



Innst. S. nr. 188

(2007-2008)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:45 (2007-2008)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Olav Syversen, Line Henriette Holten Hjemdal og Jan Sahl om lavere årsavgift og støtteordning for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere og legge fram forslag om en tilskuddsordning for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy, og en innlemming av biler med ettermonterte partikkelfiltre i ordningen med miljødifferensiert årsavgift."

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Marianne Aasen Agdestein, Alf E. Jakobsen, Rolf Terje Klungland, Torgeir Micaelsen, lederen Reidar Sandal og Eirin Kristin Sund, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstre-

parti, Magnar Lund Bergo og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olav Lundteigen, og fra Venstre, Lars Sponheim, viser til at representantforslaget er oversendt finansminister Kristin Halvorsen til uttalelse. Svarbrev av 15. februar 2008 følger som vedlegg til denne innstillingen. Svar fra Finansdepartementet datert 25. februar 2008 på spørsmål fra saksordfører Linda C. Hofstad Helleland er også vedlagt innstillingen.

Komiteen peker på at dette forslaget innebærer en lavere årsavgift og støtteordninger for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy. Komiteen er svært opptatt av at miljøperspektivet tas i betraktning ved utformingen av skatte- og avgiftspolitikken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at miljøperspektivet bl.a. har resultert i en omlegging av engangsavgiften i 2007 og miljødifferensiering av årsavgiften i 2008. Det er særlig dieselskjøretøy uten partikkelfilter som gir store lokale utslipp. Det er grunnen til at dieselskjøretøy uten partikkelfilter nå har høyere årsavgift enn andre kjøretøy.

Flertallet vil peke på at et ettermontert filter reduserer partikkelutslippet med en mindre prosentandel enn et fabrikkmontert filter. Samtidig vil utslippene fra eldre biler uten fabrikkmontert filter være høyere i utgangspunktet, slik at reduksjonen likevel kan bli stor. Dette taler for å stimulere til ettermontering av partikkelfilter. På den annen side er flertallet klar over at en ordning med lavere årsavgift og en eventuell støtteordning for etter-

montering av partikkelfilter er administrativt krevende. Flertallet vil imidlertid bemerke at slike nasjonale godkjenningsordninger i dag finnes i Tyskland og Nederland.

Flertallet vil videre peke på den usikkerhet som er knyttet til effekten på NO₂-utslipp som følge av montering av partikkelfilter på dieselkjøretøy. Nye analyser fra miljødepartementet i Storbritannia tyder på at montering av filter faktisk kan gi økt NO₂-utslipp.

Denne usikkerheten, samt de store utfordringene knyttet til kontroll og registrering, tilsier etter flertallets mening at de foreslåtte ordningene ikke bør innføres før disse problemene eventuelt er løst.

Flertallet vil uansett peke på at spørsmålene som reises i forslaget er av budsjettmessig karakter, og at slike spørsmål normalt behandles i de årlige statsbudsjettene.

På denne bakgrunn vil flertallet gå inn for at forslaget vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det er viktig at norske leverandører og forbrukere får riktige incentiver slik at de velger miljøvennlig produksjon og konsum i dagens marked. Både avgifter og tilskuddsordninger kan fungere som en korreksjon av markedsprisen og dermed bidra til riktigere ressursbruk i samfunnet. Det er også nødvendig å vurdere denne typen tiltak innenfor det norske bilavgiftssystemet. For å redusere lokale utslipp fra den eksisterende bilpark og skape et bedre lokalmiljø er det nødvendig å vurdere ulike tiltak. Både med hensyn til økt livskvalitet og mindre helseplager bør man se på ulike incentiver for å motivere mennesker til miljøvennlige valg. Ettermontering av partikkelfilter har vært foreslått som et viktig miljøtiltak.

Disse medlemmer er av den oppfatning at forslaget fra Kristelig Folkeparti om å innføre en tilskuddsordning for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy, er å betrakte som et meget konstruktivt forslag som nettopp er ment å stimulere miljøvennlig adferd. De administrative utfordringene som finansministeren påpeker i sitt svar til saksordfører, vil ikke være vanskeligere å løse enn på mange andre områder innenfor dagens avgiftssystem.

Disse medlemmer vil peke på at informasjon som kan være viktig for saken, er blitt kjent i forbindelse med saksbehandlingen. Informasjonen går i

hovedsak ut på usikkerhet rundt omfanget av utslipp fra dieserbiler med montert partikkelfilter. Ifølge Norges Astma- og Allergiforbund (NAAF) vil den mest helseskadelige delen av NO_x-utslippet, primært NO₂, være større med partikkel filter enn uten. De støtter seg på en analyse og rapport fra miljødepartementet i Storbritannia (DEFRA) der det signaliseres at partikkelfilter kan gi økt utslipp av NO₂ fra dieserbiler.

Disse medlemmer kan ikke se bort fra at det finnes andre analyser som har motsatt konklusjon angående partikkelfilter og helseskadelig utslipp. Videre er CO₂-forurensning lavere for dieserbiler enn for bensinbiler. Informasjonen som er blitt kjent, viser at disse medlemmer har behov for ytterligere faktagrunnlag før man behandler saken videre og vurderer det konkrete forslaget.

For disse medlemmer er det avgjørende at tiltakene som Stortinget velger å gjennomføre, bidrar til å stimulere til sikrere og mer miljøvennlige biler. I dag er det ikke opplagt hvilke miljøutslipp fra bil drivstoff som har høyest miljø- og helseskade i sum. For å unngå at man bidrar til et system som skaper ytterligere forvirring rundt avgiftssystemet og lønnsomheten av å velge miljøvennlig alternativ, må all tilgjengelig informasjon gjennomgås. Disse medlemmer mener derfor alle tilgjengelig fakta må vurderes slik at vi har et riktig grunnlag å basere oss på når vi skal konkludere i denne saken. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake senest i statsbudsjettet for 2009 med en utredning av utslipp fra bensin- og dieselkjøretøy, og hvilke effekter ettermontering av partikkelfilter i dieserbiler har, knyttet til reduksjon av utslipp av lokal forurensning og eventuelle skadelige helseeffekter fra økt NO₂."

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake senest i statsbudsjettet for 2009 med en utredning av utslipp fra bensin- og dieselkjøretøy, og hvilke effekter ettermontering av partikkelfilter i dieserbiler har, knyttet til reduksjon av utslipp av lokal forurensning og eventuelle skadelige helseeffekter fra økt NO₂.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råår Stortinget til å gjøre følgende

Syversen, Line Henriette Holten Hjemdal og Jan Sahl om lavere årsavgift og støtteordning for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy – vedlegges protokollen.

vedtak:

Dokument nr. 8:45 (2007-2008) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Olav

Oslo, i finanskomiteen, den 10. april 2008

Reidar Sandal

leder

Linda C. Hofstad Helleland

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 15. februar 2008****Dokument nr. 8:45 (2007-2008) representantforslag fra Syversen, Hjemdal, Sahl om lavere årsavgift og støtteordning for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy**

Jeg viser til Dokument nr. 8:45 (2007-2008) fra stortingsrepresentantene Hans Olav Syversen, Line Henriette Holten Hjemdal og Jan Sahl. I dokumentet bes Regjeringen vurdere å legge frem forslag til en tilskuddsordning for ettermontering av partikkelfiltre på dieseldrevne kjøretøy, og en innlemming av biler med ettermonterte partikkelfiltre i ordningen med miljødifferensiert årsavgift. Dokumentet er oversendt Finansministeren for uttalelse.

I Soria Moria-erklæringen uttalte regjeringspartiene at de ønsket en omlegging av bilavgiftene for å stimulere til sikrere og mer miljøvennlige biler. Dette er fulgt opp i senere budsjetter. Med virkning fra 1. januar 2007 ble engangsavgiften lagt om, ved at CO₂-utslipp erstattet slagvolum som avgiftskomponent. Hensikten med endringene var å motivere til kjøp av biler med lave utslipp. I budsjettet for 2008 ble så årsavgiften miljødifferensiert. Dette skjedde ved at dieselskjøretøy uten fabrikkmontert partikkelfilter fikk en årsavgift som er 430 kroner høyere enn andre kjøretøy. I St.prp. nr. 1 (2006-2007) Skatte-, avgifts- og tollvedtak er det vist til at det særlig er dieselskjøretøy uten partikkelfilter som gir store lokale utslipp, og at det derfor er viktig å justere avgiftssatsene slik at dieselskjøretøy uten partikkelfilter får høyere årsavgift enn andre kjøretøy. Samtidig ble vrakpanten midlertidig økt til 5 000 kroner for de eldste og mest forurensende kjøretøyene. Dette var ment som et målrettet tiltak for å få ned utslippene av partikler og NO_x fra kjøretøy på kort sikt.

Som det fremgår av budsjettomtalen, ble det vurdert å likestille dieselskjøretøy med ettermonterte partikkelfilter med kjøretøy med fabrikkmontert partikkelfilter. Fra omtalen siteres:

"Et fabrikkmontert partikkelfilter reduserer partikkelutslippet med om lag 90 pst. Ved ettermontering av partikkelfiltre reduseres partikkelutslippet med i størrelsesorden 30-50 pst., ifølge opplysninger fra Vegdirektoratet. Det faktiske partikkelutslippet kan ikke måles ved f.eks. EU-kontroll, men krever en mer omfattende avgasstest. Dersom den reduserte avgiftssatsen også skulle omfatte kjøretøy med ettermonterte partikkelfiltre, måtte det etableres rutiner

for kontroll av at partikkelfilter faktisk er montert og har tilstrekkelig virkningsgrad. De administrative kostnadene ved slik kontroll kan etter departementets vurdering ikke forsvares, og den reduserte avgiftssatsen foreslås derfor ikke å omfatte ettermontering av partikkelfilter."

Departementet viser til at toll- og avgiftsmyndighetenes fastsettelse og utskrivning av årsavgift, baserer seg på data om kjøretøy og eier som er registrert i motorvognregisteret. Dette innebærer at toll- og avgiftsmyndighetene er avhengig av at opplysninger om partikkelfilter blir registrert i motorvognregisteret. Det fremgår i dag av motorvognregisteret hvilke kjøretøy som er utstyrt med fabrikkmontert partikkelfilter. Ettermonteringer noteres derimot ikke. Det er Vegdirektoratet som er ansvarlig for motorvognregisteret.

I toll- og avgiftsmyndighetenes systemer er det ikke noe til hinder for å likestille fabrikkmonterte og ettermonterte partikkelfilter, så sant også ettermontering legges inn i motorvognregisteret. Toll- og avgiftsdirektoratet har fått opplyst fra Vegdirektoratet at det er problematisk å likestille fabrikkmonterte og ettermonterte partikkelfilter i så måte. Bakgrunnen for dette er dels knyttet til registreringstekniske forhold, og dels at utslippsmengdene/garantiene er forskjellige. Vegdirektoratet har også vist til at usikkerheten knyttet til målingene av utslippene til ettermonterte partikkelfiltre er vesentlig større enn ved de fabrikkmonterte. Rent teknisk vil det i følge Vegdirektoratet være mulig å registrere opplysninger om ettermontering av partikkelfilter. Dette vil imidlertid gi store systemtekniske utfordringer, og vil kreve at motorvognregisteret endres. Vegdirektoratet har også bemerket at en slik ordning forutsetter at kravene til partikkelfilter defineres nærmere, og at kravene må verifiseres i en godkjenningssystem. I følge Vegdirektoratet finnes det slike nasjonale godkjenningssystemer i Tyskland og Nederland. En tilsvarende ordning må i tilfelle antagelig også etableres her.

Hensynene som er pekt på over tilsier at det ikke nå er grunnlag for å endre statsbudsjettet for 2008 på dette punktet.

Spørsmålet om støtteordning for ettermontering av partikkelfilter vil bli vurdert i forbindelse med arbeidet med statsbudsjettet for 2009.

Vedlegg 2**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 25. februar 2008****Spørsmål om lavere årsavgift og støtteordning for ettermontering av partikkelfilter**

Jeg viser til brev av 7. februar fra saksordfører i Finanskomiteen angående Dokument nr. 8:45 (2007-2008). I brevet stilles det to spørsmål:

- "1. Hva vil provenyvirkingen være av å innlemme også biler med ettermonterte partikkelfiltre i ordningen med miljødifferensiert årsavgift på linje med biler med fabrikkmonterte filtre?"
2. Hva vil provenyvirkingen være av et engangstilskudd på henholdsvis 1.000 kroner, 2.000 kroner og 5.000 kroner til ettermontering av partikkelfilter i dieselmotorer?"

Svar:

1.

Årsavgiften er basert på maskinell utkjøring av innbetalingskrav for alle avgiftpliktige kjøretøy som er registrert pr. 1. januar. Den maskinelle utkjøringen forutsetter at de opplysningene som avgiften beregnes etter, ligger inne i motorvognregisteret (AUTOSYS). Dieselskjøretøy med ettermontert partikkelfilter lar seg ikke identifisere i motorvognregisteret. Det vil derfor komplisere avgiftsinnkrevningen betydelig å også la disse kjøretøyene få redusert årsavgift.

Det faktiske partikkelutslippet kan ikke måles ved f.eks. EU-kontroll, men krever en mer omfattende avgasstest. Dersom den reduserte avgiftssatsen også skulle omfatte kjøretøy med ettermonterte partikkelfiltre, måtte det etableres rutiner for kontroll av at partikkelfilter faktisk er montert og har tilstrekkelig virkningsgrad. Opplysninger fra Vegdirektoratet tilsier at det kan være mulig å registrere opplysninger om ettermontering av partikkelfilter. Dette vil imidlertid gi stor systemtekniske utfordringer, og vil kreve at motorvognregisteret endres. Jf. mitt brev om Dok. 8:45 til Stortinget av 15. februar.

Ordningen med lavere årsavgift for kjøretøy med fabrikkmonterte partikkelfilter, stimulerer til at kjøpere av nye dieslbiler velger modeller med partik-

kelfilter. Hvor mange som hadde valgt å ettermontere partikkelfilter, hvis slik ettermontering ga lavere årsavgift, er mer usikkert. For de som vurderer å ettermontere et partikkelfilter, må kostnaden for dette settes opp mot årlige besparelser i årsavgiften, som i 2008 utgjør 430 kroner. Ifølge Dok. nr. 8:45 (2007-2008) ligger kostnaden for å ettermontere et partikkelfilter på om lag 10 000 kroner, når dette utføres på et godkjent verksted. Svært få vil finne det økonomisk lønnsomt å ettermontere filter som følge av at de gis årsavgiftssats som er 430 kroner lavere. Selv om ettermontering av partikkelfilter ikke vil være lønnsomt, kan det imidlertid ikke utelukkes at enkeltpersoner – som følge av økt fokus på miljø – likevel vil ønske å ettermontere partikkelfilter.

Som det fremgår av diskusjonen over, er det ikke grunn til å tro at det blir særlig omfang på ettermonteringen selv om kjøretøy med ettermontert partikkelfilter gis samme årsavgiftssats som nye kjøretøy med fabrikkmontert filter. De administrative kostnader knyttet til å innføre en slik ordning vil derimot kunne bli omfattende. Dette fordi det må etableres egne systemer for innrapportering og kontroll av om filter er montert. Dessuten må det etableres en eller annen form for godkjenningsordning av partikkelfiltre.

2.

Det er usikkert hvor mange bileiere som faktisk ville velge å montere et partikkelfilter, selv om de skulle fått dekket hele eller deler av kostnaden. Hvis den enkelte bileier ikke tjener noe økonomisk på å ha en bil med partikkelfilter, er det lite trolig at det blir noe omfang på ettermonteringen. Med en kostnad for ettermontering av partikkelfilter på rundt 10 000 kroner, er det ikke grunn til å tro at de støttenivåene som er skissert i spørsmålet (1 000 kroner, 2 000 kroner og 5 000 kroner) vil utløse et særlig omfang av ettermonteringer av filter. En slik støtte alene vil sannsynligvis gi liten miljøgevinst og liten provenyeffekt for staten.

