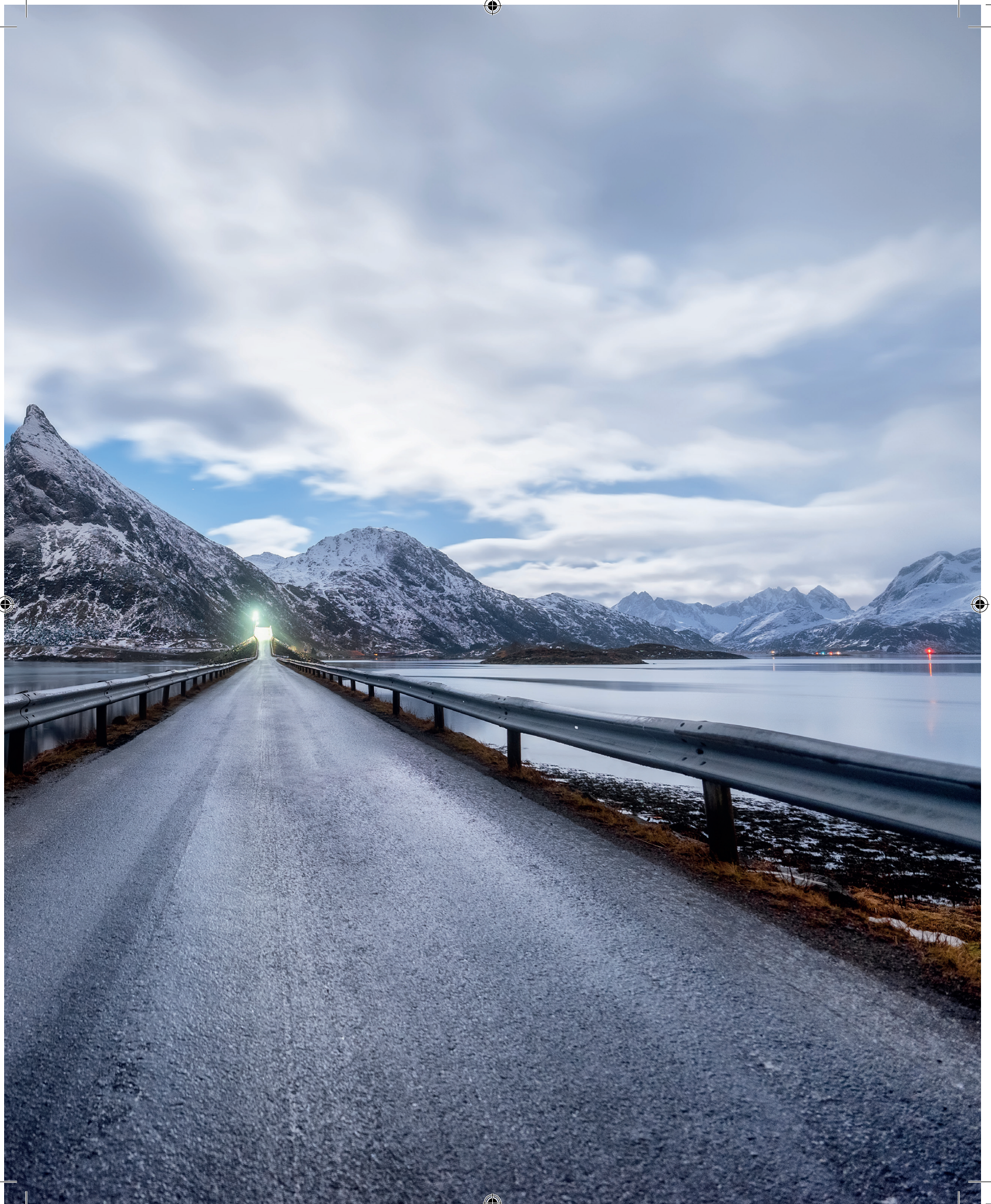


## Bilpolitisk strategi for 2025 – 2029

# Innhold

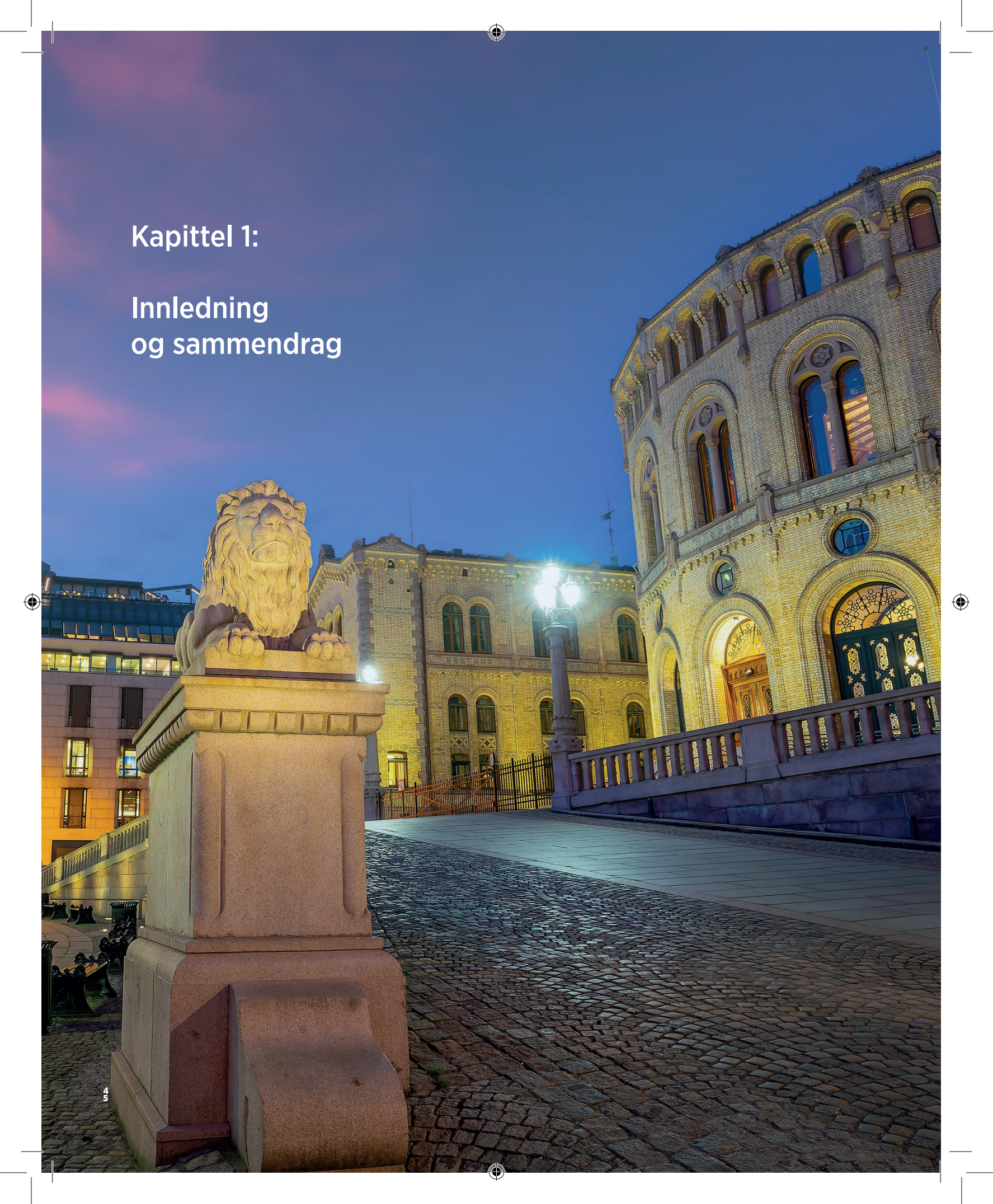
<b>1.</b> Innledning og sammendrag	s. 4
<b>2.</b> Bilens plass i samfunnet	s. 8
<b>3.</b> Trender og utviklingstrekk mot 2030	s. 12
<b>4.</b> Klimamål 2030 og veitrafikken	s. 14
<b>5.</b> Fremtidens bilavgiftssystem	s. 18
<b>6.</b> Veien videre for BILs arbeid	s. 20
<b>7.</b> Kilder og rapporter	s. 22





# Kapittel 1:

## Innledning og sammendrag





Valget i 2025 blir avgjørende for veitrafikken og bilbransjens rammevilkår mot 2030. Senhøstes 2025 vil en ny regjering presentere sin regjeringsplattform for stortingsperioden 2025 – 29. Forut for dette ligger utvikling av nye partiprogrammer for perioden, en lang valgkamp og intense regjeringsforhandlinger mellom koalisjonspartnerne.

Mange viktige endringer i myndighetenes bil- og veipolitikk er allerede på trappene. Statsbudsjettet for 2023 startet enn innfasing av merverdiavgift på elektriske personbiler, og innførte en ny vektbasert kjøpsavgift. Bruksavgift for elbiler og nyttekjøretøy er under utredning, og det jobbes med en nasjonal plan for lading av tunge kjøretøy. Videre vil Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 vil bli lagt frem våren 2024. Samtidig rykker målet om å redusere klimagassutslippene med 55 prosent innen 2030 stadig nærmere.

Gjennom alle disse prosessene skal BIL jobbe for å ivareta bransjens og bilistenes interesser, og for en politikk som fremmer det grønne skiftet på veiene. Overordnet er vår viktigste oppgave å sikre bilens plass i samfunnet. I en tid der klimakrisen vil

kreve stadig mer av oss alle, forutsetter det at vi som bransje blir sett som en del av løsningen, ikke som en del av problemet.

## **BIL skal arbeide for nullutslipp, slik at vi kan redusere, og på sikt fjerne, bilens negative innvirkning på klima og miljø. Vi skal fremme verdien av mobilitet, både for samfunnet og for enkeltmennesket**

For at BIL skal lykkes med dette ambisiøse arbeidet, har vi utviklet vår bilpolitiske strategi for 2025 – 29 allerede nå.

### **Sammendrag: Strategien på 1 – 2 – 3**

BIL viktigste oppgave er å sikre bilens og veitrafikkens plass i samfunnet. Dette er en sammensatt oppgave som danner grunnlaget for strategien.

Bilens plass i samfunnet hviler på en rekke forutsetninger hvor BIL skal ha en tydelig stemme og påvirke utvikling og retningsvalg. Det helt avgjørende er at bil og veitrafikk fremstår som en del av løsningen på samfunnets mobilitetsbehov, og ikke som en del av problemet.

## **Skal vi som bransje ha en legitim stemme i samfunnsdebatten, må vi gjøre vårt for at vi skal nå klimamålene.**

Veitrafikken står for 8,7 millioner tonn av Norges utslipp på 48,9 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Veitrafikken svarer altså for 17,8 prosent av de totale utslippene. Utslippene må betydelig ned i 2030 for at vi skal klare våre klimaforpliktelser.

Dette forutsetter at drivlinjemiksen i 2030 er en helt annen enn i dag for alle kjøretøygrupper. Utslippskuttene må fortsette for personbilene ved at nye nullutslippsbiler kommer inn, og gamle biler med fossile drivlinjer fases ut raskere enn i dag. For næringstransporten må andelen nullutslippskjøretøy øke kraftig.

## **Dette er umulig å få til uten en avgifts-politikk for personbilene og incentiver for næringstransporten som sikrer rask utskifting av kjøretøy med utslipp.**

## **BIL går inn for en helhetlig utredning om hvordan kjøps- og bruksavgiftene best kan utformes for å bidra til det grønne skiftet.**

Nullutslippsteknologi finnes allerede for personbilene. For disse er det viktigste fremover at nye avgifter for kjøp og bruk ikke fases inn for raskt slik at utskiftingstakten svekkes, eller at avgiftene får et nivå som begrenser bruk og gir uheldige sosiale konsekvenser. Det er også behov for å få flere eldre kjøretøy med høye utslipp av veiene.

For utslippsfrie nyttekjøretøy er bildet annerledes. Nullutslippsteknologiene utvikler seg fort, men foreløpig er utslippsfrie drivlinjer svært kostbare og har betydelige bruksulemper. For å komme i mål må alle teknologier tas i bruk. Vi trenger både batteri- og hydrogenelektriske lastebiler, og vi må øke bruken av biogass og – drivstoff betydelig. Styrkede kjøpsincentiver er nødvendige for å fortgang på overgangen til nullutslipp i næringstransporten.

Det er også avgjørende at vi raskt får på plass en lade- og fyllinfrastruktur over hele landet slik at alle kjøretøygrupper kan bli utslippsfrie. For tungtransporten må infrastrukturen utvikles i nært samarbeid med næringen, slik at plassering for lade- og fyllinfrastruktur er tilpasset kjøremønstre, årstider og kjøre- og hviletidsbestemmelser.

BIL skal være tydelige både på mulighetsbilde og på utfordringer, og gi beslutningstakere kunnskapsbasert informasjon om hva som skal til for at veitrafikken skal levere på utslippsmålene. Utad skal vi bidra til å formidle mulige løsninger, og konsekvenser ulike politiske beslutninger kan gi.



Foto: Jamieson Pothecary, Norsk elbilforening

## Kapittel 2:

# Bilens plass i samfunnet

Bilimportørenes Landsforening har som fremste oppgave å sikre bilen og veitrafikkens plass i samfunnet. Vi er under press fra mange kanter. En avgjørende viktig oppgave i vår kommunikasjon og myndighetskontakt er å få frem bilens og bransjens posisjon i det grønne skifte, og bransjens betydning for vekst og verdiskaping.

### 2.1. Bilen som verdiskaper

Veitrafikken er Norges viktigste transportform. Mer enn 80% av alle personkilometer og 2/3 av alt godsfrakt, skjer veien. Alle faglige prognoser sier at veitrafikken vil forsterke sin posisjon som Norges foretrukne transportløsning frem mot 2030 og 2050.

**En fersk rapport fra Menon Economics utført på oppdrag fra Statens Vegvesen, «Verdien av veien», beregner verdiskapingen fra veitrafikken til hele 1.100 milliarder kroner per år.**

580 milliarder kroner er anslaget på hva transporten av varene er verdt, mens verdien av reiser på jobb og i tjeneste bergetes til 220 milliarder kroner. Fritidsreiser og hverdagslogistikk beregnes til 330 milliarder kroner. Her regnes for eksempel verdien av å kjøre barna til fotballtrening eller besøke slekt og venner inn. Totalt blir dette 1.100 milliarder kroner i året.

Veitrafikken representerer også en stor og betydelig næring i seg selv, med stort innslag av distriktsarbeidsplasser. Næringen har en omsetning på 500 milliarder kroner og over 180.000 ansatte (2021).

### 2.2 Den bærekraftige veitrafikken

Norges offensive elbilpolitikk har gjort oss til et foregangsland på utslippsfri mobilitet. 2025-målet for et utslippsfritt nybilsalg viser verdien av å sette seg ambisiøse mål. Det er en seier bransjen, forbrukerne og myndigheter sammen har æren for.

Veitrafikken leder an i det grønne skifte og vil komme raskere til nullutslipp enn andre transportformer som båt og fly, og mye raskere enn det tar å bygge ut jernbane. På veien til en utslipps-



fri veitrafikk skal BIL fremme løsninger som kutter utslipp og løfter bærekraftig mobilitet. Slik sikrer vi bilens plass i samfunnet.

**Vårt oppdrag er å sikre at veitrafikkens posisjon som Norges viktigste transportform opprettholdes og forsterkes. Det forutsetter at nivåene på kjøps- og bruksavgifter ikke er så høye at bilbruken reduseres. Vi skal ha en konstruktiv tilnærming til ferdelsesregulering i bykjernene, men samtidig jobbe for å sikre at folk som bor i by fortsatt kan eie, bruke og parkere bil.**

I arbeidet for grønn mobilitet er det viktig at målsettingene ikke bare er ambisiøse, men også hensiktsmessige med tanke på hva en ønsker å oppnå. Nullvekstmålet for byområdene er at klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy skal reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Med utslippsfrie biler bortfaller det viktigste grunnlaget for dette målet.

BIL mener derfor nullvekstmålet må erstattes med mål for det samfunnet ønsker mindre av, som køer og arealbruk. Veitrafikk må kun begrenses de stedene og til de tidene det faktisk er fullt på veien, eller der trafikk kommer i konflikt med andre arealbrukshensyn. Mesteparten av døgnet er det god plass på veiene. Å utnytte veiene vi allerede har best mulig, er både hensiktsmessig og bærekraftig. Dette i tråd med anbefalingen fra Teknologiutvalget.

BIL mener også godsoverføringsmålet, målet om å flytte gods fra vei til jernbane, bør legges bort ettersom også den veilbarte nyttetransporten blir utslippsfri. Også dette er i tråd med anbefalingen fra Teknologiutvalget.

### 2.3 Verdien av mobilitet

Bilen bringer ikke bare varer og tjenester til folk, den bringer folk sammen. Bilen er både en nødvendighet og et gode, og en forutsetning for å kunne leve, bo og jobbe i største delen av vårt langstrakte land. Vi skal fremme bilens positive samfunnsbidrag og løfte bevisstheten rundt verdien av mobilitet både hos politikere, i bransjen og i befolkningen.

Det er viktig å sikre at den utslippsfrie bilen fortsatt defineres som en nødvendighet politisk og i samfunnet, og ikke som en luksus for de få. Nye biler er ikke bare klimavennlige, de er også mye tryggere enn eldre biler. Trygge biler bør ikke forbeholdes familier med god økonomi. De aller fleste stedene i Norge går ikke kollektivtrafikken ofte nok til å være et reelt alternativ i hverdagen. En politikk som sikrer forutsigbare rammer for bilkjøp og bilbruk, er også en politikk som legger til rette for å bo og leve i hele landet.

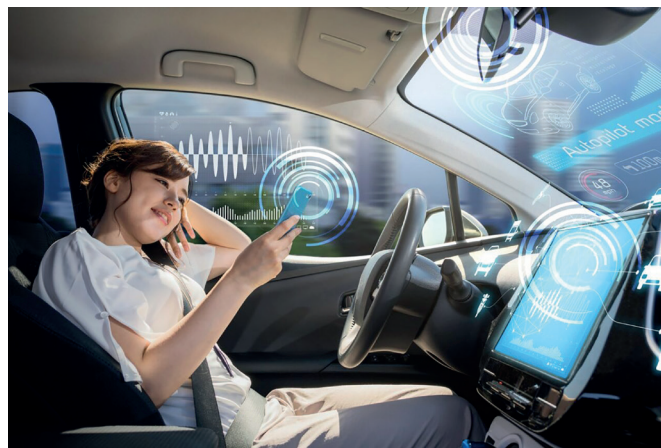


Foto: Autonomous driving by Chombosan/Shutterstock





## Kapittel 3:

# Trender og utviklingstrekk mot 2030

### 3.1.Trender

Transportøkonomisk Institutt (TØI) beregner veitrafikken, målt i kjøretøykilometer, til å vokse med 15 prosent fra 2018 til 2030. Veitrafikken står for 17,8% av de totale klimagassutslippene i Norge, og store kutt må foretas de neste årene. Fremover vil ikke bilbransjen bare måles på nullutslipp i bruk. Bransjen må fremme bærekraft gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til reparasjon, og gjennom gjenbruk og resirkulering.

Måten vi forholder oss til bilen og måten bilen forholder seg til omgivelsene er i endring. Økende grad av selvkjøring vil stille nye krav til fører, vei, omgivelser og lovverk. Mobility as a service (MaaS) vil, særlig i byene, påvirke hvordan vi bruker ulike mobilitetsløsninger. Å befeste bilens plass i den nye mobiliteten blir viktig ettersom kravene til fleksibilitet og sømløshet mellom ulike transportformer vil vokse.

Samtidig gir elbilen nye muligheter i et samfunn hvor det å sikre tilstrekkelig tilgang på fornybar energi vil være en utfordring. Elbilbatterier kan balansere kraftnettet, ta effektopper, kutte energikostnader og redusere behovet for nettutbygging.

Gjennom å bruke kjøretøy som powerbanker får elbilen en ny samfunnsnyttig funksjon. I 2030 vil det for første gang være flere eldre innbyggere (over 65 år) enn barn og unge (0 – 19 år), ifølge Statistisk Sentralbyrå. Store demografiske endringer, med økt urbanisering og aldrende befolkning stiller nye krav til mobilitetsløsninger. Den utslippsfrie bilens plass i fremtidens by-mobilitet må befestes.

### 3.2. utfordringer

Innen 2030 skal Norge kutte 55% av klimautslippene (målt mot 1990), og veitrafikkens bidrag til utslippskutt vil være svært viktig. Veitrafikken står for 8,7 mill tonn av Norges utslipp på 48,9 mill tonn, eller 17,8 % av totalen. Fra 2015 til 2021 er utslippene fra veitrafikken redusert med 15,7 %. Presset for å få fortgang i utslippskuttene vil eskalere i årene som ligger foran oss.

2015 vedtok FNs medlemsland 17 mål for bærekraftig utvikling fram mot 2030. Målene er et veikart for den globale innsatsen for en bærekraftig utvikling ved at de viser miljø, økonomi og sosial utvikling i sammenheng. Transportsektoren må tilpasses til å løse slike utfordringer for å nå bærekraftsmålene.

Ingen av målene er eksklusive for transportsektoren. Men uten velfungerende transport og mobilitetstjenester kan ikke et samfunn ta hånd om befolkningens behov, verken når det gjelder sikkerhet, helsetjenester, sysselsetting, velfungerende byer og lokalsamfunn og sunt klima og miljø. Slik er transport og mobilitet viktig for en rekke av bærekraftsmålene. Transport påvirker samtidig omgivelser negativt gjennom utslipp, ulykker, inngrep i naturen, kø og trengsel. Derfor må transportsektoren tilpasses til å løse slike utfordringer.

I desember 2022 ble FN enige om avtale som skal stoppe og reversere naturtapet innen 2030. Dette setter nye rammer for arealbruk og utbygging av infrastruktur, i tillegg til de allerede vedtatte målene i Paris-avtalen om å begrense jordens oppvarming med 1,5 grader.

Regjeringen har varslet at Nasjonal transportplan (NTP) 2025–2036 vil bli lagt frem våren 2024. Ny NTP forventes å være ambisiøs på veien mot nullutslipp. Allerede inneholder dagens NTP mål for 2030 om at alle nye varebiler skal være utslippsfrie, sammen med 75 prosent av nye langdistansebusser og 50 prosent av nye lastebiler. I tillegg skal varedistribusjonen i

store bysentra være utslippsfri i 2030.

Dette vil kreve et omfattende teknologisk skifte, både på kjøretøysiden, men også for lade- og fyllinfrastruktur. Ladeinfrastrukturen for tunge kjøretøy er i dag i praksis ikke-eksisterende. Utbygging krever både høy nettkapasitet og betydelige arealer langs veinettet, og det haster å komme i

gang med utbyggingen. De fleste transportvirksomhetene er små og mellomstore bedrifter som ikke kan investere i nye nullutslippskjøretøy uten visshet om at infrastrukturen vil være på plass når kjøretøyet tas i bruk.

Bilens plass i bysentrum i endring. I flere byer planlegges det for nullutslippssoner. Men også den utslippsfrie bilen plass i byen er under press. Parkeringsmuligheter bygges ned, og bilens arealbruk problematiseres. Nye mobilitetsløsninger tilpasset urbane liv vokser frem, med bildelingsløsninger og ulike former for mikromobilitet.

Utfordringsbildet handler ikke bare om plassen, men også om pengene. Fra toppåret 2007 og frem til i dag er statens inntekter fra bilrelaterte særavgifter halvert, fra om lag 80 til 40 milliarder kroner. Mva- og avgiftsfritak for nullutslippsbiler har vært en villet politikk for å en grønnere bilpark, men med 2025-målet innen rekkevidde er innfasingen av kjøpsavgifter og mva på elbil i gang.

Dagens bilavgiftssystem er i ferd med å gå ut på dato, og både kjøps- og bruksavgifter på bil skal legges om. Ny veibruksavgift utredes som en konsekvens av at stadig flere elbiler bruker veiene gratis, og statens inntekter fra veibruksavgift på fossilt drivstoff er nedadgående. Dette skjer samtidig som statens utgifter til pensjon og velferd i kraftig vekst, og behovet for inntekter øker.

Et siste vesentlig utviklingstrekk er endringene i vår egen bransje. Forholdet mellom produsent, importør og forhandler/verksted er i endring med økt digitalisering og netthandel, og nye eier- og kjøpsmodeller. Elbilenes inntog betyr mindre og annerledes service og vedlikehold, og endrede kompetansebehov i virksomhetene.

## Kapittel 4:

# Klimamål 2030 og veitrafikken

### 4.1 Et alvorlig bakteppe

Skal vi sikre bilens plass i samfunnet, må utslippene fra veitrafikken gradvis reduseres helt. Den første store milepælen er kommet i 2030. Norge har forpliktet seg til å kutte 55 prosent i CO<sub>2</sub>-utslippene til 2030, sammenlignet med 1990-nivå.

Veitrafikken står i dag for 8,7 tonn CO<sub>2</sub> av Norges samlede utslipp på 48,9 millioner. Fra 2015 til 2021 er utslippene fra veitrafikken redusert med 15,7 prosent, men vi må fra 8,7 i dag til 3,5+ millioner tonn i 2030 for å klare 55% reduksjon.

Avinor, Bane Nor, Jernbanedirektoratet, Kystverket, Statens vegvesen og Nye Veiers framskrivinger i underlaget til ny NTP 2025 – 36 viser at veitrafikken vil slippe ut over 5 millioner tonn CO<sub>2</sub> i 2030 uten ytterligere tiltak enn de vi allerede har. De gjennomførte analysene viser at det ikke er mulig å redusere utslippene fra veitrafikken med 55 prosent (fra 1990) med realistiske tiltak og virkemiddelbruk innen 2030.

Blant tiltakene som er vurdert, er en drivstoffpris på opptil 50 kroner literen og kutt i billettprisene på kollektivtrafikk med 25 prosent. Økt bruk av biodrivstoff, der mer enn 40 prosent bio blandes inn, må til for å komme i mål. Dette vil føre til at «Norges allerede store innhogg i det internasjonale biodrivstoffmarkedet for avansert biodiesel, beregnes økt fra seks til 16 prosent.

Rapporten er levert regjeringen som en del av arbeidet med ny Nasjonal transportplan. Men det er store forskjeller mellom segmentene. 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.

Rapporten sier at klimamålene kun kan nås dersom overgangen til utslippsfrie drivlinjer i alle segmenter forseres betydelig og bruken av biodrivstoff øker kraftig. Det anses ikke mulig å oppnå 55 prosent reduksjon gjennom å redusere transportvolum med økt prising av drivstoff eller tilsvarende prisvirkemidler, uten at vi samtidig gjennomfører en offensiv elektrifisering og/eller innblanding av biodrivstoff.

BIL vil supplere Vegvesenets arbeid med å legge frem scenarier for hvordan utslippskutt fra veitrafikken kan oppnås gjennom å eskalere overgangen til nullutslipp i kjøretøyparken frem mot 2030. Hver for seg kan disse tiltakene være krevende, men brukt i kombinasjon vil det være mulig å gjøre store kutt med ambisiøse, men håndterbare incentiver.



Foto: Wikipedia

#### 4.2 Grønn bunnlinje for grønne investeringer

Både for næringsdrivende og for familier er økonomisk bærekraft en forutsetning for å gjøre grønne valg. Nøkkelen til at Norge har oppnådd å bli verdensledende på elektrifisering av personbilparken, ligger nettopp i at det ble ført en forutsigbar politikk over tid som belønnet klimavennlige bilvalg. BIL mener denne lærdommen må være med videre i det grønne skiftet på veiene.

**Positive incentiver gjør det mulig for både forbrukere og næringsliv å velge den mest klimavennlige teknologien som leverer på deres behov. Gjennom moderate og forutsigbare bilavgifter for personbil og offensive kjøpsincentiver for nyttekjøretøy kan overgangen til nullutslipp gå raskere.**

For de lette varebilene vil 2025-målet om et utslippsfritt nybil salg ikke bli nådd. For de tyngre varebilene gjelder målsettingen for 2030. Felles for varebilsegmentene er at produkttilfanget har vært vesentlig svakere enn for personbil, og kjøpsincentivene i form av ENOVA-støtte utgjør lite. I årene som kommer vil elektriske varebiler med firehjulstrekk, lang rekkevidde og tung hengervekt komme på markedet.

BIL vurderer at det fortsatt vil være behov for å styrke kjøpsincentivene for å få fortgang i overgangen til elektriske varebiler. Til dels betydelige bruksuleper i form av at arbeidstid ofte går tapt til ladetid må tas høyde for når man tilrettelegger for elektrifisering av varetransporten. Etter vårt skjønn bør ENOVA-støtten endres fra å være en kompensasjon for en andel av merkostnaden ved å kjøpe en elektrisk bil, til en kontantstøtte.

For tungtransporten har nullutslippsteknologi en betydelig merkostnad i innkjøp. Som for varetransporten må det gjøres betydelige forbedringer på kjøpsincentivene, og det er viktig å ta i bruk både batterielektrisk, biogass og hydrogen. BIL støtter Norsk Hydrogenforums krav om støtte på 80 prosent av merkostnad for å sette de første 500 hydrogenlastebilene på veien.

#### 4.3 Nullutslippsbilen i bruk

For personbilene er utbygging av ladeinfrastruktur kommet dit at den i all hovedsak kan skjøttes etter markedsmessige prinsipper. Det er et gode, og legger til rette for sunn konkurranse mellom ulike aktører. For tungtransporten er situasjonen en helt annen.

I regjeringens Nasjonale Ladestrategi som ble lagt frem i desember 2022 anslås behovet for hurtigludere til tungtransport til 1500 – 2500 i 2030. I 2023 finnes én offentlig tilgjengelig hurtigladestasjon for tunge kjøretøy.

Utbygging av en fullskala lade- og fyllinfrastruktur over hele landet som muliggjør utslippsfri kjøring for alle kjøretøygrupper haster. Det er betydelige utfordringer knyttet til utvikling av ladeinfrastruktur for tungtransport, på grunn av store behov for både arealer og krafttilgang. Utbyggingen vil bli svært kostbar, og det vil ta tid før den svarer seg markedsmessig. BIL forventer at myndighetene tar ansvar for å etablere hurtigspor både for å sikre tilstrekkelig kraft til hurtigladeinfrastruktur for tungtransporten, og for å sikre rask tilgang til arealer. Utbygging og etablering må skje i nært samarbeid med næringsaktørenes behov.

Også et nett av fyllestasjoner for hydrogen må etableres, fortrinnsvis samlokalisert med hurtigladeinfrastruktur for batterielektriske lastebiler. Samtidig trengs rammevilkår som legger til rette for en betydelig økning produksjon av og tilgang til biodrivstoff til bruk i transportnæringen.

**BIL er opptatt av at utslippsfrie valg må lønne seg for virksomhetene gjennom positive incentiver. Vi er skeptiske til negative incentiver, som høye bruks- og drivstoffavgifter.**



#### 4.4 Bærekraft fra vugge til grav

Fremover vil ikke bilbransjen bare måles på nullutslipp i bruk. Bransjen må fremme bærekraft gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til reparasjon, og gjennom gjenbruk og resirkulering.

Flere bilprodusenter har allerede varslet at de jobber mot klimanøytralitet eller nullutslipp i produksjonen i 2030. Bransjen må være forberedt på og posisjonert for at det vil være stadig økende oppmerksomhet om utslipp i produksjon ettersom stadig flere biler er nullutslipp i bruk.

Spørsmål rundt bruk av brukte deler ved reparasjoner, bærekraft gjennom vedlikehold og skrotingsalder vil utfordre bransjen. Bransjen må fremme bærekraft gjennom hele bilens livsløp, fra produksjon til reparasjon, og gjennom gjenbruk og resirkulering.

Gjennom heleide Autoretur AS, Norges eneste offentlig godkjente returordning for kjøretøy forvalter norske bilimportører produsentansvaret. Autoretur har svært gode tall å vise til med en total gjenvinningsgrad på 97,8 (2022). Bilbransjen tenker bærekraft og tar sitt ansvar fra vugge til grav. Den historien må vi bli flinkere til å fortelle.



Foto: Hans Christian Haraldsen Moen, Norsk Gjenvinning Metall, Øra

## Kapittel 5:

# Fremtidens bilavgiftssystem

Dagens bilavgiftssystem er tilpasset forbrenningsmotoren og er i ferd med å gå ut på dato. De nærmeste årene må et avgiftssystem tilpasset nullutslippsbilen ta form.

### 5.1 Et system på overtid

Fra toppåret 2007 og frem til i dag er statens inntekter fra bilrelaterte særavgifter halvert, fra om lag 80 til 40 milliarder kroner. Mva- og avgiftsfritak for nullutslippsbiler har vært en villet politikk for å en grønnere bilpark, men med 2025-målet innen rekkevidde er innfasingen av kjøpsavgifter på elbil i gang fra 2023.

Ny veibruksavgift utredes som en konsekvens av at stadig flere elbiler bruker veiene gratis, og statens inntekter fra veibruksavgift på fossilt drivstoff er nedadgående. Nedgangen i bilrelaterte avgifter skjer samtidig som statens utgifter til pensjon og velferd i kraftig vekst i årene fremover, og behovet for inntekter øker.

**BILs primære standpunkt er at fremtidens bilavgifter bør gjennomgå en bred utredning. Alle bilrelaterte avgifter, både på kjøp og bruk bør ses i sammenheng.**

**Det må være en gjennomtenkt balanse mellom avgifter på kjøp og avgifter på bruk, og nødvendigheten av at avgiftsopplegget legger til rette for grønn omstilling.**

## 5.2 BILs prinsipper for et moderne avgiftssystem

BIL mener et moderne bilavgiftssystem må være langsiktig, forutsigbart og helhetlig. Det skal fremme mobilitet og anerkjenne verdien av høy mobilitet, både for samfunnet og for enkeltmennesker. Et moderne bilavgiftssystem fremmer klimamålene gjennom positive incentiver, og legger til rette for at det skal lønne seg å gjøre klimavennlige kjøretøyvalg både for næringsliv og familier.

Bilavgifter skal brukes til å dekke bilens samfunnsøkonomiske kostnader, ikke være et middel for å gi staten selvstendige provenyinntekter. BIL mener det er riktig å regne bompenger som en bilrelatert avgift.

## 5.3 Kjøpsavgifter

Utskiftingen av bilparken må forseres hvis vi skal nå klimamålene. Bilavgiftene må tilpasses til dette.

For de elektriske personbilene bør mva for kjøpsbeløp under 500 000 kroner innføres gradvis og forutsigbart gjennom stortingsperioden 2025 - 29. En moderat engangsavgift for nullutslippskjøretøy må være forutsigbar og basert på objektive kriterier. Avgiftsnivået må være tilpasset behovet for å fase inn nye nullutslippskjøretøy i bilparken.

For nyttekjøretøy er det behov for betydelige kjøpsincentiver for utslippsfrie vare- og tungvogner for å sikre at de er konkurransedyktige i pris. Engangsavgift på tunge kjøretøy må ikke innføres.

## 5.4 Bruksavgifter

Når nivået på bruksavgiftene settes mener BIL verdien av mobilitet, hensynet til næringsliv og faren for uheldige sosiale konsekvenser må vektlegges.

Høy mobilitet er et gode for samfunnet og skaper store verdier, både økonomisk og sosialt. For næringstransporten må bruksavgiftene gi et forutsigbart avgiftsbilde som er enkelt å viderefakturere.

Rapport «Verdien av veien fra Menon Economics utført på oppdrag fra Statens Vegvesen, beregner verdien av fritidsreiser og hverdagslogistikk til 330 milliarder kroner. Her regnes for eksempel verdien av å kjøre barna til fotballtrening eller besøke slekt og venner inn. Samtidig er verdien av reiser på jobb og i tjeneste beregnet til 220 milliarder kroner.

Totalt skaper personbilene verdier for over 500 milliarder kroner år år, samtidig som overgangen til elektriske biler gjør at utslippene i 2030 er beregnet til å være 75 prosent lavere enn i 1990.

Bruksavgiftene må ikke være så høye at slik mobilitet reduseres, særlig ikke for utslippsfrie kjøretøy.

BIL mener det er riktig at nullutslippsbiler bør betale for veibruk. Etter vårt skjønn er en flat, moderat kilometersats å foretrekke. Om man på sikt skal vurdere å utrede videre et posisjonsbasert system, må vi være sikre på at alle personvern hensyn er tilstrekkelig ivaretatt. For tungtransporten er et posisjonsbasert system akseptabelt utfra personvern hensyn.

Forutsetningen er at det holdes provenynøytralt og sikrer like konkurransevilkår for alle som driver næringstransport på norske veier.

## 5.5 Balansen mellom kjøp og bruk

**Det er viktig at vi har et avgiftssystem der kjøpsavgiftene ikke blir så høye at utskiftingstakten av bilparken reduseres. Dette vil sette ned farten i det grønne skiftet.**

**Det er også viktig at vi har et avgiftssystem der bruksavgiftene ikke blir så høye at folk ikke har råd til å bruke bilen. Det vil gå ut over økonomien og den sosiale bærekraften.**

BIL, NBF og OFV har gitt Oslo Economics i oppgave å utrede bilavgiftenes betydning for kjøp og bruk av bil, og vil konkretisere denne balansen mellom kjøp og bruk på et senere tidspunkt.

## Kapittel 6:

### Veien videre

På bakgrunn av denne strategien skal det lages en handlingsplan for arbeidet inn mot partiprogram, valgkamp og ny regjeringserklæring.

Handlingsplanen skal utarbeides i samarbeid med Norges Bilbransjeforbund, BILs viktigste samarbeidspartner. Vi tar sikte på å bruke BILs og NBFs regionale ambassadørprogram aktivt i arbeidet lokalt og regionalt.

Handlingsplanen vil være et dynamisk arbeidsdokument som skal oppdateres jevnlig.





Foto: Hyundai/PA, Hyundai urban air mobility

## Kapittel 7:

# Referanser og rapporter

*I arbeidet med å utvikle Bilpolitisk strategi 2025 – 29 har BIL benyttet seg en rekke kilder og rapporter. De viktigste er:*



### **Veitrafikkens verdiskaping**

Menon Economics har på oppdrag fra Statens Vegvesen, utarbeidet rapporten «Verdien av veien» (2023), som viser en verdiskaping fra veitrafikken på 1.100 milliarder kroner per år.

Rapporten finnes her:

<https://www.menon.no/publication/verdien-av-veien/>



### **Bilbransjens samfunnsregnskap**

Ved hjelp av tall fra SSB har bilbransjen utviklet et samfunnsregnskap som viser omfanget av av bilbruk og verdiskapingen fra bilbransjen.

Samfunnsregnskapet finnes her:

<https://bilimportorene.no/bil-fakta/bilbransjens-samfunnsregnskap/>



### **Klimautslippene fra veitrafikken**

Statens vegvesen har sett nærmere på klimagassutslippene fra veitrafikken i 2030 med dagens politikk, og hva som vil være effekten av nye tiltak.

Rapporten er en del av underlaget for ny NTP 2025 – 36 og finnes her:

[https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/2025-2036/klimatiltak\\_hovedrapport.pdf](https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonalt-transportplan-ntp/2025-2036/klimatiltak_hovedrapport.pdf)



### **Bærekraftig mobilitet**

Teknologiutvalget har sett på hva som skaper bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.

Rapporten finner her:

[https://www.regjeringen.no/contentassets/ccd-c68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget\\_web.pdf](https://www.regjeringen.no/contentassets/ccd-c68196014468696acac6e5cc4f0e7/rapport-teknologiutvalget_web.pdf)



### Nærmere om bilavgiftene

En nærmere omtale av bilavgiftenes innretning og omfang finnes i avgiftsproposisjonen i statsbudsjettet for 2023:

Proposisjonen finner du her (fra side 183):

<https://www.regjeringen.no/contentassets/882fb5c97bf-04386b4eb5d1ed898ae7b/no/pdfs/prp202220230001ls0ddpdfs.pdf>



### Nasjonal ladestrategi

Samferdselsdepartementet har utarbeidet en strategi for å styrke ladeinfrastrukturen i Norge.

Strategien finnes her:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/26d4c-472862342b69e8d49803b45c36a/no/pdfs/nasjonal-ladestrategi.pdf>



### Utredning om veibruksavgift og bompenger

Statens Vegvesen og Skatteetaten har gjennomført en konseptvalgutredning om veipricing og bompenger.

Utredningen finnes her:

<https://www.skatteetaten.no/rechtskilder/type/horinger/konseptvalg-for-et-nytt-system-for-veibruksavgift-og-bompenger/>



**BILIMPORTØRENE'S LANDSFORENING | BILIMPORTØRENE'S SERVICEKONTOR**  
Økernveien 99 | 0579 Oslo | Telefon: 22 64 64 55 | E-post: [firmapost@bilimportorene.no](mailto:firmapost@bilimportorene.no)

[www.bilimportorene.no](http://www.bilimportorene.no)