Telefon: +47 22 54 17 00
E-post: info@virke.no

Henrik Ibsens gate 90 0255 Oslo

SKATTEETATEN
Postboks 9200 Grønland
0134 OSLO

Vår ref.: Morten Sandberg
Saksnr.: 23-3288
Sted: Oslo
Dato: 01.02.2023

Høringssvar fra Virke om "Konseptvalg for et nytt system for veibruksavgift og bompenger"

Utgangspunkt

Dette høringssvaret er basert på Skatteetatens høringsdokumenter presentert 23. november 2022, informasjonen gitt i Skatteetatens møte 13. desember 2022 og av Skatteetaten i møte hos Opplysningsrådet for Veitrafikken 31. januar 2023.

I høringsdokumentene pekes det blant annet på overlappende formål mellom bompenger og veibruksavgifter ved at det legges vekt på både bompengenes trafikkregulerende virkning og som finansieringskilde for kollektivtiltak.

Virke er opptatt av at Norge lykkes i arbeidet med å redusere klimagassutslipp fra veitransport. Vi er enig i at den ytterligere svikten i statens inntekter som mer drivstofføkonomiske kjøretøy og veksten i antall nullutslippskjøretøy vil medføre, bør løses ved endringer i veiavgiftsystemets utforming og ikke gjennom andre typer skatterelaterte tiltak.

Utgangspunktet for arbeidet med konseptvalgutredningene er regjeringens ønske om å erstatte dagens system for veibruksavgift og bompenger med et mer bærekraftig og treffsikkert bilavgiftssystem. Med det forstås et system som skal være bærekraftig med hensyn til både miljø og proveny. Oppdraget legger betydelig vekt på treffsikker prising av eksterne kostnader som oppstår ved bruk av kjøretøy.

Det dominerende hensynet er likevel uten tvil å beskytte statens og bomselskapenes avgiftsinntekter i en situasjon hvor salget av nullutslippsbiler dominerer og hvor kjøretøy med konvensjonell motorteknologi gradvis fases ut og bilistene i gjennomsnitt i stadig mindre grad dekker samfunnskostnadene ved bruk av kjøretøy gjennom blant annet bruksavhengige avgifter. Det gir svikt i statens inntekter og i inntektsgrunnlaget for bompengefinansierte vegprosjekter.

Vurdering

For lette kjøretøy

Vi har kommet fram til at konsept 1 vil være det best egnede konseptet for lette kjøretøy.

Det bygger på en avveining mellom praktiske og prinsipielle hensyn. Konsept 1 bygger på at nullutslippskjøretøy får en distansebasert kjøretøyavgift. En basis-rapportering etableres som ikke omfatter utenlandske kjøretøy og tunge innenlandske nullutslippskjøretøy. Drivstoffavgift fortsetter på kjøretøy med forbrenningsmotor.

Innkreving av veiavgift basert på digital brikke i tunge nullutslippskjøretøy inngår imidlertid ikke i konsept 1, kun drivstoffbasert veiavgift som i eksisterende ordning. Vi ser imidlertid at en digital brikkebasert løsning for innkreving av veiavgift for tunge kjøretøy kan bli aktuelt innenfor en rimelig tidshorisont.

For tunge kjøretøy

Vi er positive til at man utreder videre et opplegg (som i steg 2 i konsept 4) for tunge kjøretøy som bygger på at det må installeres en avansert brikke i tunge kjøretøy. Den foreslåtte grensen i konsept 4, satt til kjøretøy over 7,5 tonn, synes noe tilfeldig satt. Det kan argumenteres praktisk og logisk for innslag på både høyere og lavere vektgrenser. Vi har derfor i prinsippet forståelse for andre vektgrenser. Skatteetatens arbeid med et slikt veiavgiftssystem for tunge kjøretøy faller sammen med tilsvarende systemarbeid i Sverige og Danmark. Et felles nordisk system med for ulike kjøretøykategorier og vektgrenser vil åpenbart være fordelaktig fra et brukersynspunkt.

Vi kan imidlertid ikke støtte et opplegg med ulike satser for veibruksavgift for by og land som skissert i steg 2 basert på kommunegrensene.

Opplegget er etter det vi forstår begrunnet med høyere eksterne kostnader (støy, støv mv) i byområder. Det er svært store forskjeller lokalt innen hvert byområde og hvert storbyområde hva gjelder eksterne virkninger av trafikk med både lette og tunge kjøretøy. Differensiert veiavgift som indikert i steg 2 vil følgelig være et lite treffsikkert virkemiddel til å redusere de eksterne kostnadene fra tunge kjøretøy på hovedveiene, dvs i de mest belastede delene av et byområde i rushtidstrafikk

Storbyenes bomringsystemer har i utgangspunktet mer treffsikre og mer egnede egenskaper til påvirke miljøutfordringene ved storbytrafikk enn brikkeordninger for veiavgiftsinnkreving i tunge kjøretøy. TØI har bekreftet overfor Virke at miljøeffekten av en slik differensiering mellom by og landkommuner vil være helt marginal.

Vi ser det samtidig som et problem fra et miljø- og trafikkreguleringsperspektiv at storbyenes bomringsystemer per i dag ikke er utformet med tilstrekkelig avvisningseffekt på rushtidstrafikken for lette kjøretøy. Det blir forsterket av at bruksfordelene til den økende el-

biltrafikken i bomringsystemene har redusert avvisningseffekten i rush til ulempe for så vel miljø som næringstrafikkens framkommelighet. Avgiftsforskjellene mellom perioder i og utenfor rush er for små.

Etter det vi forstår vil en overgangsordning fra veibruksavgift på drivstoff til en kilometerbasert avgift for tunge kjøretøy bli utredet videre og blant annet ses i sammenheng med om vektårsavgift kan vurderes fjernet.

Med vennlig hilsen

Morten Sandberg
Fagsjef