

Tilskuddsordninger for redusert bilbruk



Redusert bilbruk er et sentralt politisk mål og tilskuddsordninger er vesentlige politiske virkemidler. Likevel har det vist seg krevende å betale folk for å la bilen stå. Snarere bør selve bilbruken angripes direkte ved å gjøre bilbruken mindre attraktiv. Tilskudd bør heller rettes mot miljøvennlige alternativer til bilbruk – aktiv og delt mobilitet, gjerne i form av sammensatte mobilitetspakker. Nye tilskuddsordninger kan med fordel dra veksler på nyere termer og mekanismer som økobonus, klimabelønning og miljøavgifter til fordeling.

)

1 Problem og formål

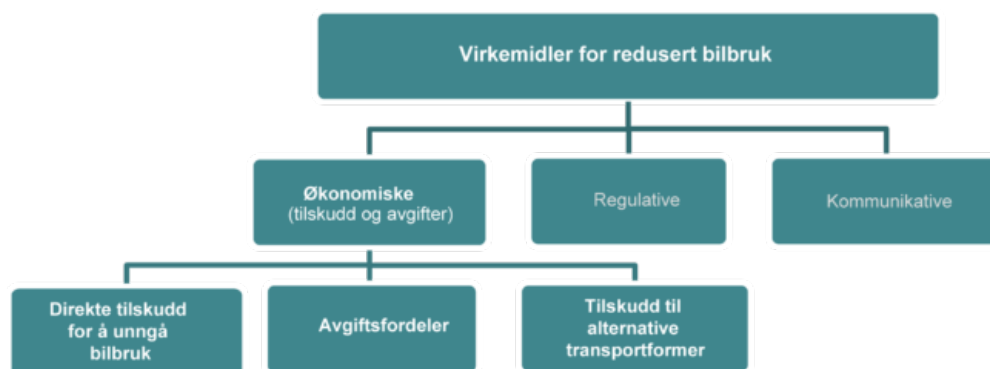
Tilskuddsordninger er et politisk virkemiddel som tilbyr økonomisk støtte - subsidier eller avgiftslettelser – til individer, organisasjoner eller bedrifter for å kunne påvirke atferd og aktiviteter i ønsket retning. Redusert bilbruk er i seg selv et virkemiddel for å oppfylle klimaforpliktelsene og redusere lokal miljøbelastning og helseskadelige utslipp, samt unngå trengsel, frigjøre plass og bidra til bedre byliv ved å forbedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.

Politiske virkemidler deles gjerne grovt inn i *økonomiske*, *regulative* og *kommunikative* - gulrot, pisk og appell. Så vel politisk som sosialt og psykologisk blir styringsmidler i form av frivillige og positive insentiver stort sett holdt fram som mest fordelaktig, fordi de blir lettere akseptert og kan appellere bredt. Fordelen med økonomiske virkemidler (se [Generelt om økonomiske virkemidler - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)), hva enten de dreier seg om subsidier eller skatter og avgifter, er *kostnadseffektivitet*: evnen til å få fram ønsket effekt (reduksjon av trafikk, utslipp, o.a.) der det er billigst å gjøre det. Ulempene er imidlertid negative *fordelingsvirkninger*, siden økonomiske insentiver kan slå uheldig ut sosialt. Noen vil ha bedre råd, ha god tilgang til miljøvennlige alternativer og være lite påvirket av dyrere bilbruk. Andre går glipp av støtte til miljøvennlig mobilitet fordi de ikke har råd til å skifte ut sin eldre fossilbil eller bor usentralt.

Et spørsmål er hvordan tilskudd skal kunne avhjelpe det såkalte *pendlerparadokset* - det vil si at belastende pendling likevel ikke anses som fullt ut kompensert gjennom billigere eller bedre boliger lengre unna (Stutzer & Frey 2008). Det betyr at støtte til billige familieboliger sentralt indirekte vil være et tilskudd som ville redusere behovet for å pendle med bil. Eller mer direkte tilskudd til innfartsparkeringsplasser på de ytre stasjonene langs kollektivnettet.

2 Beskrivelse av tiltaket

Tilskudd for redusert bilbruk kan videre deles inn i *direkte* tilskudd som ville søke å påvirke redusert bilbruk, eller *indirekte* som avgiftsfordeler (for eksempel momsfratak) ved bruk av alternativer til egen bil. Andre indirekte tilskudd vil også være når alternative mobilitetsformer subsidieres, så som reduserte priser på kollektivtransport, støtte til kjøp av (el)sykler eller stimulering til bruk av bildeling e.l. Figuren 1 viser en oversikt over ulike typer virkemidler med søkelys på de monetære, økonomiske.



Klimabelønning som alternativ:

[Karbonavgift til fordeling \(Gabriela McGrath Moreira \(The Necessities of the Energy Innovation and Carbon Dividend Act - CavaConnect](#) [Figur 1: Oversikt over virkemidler for redusert bilbruk, med vekt på de økonomiske.](#)

Det er få tilskuddsordninger som direkte retter seg mot redusert bilbruk. Rushtidsavgifter kan sies å belønne det å kjøre utenom rushtid (jf. [Vegprising - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)). Andre ordninger retter seg mot *redusert bilhold*, mest kjent som ulike vrakpantordninger. Det vil si ordninger som retter seg mot å bytte ut gamle biler - men uten at ordningen stimulerer redusert bilbruk, siden det dreier seg om å erstatte den gamle med en ny bil med lavere utslipp (jf. [Utskifting av kjøretøyparken - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)).

Ulike tilskuddsordninger som på ulike måter bidrar til redusert bilbruk kan for eksempel være:

- Reduserte priser på kollektivtransport
- Støtte til kjøp av elsykkel/lastesykkel
- Prisavslag/avgiftsfordeler for ikke-bilbrukere ved innkjøp/billett kjøp lokalt (i butikker, idrettsanlegg, lokale arrangement, o.a.)
- Belønning til bileiere som kvitter seg med egen bil (vrakpant, tilskudd til månedskort/bildelingsmedlemskap. o.a.)

På norsk har særlig avgiftsfordelene for overgang til elbil fått mye oppmerksomhet - og hatt stor effekt (jf [Insentiver for elektromobilitet – Tiltakskatalog for transport og miljø](#)). Det viser hvor effektive avgiftsfordeler kan være for å vri transportforbruk. Men det mangler erfaringer som omhandler avgiftsfordeler til de som direkte velger ikke-bilbruk. Da er det heller en rikholdig litteratur med studier som evaluerer tilskudd og økonomiske insentiver for å fremme alternativer til bilbruk: så som støtte til kollektivreiser, tiltak og bedre infrastruktur for sykling og gåing, og insentiver for å fremme delemobilitet.

3 Supplerende tiltak

Mye tyder på at økonomiske tilskudd og insentiver i kombinasjon med andre virkemidler er særlig virkningsfulle. Derfor opptrer tilskuddsordninger gjerne som en del av sammensatte policypakker - som i ulike mobilitetspakker for å fremme alternativer til bilbruk - som for eksempel i ulike by- eller tettstedspakker (jf [Gjennomføring ved hjelp av nettverk og pakkesamarbeid – Tiltakskatalog for transport og miljø](#)).

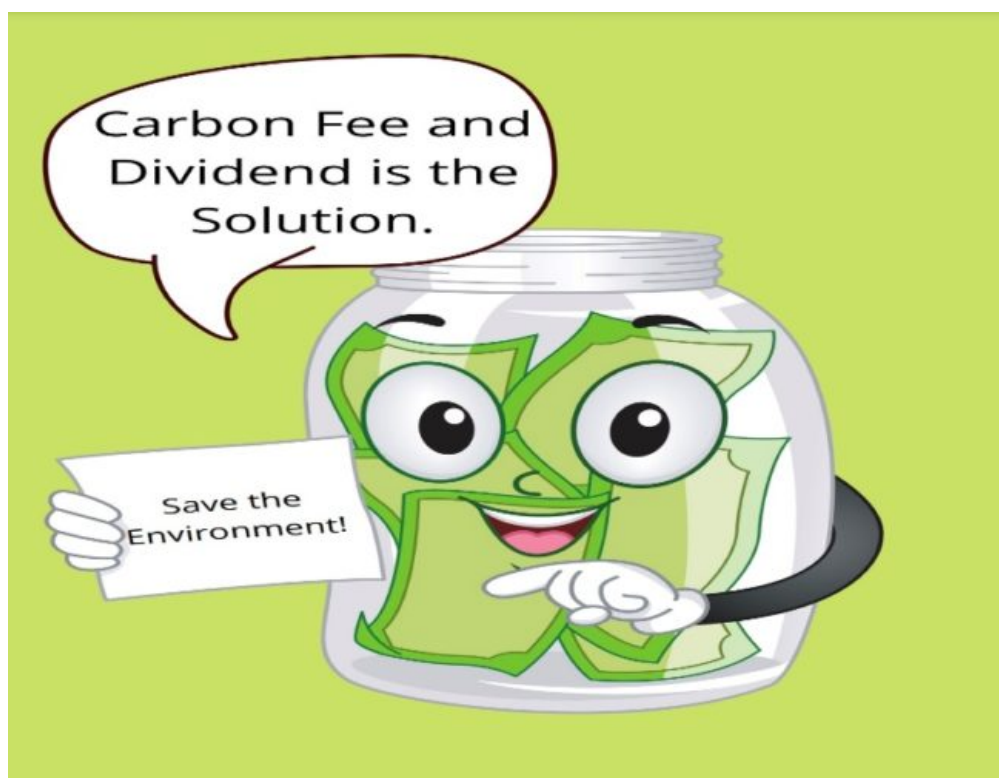
Om det er en empirisk kjensgjerning at virkemidler nå i stadig større grad pakkes sammen, er det også grunn til å anta at det også skyldes at policymiks blir mer slagkraftig og virksom enn bare enkelttiltak hver for seg. Selv om økonomiske tilskudd for å påvirke atferd i mer miljøvennlig retning gjerne vil ha bred appell, er det også klart at ulike mobilitetsvalg skyldes mer enn bare økonomiske forhold. Derfor kombineres ofte økonomiske tilskuddsordninger sammen med andre politiske virkemidler, restriktive, fysiske og/eller kommunikative virkemidler (Nenseth & Ciccone, 2020).

En rekke initiativ med mobilitets- eller policypakker med sikte på redusert bilbruk er allerede på gang en rekke steder: Et sammensatt tilbud med å tilby ett års gratis kollektivtransport og bildelingsmedlemskap til innbyggere som kvitter seg med fossilbilen er allerede lansert politisk i Oslo. Flere byer har utviklet og etablert lokale *mobilitetspunkter* i bydelssentre, ved kollektivknutepunkt, som tilbyr utlån/leie av bysykler, el(laste)sykler, eventuelt el-delebiler, sammen med digitale informasjonstavler med sanntidsinformasjon for kollektivtransport. Disse kan med fordel lanseres sammen med omkringliggende bilfrie soner. Tilskuddsordninger kan derfor også ses i sammenheng med andre mobilitetsinitiativ som rulles ut for tiden, nemlig såkalte *hjertesoner* rundt skolene (bilfrie soner rundt skolene, for at elevene skulle kunne gå, sykle eller bli fulgt - men ikke kjørt til skolen).

Økonomiske tilskuddsordninger kan med fordel ses i sammenheng med nyere miljøpolitiske tiltak om ulike *økobonus* eller *miljøbonus*. Alternative termer er karbonavgift til fordeling

(KAF) som i likhet med tilskuddsordninger er en markeds mekanisme med en avgift på miljøbelastende forbruk - men der avgiften betales tilbake til alle. I sammenheng med transport er økobonus nevne som en belønningsordning for overføring av gods fra vei til bane ([Økobonus for overføring av gods fra veg til bane - Tiltakskatalog for transport og miljø](#)). Men i forbindelse med privatbilbruk er det ikke kjente eksempler. Det skulle være få hindringer i veien for at ikke prisavslag og økonomiske insentiver som fremmer miljøvennlig mobilitet kunne myntes på samme måte - som en miljøbonus eller klimabelønning som aktivt understøtter overgangen fra privatbilbruk til redusert eller ikke-bilbruk.

KAF - eller også kalt klimabelønning til fordeling (på engelsk carbon-fee-and-dividend). Opphavsmannen til klimabelønning eller KAF (carbon-fee-and-dividend) skal være den amerikanske klimaforskeren James Hansen som har ønsket seg et økonomisk effektivt virkemiddel som kutter utslipp - og som samtidig fungerer rettferdig. ([Karbonavgift til begjær? - Energi og Klima](#)). Enkelt sagt er det en slags robin-hood-avgift på karbon. Det vil si at forbruk med karbon- eller klimakonsekvenser (som miljøbelastende bilbruk) avgiftsbelegges - som en miljøvernavgift, en ny type MVA. Poenget er imidlertid at denne avgiften ikke skal inngå i noen offentlig proveny - avgiften skal tvert om deles uavkortet tilbake til hele populasjonen, til alle innbyggerne/forbrukerne innen et område eller en virksomhet (alle skattebetalerne, kundene, publikummet). Da vil bilbrukerne ikke få igjen noe - mens alle ikke-bilbrukere vil få tildelt en økonomisk kompensasjon - en miljø-/klimabonus.



Figur 2: Klimabelønning som alternativ: Karbonavgift til fordeling (Gabriela McGrath Moreira ([The Necessities of the Energy Innovation and Carbon Dividend Act - CavsConnect](#)))

4 Hvor er tiltaket egnet

Økonomiske insentiver for å redusere bilbruk vil være mest påkrevet der bilbruk er mest problematisk - på grunn av transportomfanget, utslippsmengdene, trengselen med trafikkork, kø og kaos - med andre ord, i storbyene. Også der tilskudd retter seg mot alternativer til

bilbruk (støtte til og tilrettelegging for kollektivtransport, aktiv og delt mobilitet), vil de være mest velegnet og virksomme der befolkningskonsentrasjonen er størst - som i storbyene.

5 Bruk av tiltaket - Eksempler

Det er langt lettere enn å vise til tilskuddsordninger for redusert bilbruk å peke på *indirekte* tilskuddsordninger for redusert bilbruk: det vil si tilskudd for å fremme *alternativer* til bilbruk: så som tilskudd i form av reduserte priser på kollektivtransport, tilskudd til sykling eller til delemobilitet (bildeling, samkjøring, bysykler, o.a.). Lokalt er det mange aktuelle og kjente tiltak: gratis kollektivtransport i Rogaland sommeren 2023; belønningsordninger for sykling til jobben gjennom 'Jeg kjører grønt'- eller [HjemJobbHjem](#)-kampanjer. HjemJobbHjem er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet med mål om å redusere personbiltrafikken i byområdene gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise med kollektivtransport til og fra jobb. Av økonomiske insentiver er eksempelvis fri tilgang til bysykkel og særegne billetter til buss, tog og båt.

Når det gjelder tilskudd til alternative transportformer til bilbruk, kan også disse differensieres: Dreier det seg om tilskudd til selve bruken - til kollektivreisen eller til bildelingsturen eller bysykkelen, eller dreier det seg om tilskudd til materiell, infrastruktur eller tilrettelegging - så som tilskudd til el(laste)sykel eller tilskudd til oppstillingsplass eller sykkelparkering. Klimaetaten i Oslo har en rekke slike [tilskudd](#) rettet mot bedrifter og/eller privatpersoner.

6 Miljø- og klimavirkninger

Siden politikk, tiltak og tilskuddsordninger for redusert bilbruk er såpass sammensatt vil også beregninger av miljø- og klimavirkninger være komplekse. Uansett vil et utgangspunkt utslippsberegninger og arealregnskap av dagens bilbruk, men der effekten av enkelttiltak eller konkrete tilskuddsordninger vil være krevende å anslå.

7 Andre virkninger

Som et positivt økonomisk insentiv - en gulrot - har tilskuddsordninger bred appell og fungerer informativt eller *kommunikativt* ved å kaste lys over og gjøre nye ordninger og gode alternativer til bilbruk bedre kjent. Dét kan gjøre at nye mobilitetspraksiser (bildeling, mikromobilitet eller andre alternativer til privatbilbruk) går over fra å være et lite nisjefenomen til å gjennomgå en større spredning som ved *sosiale innovasjoner*. Her vil økonomiske tilskudd kunne fungere som katalysator for at spredningen av nye praksiser faktisk finner sted.

8 Kostnader

Tradisjonelle tilskuddsordninger belaster offentlige budsjetter på de ulike forvaltningsnivåene - i ulik grad, naturlig nok avhengig av tilskuddets omfang: en liten tilskuddsordning for elsykler eller omfattende avgiftslettelser til elbilhold. Men når det gjelder miljøbelønning til fordeling vil ordningen fungere etter selvkostprinsippet - miljøbelastende bilbruk er

avgiftsbelagt som igjen fordeles ut til alle.

9 Formelt ansvar

Det formelle ansvaret for å iverksette tilskuddsordninger av denne typer vil stort sett være offentlige myndigheter på ulike nivå: stat - fylkeskommune - kommune - bydel. Men også større virksomheter konsert- eller idrettsarenaer; butikk-kjøpesentre o.a. kan med fordel innføre lignende miljøbonusordninger når formålet er å redusere bilbruken i forbindelse med virksomheten.

10 utfordringer og muligheter

Utfordringer eller barrierene ved økonomiske tilskuddsordninger er først og fremst *fordelingsvirkningene* - at ikke alle har mulighet for å nyte godt av tilskuddet eller avgiftslettelsen, eller at avgiftsbelastningen ved bilbruk er så høy at det er møter stor motstand eller opprør i befolkningen (jf opprør mot bompenger, høye bensin-/dieselavgifter, e.a.)

11 Referanser

Nenseth, V., & Ciccone, A. (2020). Tilskuddsordninger for redusert bilbruk. TØI-rapport 1776/2020. In. Oslo: TØI.

Stutzer, A., & Frey, B. S. (2008). Stress that Doesn't Pay: The Commuting Paradox. *The Scandinavian Journal of Economics*, 110(2), 339-366.
doi:<https://doi.org/10.1111/j.1467-9442.2008.00542.x>