Opplysningsrådet for veitrafikken
Jernbanetorget 4 A
0154 Oslo

Tlf. 24 11 12 30
Org.nr.: 974 925 370
ofv.no

Skatteetaten
Deres ref: 2022/3873

Oslo, 01. februar 2023

KVU Veibruksavgift og bompenger

Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) er en av landets viktigste interesseorganisasjoner innen veitransport. Rådet jobber politisk opp mot Storting, regjering, fylkespolitikere og myndigheter for å sikre Norge en god og bærekraftig veipolitikk, og for å ivareta våre medlemmers interesser.

OFV ble stiftet i 1948, og har ca. 60 medlemmer, blant disse 24 landsomfattende organisasjoner, som er opptatt av samferdselspolitikk. Blant medlemmene er det både trafikkorganisasjoner, bilimportører, kollektivselskaper, oljeselskaper, forsikringsselskaper og entreprenørselskaper.

OFVs høringsinnspill

På vegne av et klart flertall av våre medlemmer fremmer OFV følgende høringsinnspill:

OFV mener det er rettferdig at samtlige kjøretøy på det norske veinettet skal bidra til å dekke samfunnskostnadene det medfører. Det er videre ett mål for OFV å sikre et fremtidig system som er forståelig, oversiktlig og med minst mulig målkonflikter. Samtidig må det være et tydelig og forståelig system for brukeren. Dette har utvalget belyst gjennom sin utredning på en god måte.

OFV har lenge vært positiv til at man grundig utreder et dynamisk veiprisingssystem, og vi opplever at utvalget langt på vei har svart på flere av de usikkerhetsmomentene som er knyttet til innføring av veiprising. Likevel gjenstår det en rekke uavklarte spørsmål. som medfører at det for personbilparken ikke vil være riktig å gå videre med et dynamisk veiprisingssystem i full skala nå.

Det er mange hensyn og oppgaver et fremtidig avgiftssystem for veibruk skal løse. OFV er bekymret for at i iveren etter å løse alle oppgaver på en gang, skaper man et ineffektivt og uoversiktlig system som ikke er vesentlig bedre enn dagens løsninger og heller ikke gir brukeren god oversikt over hva man betaler for til enhver tid.

Med bakgrunn i dette vil vi anbefale at det jobbes videre med utvalgets konsept 1, der det innføres en kilometerbasert veibruksavgift for nullutslippskjøretøy. Denne kan for eksempel innkreves over eksisterende ordning gjennom trafikkforsikringsavgiften og kan enkelt kontrolleres for eksempel ved periodisk kjøretøykontroll. For kjøretøy med

forbrenningsmotor beholdes dagens ordning med innkreving av veibruksavgift pr. liter drivstoff fra bensin- og dieselpumpene.

Bompengeordningen beholdes som i dag, og det skapes lokal enighet rundt eventuelle rabattordninger og rushtidsavgifter.

Byvekstavtaler er godt etablert i og rundt de største byene i Norge og disse er planlagt videreført og skal videreutvikles. OFV mener derfor at det vil være riktig å bruke denne infrastrukturen som differensieringsfaktor mellom "by og land".

I KVU-en 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 OFV signalisere at nivået er urimelig høyt.

OFV mener den kilometerbaserte veibruksavgiften for elbil maksimalt settes på tilsvarende nivå som biler med fossile drivlinjer betaler i veibruksavgift på pumpene.

For 2023 er veibruksavgiften 2,92 kroner per liter diesel og 4,70 kroner per liter bensin. Med et gjennomsnittlig forbruk på 0,6 liter drivstoff per mil, gir det en veibruksavgift på 17,5 øre per kilometer for en dieselbil og 28 øre per kilometer for en bensinbil.

En sats på 30 øre per kilometer vil med andre ord ilegge elbilen en 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., Vi vil advare sterkt mot konsekvensene av den foreslåtte km-avgiften for det grønne skiftet på veiene, og anbefaler KVU trinn 2 å nedjustere satsene.

OFV mener videre at det er grunn til å stille spørsmål om hvorfor veibruksavgiften differensieres mellom bensin og diesel. Kostnaden for bruk av vei bør fastsettes ut fra prinsippet om teknologinøytralitet og likestilles for alle drivlinjer, mens det fortsatt bør skilles på CO2 avgift som regulerer "forurenser betaler" prinsippet

OFV vil videre påpeke at arbeidet bør utrede nærmere hvordan hybride drivlinjer skal håndteres.

Vi vil også peke på at et fremtidig system må understøtte og sikre en enkel håndtering av leasingkjøretøy, og viser i den anledning til høringsinnspill fra Finansieringsselskapenes forening.

Gjennom Stortingsmelding 40 (2015-2016) om trafikksikkerhetsarbeidet, er det under kapittel 4.8 pekt på de økonomiske incentivene som et viktig ledd i å bidra til økt trafikksikkerhet. Det er derfor viktig at en fremtidig ordning fortsatt tar innover seg at ny og moderne bilpark med viktige førerstøttesystemer er et ønsket mål.

Til slutt vil OFV minne om, at bilen er et samfunnsgode. Til tross for at bilbruk gir en del negative eksterne kostnader, er det viktig å huske at verdiene som fraktes langs det Norske veinettet hver dag enorme. Enten det gjelder viktig næringstransport, eller reiser privatpersoner foretar for å få hverdagen til å gå opp, så har alle reiser en positiv nytte for den reisen gjelder. Det er derfor viktig at fremtidige bruksavgifter balanserer ut disse hensynene på en klok måte. OFV mener at det må være lønnsomt å velge kollektivtransport

der det er mulig, samtidig som det å bruke bil ikke i seg selv må vurderes som problem. Spesielt ikke når bilparken i stor grad er i ferd med å bli utslippsfri.

For tunge kjøretøy:

OFV støtter ønsket om å utrede videre distansebasert veiprising for tunge kjøretøy. Vi støtter derfor at det jobbes videre med steg 2, i konsept 4.

Til arbeidet med trinn 2 av konseptvalgutredningen mener vi det er naturlig å behandle kjøretøy brukt i næring likt. Innføring av løyveplikt for varebiltransport vil sannsynligvis skje fra 2,4 tonn tillatt totalvekt og oppover, og et nytt avgiftsregime bør forholde seg til dette.

Godstransport i næring bør behandles avgiftsmessig likt, uavhengig av størrelse på bil. Dersom en likevel velger å innføre et nytt regime gradvis basert på tillatt totalvekt, bør grensen settes ved 12 tonn, da det er en mer naturlig grense mellom tung og lett transport, og mellom ulike segmenter av markedet.

Et skille basert på løyveplikt vil skape en utfordring knyttet til egentransport. Dersom man ikke finner en hensiktsmessig løsning her vil et slikt skille kunne bidra til ulike konkurransevilkår ved at bedrifter som ellers kjøper transport i stedet starter med egentransport. Det vil være svært uheldig. En løsning kan være å knytte avgiftsplikten opp mot næringskode til registrert eier/leaser av kjøretøyet.

Buss i rute bør fritas for veibruksavgift. Det vil bidra til å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft, og derigjennom styrke muligheten for å nå nullvekstmålet og bærekraftsmålene.

OFV vil også understreke viktigheten av at den videre utredningen for tunge kjøretøy må avklare forholdet mellom registrering av veibruksavgift via ombordenhet, samtidig som det fortsatt skal innkreves veibruksavgift på pumpene. Her viser vi for øvrig til høringsinnspill fra Drivkraft Norge som omtaler denne problemstillingen.

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

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.

OFV 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.

OFV vil understreke at det grønne skiftet 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.

Vennlig hilsen,

Rikard G. Knutsen
Fagsjef
Opplysningsrådet for veitrafikken