



STORTINGET

Representantforslag 163 S

(2021–2022)

fra stortingsrepresentantene Morten Stordalen, Hans Andreas Limi, Frank Edvard Sve og Marius Arion Nilsen

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge har et av verdens høyeste nivå på bilavgifter. Selv om avgiftsnivået i Fremskrittspartiets tid i regjering falt betydelig, er avgiftsnivået etter forslagsstillernes mening for høyt og bør reduseres. Dagens avgiftssystem består av en rekke komponenter både ved kjøp, eie og bruk. Bilistene betaler for de samme ulempene mange ganger. Sammenliknet med Norges naboland er det særlig engangsavgiften med sitt smale avgiftsgrunnlag og ekstreme satser og den systematiske bruken av bompenger på nye veiprosjekter som gjør at Norge kommer dårlig ut i enhver sammenlikning av bilavgiftsnivå. I det gjeldende systemet med høye både bruks- og kjøpsavgifter er det forbrukerne som blir tapere, mens staten blir rikere.

Den teknologiske utviklingen for alle typer kjøretøyteknologi har bidratt til reduserte avgifter for mange kjøretøy, men det utgjør en betydelig skjevhet i dagens system at så godt som all avgiftsbyrde er lagt på konvensjonelle kjøretøy. Det politiske flertallet har bestemt ensretting til fordel for batteriteknologi heller enn konkurranse mellom flere teknologier om å levere det beste produktet til forbrukerne. Elbil kan være bra for mange, men dette er ikke moden teknologi. Kort rekkevidde og

lang ladetid gjør at dette er kjøretøy som innebærer et betydelig steg tilbake i brukervennlighet.

Teknologiforbud

Forslagsstillerne ønsker konkurranse mellom forskjellige typer kjøretøyteknologi og avviser et forbud mot nye konvensjonelle personbiler etter 2025. Folk skal selv få velge bil og teknologi best tilpasset egne ønsker.

Rett til å kjøre egen bil

Ny kjøretøyteknologi gir gode støttesystemer for sjåføren som bidrar til å øke sikkerheten på veien. Forslagsstillerne mener at disse skal forbli støttesystemer, og vil forsvare retten til å kjøre egen bil uten systematisk overvåkning og advare mot en utvikling i retning av å flytte kjøretøybyråkratiet inn i bilene gjennom GPS-systemer.

Engangsavgift

Dette er en avgift som skiller Norge fra nabolandene. Forslagsstillerne viser til at både nullutslipps- og mange delektiske kjøretøy allerede er fritatt for avgiften. Engangsavgiften er preget av å ha et smalt grunnlag med ekstreme satser og bryter med dette som utgangspunkt med premissene for resten av skatte- og avgiftssystemet. Engangsavgiftens historiske begrunnelse har vært å skaffe inntekter til statskassen. Statens enorme formuesoppbygging gjør at grunnlaget for denne avgiften har falt bort. Forslagsstillerne mener at engangsavgiften bør avvikles, og at det skal være opp til bilkjøper og ikke politikere å velge bil. Avviklingen bør gjennomføres ved først å fjerne vektkomponenten, som i realiteten er en skatt på trafiksikkerhet. Større, sikre biler får uforholdsmessig høye avgifter.

Omregistreringsavgift

Avgiften varierer med bilens alder og vekt. I Fremskrittspartiets tid i regjering ble avgiften redusert betydelig for nyere biler. For denne avgiften er det også slik at det bare er konvensjonelle biler som betaler avgiften fullt ut. Dette er en avgift som har som oppgave å skaffe staten inntekter. Forslagsstillerne mener at statens store formuesoppbygging gjør at grunnlaget for denne avgiften har falt bort. Avgiften bør derfor reduseres til selvkost.

Trafikkforsikringsavgift

Dette er en avgift på eierskap av kjøretøy, og forslagsstillerne mener at avgiften skal være teknologinøytral. For MC betaler man i dag omtrent 70 pst. av hva man gjør for biler og forslagsstillerne mener at dette bør reduseres til 50 pst. Forslagsstillerne mener at lavsats i trafikkforsikringsavgiften som omfatter blant annet veterankjøretøy, snøscooter og traktor, bør avvikles, slik at kjøretøyene blir avgiftsfrie.

Drivstoffavgift

Avgiften på drivstoff består i dag av både en veibruksavgift og en CO₂-avgift. Samlet gir det en betydelig avgiftsbelastning på drivstoff, og dette sammen med høy oljepris innebærer betydelige drivstoffkostnader for norske forbrukere som rammer dem mest som har minst fra før.

Avgiftsbelastningen på drivstoff må reduseres ved at veibruksavgiften avvikles. I denne sammenheng viser forslagsstillerne til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022, der veibruksavgiften for bensin- og diesel reduseres til 1 krone.

Bompenger

Den systematiske bruken av bompenger skiller Norge fra de fleste andre land. En betydelig del av investeringsbyrden for veisystemet skyves over på brukerne med den konsekvens at høye bomsatser gir trafikkavvisning på de nye veiene. Det er også slik at bompenger brukes til drift av kollektivtrafikk, og i de såkalte bypakene er det bare mindre deler av bompengene som kommer bilistene til gode gjennom nye veier og vedlikehold. Det er ingen krav til forholdsmessighet mellom hva som betales inn i bompenger, og hva bilistene får tilbake i form av økt kapasitet og kvalitet på veiene. Det

var ved utgangen av 2020 en bompengegjeld på omtrent 63 mrd. kroner.

Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet er også en form for bompenger som belastes bilister i kystfylkene, og som forslagsstillerne mener må avvikles.

Veipricing

Veipricing innebærer å utvide dagens bompengordning til å gjelde hele veisystemet uavhengig av veiens kvalitet og vil innebære at bilavgiftene kan øke fra et allerede høyt nivå. Et slikt system vil innebære at alle reiser med bil overvåkes kontinuerlig. Forslagsstillerne mener at dette strider mot hva myndighetene skal kunne innhente av opplysninger om enkeltpersoner. Det er ingen andre land som har innført et slikt overvåkningsbasert system for avgiftsinnkreving fra persontransport. Veipricing som system for avgiftsinnkreving bør avvises.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.
- Trafikkforsikringsavgiften skal være teknologinøytral. Trafikkforsikringsavgiften for MC reduseres til 50 pst. av avgiften for personbil. Lavsats i trafikkforsikringsavgiften avvikles, slik at kjøretøy som eksempelvis veteranbil, snøscooter og traktor blir avgiftsfrie.
- Veibruksavgiften på drivstoff avvikles.
- Opparbeidet bompenggjeld slettes ved å gjøre bruk av infrastrukturfondet.
- Nye veier bygges uten bompenger, og samferdselsprosjekter som inkluderes i kommende Nasjonal transportplan, skal være offentlig finansiert.
- Brukerbetaling på ferger på riks- og fylkesveinettet fjernes.
- Veipricing som system for avgiftsinnkreving avvises.

29. mars 2022

Morten Stordalen

Frank Edvard Sve

Hans Andreas Limi

Marius Arion Nilsen