



STORTINGET

Innst. 427 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget
fra finanskomiteen

Dokument 8:163 S (2021–2022)

Innstilling fra finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve og Marius Arion Nilsen om et nytt helhetlig bilavgiftssystem

- Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet fjernes.
- Veiprisning som system for avgiftsinnkreving avvises.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

Til Stortinget

1. Bakgrunn

I dokumentet ble det 29. mars 2022 fremmet følgende forslag:

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

- Vektkomponenten i engangsavgiften for personbil og vare-/bobil fjernes. Volumkomponenten i engangsavgiften for MC fjernes. Engangsavgiften fases ut over tid.
- Omregistreringsavgiften reduseres til selvkost.
- 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.
- Veibruksavgiften på drivstoff avvikles.
- Opparbeidet bompengegjeld slettes ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet.
- Nye veier bygges uten bompenger, og samferdselsprosjekter som inkluderes i kommende Nasjonal transportplan, skal være offentlig finansiert.

2. Komiteens merknader

2.1 Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, Frode Jacobsen, lederen Eigil Knutsen, May Britt Lagesen, Tellef Inge Mørland og Mona Nilsen, fra Høyre, Tina Bru, Mahmoud Farahmand, Heidi Nordby Lunde og Helge Orten, fra Senterpartiet, Kjerstin Wøyen Funderud, Geir Pollestad og Per Martin Sandtrøen, fra Fremskrittspartiet, Hans Andreas Limi og Roy Steffensen, fra Sosialistisk Venstreparti, Kari Elisabeth Kaski, fra Rødt, Marie Sneve Martinussen, fra Venstre, Sveinung Rotevatn, fra Miljøpartiet De Grønne, Lan Marie Nguyen Berg, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til at finansministeren har uttalt seg om representantforslaget i brev av 29. april 2022. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at de årlige avgiftsinntektene fra drivstoff og motorvogner har blitt redusert med 6 mrd. kroner tilsvarende 11,5 pst. i perioden 2013–

2018. I samme periode økte innbetalingen fra bompenger med 3,3 mrd. kroner. De innbetalte avgiftene på drivstoff og motorvogner fortsetter å gå ned, og er redusert med ytterligere 4,6 mrd. kroner tilsvarende 11 pst fra 2019 til 2020 (kilde: SSB).

Flertallet viser videre til at i dag blir en større andel elbiler solgt utenfor byene. I 2020 sto elbiler for 40 pst. av de nyregistrerte bilene i storbyene. Denne andelen var redusert til 36 pst. i 2021. 82 pst. av alle nyregistrerte personbiler i Vestland var elektriske i 2021, tett etterfulgt av Vestfold og Telemark og Møre og Romsdal, hvor elektriske biler utgjorde 78 og 77 pst. av nybilsalget. I Oslo var kun 57 pst. av nybilsalget personbiler med elektrisk motor.

Flertallet viser også til at det ikke lenger bare er husholdninger med høy inntekt som kjøper elbiler. I 2020 kjøpte husholdningene med høyest inntekt 21 pst. av de nye elbilene, mens husholdningene med under gjennomsnittlig inntekt kjøpte 23 pst. (kilde: SSB).

Flertallet viser til at det er nedsatt et utvalg som studerer perspektiver for fremtidens skatte- og avgiftssystem. Utvalget skal også gjennomføre en helhetlig vurdering av bilavgiftssystemet. Flertallet tilrår å avvente utvalgets anbefalinger.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at samlede avgifter fra omsetning og bruk av bil er redusert betydelig i løpet av åtte år med regjeringen Solberg og et borgerlig flertall på Stortinget. Dette skyldes i hovedsak at elbiler er unntatt engangsavgift og merverdiavgift, og naturlig nok ikke betaler bruksrelaterte avgifter som er knyttet til drivstofforbruk. I tillegg er det gjort andre tilpasninger av avgiftssystemet som også har hatt positiv effekt på den samlede avgiftsbelastningen. Disse medlemmer er av den oppfatning at enkeltavgifter og det samlede avgiftsnivået som hovedregel må vurderes i de ordinære budsjettprosessene, slik at det er mulig å se endringene i sammenheng og vurdere effekten det vil ha på statsbudsjettet som helhet.

Disse medlemmer mener det er viktig med en helhetlig gjennomgang av bilavgiftssystemet. Dette er et arbeid som ble startet under regjeringen Solberg, og Torvik-utvalget vil foreta en helhetlig gjennomgang av bilavgiftssystemet som en del av sitt arbeid. Med en stadig økende andel nullutslippskjøretøy i den norske bilparken er det nødvendig å gjøre endringer som sikrer et fremtidig bærekraftig avgiftssystem som oppleves som rettfærdig og som fortsatt premierer miljøvennlige løsninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at bilavgiftene er for høye og må reduseres. Disse medlemmer viser til at høye avgifter på kjøp og bruk av bil rammer hardest folk med middels og

lave inntekter, og utstrakt bruk av særavgifter til staten er usosialt. Disse medlemmer viser til at i Fremskrittspartiets regjeringstid ble bilavgiftene redusert og statens inntekter fra bilistene ble betydelig redusert. Disse medlemmer viser til at en av Arbeiderpartier-Senterparti-regjeringens prioriteringer fra statsbudsjettet i 2022 har vært å øke både kjøretøy- og drivstoffavgiftene. Høye særavgifter gjør staten rikere, men befolkningen fattigere.

Samtidig som regjeringen har økt avgiftene på bil i 2022 og varslet nye økninger for 2023, skal også veibyggingen reduseres. Prosjekter utsettes og skal senere bygges med dårligere standard. Disse medlemmer registrerer at disse signalene kommer fra regjeringen samtidig som den norske stat tjener store summer med et rekordstort handelsoverskudd. Disse medlemmer vil ta et oppgjør med denne utviklingen. Hovedveiutbygging for å binde landsdelene sammen må fortsette, og dette er til fordel både for husholdningene og bedriftene. Disse medlemmer mener at hovedveiene skal bygges med fullverdig standard som høyhastighetsveier som legger til grunn et høyere trafikkgrunnlag i tiden fremover. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til Fremskrittspartiets forslag til Nasjonal transportplan for 2022–2033 om utvikling av et fullverdig høyhastighetsveinett uten bruk av bompenger. Disse medlemmer mener at utbygging og vedlikehold av veisystemet er et offentlig ansvar, og regningen skal ikke skyves over på bilistene ved bruk av bompenger. På denne bakgrunn vil derfor disse medlemmer avvike den opparbeidede bompengegjelden på 61 mrd.kr ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet og bygge nye veier uten bompenger. Det følger av statsrådets svarbrev at det også er store fremtidige bompengeforpliktelser særlig knyttet til bypakker. Disse medlemmer viser til at bypakkene bare i begrenset grad omfatter veibygging, og at det er feil at bilistene skal finansiere andre trafikanters transporthverdag gjennom bompenger. Store kollektivprosjekter må finansieres av staten og lokale myndigheter, ikke av landets bilister. Disse medlemmer er også motstandere av at folk som bruker bilen til sin hverdagstransport, også skal finansiere driften av kollektivtrafikken i byområdene.

Disse medlemmer vil ha et nytt system for bilavgifter som er teknologinøytralt og med langt færre særavgifter enn i dag. Bilen er vårt viktigste og mest fleksible transportmiddel og ikke først og fremst et skatteobjekt, som har vært situasjonen i Norge i altfor mange år. Disse medlemmer vil forsvare retten til å kjøre egen bil og vil ikke ha GPS-basert veiprisering som innebærer fullstendig overvåkning og innføring av bompenger på hele veisystemet.

Disse medlemmer mener det er riktig å behandle *prinsipp* for et nytt bilavgiftssystem på selv-

stendig grunnlag og ikke som en del av en årlig budsjettprosess. Et nytt system skal fases inn over noe tid, og siden det ikke er flerårige budsjetter, vil dette etter disse medlemmers oppfatning bli en feil tilnærming til grunnleggende systemendringer. I de årlige budsjettene vil man komme tilbake til prioriteringene av avgiftsreduksjoner med budsjettinndekning. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til forslag fra Fremskrittspartiet i ekstrabudsjett, Prop. 78 S (2021–2022), jamfør Innst. 270 S (2021–2022), om avvikling av drivstoffavgiftene for å dempe prisveksten og redusere faren for inflasjon.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

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

- Vektkomponenten i engangsavgiften for personbil og vare-/bobil fjernes. Volumkomponenten i engangsavgiften for MC fjernes. Engangsavgiften fases ut over tid.
- Omregistreringsavgiften reduseres til selvkost.
- Trafikksikringsavgiften skal være teknologinøytral. Trafikksikringsavgiften for MC reduseres til 50 pst. av personbil. Lav sats i trafikksikringsavgiften utvikles, slik at kjøretøy som eksempelvis veteranbil, snøscooter og traktor blir avgiftsfrie.
- Veibruksavgiften på drivstoff utvikles.
- Opparbeidet bompengegjeld slettes ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet.
- Nye veier bygges uten bompenger, og kommende prosjekter i Nasjonal transportplan skal være offentlig finansiert.
- Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet fjernes.
- Veiprisning som system for avgiftsinnkreving avvises.»

2.2 Engangsavgiften

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forslagsstillerne ønsker at vektkomponenten i engangsavgiften for personbil og vare-/bobil fases ut over tid. Dette vil bidra til å favorisere tyngre kjøretøy som har høyere utslipp. Flertallet viser i den forbindelse til at engangsavgiften og drivstoffavgiftene i tillegg til å være fiskale avgifter også aktivt brukes for å gi insentiver til å redusere utslippene fra bilparken. Bilavgiftene vi har i Norge, og utviklingen i disse har bidratt til at av nybilsalget på 176 000 første gangsregistrerte personbiler i 2021 var 65 pst. elektriske (kilde: SSB).

Flertallet viser til at inntektene fra engangsavgiften er anslått til 8,7 mrd. kroner, og at forslagsstillerne ikke har fremmet forslag om inndekning av inntektsbortfallet ved en utfasing av avgiften.

Flertallet kan på denne bakgrunn ikke støtte forslaget.

2.3 Omregistreringsavgiften

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forslagsstillerne foreslår å redusere omregistreringsavgiften til selvkost. Omregistreringsavgiften er en fiskalavgift som er tenkt å erstatte fravær av merverdiavgift på bruktbilsalg. Avgiften er ikke et gebyr for dekning av statens utgifter til omregistrering av kjøretøy.

Flertallet viser til at inntektene fra omregistreringsavgiften i budsjettet for 2022 er anslått til 1,5 mrd. kroner. Forslagsstillerne har ikke foreslått inndekning for den tapte inntekten.

Flertallet kan på denne bakgrunn ikke støtte forslaget.

2.4 Trafikksikringsavgiften

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forslagsstillerne fremmer forslag om at trafikksikringsavgiften for MC reduseres til 50 pst. av avgiften for personbil, og at lav sats utvikles.

Flertallet viser til at forslagene som fremmes, vil medføre et provenyrtap på anslagsvis 380 mill. kroner. Flertallet viser til at forslagsstillerne ikke har fremmet inndekningsforslag for disse tapte inntektene.

Flertallet kan på denne bakgrunn ikke støtte forslaget.

2.5 Veibruksavgiften på drivstoff

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at veibruksavgiften som foreslås utviklet, skal prise de eksterne kostnadene som bruk av kjøretøy medfører, utenom utslipp av CO₂ som prises gjennom CO₂-avgiften på drivstoff. Eksterne kostnader ved bilkjøring er helse- og miljøskadelige utslipp, ulykker, veislitasje, støy og kø. Ved å fjerne denne avgiften vil også prisingen av disse eksternalitetene fjernes. Flertallet er av den oppfatning at avgiftssystemet er godt egnet til å fange opp eksterne kostnader. Skal veibruksavgiften på drivstoff fjernes, må den erstattes med en annen avgift som fanger opp disse kostnadene som bilkjøring påfører omgivelsene.

Flertallet viser også til at å fjerne denne avgiften vil gi et provenyrtap på 14 mrd. kroner som må dekkes inn gjennom kutt andre steder eller gjennom økte skatter.

Flertallet kan på denne bakgrunn ikke støtte forslaget.

2.6 Opparbeidet bompengегjeld og finansiering av nye veier

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at bompenger bidrar til finansiering av en rekke vei- og kollektivtiltak i alle deler av landet. Bompengefinansiering skal som hovedregel være vedtatt av fylkeskommunen og de kommuner som er direkte berørt. Flertallet viser til svar fra finansministeren hvor det går frem at anslaget for samlede bompengeforpliktelser er på 250 mrd. kroner. Flertallet viser til at forslagsstillerne ønsker å finansiere dette fra Infrastrukturfondet, hvor det i dag er satt av 100 mrd. kroner. Formålet med fondet var at avkastningen av fondet skulle benyttes til vei-, jernbane- og kystformål. De 100 mrd. kronene i infrastrukturfondet er satt av «under streken» – på en 90-post. Skal dagens bompengегjeld og finansieringen av nye veier skje over statsbudsjettet, må det derfor finnes inndekning for over 250 mrd. kroner.

Flertallet kan på denne bakgrunn ikke støtte forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at bompenger har blitt en viktig del av finansieringsgrunnlaget for mange veiprosjekter og har bidratt til at prosjektene har blitt realisert tidligere enn om de skulle blitt fullfinansiert med offentlige midler. Selv om bompenger har en del negative konsekvenser, har nytten og behovet for rask utbygging av veier gjort at det har vært lokal vilje til å bruke bompenger som en del av finansieringsgrunnlaget. Disse medlemmer viser til at den samlede statlige finansieringen av norsk veibyggging har økt betydelig under regjeringen Solberg, og at samferdselsbudsjettet er tilnærmet doblet i løpet av åtte år. Den statlige finansieringen har økt mer enn bompengefinansieringen, og den relative bompengandelen er derfor redusert i denne perioden. Disse medlemmer viser videre til Nasjonal transportplan 2022–2033 som ble behandlet i Stortinget i 2021, og legger den til grunn for sine prioriteringer og rammer for finansiering, herunder bruk av bompenger. Videre vises det til finansministerens redegjørelse vedrørende nedbetaling av bompengегjeld og bruk av infrastrukturfondet.

2.7 Brukerbetaling på ferger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forslagsstillerne foreslår å fjerne brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet. Flertallet viser til at dette vil føre til et provenytap, og at forslagsstillerne ikke har fremmet forslag til dekning.

Flertallet kan på denne bakgrunn ikke støtte forslaget.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til at arbeidet med å redusere fergetakstene startet i revidert budsjett for 2021, og ble videreført i statsbudsjettet for 2022. Ytterligere reduksjoner i fergetakstene må gjøres i forbindelse med de ordinære budsjettene.

2.8 Veipricing

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet viser til at forslagsstillerne ønsker å avvise veipricing som et system for avgiftsinnkreving. Dette er en utredning som ble etterspurt av Stortinget, og som vil ferdigstilles våren 2023.

Flertallet vil avvise utredningen før den tar stilling til dette forslaget.

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

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

- Vektkomponenten i engangsavgiften for personbil og vare-/bobil fjernes. Volumkomponenten i engangsavgiften for MC fjernes. Engangsavgiften fases ut over tid.
- Omregistreringsavgiften reduseres til selvkost.
- Trafikksforsikringsavgiften skal være teknologinøytral. Trafikksforsikringsavgiften for MC reduseres til 50 pst. av personbil. Lavtaks i trafikksforsikringsavgiften utvikles, slik at kjøretøy som eksempelvis veteranbil, snøscooter og traktor blir avgiftsfrie.
- Veibruksavgiften på drivstoff utvikles.
- Opparbeidet bompengегjeld slettes ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet.
- Nye veier bygges uten bompenger, og kommende prosjekter i Nasjonal transportplan skal være offentlig finansiert.
- Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet fjernes.
- Veipricing som system for avgiftsinnkreving avvises.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 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 – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 24. mai 2022

Eigil Knutsen

leder

Lan Marie Nguyen Berg

ordfører



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 bompengегjeld gjennom tilskuddsordningen til nedbetaling av bompengегjeld 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 bompengегjeld 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. Veiprisering 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 bompengeorrdning, 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

