiktlig og forutsigbart kostnadsbilde slik at utgiftene kan prises riktig i anbud og oppdrag. Vi vil anføre at det ikke er ønskelig med systemer som differensierer etter klokkeslett, slik en fullskala veiprising vil kunne gjøre. Dette handler både om forutsigbarhet med tanke på prissetting til kunde, og om arbeidsforhold for sjåfører.

Dersom transportører vil kunne spare bruksavgifter på eksempelvis å transportere varer nattestid vil dette kunne ha svært uheldige konsekvenser for sjåførers arbeidsvilkår og føre til sosial dumping. Transportmarkedet er et internasjonalt marked, med pressede marginer og allerede svært mange utenlandske aktører på norske veier. Det er derfor viktig at ordningen innrettes slik at den ikke vil virke i disfavør for sjåførene.

Avslutningsvis vil BIL understreke at det grønne skifte for næringstransporten er kommet vesentlig kortere enn for personbilene, og at nye, store steg for utslippskutt vil måtte tas i årene som kommer. Et fremtidig, bærekraftig bruksavgiftssystem må legges opp slik at det bidrar til å forsterke denne utviklingen.

Med vennlig hilsen

Ida Krag
Sjef for kommunikasjon og myndighetskontakt

BILIMPORTØRENES LANDSFORENING | BILIMPORTØRENES SERVICEKONTOR | THE NORWEGIAN AUTOMOBILE IMPORTERS' ASSOCIATION
Økernveien 99 | 0579 Oslo | Telefon: 22 64 64 55 | E-post: firmapost@bilimportorene.no | www.bilimportorene.no