



Høringsinnspill til Skattekommisjonen

Kollektivtrafikkforeningen takker for muligheten til å gi innspill til Skattekommisjonens rapport. Som bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikk- og mobilitetstjenester, er vi opptatt av at skatte- og avgiftssystemet støtter opp under et mer effektivt, rettferdig og bærekraftig transportsystem.

Transport skaper betydelige eksterne kostnader. Derfor bør skatte- og avgiftssystemet stimulere til samfunnsøkonomisk effektive løsninger som reduserer utslipp, kø, arealbruk og ressursforbruk.

1. Vi støtter nedtrapping av elbilfordeler i kombinasjon med styrket kollektivtransport

Kollektivtrafikkforeningen støtter en gradvis og forutsigbar utfasing av særfordeler for elbiler. Elbilpolitikken har vært vellykket for å få ned utslipp fra bilparken. Samtidig løser ikke elektrifisering av personbilparken utfordringer knyttet til kø, arealbruk, helse, natur, ressursbruk, samt høye privatøkonomiske investeringer i kjøretøy.

Når elbiler blir normalen i nybilsalget, er det naturlig og viktig at avgiftssystemet i større grad rettes mot de samlede samfunnskostnadene ved bilbruk. Det må fortsatt lønne seg å velge nullutslipp fremfor fossilbil, men det må lønne seg mer å reise kollektivt.

Kollektivtrafikkforeningen er enige med Skattekommisjonens flertall om at arbeidet med en posisjonsbasert veibruksavgift (veipricing) bør videreføres med sikte på innføring på sikt. Det er etter vårt syn viktig å gjøre det mulig med geografiske tilpasninger i avgiften, for eksempel knyttet til tilgjengeligheten av et attraktivt kollektivtilbud. Vi støtter flertallets anbefaling om å utrede en enkel kilometeravgift som et mulig steg på veien mot en slik ordning, og for å utjevne noe av forskjellene i avgiftsnivå mellom fossile og elektriske kjøretøy.

Vi anbefaler å fase ut elbilfordeler samtidig med en satsing på et forsterket kollektivtilbud. I byområder og regioner der biltrafikken skal reduseres, bør det vurderes å avsette deler av de økte inntektene til å styrke kollektivtransport, sykkel, gange og delte mobilitetstjenester.

2. Arbeidsgiverbetalt kollektivkort bør fritas for fordelsbeskatning

Skattesystemet bør gjøre det enklere for arbeidsgivere å bidra til grønne arbeidsreiser. I dag skattlegges arbeidsgiverbetalt kollektivkort som en fordel, mens gratis eller subsidiert parkering i praksis ikke skattlegges på tilsvarende måte.

Kollektivtrafikkforeningen mener arbeidsgiverbetalt kollektivbillett bør fritas for fordelsbeskatning. Det vil likestille kollektivtransport bedre med parkering og gi arbeidsgivere et enkelt, konkret og målrettet virkemiddel for å redusere bilbruk til arbeidsplassen. Alternativt kan det skje i form av en veksling der man ser på muligheten for å fordelsbeskatte gratis arbeidsgiverbetalt parkering.

Erfaringer fra andre land viser at fritak for fordelsbeskatning av arbeidsgiverbetalt kollektivbillett kan bidra til betydelig vekst i kollektivreiser, mindre kø, lavere utslipp, redusert parkeringsbehov og bedre fremkommelighet for buss og annen nyttetransport.

3. Merverdiavgiften på kollektivtransport bør ikke økes

Kollektivtrafikkforeningen er kritisk til Skattekommisjonens forslag om å øke merverdiavgiften på kollektivtransport. Alt annet likt vil økt mva. gi enten høyere billettpriser, økte offentlige tilskudd eller redusert tilbud. Det vil kunne svekke kollektivtransportens konkurransekraft mot privatbilen, øke presset på fylkeskommunenes økonomi og gjøre det vanskeligere å nå nasjonale mål om nullvekst i personbiltrafikken i byområdene.

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler derfor at redusert merverdiavgiftssats for kollektivtransport videreføres.

4. Elavgiften for elektriske busser bør fjernes

Elektrifiseringen av bussparken er en viktig del av kollektivtrafikkens bidrag til utslippskutt. Det er derfor uheldig dersom avgiftssystemet gir elektriske busser dårligere vilkår enn andre elektriske kollektivtransportformer.

Elektriske busser betaler i dag ordinær elavgift, mens tog, T-bane, trikk og trolleybuss er fritatt, og elektriske ferger betaler redusert sats. Når bussparken elektrifiseres, bør regelverket oppdateres slik at elektriske busser behandles likt med annen elektrisk kollektivtransport.

Fritak for elavgift vil redusere driftskostnader i en sektor med presset økonomi og bidra til at midlene kan brukes på et bedre kollektivtilbud.

Kollektivtrafikkforeningen anbefaler derfor at elektriske busser fritas for elavgift på linje med skinnegående kollektivtransport.

Med hilsen,
Olov Grøtting, daglig leder
Daniel Rees, spesialrådgiver