



Bilpolitisk arbeid, Servicemarkedsforum

Larkollen, 15.06.23

Dagens meny:

1. Arbeidet med ny Nasjonal Transportplan (NTP)
2. Innspill til Statsbudsjett for 2024
3. Kommunevalg og Arendalsuka
4. Bilpolitisk strategi 2025 – 2029

1. Ny NTP: Fremskyndet og nedskalert

- Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 legges frem av regjeringen våren 2024, ett år tidligere enn planlagt.
- Trangere tider og økt klima- og naturfokus gir betydelig redusert utbyggingstakt og prioritering av vedlikehold.
- Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård: «Mye er endret siden forrige NTP ble lagt frem. Vi trenger en transportplan som treffer på framtidens behov, og som har realistiske rammer.»

Transportetatenes innspill til NTP

- Transportetatene Statens vegvesen, Nye Veier, Avinor, Jernbanedirektoratet, Bane Nor og Kystverket leverer faglige innspill til regjeringens arbeid med NTP 2025–2036.
- Transportetatene leverer grunnlag på blant annet prioriteringer, teknologi, fremskrivninger og klimamål.
- Høringsfrist 3.7. 2023. Vi samarbeider med NBF og NLF om svar. Høringssvaret vil ha hovedvekt på klimaleveransen til prioriteringsoppdraget; og utslippsmål/kutt for nyttetransporten.
- BIL går ikke inn i spørsmål om veibygging og prioritering av strekninger for utbygging, ut over at vi som OFV-medlem støtter/bidrar i deres vurderinger.

Målformuleringer fra virksomhetene

- **Godsoverføringsmålet** foreslås skrotet – BRA!!!
- **Nullvekstmålet** videreføres, og vektlegges som et viktig premiss. Samtidig ser vi i samfunnsdebatten at nullvekstmålet i stadig økende grad brukes som et klimamål. Når trafikkveksten er nullutslipp, er dette grovt misvisende. Vår anbefaling er at nullvekstmålet skrotes, og erstattes av mål for det vi vil ha mindre av, som kø, støy, mm. Skal nullvekstmålet opprettholdes, er det et minstekrav at man slutter å omtale det som et klimamål.
- Målformuleringene om **drivlinjer for nye kjøretøy** er ikke justert. Ikke umulig at det kommer når regjeringen legger frem NTP. For å nå målet om 55% kutt må nullutslippsandel på tunge kjøretøy være nær 100 % i 2030.

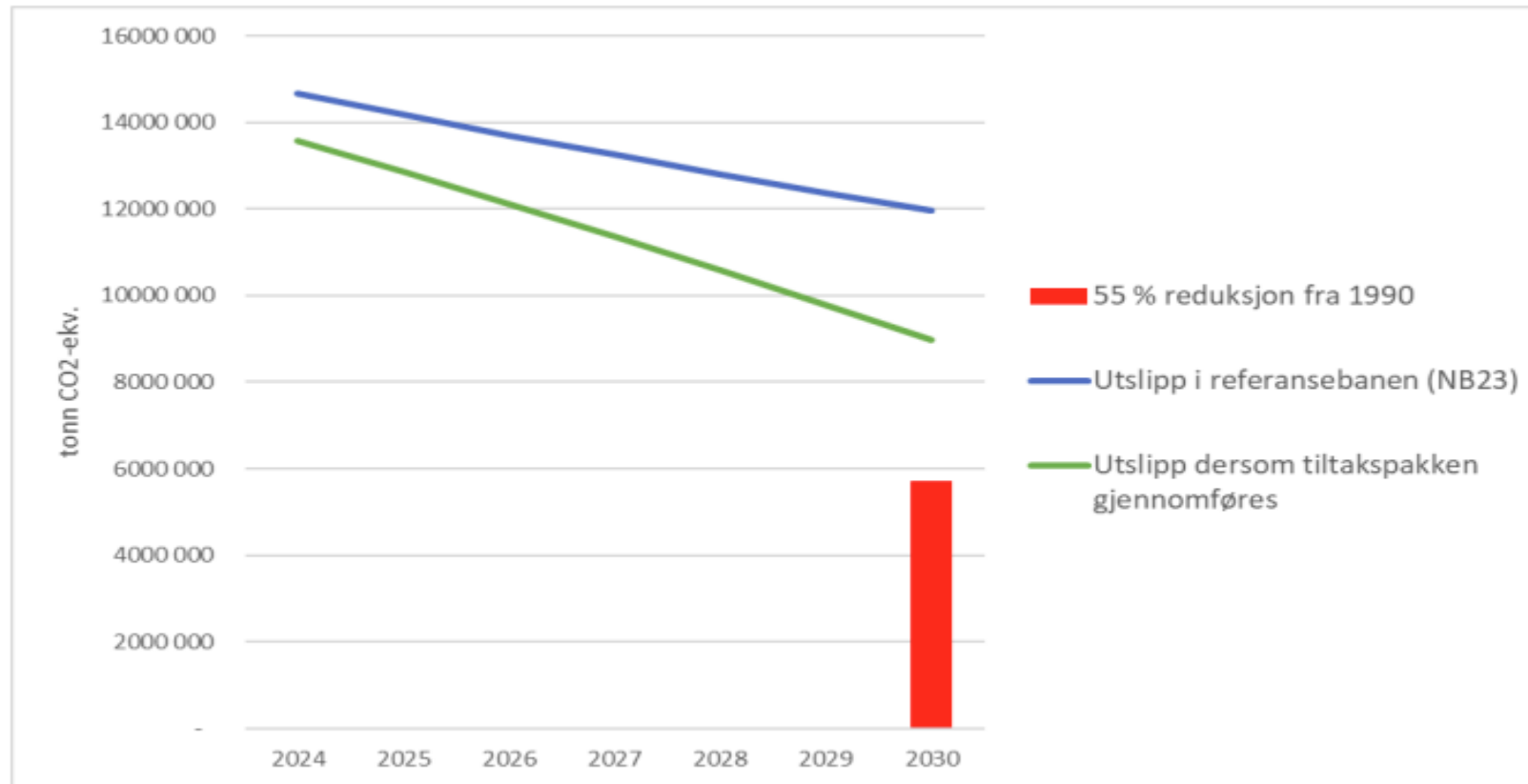
Utfordrende bilde mot 2030

Vi må ned fra 8,7 millioner tonn CO₂ i dag til 3,5+ millioner tonn i 2030 for å klare 55% reduksjon. Mens utslippene fra personbil antas å falle med ca. 75 prosent fra 1990 til 2030, øker utslippene fra gods- og varetransporten fordi transportvolumene øker betydelig.

Hovedbudskap fra virksomhetene på klima:

- En vesentlig forsterkning av dagens virkemidler trengs og/eller nye kraftige virkemidler.
- En reduksjon på 55 pst. vil kreve mye mer enn en videreføring av dagens politikk og virkemidler.

Store kuttbehov fordrer store grep...



Figur 3.3 Utslipp fra transportsektoren i fremskrivningen, ved gjennomføring av tiltakspakken og målsettingen for 2030

...og omfattende mulig tiltakspakke listes opp

- Engangsavgift for alle fossile biler i alle kjøretøykategorier (lav sats for kabotasjeutsatte kategorier, høy for andre)
- Høyere støttesats for kjøp av kjøretøyer og hjemmelading gjennom Enova
- Økt ambisjon om offentlig hurtiglading for varebiler og tungbiler
- Lavutslippssoner i de største byene
- Tungbiltakst for fossile varebiler i bommene
- Tungbiltakst for nye fossildrevne personbiler i bommene
- Nullutslipps tungbiler i kollektivfelt
- Tyngre vekt (og evt dimensjoner) på nullutslippsbiler
- Nullutslippskrav ved offentlig anskaffelse av tungbil, etc.
- Økte avgifter på fossilt drivstoff
- Raskere utbygging av offentlig tilgjengelig hurtigladeinfrastruktur

Virkemidlene må ses i sammenheng med den generelle klimapolitikken, skatte- og avgiftssystemet osv., for å sikre at en samfunnsøkonomisk mest mulig effektiv virkemiddelpakke oppnås.

BIL, NBF og NLF skriver seg sammen i høringen

- Når nyttetransporten skal elektrifiseres må vi bruke lærdommen fra suksessen med elektrifisering av personbilene - kraftfulle positive virkemidler kan gi rask endring
- Store muligheter for betydelige kutt fra nyttetransporten gitt riktig tiltakspakke
- Må ta alle teknologier i bruk
- Forståelse for at Norge er et lite marked, og ikke markedsdrivende
- Konkurransetsatt, internasjonal transportnæring med svært knappe marginer. Økte avgifter (engangsavgift tung og økt drivstoffavgift) problematisk for norske arbeidsplasser.

Politisk handlekraft og forpliktelse: Bare gjennom forutsigbare og tilstrekkelige incentiver over tid kan næringen levere på politiske mål.

Våre innspill for utslippskutt

- Tillate økte vogtogvekter (gode eksempler fra Finland og Sverige)
- Økt bruk av bio (både innblanding og gass). Alle teknologier må tas i bruk
- **Lade- og fyllinfrastruktur må på plass raskt – hurtigtilgang areal og nett**
- ENOVA; fremheves fra Transportvirksomhetene som et svært viktig virkemiddel for utslippskutt fra veitrafikken.
- **BIL, NBF og NLF vil i høringen problematisere ENOVAs rolle som bidragsyter kun til markedsintroduksjon. Kjøpincentiver som tar oss fra introduksjon til massemarked må på plass – om politiske vedtak skal kunne oppfylles.**

Mobilitet som samfunnsgode må verdsettes

- 80,9 prosent av all reising skjer i personbil (SSB, 2021-tall), og kollektivtransport er sjelden et fullgodt alternativ utenfor begrensede bymiljøer. Mobiliteten personbilen gir oss er både avgjørende for vekst og verdiskaping i næringslivet, og for fritid og familieliv. **Personbilene ligger an til 75% utslippskutt i 2030**
- Økte drivstoffavgifter vil slik kunne ramme svært skjevt sosialt. Det samme gjelder å innføre tungbiltakst ved bompassering for personbiler med fossile drivlinjer.
- Vi forutsetter at ny NTP ikke vil legge opp til en politikk som verdsetter mobilitet for alle, og ikke avgiftsbelegger bilbruk slik at det blir et gode for de få.

Fredag 2. juni lanserte Miljødirektoratet rapporten *Klimatiltak i Norge mot 2030*

- Rapporten analyserer tiltak, barrierer og mulige virkemidler som kan utløse utslippsreduksjoner.
- Et forslag er en virkemiddelpakke for elektrifisering av tungtransporten og 100 prosent elektrifisering/bio for nye tunge kjøretøy i 2030. Blant tiltakene som foreslås er økt støtte og låneordninger, tiltak for hurtigere utbygging av lade/fylleinfrastruktur, men også engangsavgift for lastebiler med fossile drivlinjer og økt CO2-avgift på pumpa.
- Rapporten viser at det er mulig å nå både forpliktelsen under forordningen om innsatsfordeling i samarbeidet med EU og omstillingsmålet om 55 prosent kutt i nasjonale utslipp. Dette er regjeringens mål.

2. Innspill til statsbudsjett for 2024

- BIL, NBF og NAF i møte med politisk ledelse i Finansdepartementet 30. mai. Stor tyngde i at bransjeorganisasjonene står sammen med den største forbrukerorganisasjonen.

Hovedpunkter:

- Mva-fritak på kjøpsbeløp på elbil opptil 500 000 kroner må videreføres.
- Vektavgiften bør fortrinnsvis fjernes – og må i alle fall ikke økes.
- El-fordelen i firmabilbeskatningen må gjeninnføres og skattegrunnlaget for elbil utredes.
- Økningen på CO2-komponenten for person- og varebiler med fossile drivlinjer må holdes moderat.
- Elektrifiseringen av varebilmarkedet trenger incentiver. Fortsatt finnes det ikke gode elektriske alternativer med firehjulstrekk og tung hengervekt.
- Engangsavgift for tunge kjøretøy med fossil drivlinje må skrinlegges.

Elbil; mva og vektavgift

Innfasing av mva nullutslippsbiler

- Løftet om at elbilmomsen ligger fast også i 2024 må innfris.
- Videre innfasing av mva på elbiler må skje gradvis og varsles i god tid.

Vektavgift

- Vektavgiften burde primært vært fjernet, men bør i det minste ikke økes.
- Vi vil sterkt advare mot å la avgiften bli et forhandlingskort for å skaffe inndekning under budsjettforhandlingene.

Et krevende kostnadsbilde

- Inflasjon, økte råvarepriser og høye energikostnader gir prisøkninger i produksjonskjedene. Den svake kronen forverrer situasjonen ytterligere for norske forbrukere.

Firmabilbeskatning og leasing elbil

- Bilister med elbil som firmabil fikk en **betydelig skatteskjerpelse i 2023**. Leasing- og firmabilmarkedet henger etter på elektrifisering og står i fare for å bli et hinder for 2025-målet.
- Miljørabatten i firmabilbeskatningen må gjeninnføres i 2024 slik at **elbilene beskattes med 80 prosent av listepris**.
- Videre må **verdsettelsen i skattegrunnlaget for elbil utredes**. Beregninger fra våre medlemmer laget med utgangspunkt i OFVs beregninger for kostnader ved bilhold viser at endringene i firmabilbeskatningen på elbiler har medført at skattyter overbeskattes kraftig (fra 79 til 108 prosent på et utvalg biler).
- Med dette fravikes et av de grunnleggende prinsippene i beskatning av naturalytelser, nemlig at det skal være samsvar mellom størrelsen på den skattbare fordelten, og det som arbeidstakeren ville ha blitt pådratt seg dersom han selv hadde måttet bære kostnadene ved å holde tilsvarende bil privat.



4.Lokalvalgkamp og Arendalsuka

Arendalsuka: Er elbil redningen for bil i by?

BIL, NBF og NAF arrangerer debatt i Samferdselsteltet 16.08 kl 11.00 – 12.00

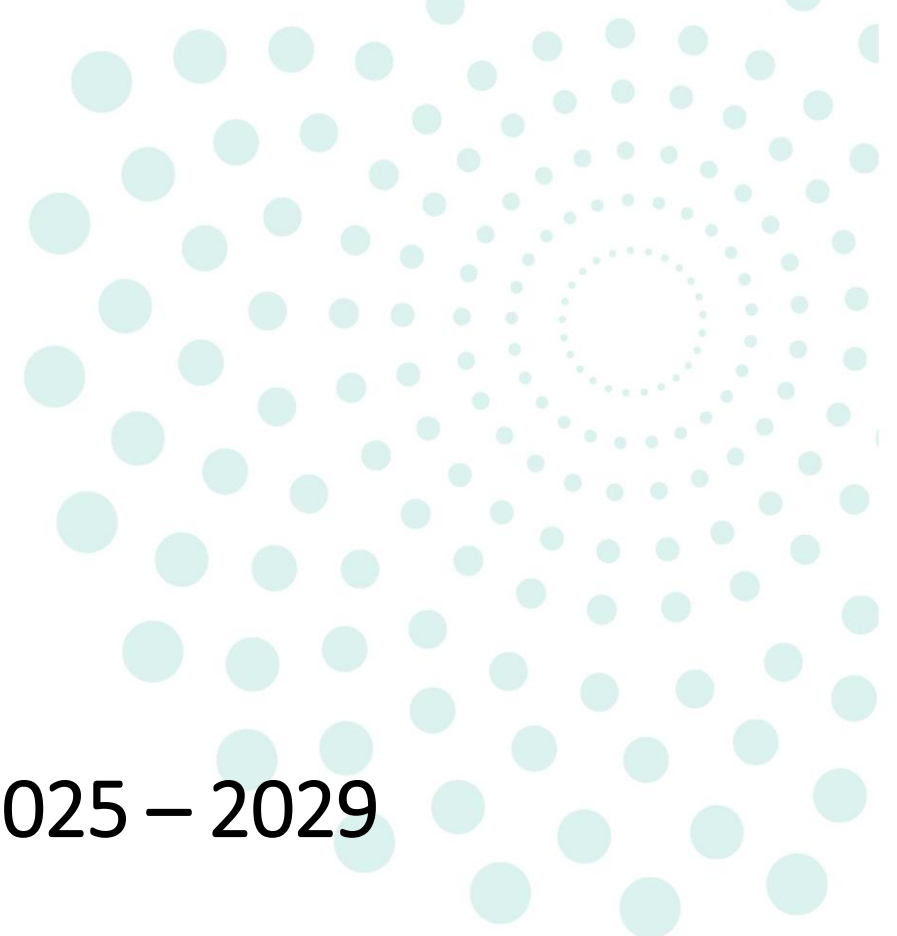
Bilen en helt nødvendig del av hverdagslogistikken til de aller fleste familier, også i byene. Men selv om personbilen beveger seg i rekordfart mot nullutslipp, gjøres bilen til et problem av mange politikere. Bompengene stiger, parkeringsplasser kuttes og storbyer stenger gater for bilister.

Skal bilistene presses ut av byen? Er det elbilen som blir redningen for alle som kjører bil i by - eller må den også bort?

Vi har invitert politikere fra stortingspartiene og NAF vil presentere ferske tall fra sin undersøkelse om bil i by.

Lokale arrangementer / SoMe

- BIL, NBF og NAF jobber med mulige samarbeidsarrangementer med lokale bilbransjeambassadører og NAF i Bergen og på Nord Jæren for lokalpolitiske arrangementer om bilens plass i byen.
- Alle ambassadørene vil få tilsendt leserinnlegg de kan tilpasse lokale forhold og sende ut.
- Ser på mulighet for SoMe-grafikker/video for deling i sosiale medier.



5. Bilpolitisk strategi og handlingsplan 2025 – 2029

De tre viktigste områdene for vår politikk



Sikre bilen og veitrafikkens plass i samfunnet



Bilbransjens rolle i arbeidet med å nå klimamålene



Et godt og fremtidsrettet bilavgiftssystem

Resonnementet bak strategien

Sikre bilens
plass i
samfunnet

Dette forutsetter at vi blir
en del av løsningen, ikke
en del av problemet
«License to operate»

Klimamål 2030

Bilpark 2030

Bilavgifter

Kjøpsincentiver

Ladeinfrastruktur

Vi må bidra til at vi når
klimamålene

Klimamålet forutsetter rask
fornyng av bilparken for alle
kjøretøygrupper

Da må vi ha kjøps- og bruks-
avgifter som sikrer rask
utskifting mot 2030

Nyttekjøretøy trenger kjøps-
incentiver for å sikre nullutslipp

Nødvendig å bygge en
ladeinfrastruktur som muliggjør
nullutslippsmålene

Handlingsplan 2025 – 2029

Felles handlingsplan for strategiperioden 2025 – 29 for BIL og NBF er under arbeid og presenteres for styret i BIL i august/september.

Handlingsplan i tre dimensjoner

- Del 1: Politiske prosesser
- Del 2: Hurtigst mulig til nullutslipp nyttekjøretøy og personbil
- Del 3: Bilens plass i samfunnet / bil i by

Ambassadørprogrammet skal styrkes og integreres i handlingsplanen

Målrettet påvirkningsarbeid

- Hensikten med handlingsplanen er å målrette det politiske arbeid for å sikre bilens og bransjens plass og omdømme i samfunnet.
- Følgende må være til stede for å kunne oppnå dette:
Bransjen må ta klimaansvar
- Vi skal vise bilens rolle og bidrag på veien mot nullutslippssamfunnet.
- Vi skal jobbe for politikk som fremmer bilen som en del av løsningen både for familienes hverdagslogistikk, for næringslivet - og for klima.
- Samtidig skal vi tydeliggjøre bilens samfunnsnytte og bidra til å løse negative konsekvenser ved bilbruk.

1. Politiske prosesser

- Innspill til partiprogrammer 2025 – 2029
- Valgkamp 2025
- Regjeringserklæring 2025
- Løpende budsjettarbeid
- Arbeid med klimamål
- Kontakt med posisjon og opposisjon Stortinget
- Samarbeid andre organisasjoner

2. Hurtigst mulig til nullutslipp

- Kjøps- og bruksincentiver må forsterke det grønne skiftet på veiene. Myndighetskontakt og dialog med FIN, KLD og NFD
- Næringstransporten vil og må stå for det neste kvantespranget;
- Teknologeutvikling; må ta alle teknologier i bruk
- Norge ikke markedsdrivende
- Konkurransetsatt næring med tøff internasjonal konkurranse
- NLF viktig samarbeidspartner

3: Bilens plass i samfunnet / bil i by

- Bilens plass i samfunnet – og særlig i byen – under økende press. Vi må vise frem nye måter å bruke bilen på og bilen i samspill med andre mobilitetsløsninger.
- Bli en premissleverandør for bærekraftig bilbruk i fremtidens byer.
- Problematisere nullvekstmål
- Verdien av mobilitet for mennesker og for næringsliv. Mobilitet må ikke bli et luksusgode.
- Aktiv bruk av ambassadører og samarbeidspartnere



TAKK FOR MEG! 😊

