

Finansdepartementet

postmottak@fin.dep.no

Vår saksbehandler  
eo

Kopi til

Vår dato  
20.6.2019

Vår referanse

Deres referanse  
19/1884 - 1

## Innspill – bærekraftige bilavgifter 2025

Vi viser til departementets brev av 8. mai 2019 om overnevnte.

Unio mener at bilistene og varetransporten på vei må betale for de eksterne kostnadene de påfører andre og samfunnet som helhet. Finansdepartementets brev viser til at disse kostnadene bl.a. består av ulemper og skader knyttet til ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp.

Unio mener at de avgifter som er knyttet direkte til spesielle eksterne kostnader som f.eks. CO2-avgiften, bør prises «riktig» i forhold til de eksterne kostnadene. For mange andre avgifter på bil kan det være vanskelig å tallfeste og skille godt mellom hvor mye som skal dekke f.eks. veislitasje eller andre eksterne kostnader. Det kunne vært ønskelig at flest mulig av de eksterne kostnadene ble «korrekt» priset. Vi innser imidlertid at dette vil være vanskelig og foreslår derfor ikke noen konkrete endringer i så måte.

Unio vil derimot påpeke at veitrafikken ikke gir mindre eksterne kostnader nå enn tidligere. Vi mener derfor at det samlede provenyet fra bilavgiftene må siktes inn mot de tidligere nivåene fra før el-bilfordelene ble innført.

Unio mener at el-biler i løpet av få år må betale de samme avgiftene som fossilbiler, unntatt selvsagt avgifter knyttet til f.eks. støy, partikkelutslipp og utslipp av klimagasser. El-biler bidrar derimot like mye til kø, ulykker, svevestøv mv. som fossilbiler.

Unio mener at biltrafikken i byene må begrenses for å sikre frisk luft og folks helse, og for å hindre at kø påfører den enkelte, de næringsdrivende og samfunnet som helhet store kostnader.

Unio mener at tidsdifferensierte bompenger eller veipricing samt en parkeringspolitikk som også bidrar til å begrense trafikken i byene er en riktig transport- og miljøpolitikk for byene. Inntektene

fra trafikkbommer mv. må i stor grad brukes til å fremme en nullvekstpolitikk for biltrafikken i byene ved å kanalisere økningen i persontrafikken over på gang, sykkel og kollektivtransport. Bypakker for grønne byer støttes. Bompenger må i stor grad gå både til kollektiv, gang og sykkel, men en satsing på disse områdene bidrar også til at biltrafikken i byene kan avvikles uten kø og store kostnader for den enkelte bilist eller næringsdrivende.

Unio er også opptatt av at utformingen og dimensjoneringen av bompenger og veipricing innrettes slik at det ikke slår sosialt urettferdig. Det bør gjøres en prinsipiell gjennomgang av forholdet mellom bompengefinansiering og finansiering over statsbudsjettet. Om en større andel skal finansieres over statsbudsjettet, må enten andre utgifter vike eller skattene økes, alternativet er at vi demper tempoet i veiutbyggingen eller ambisjonene i de enkelte bypakkene. Det siste vil vi ikke anbefale da bypakkene er helt sentrale instrumenter for å få ned klimagassutslippene i byene.

Vennlig hilsen  
Unio

Anne Folkvord  
sekretariatssjef

12/1



Erik Orskaug  
sjeføkonom