

Norsk forening mot støy  
v/Ulf Winther

Deres ref

Vår ref  
19/701 - 2

Dato  
25 .02.2019

## Svar på henvendelse om veibruksavgift og støy fra Norsk forening mot støy

Vi viser til brev av 11. februar 2019 hvor Norsk forening mot støy har bedt om tilgang til informasjon om veibruksavgiften på drivstoff og støy.

### Overordnet

Klima- og miljødepartementet har det overordnede ansvaret for støy, og de har en koordinerende rolle overfor andre departementer og etater for å få gjennomført tiltak som kan redusere støyplager. De ulike sektordepartementene har hovedansvaret for å sikre at støyplager blir redusert innenfor sin samfunnssektor, og å medvirke til at det nasjonale målet for støy kan nås. Finansdepartementet har i liten grad støyplager innenfor sin samfunnssektor.

I Prop. 1 S (2018-2019) *Klima- og miljødepartementet* fremkommer det at «*Samferdslesektoren står for nesten 90 pst. av dei berekna støyplagene, og vegtrafikken aleine for nærmare 80 pst. Det er derfor eit særleg behov for tiltak innanfor denne sektoren og spesielt retta mot vegtrafikken. Samferdsleministeren, eldre- og folkehelseministeren og klima- og miljøministeren har gitt etatane sine i oppdrag å utgreie ein ny måleindikator for støy. Etatane skal svare på oppdraget med å tilrå dei mest kostnadseffektive tiltaka som reduserer støy og vurdere effekten av desse. Dei skal fokusere på støy som gir søvnproblem. Utgreiinga skal vere ferdig innan sommaren 2019.*»

Finansdepartementet har ansvaret for skatter- og avgifter. Regjeringens hovedmål i skatte- og avgiftspolitikken er å finansiere fellesgoder så effektivt som mulig, men enkelte skatter og avgifter skal i tillegg stimulere til mer miljøvennlig atferd.

Veitrafikken påfører samfunnet kostnader i form av ulykker, kø, støy, veislitasje samt helse- og miljøskadelige utslipp. I tillegg til å skaffe staten inntekter har veibruksavgiften til hensikt å stille brukeren av kjøretøy overfor disse eksterne kostnadene. Utslipp av CO<sub>2</sub> prises gjennom CO<sub>2</sub>-avgiften. I dag er bensin og diesel med mineralsk opphav, bioetanol og biodiesel som omfattes av omsetningskravet i produktforskriften, samt LPG ilagt veibruksavgift. Elektrisitet som benyttes i el- og hybridbiler er eksempelvis unntatt fra veibruksavgiften.

For mer informasjon om veibruksavgiften, se

<https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/veibruksavgift-pa-drivstoff/id2603482/>.

#### Marginale eksterne kostnader i vegtrafikken

Hva som er den reelle kostnaden av eksternaliteter i veitrafikken er høyst usikkert. Det marginale bidraget fra enkeltkjøretøy vil blant annet variere med bilens hastighet, samt hvor og når kjøringen finner sted. Det er grunn til å gjøre oppmerksom på at ved moderate og høye hastigheter, så vil støy fra interaksjonen mellom bildekk og vegbane dominere over motorstøy. Dette innebærer at det bare er når farten er lav at en trekker fordel av at motorene er stillegående (hybrid/brenselselle/elektrisk).

Transportøkonomisk institutt har forsøkt å estimere de marginale eksterne kostnadene ved vegtrafikk i Norge uten klimaeffekter. Rapporten er fra 2014 (revidert 2016), så den vil ikke følge den nye WHO-rapportens anbefalinger. Dere kan lese hele rapporten fra TØI, inkludert hvilke komponenter kostnadsberegningen er basert på, her:

<https://www.toi.no/publikasjoner/marginale-eksterne-kostander-ved-vegtrafikk-med-reviderte-ulykkeskostnader-article32786-8.html>. Resultatene fra beregningene av

eksterne kostnader finnes blant annet på side 15 og 16. Beregningene er gjort på 2011-tall og lagt frem i 2012-kroner. Et eksempel er tabell S.3 som viser *marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk i Norge uten klimaeffekter etter kjøretøyklasse, drivstofftype og vektklasse*. Kostnadene er målt i kr/liter drivstoff. Tabellen viser blant annet at en personbil som går på bensin har en estimert marginalkostnad på 4,85 kr per liter bensin, hvorav 10 øre er kostnader forbundet med støy. I rapporten har de også beregnet de totale marginale eksterne kostnadene til ca. 24 mrd. De totale marginale eksterne kostnadene ved støy er beregnet til å utgjøre ca. 470 mill. av totalkostnadene (ca. 1,95%). For å gjøre om prisene til 2018-kroner (2019 er ikke tilgjengelig) kan dere bruke priskalkulatoren til Norges Bank: <https://www.norges-bank.no/Statistikk/Priskalkulator/>.

#### Om satsen på veibruksavgiften

Veibruksavgiften har sin historiske opprinnelse i bensinavgiften som ble innført i 1931. Autodieselavgiften ble innført i 1993. I 2011 ble disse avgiftene samlet under et felles navn, nemlig veibruksavgift.

Dagens veibruksavgift begrunnes som nevnt i at man skal stille brukeren overfor de eksterne kostnadene som kjøring medfører. Satsene har imidlertid ikke til enhver tid blitt satt utfra estimerer på faktiske kostnader ved kjøring. Satsene har utviklet seg over tid fra innføringen av bensin- og dieselavgift, sammen med økonomiske og politiske mål. I den nye regjeringsplattformen varsles for eksempel at en ikke ønsker å øke veibruksavgiften på bensin og diesel.

#### Inntekter fra veibruksavgiften

Statens inntekter og utgifter finner man Statsrekneskapen som publiseres hvert år: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-3-20172018/id2599119/>. På side 173 står det at statens samlede inntekter fra veibruksavgiften i 2017 var kr. 15 429 647,- (oppgitt i 1000 kroner), altså rundt 15,5 mrd. Inntekter fra skatter- og avgifter øremerkes ikke, heller ikke inntektene fra veibruksavgiften. Det begrunnes i at øremerking ikke er samfunnsøkonomisk optimalt. Det står mer om øremerking i miljøsammenheng i NOU 2015: 15 fra Grønn Skattekommisjon her, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2015-15/id2465882/>.

Som nevnt innledningsvis har regjeringen en rekke tiltak mot støy i budsjettet for 2019. Støy blir blant annet omtalt i Klima- og miljødepartementets og Samferdselsdepartementets budsjettforslag til statsbudsjettet 2019. Her fremgår det også en rekke mulige tiltak og pågående prosesser mot støy som dere kan lese mer om her, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20182019/id2613447/> og her, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20182019/id2613638/>. Etersom støyproblematikk inngår i disse departementenes ansvarsområder, vil vi be om at dere tar direkte kontakt direkte med KLD og SD om spørsmål knyttet til spesifikke utgiftsposter for tiltak mot støy fra veitrafikk. Utgiftene vil blant annet inkludere støtten som Norsk forening mot støy mottar fra Miljødirektoratet over kapittel 1420 post 77.

#### Engangsavgift og støy

Engangsavgiften betales første gang et kjøretøy registreres i det sentrale motorvognregisteret. Engangsavgiftens formål er å skaffe staten inntekter og stimulere til miljøvennlig bilpark. Ved utformingen av avgiften er det i tillegg lagt noe vekt på sikkerhet, fordeling og at kostnadene ved å administrere avgiften holdes lave. Avgiftsberegningen skjer på grunnlag av data fra motorvognregisteret, som igjen er hentet fra typegodkjenningen. Personbiler betaler engangsavgift på grunnlag av kjøretøyenes egenvekt, CO<sub>2</sub>-utslipp og NO<sub>x</sub>-utslipp. Støy inngår ikke ved beregningen av engangsavgiften. Dette skyldes bl.a. at viktige støykilder som dekk og eksosanlegg er utskiftbare. Se her for en forklaring fra Finansdepartementet ved budsjettspørsmål knyttet til innføring av støykomponent i engangsavgiften: <https://www.statsbudsjettet.no/Statsbudsjettet-2017/Budsjettsporsmal/Skatteravgifter/Arbeiderpartiet547/?query=st%c3%b8y&parti=arbeiderpartiet&sort=desc#hopp74755>.

Med hilsen

Erik Vassnes e.f.  
avdelingsdirektør

Runa Emilie Solberg  
førstekonsulent

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke håndskrevne signaturer*