



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Finansministeren

Stortingets finanskomite
Stortinget
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
22/2152 -

Dato
29.04.2022

Representantforslag 163 S (2021–2022) fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve og Marius Arion Nilsen

Jeg viser til brev 5. april 2022 fra Stortingets finanskomité vedlagt Dok. 8:163 S (2021-2022) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve og Marius Arion Nilsen om et nytt helhetlig bilavgiftssystem. Finanskomiteen har overfor nevnte dokument til behandling og har oversendt dokumentet til finansministeren til uttalelse.

Representantene fremmer følgende forslag:

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til et helhetlig bilavgiftssystem basert på følgende premisser:

- 1. Vektkomponenten i engangavgiften for personbil og vare-/bobil fjernes. Volumkomponenten i engangavgiften for MC fjernes. Engangavgiften fases ut over tid.*
- 2. Omregistreringsavgiften reduseres til selvkost.*
- 3. Trafikksikringsavgiften skal være teknologinøytral. Trafikksikringsavgiften for MC reduseres til 50 pst. av avgiften for personbil. Lavsats i trafikksikringsavgiften avvikles, slik at kjøretøy som eksempelvis veteranbil, snøscooter og traktor blir avgiftsfrie.*
- 4. Veibruksavgiften på drivstoff avvikles.*
- 5. Opparbeidet bompengegjeld slettes ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet.*
- 6. Nye veier bygges uten bompenger, og samferdselsprosjekter som inkluderes i kommende Nasjonal transportplan, skal være offentlig finansiert.*
- 7. Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet fjernes.*
- 8. Veipricing som system for avgiftsinnkreving avvises.*

Flere av de ovennevnte forslagene vil ha betydelige budsjettkonsekvenser gjennom reduserte inntekter og økte utgifter. Forslagene bør derfor behandles som en del av de årlige budsjetttrundene, og vurderes opp mot andre viktige formål.

Videre følger mine vurderinger av de enkelte forslagene:

1. Vektkomponenten i engangsavgiften for personbil og vare-/bobil fjernes. Volumkomponenten i engangsavgiften for MC fjernes. Engangsavgiften fases ut over tid.

Engangsavgiftens primære formål er å skaffe inntekter til staten. Engangsavgiften har også hatt som formål å bidra til en mer miljøvennlig bilpark. Hvis vektkomponenten i engangsavgiften fjernes, vil resultatet være lavere proveny og svekket insentiv til å velge nullutslippsbiler. Inntektene fra engangsavgiften har falt markant de siste årene som følge av at elbiler er fritatt for engangsavgiften og nye fossilbiler har lavere utslippsverdier. Uten endringer vil engangsavgiften fases ut over tid. Det vil ha vesentlige budsjettkonsekvenser. I saldert budsjett for 2022 er inntektene fra engangsavgiften anslått til 8 710 mill. kroner i 2022.

Slagvolumkomponenten i engangsavgiften for MC har en fiskal begrunnelse og en progressiv innretning ved at motorsyklene med størst slagvolum betaler en høyere avgift per kubikkcentimeter. Hvis slagvolumkomponenten i engangsavgiften for MC fjernes, vil resultatet være en avgift som gir lavere proveny og er mindre omfordelende.

Utvalget som studerer perspektiver for fremtidens skatte- og avgiftssystem (Torvik-utvalget), vil foreta en helhetlig vurdering av bilavgiftssystemet. Jeg mener det er fornuftig å avvende anbefalingene til Torvik-utvalget før det foretas større endringer i engangsavgiften.

2. Omregistreringsavgiften reduseres til selvkost.

Jeg må minne representantene om at omregistreringsavgiften er en fiskal avgift på omsetning av brukte kjøretøy. Omsetningsavgiften begrunnes ofte med at den erstatter manglende merverdiavgift ved omsetning av brukte kjøretøy. Omregistreringsavgiften er ikke et gebyr som skal dekke statens kostnader ved omregistrering av kjøretøy. Det gir derfor ikke mening å redusere denne til selvkost. Å erstatte omregistreringsavgiften med brukerbetaling, vil gi et betydelig provenytap. I saldert budsjett for 2022 er inntektene fra omregistreringsavgiften anslått til 1 525 mill. kroner i 2022.

3. Trafikkforsikringsavgiften skal være teknologinøytral. Trafikkforsikringsavgiften for MC reduseres til 50 pst. av avgiften for personbil. Lavtaks i trafikkforsikringsavgiften avvikles, slik at kjøretøy som eksempelvis veteranbil, snøscooter og traktor blir avgiftsfrie.

Trafikkforsikringsavgiften har hovedsakelig en fiskal begrunnelse. Fra 1. mars 2022 betales en like høy trafikkforsikringsavgift for elbiler som for fossilbiler. Da er det korrekt å si at trafikkforsikringsavgiften er teknologinøytral. Trafikkforsikringsavgiften for MC er 27 pst. lavere enn for personbil, mens den er 83 pst. lavere for veteranbil, moped, traktor, taxi m.fl. En avvikling av lavsatsen i trafikkforsikringsavgiften og en reduksjon i avgiften for MC til 50 pst. vil gi et provenytnap.

Å redusere trafikkforsikringsavgiften for MC til 50 pst. av avgiften for personbiler, anslås å gi et provenytnap på om lag 80 mill. kroner i årsvirkning. Å fjerne lav sats i trafikkforsikringsavgiften anslås å gi et provenytnap på om lag 300 mill. kroner i årsvirkning.

4. Veibruksavgiften på drivstoff avvikles.

Veibruksavgiften skal prise de eksterne kostnadene som bruk av kjøretøy medfører, utenom utslipp av CO₂ som prises gjennom CO₂-avgift på drivstoff. Bilkjøring gir opphav til eksterne kostnader som kø, ulykker, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp.

I dagens bilavgiftssystem er det veibruksavgiften på drivstoff som er best egnet til å prise de eksterne kostnadene ved bruk av kjøretøy. Å fjerne veibruksavgiften på drivstoff vil innebære at mange bilister ikke må ta innover seg de kostnadene de påfører omgivelsene. Det er uheldig fordi det vil føre til mer bilkjøring og mer kø enn det som er optimalt for samfunnet. Veibruksavgiften på drivstoff bør derfor ikke avvikles før det foreligger et nytt og forbedret system som priser de eksterne kostnadene ved bilkjøring. Å avvikle veibruksavgiften på drivstoff vil gi et årlig provenytnap på om lag 14 mrd. kroner.

Veibruksavgiften på drivstoff ilegges kun biler med forbrenningsmotor. Elbiler er ikke ilagt en veibruksavgift, men de eksterne kostnadene ved bruk av elbil er tilnærmet like høye som ved bruk av fossilbil. Det er igangsatt et utredningsprosjekt for å undersøke om ny teknologi kan benyttes til fastsetting og innkreving av veibruksavgift (se *kap. 9.5.7* i Prop 1 LS. (2021–2022)). Nye teknologiske løsninger vil kunne gi en veibruksavgift som er teknologinøytral og som gir en mer rettferdig avgiftsfordeling, herunder en mer rettferdig fordeling mellom de som bruker elbil og fossilbil, og mellom de som bor i distriktene og de som bor i byene. I dag betaler bilister i distriktene uforholdsmessig mye avgifter for bruk av bil sammenlignet med bilister i byer og mer tettbygde strøk.

Punktene 5–7 er forelagt for Samferdselsdepartementet som har gitt følgende svar:

5. Opparbeidet bompengegjeld slettes ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet

«Gjennom bompenger bidrar bilistene til å finansiere mange viktige samferdselsprosjekter – både innenfor vei og kollektivtransport. Bompengefinansiering bygger på lokalpolitiske initiativ og vedtak. Det bidrar til realisering av flere prosjekter som gir en enklere reisehverdag slik at folk og varer kommer trygt frem.

Bompengeselskapenes totale lånegjeld per 31.12.2021 var på i alt 61 mrd. kr. I tillegg kommer bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget, men som det ennå ikke er startet innkreving for. Basert på bompengeprojekter som er vedtatt av Stortinget i dag, er et grovt anslag på de samlede bompengeforpliktelsene om lag 250 mrd. kr. En stor andel av dette er tilknyttet de store bypakkene. Anslaget inkluderer ikke prosjekter som er omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal Transportplan 2022–2033*, men der forslag om å starte prosjektene ennå ikke er fremmet for Stortinget.

Ved en eventuell nedbetaling av gjeld for å avvikle bompengeinnkrevingen, er det flere kostnader som vil påløpe. Disse kommer i tillegg til anslaget for samlede bompengeforpliktelser på 250 mrd. kr. For enkelte prosjekter er det bindinger knyttet til låneavtalene som det vil koste å innløse. Det vil i tillegg påløpe kostnader ved å si opp leverandøravtaler til driften av bompengeinnkrevingen, fjerning av bomstasjonsutstyret, utestående brikke- og kontodepositum overfor bilistene og andre avsetninger på forpliktelser og kortsiktig gjeld. I tillegg kommer utestående rekvireringer/forpliktelser overfor oppdragsgiverne for slutføring av pågående og planlagt utbygging. I bompengepakker vil dette være en kombinasjon av låneopptak og løpende bruk av bompengeinntekter til utbygging av infrastruktur (veg og kollektivtransport), og eventuelt drift av kollektivtransport. Hvor mye dette vil utgjøre har ikke Samferdselsdepartementet anslag på.

Infrastrukturfondet ble etablert av regjeringen Solberg i 2013 med innskudd i perioden 2013–2016, slik at det er på 100 mrd. kr. Det overordnede målet med fondet var uttrykt som forutsigbar og varig finansiering av infrastruktur. Avkastningen fra fondet er øremerket på statsbudsjettet til vei-, jernbane- og kystformål. I tråd med vanlig praksis for liknende statlige fond ble det lagt til grunn at innskuddet får en rente tilsvarende gjeldende rente på statsobligasjoner med ti års bindingstid på innskuddstidspunktet.

Fondet er bygget opp gjennom bevilgninger på en 90-post, altså «under streken» (jf. kap. 1331 Infrastrukturfondet, post 95 Innskudd av fondskapital). Nedbetaling av bompengegjeld kan derfor ikke finansieres gjennom uttak av fondskapital, uten at tiltaket er prioritert opp mot andre tiltak «over streken» på statsbudsjettet på ordinær måte.

Staten har siden 2017 bidratt med om lag 8 mrd. kr til å nedbetale bompenggjeld gjennom tilskuddsordningen til nedbetaling av bompenggjeld og reduserte bompengetakster utenfor byområdene. Tilskudd til dette bevilges i dag over kap. 1320 Statens vegvesen, post 73 Tilskudd for reduserte bompengetakster utenfor byområdene.

På denne bakgrunn vil jeg ikke legge fram et forslag om å slette opparbeidet bompenggjeld ved å benytte midler avsatt i Infrastrukturfondet til dette formålet».

6. Nye veier bygges uten bompenger, og samferdselsprosjekter som inkluderes i kommende Nasjonal transportplan, skal være offentlig finansiert

«Jeg viser til svaret over, og vil på denne bakgrunn ikke endre rammene for finansiering av nye prosjekter».

7. Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet fjernes.

«I Hurdalsplattformen har regjeringen satt et ambisiøst mål om å halvere takstene på ferjene på riks- og fylkesveinettet i løpet av fireårsperioden. Dette er en ambisiøs målsetting som regjeringen er godt i gang med å realisere. Takstene er allerede redusert med 30 pst. sammenlignet med første halvår 2021. Det gjelder også spørsmålet om å innføre gratis ferjer til øyer og samfunn uten veiforbindelse og i ferjesamband med under 100 000 passasjerer. I statsbudsjettet for 2022 er det satt av 30 mill. kr til gratis ferje til dette formålet. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med innretting på bruken av disse midlene ifb. med revidert budsjett i mai i år. Som følge av Støre-regjeringens forslag har vi fått en takstnedgang fra 31. desember 2021 til 1. januar 2022 på 11,7 pst.»


8. Veipricing som system for avgiftsinnkreving avvises.

Her legger jeg til grunn at representantene Stordalen, Limi, Sve og Nilsen sikter til den pågående utredningen i regi av Statens vegvesen og Skattedirektoratet. Dette arbeidet følger opp et stortingsvedtak fra mars 2019. Stortinget ba regjeringen *om å inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil*. Utredningen ble igangsatt av den forrige regjeringen og er omtalt i deres forslag til statsbudsjett for 2022.

Utredningen skal pågå fram til våren 2023. Det skal undersøkes om det finnes nye og bedre løsninger for beregning og innkreving av bompenger og veibruksavgift. Jeg vil ta

stilling til dette etter at utredningsprosjektet er ferdig, og jeg vil legge opp til en god politisk debatt om saken.

Med hilsen


Trygve Slagsvold Vedum