

Oslo, 1. februar 2023
Deres ref.: 2022/3873

Skatteetaten

HØRINGSINNSPILL – KONSEPTVALG FOR ET NYTT SYSTEM FOR VEIBRUKSAVGIFT OG BOMPENGER

Vi viser til konseptvalgutredning om veibruksavgift og bompenger, som Skatteetaten har sendt på høring. Naturvernforbundet vil herved komme med noen synspunkter.

Innledningsvis vil vi understreket behovet for at alle kjøretøytyper bør betale for kostnadene de påfører samfunnet. Bilbruk vil fortsatt representere betydelige miljøulemper, særlig i byområdene – uavhengig av energibæreren som brukes til framdrift. Store veiutbygginger som blant annet begrunnes med vekst i trafikken, gir også store arealinngrep og klimagassutslipp, uavhengig av by eller land.

En konsekvens av dette må være at de bruksavhengige elbilfordelene gradvis fases ut. Det vil fortsatt være svært viktig å innfri målet om null salg av personbiler med bensin- eller dieselmotor fra 2025, men da primært med kjøpsavgiftene som virkemidler.

Naturvernforbundet har lenge ment at vi trenger et mer intelligent veiprisingsystem for å kunne sette rett pris på kostnadene veitrafikken påfører samfunnet. Siden denne kostnaden varierer stort, avhengig av kjøretøytype, geografi og tid, er det nødvendig med et system som differensierer på nettopp disse faktorene. Også bompengene bør kunne kreves inn på samme måte, for å unngå at noen får en urimelig kostnad, mens enkelte bilturer nærmest går fri. Videre er det viktig at vi får flere virkemidler for å innfri nullvekstmålet for byområdene og mer ambisiøse mål fastsatt gjennom byveksttalen eller lokalt.

Vi mener at et system som differensierer prisen for å kjøre bil, også vil være fordelaktig for å få politisk oppslutning om at veitrafikken må betale for sine samfunnskostnader. Et system med flat avgift vil gjøre det vanskelig å sette avgiftsnivået høyt nok i byregionene, i og med at det vil skape stor motstand i områder der de samfunnsøkonomiske kostnadene ved bilbruk er lavere og behovet for bil større.

Konseptvalgutredningen viser til transportmodellberegninger utført av Transportøkonomisk institutt. Disse viser at differensiert avgift gir en stor reduksjon i bilbruken i byene, mens bruken av bensin- og diesalbiler i spredtbygde strøk øker. Det er naturligvis ikke ønskelig at bruken av bensin- og diesalbiler øker, heller ikke i spredtbygde strøk. Vi vil derfor understreke at utfallet av et differensiert avgiftssystem er helt avhengig av hvilke avgiftssatser som brukes, og at utfallsrommet her er stort.

Vi ser at det kan være personvernmessige utfordringer med et posisjonsbasert avgiftssystem, men kan ikke forstå at dette skal være uhåndterbart. Naturvernforbundet ber myndighetene gå videre med konsept 3, et posisjonsbasert avgiftssystem der prisen varierer mellom tid, sted, distanse og kjøretøytyper. Subsidiært, om det mot formodning ikke skulle være mulig å løse de personvernmessige utfordringene, ber vi om at et sonebasert konsept med langt flere enn to kategorier soner velges.

Vi vil føye til at byområdene bør være med å bestemme avgiftsnivået for sine områder, da avgiftssystemet må bidra til å innfri lokalpolitiske mål om trafikk og miljø. Når avgiftssystemet også vil erstatte bompenger for bypakker, må også en del av midlene gå til investeringer i og drift av kollektivtransport, sykkelveier og andre samferdselstiltak.

Ellers legger vi til grunn, som konseptvalgutredningen, at prising av klimagassutslipp fortsatt gjøres gjennom virkemidler som retter seg mot drivstoffet/energibæreren.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Truls Gulowsen', is placed over a light blue rectangular background.

Truls Gulowsen
leder