



# Innst. S. nr. 255

(2006-2007)

## Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:42 (2006-2007)

### **Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Børge Brende, Elisabeth Aspaker og Gunnar Gundersen om å gjøre det økonomisk lønnsomt å kjøpe flexifuelbiler**

Til Stortinget

#### **SAMMENDRAG**

Stortinget endret avgiftssystemet for engangsavgiften på bil i behandlingen av statsbudsjettet for 2007. En egen miljøkomponent ble introdusert, CO<sub>2</sub>-utslipp, og erstattet slagvolum. Det var bred enighet i Stortinget om endringen selv om det var uenighet om størrelsen på avgiftssatsene. Forslagsstillerne vil vise til at Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslo en generell reduksjon i engangsavgiften for bil for å stimulere til økt utskiftning av den norske bilparken. Det vil ha stor betydning både for sikkerheten og miljøet.

I Norge vil det i stortingsperioden 2005-2009 i følge forslagsstillerne selges om lag 400 000 nye biler. Saab 9-5 BioPower er Norges mest solgte flexifuelbil, og den ble det solgt under 300 av i 2006. I tillegg har Ford og Volvo flexifuelbiler til salgs i det norske markedet. Det gjør at det totale markedet for flexifuelbiler i Norge er større enn for hybridbiler, men samtidig er bare ca. 500 biler solgt årlig. Flexifuelbiler er biler som både kan kjøre på bensin og E85, som er en blanding av 85 pst. bioetanol og 15 pst. bensin. I Sverige er hver sjette solgte bil en flexifuelbil.

Statoil åpnet i mai 2006 Norges første pumpe for salg av E85. Selskapet har varslet at de i løpet av 2007 vil åpne noen nye pumper i Østlandsområdet og en på Forus i Rogaland.

I Norge beskattes, ifølge forslagsstillerne, alle biler, også flexifuelbiler, hardt. Avgiftsomleggelsene gjorde Saabs 9-5 BioPower nesten 40 000 kroner dyrere. For-

slagsstillerne viser til at Høyre og Venstre advarte mot dette da det nye avgiftssystemet ble behandlet i Stortinget.

Kombinasjonen av få utsalgssteder for E85 og høye avgifter for flexifuelbiler gjør at Norge er langt bak vårt naboland Sverige i å ta i bruk E85 som et alternativ til bensin og diesel. Norge synes foreløpig å være låst i en "catch 22". Salget av E85 er svært lavt på grunn av at det selges bare et par hundre flexifuelbiler årlig. Det skyldes høye avgifter og nesten ingen utsalgssteder. Oljeselskapene er på sin side varsomme med å bygge nye pumper fordi antallet biler som kan bruke E85 er svært lavt.

Dersom salget av biodrivstoffet E85 skal skyte fart i Norge, må det, ifølge forslagsstillerne, bli lønnsomt å kjøpe flexifuelbiler i forhold til dieseldrevne biler. Det vil også gjøre det lønnsomt for oljeselskapene å opprette flere utsalgssteder for E85.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2007 fremme forslag om avgiftskutt i engangsavgiften for flexifuelbiler slik disse bilene blir billigere enn tilsvarende biler drevet av diesel."

#### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Marianne Aasen Agdestein, Espen T. Hansen, Alf E. Jakobsen, Rolf Terje Klungland, Torgeir Micaelsen og lederen Reidar Sandal, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Peter Skovholt Gitmark og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Berge og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olaf

Lundteigen, og fra Venstre, Lars Sponheim, viser til at dokumentet 8. mars 2007 ble sendt finansminister Kristin Halvorsen til uttalelse. Svaret fra finansministeren 16. mars 2007 er vedlagt innstillingen.

Komiteen viser til sine merknader i Innst. S. nr. 230 (2006-2007) punkt 2.4.

Komiteen fremmer følgende forslag:

"Dokument nr. 8:42 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Børge Brende, Elisabeth Aspaker og Gunnar Gundersen om å gjøre det økonomisk lønnsomt å kjøpe flexifuelbiler - vedlegges protokollen."

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen viser til dokumentet og til det som står foran, og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument nr. 8:42 (2006-2007) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Børge Brende, Elisabeth Aspaker og Gunnar Gundersen om å gjøre det økonomisk lønnsomt å kjøpe flexifuelbiler - vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 6. juni 2007

**Reidar Sandal**  
leder

**Gjermund Hagesæter**  
ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 16. mars 2007**

#### **Vedrørende Dokument nr. 8:42 (2006-2007) - forslag om å gjøre det økonomisk lønnsomt å kjøpe flexifuelbiler**

Jeg viser til Dokument nr. 8:42 (2006-2007) med privat forslag fra stortingsrepresentantene Peter Skovholt Gitmark, Børge Brende, Elisabeth Aspaker og Gunnar Gundersen. Representantene ønsker at "Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2007 fremme forslag om avgiftskutt i engangsavgiften for flexifuelbiler slik at disse bilene blir billigere enn tilsvarende biler drevet av diesel."

Jeg vil vise til at fra 1. januar 2007 ble slagvolum som hovedregel erstattet av CO<sub>2</sub>-utslipp som avgiftskomponent i engangsavgiften. Som det går frem av St. prp. nr. 1 (2006-2007) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, beregnes engangsavgiften ut fra tekniske kriterier som fremgår av det enkelte kjøretøys typegodkjenning, og som ligger lagret i det sentrale motorvognregisteret. Selve fastsettelsen er automatisert, og skjer ved at avgiftsfastsettelsessystemet henter grunnlagsdata fra motorvognregisteret.

Det er CO<sub>2</sub>-utslippene ved bruk av vanlig bensin og diesel som fremgår av motorvognregisteret, og som blir lagt til grunn ved avgiftsfastsettelsen. I typegodkjenningen som ligger til grunn for motorvognregisteret, fremgår det ikke om kjøretøyene også kan benytte høyinnblandet biodrivstoff (såkalte "flexifuel-biler").

Det var dermed ikke mulig å innpasse en særlig avgiftsmessig behandling av slike kjøretøy i det ordinære opplegget for å fastsette engangsavgiften fra 1. januar 2007. Noen flexifuel-biler fikk dermed høyere engangsavgift som følge av omleggingen, mens noen slike kjøretøy fikk lavere engangsavgift.

Stortinget har allerede bedt Regjeringen legge frem forslag til regler om en særlig avgiftsmessig behandling av flexifuelbiler, jf. følgende flertallsmerknad i innstillingen til statsbudsjettet for 2007 (Budsjett-innst. S. nr. 1 (2006-2007)):

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Venstre, tar til etterretning at det ikke har vært mulig å få på plass en særlig avgiftsmessig behandling av flexi-fuel biler fra 1. januar 2007. Flertallet tar også til etterretning at Regjeringen har varslet at det er igangsatt et arbeid for å avklare hva som kan gjøres for å få dette til. Flertallet ber Regjeringen prioritere dette arbeidet, og at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2007 legger fram forslag til regler om en særlig avgiftsmessig behandling av flexi-fuel biler."

Departementet arbeider for tiden med den praktiske utformingen av en særlig avgiftsmessig behandling, og det legges opp til at forslaget vil bli lagt fram for Stortinget i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2007.

