



Innst. S. nr. 281

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:49 (2008–2009)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Peter Skovholt Gitmark om å etablere en ordning som fremmer en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2009 fremme forslag om en kraftig økning av vrakpanten på de eldste og mest forurensende bilene."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ann-Kristin Engstad, Asmund Kristoffersen, Marianne Marthinsen, Tore Nordtun, Torny Pedersen og Terje Aasland, fra Fremskrittspartiet, Torbjørn Andersen, Tord Lien og Ketil Solvik-Olsen, fra Høyre, Peter Skovholt Gitmark og Ivar Kristiansen, fra Sosialistisk Venstreparti, Inga Marte Thorkildsen, fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Holten Hjemdal, fra Senterpartiet, Erling Sande, og fra Venstre, lederen Gunnar Kvassheim, viser til Dokument nr. 8:49 (2008–2009) hvor Regjeringen bes om å øke vrakpanten kraftig på de eldste og mest forurensende bilene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at gjennomsnittsalderen på bilparken under vrakpantøkningen i 1996 ble redusert fra 10,4 år i 1995 til 9,9 år i 1996.

Flertallet viser til en evaluering av ordningen, utført av Transportøkonomisk institutt og presentert i St.prp. nr. 1 (1998–1999), som konkluderer med at miljøeffekten var forbigående og liten i forhold til kostnadene, og at tiltaket var samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

Flertallet mener at en ensidig fremskynding av vrakingen av eldre biler er et lite målrettet klimatililtak. Dette skyldes bl.a. at produksjon av nye biler fører til betydelige klimagassutslipp. Om lag 15–20 prosent av CO₂-utslippet fra en bil stammer fra produksjonen. Derfor gir det et uriktig bilde om klimagevinsten beregnes ved å sammenlikne drivstofforbruket hos eldre biler med drivstofforbruket for nybiler.

Flertallet viser til at det er et mer målrettet klimatililtak å påvirke sammensetningen av de bilene folk kjøper nå og framover, ettersom disse skal være på veiene i rundt 15 år i gjennomsnitt, fremfor å forkorte levetiden på dagens biler. En samlet reduksjon i utslippene fra personbiltrafikken må derfor fokusere på å forsere overgangen til nullutslipps-biler.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre ser ingen motsetning mellom flertallets, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, argumenter om at det mest målrettede klimatililtaket er å påvirke sammensetningen av de biler folk kjøper nå og framover, og å gå inn for en midlertidig økning av vrakpanten på de eldste bilene. En gjennomgang av dette

er nettopp med på å påvirke sammensetningen av bilparken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Norge har blant Europas eldste bilparker med en gjennomsnittsalder på mer enn 10 år. Statistikk fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OVF) viser at det pr. 31. desember 2007 var nesten 200 000 personbiler som var eldre enn 21 år, mens ca. 400 000 personbiler var eldre enn 16 år. Dette tilsier at det finnes omtrent 250 000 personbiler på norske veier som er produsert før 1989, og som ikke har katalysator. Totalt var det 2,7 millioner biler på norske veier i 2007.

Disse medlemmer viser til at stadig flere EU-land nå øker vrakpanten i et forsøk på å redde bilbransjen. Tyskland har gått lengst med 2 500 euro i vrakpant for biler som er eldre enn 9 år. Dette gjelder imidlertid bare dersom man kjøper enten en ny bil som tilfredsstiller utslippsstandarden Euro 4, eller dersom man kjøper en bil som er brukt i mindre enn 1 år. Samtidig har både Østerrike og Italia økt vrakpanten til 1 500 euro, mens Frankrike har økt vrakpanten til 1 000 euro. Felles for de landene som nå bruker vrakpanten som virkemiddel til å styrke bilbransjen, er at en utbetaling forutsetter at det kjøpes en ny bil med lavt utslipp.

Disse medlemmer mener at finanskrisen må brukes på en konstruktiv måte til å forme fremtidens lavutslippssamfunn og en mer bærekraftig utvikling. Det er en utfordring at miljøspørsmål lett kommer i skyggen av finanskrisen. Det er viktig at det lønner seg for forbrukerne å velge gode løsninger for miljøet fremover. I tillegg til økt vrakpant er det viktig å satse på tiltak som kan legge til rette for lavere utslipp fra veitrafikken i fremtiden.

Disse medlemmer viser til at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre tidligere har gått inn for en miljøbilpremie på 25 000 kroner for bilkjøpere som kjøper miljøvennlig bil i Norge. Kombinasjonen av høyere vrakpant, lavere avgifter for miljøvennlige biler og miljøbilpremie kan bidra til en større andel lavutslippsbiler på norske veier, noe som vil føre til kraftige utslippsreduksjoner fra veitrafikken i årene fremover.

Disse medlemmer viser til at den norske vrakpanten i dag er på 1 500 kroner. Dette beløpet dekker ikke engang transportkostnadene til biloppsamler hvis bilen er avskiltet eller ikke er i kjørbilstand.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at finanskrisen må utnyttes til å forme en økonomisk og økologisk bærekraftig økonomi.

Disse medlemmer mener at heller enn konsekvent å bruke avgifter for å oppnå ønsket adferd, bør storsamfunnet i større grad bruke andre positive virkemidler for å oppnå den adferden man ønsker, for eksempel økt vrakpant.

Disse medlemmer peker på at en raskere utskiftning av den norske bilparken ville ha positive konsekvenser både på utslippene av CO₂, partikler og NO_x. Samtidig vil disse medlemmer peke på at en mer moderne bilpark også ville ha positive effekter med hensyn til trafikksikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Norge tidligere har gjort forsøk med økt vrakpant. I 1996 ble vrakpanten midlertidig økt til 6 000 kroner. Dette førte til at 211 311 biler ble skrotet i 1996, noe som var mer enn en tredobling sammenliknet med 1995. Erfaringen fra 1996 tilsier at en økning av vrakpanten er et godt virkemiddel for å få de eldste og mest forurensende bilene bort fra norske veier.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i statsbudsjettet for 2008 økte vrakpanten midlertidig til 5 000 kroner for om lag 30 000 eldre dieseldrevne kjøretøyer som hadde særlig store partikkelutslipp. Drøyt 10 pst. av kjøretøyene i målgruppen ble vraket under satsingsperioden. Formålet med den midlertidige vrakpantøkningen i 2008 var bedret lokal luftkvalitet. Disse medlemmer viser til statsråd Erik Solheims svarbrev til komiteen av 30. april 2009, som er vedlagt, og hvor han uttaler følgende:

"Forsert vraking av biler kan gi slike miljøgevinster, særlig hvis den kan rettes mot eldre kjøretøy med et svært høyt utslipp av partikler og NO_x. Men denne gruppen av kjøretøyer er liten og betyr derfor veldig lite i klimasammenheng."

På bakgrunn av Regjeringens eget forsøk med økning av vrakpanten i 2008 stiller disse medlemmer seg undrende til at statsråden nå plutselig er blitt helt avvisende til midlertidig økning av vrakpanten som virkemiddel for å få fjernet de eldste og mest forurensende bilene fra norske veier.

Disse medlemmer mener det er viktig å være oppmerksom på at midlertidig økt vrakpant vil medføre økt press hos norske biloppsamlere, som allerede i dag er presset på kapasitet. Økt pågang som følge av midlertidig høyere vrakpant kan føre til mindre tid og kapasitet til å plukke av deler til gjenbruk, noe som er uheldig i et miljøperspektiv. Utformingen av en ny ordning for midlertidig økning av vrakpanten bør derfor skje i samarbeid og dialog med biloppsamlerbransjen.

Disse medlemmer viser til at europeiske bilprodusenter for tiden er i store finansielle vanskeligheter, ikke minst de europeiske General Motor-sel-

skapene Saab og Opel. Norge har også bilindustri, og norske bildelprodusenter omsetter for milliarder av kroner. Dette gjelder blant annet Hydro Aluminium Structures Raufoss AS og Kongsberg Automotive AS. Den store norske produsenten av aluminiumsfelger, Fundo Wheels AS, ble slått konkurs 12. januar 2009. Totalt sysselsetter bilbransjen i Norge 30 000 personer direkte, og 100 000 hvis man tar med støttefunksjoner som tilbehør osv.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre forutsetter at departementet finner løsninger som sikrer at håndteringen av bilvrakene skjer på en forsvarlig måte i tråd med gjeldende miljøkrav. Vrakpanten bør heves i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2010.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2010 fremme forslag om en midlertidig økning av vrakpanten på de eldste og mest forurensende bilene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener en vrakpant i størrelsesorden 15 000–25 000 kroner ville være formålstjenlig for å få skiftet ut de eldste bilene. Disse medlemmer har notert seg statsrådets bekymring for at en aldersgrense på 20 år vil omfatte få biler. Dette kunne vært løst ved å senke aldersgrensen til lavere alder enn 20 år.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen, senest i statsbudsjettet for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner, eldre biler som etter hva departementet mener er mest formålstjenlig kan defineres innenfor en alder på 15–20 år."

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det vil være formålstjenlig å øke den norske vrakpanten til 15 000–20 000 kroner for biler som er 10 år eller eldre.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det vil være formålstjenlig å øke den norske vrakpanten til et nivå på 10 000 til 15 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre. Økningen må være midlertidig.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre ber Regjeringen utrede en ordning med en kraftig økning i vrakpanten for de eldste og mest forurensende bilene og et opplegg hvor denne utbetales ved kjøp av en miljøbil. Et forslag om en midlertidig ordning bør bli fremlagt for Stortinget i forbindelse med statsbudsjettet for 2010.

Disse medlemmer legger også til grunn at man høster erfaringer fra denne midlertidige ordningen med sikte på å etablere en permanent belønningsordning gjennom vrakpanten for overgang fra vraket eldre bil til miljøbil. Biler med ingen eller lave utslipp av klimagasser som for eksempel hybridbiler, biler som benytter biodrivstoff, elbiler mv. utgjør etter disse medlemmers mening gruppen miljøbiler.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2010 fremme forslag om en midlertidig økning av vrakpanten på de eldste og mest forurensende bilene.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen, senest i statsbudsjettet for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner, eldre biler som etter hva departementet mener er mest formålstjenlig kan defineres innenfor en alder på 15–20 år.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:49 (2008–2009) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Jan Tore Sanner, Svein Flåtten, Linda C. Hofstad Helleland og Peter Skovholt Gitmark om å etablere en ordning som fremmer en raskere utskifting av de eldste og mest forurensende bilene – bifalles ikke.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 2. juni 2009

Gunnar Kvassheim

leder

Line Henriette Holten Hjemdal

ordfører

Vedlegg

Brev fra Miljøverndepartementet v/statsråden til energi- og miljøkomiteen, datert 30. april 2009

Dokument nr. 8:49 (2008-2009)

Jeg viser til brev av 12. mars 2009, der det bes om utredning av forslaget i dokument nr. 8:47 (2008-2009) om å fremme forslag om en kraftig økning av vrakpanten på de eldste og mest forurensende bilene.

Vrakpanten er i dag 1 500 kroner og utbetales på grunnlag av en innbetaling av engangsavgift på 1 300 kroner på nye biler. Ordningen omfatter personbiler og enkelte tyngre kjøretøygrupper utenfor produsentansvarsordningen. Ved utgangen av 2007 var det registrert vel 2,1 millioner personbiler i Norge, med en gjennomsnittsalder på 10,2 år. Det fantes om lag 360.000 varebiler under 3,5 tonn, med en gjennomsnittsalder på 6,8 år. Vel 10 % av personbilene og om lag 5 % av varebilene var 20 år eller eldre.

I 1996 ble vrakpanten midlertidig økt fra 1 000 kroner til 6 000 kroner. Vel 220.000 biler ble vraket, og tiltaket medførte en merkostnad over statsbudsjettet på over 1 mrd. kroner. Gjennomsnittsalderen på bilparken ble redusert fra 10,4 år i 1995 til 9,9 år i 1996. En evaluering av ordningen, utført av Transportøkonomisk institutt, ble presentert i St.prp. nr. 1 (1998-1999). Konklusjonen var at miljøeffekten var forbigående, og så liten i forhold til kostnadene at tiltaket var samfunnsøkonomisk ulønnsomt.

I 2008 ble vrakpanten midlertidig økt til 5 000 kroner for om lag 30.000 eldre dieseldrevne kjøretøyer som hadde særlig store partikkelutslipp. Drøyt 10 % av kjøretøyene i målgruppen ble vraket under satsningsperioden. Denne satsingen vil bli evaluert.

Formålet med den midlertidige vrakpantøkningen i 2008 var *bedret lokal luftkvalitet*. Forsert vraking av biler kan gi slike miljøgevinster, særlig hvis den kan rettes mot eldre kjøretøy med et svært høyt utslipp av partikler og NOx. Men denne gruppen av kjøretøyer er liten og betyr derfor veldig lite i klimasammenheng.

Som et *klimatiltak* er det lite målrettet å framskynde vrakingen av eldre biler. Dette skyldes bl.a. at produksjon av nye biler fører til betydelige klimagassutslipp. Om lag 15-20 prosent av CO₂-utslippet fra en bil stammer fra produksjonen. Derfor gir det et uriktig bilde om klimagevinsten beregnes ved å sammenlikne drivstofforbruket hos eldre biler med drivstofforbruket for nybiler. I stedet for å forkorte levetiden på dagens biler, er det et mye mer målrettet miljøtiltak å påvirke sammensetningen av de bilene folk

kjøper nå og framover, ettersom disse skal være på veiene i rundt 15 år i gjennomsnitt. Slike tiltak har vært gjennomført og vurderes systematisk som en del av regjeringens oppfølging av klimaforliket.

Enkelte argumenterer for at økt vrakpant kan være et trafikksikkerhetstiltak. Systemet med periodisk kjøretøykontroll (EØS-kontroll) ble innført i 1998. Kjøretøy som ikke oppfyller krav til trafikktrygghet og avgassutslipp, blir enten avskiltet og vraket eller utbedret. Dette systemet vil sterkt redusere trafikksikkerhetseffektene av forsert vraking.

Forsert vraking i en tidsbegrenset periode skaper også problemer i oppsamlings- og bearbeidingsystemet for bilvrak. Når vrakingen øker kraftig i denne perioden, vil det medføre kapasitetsproblemer hos biloppsamlerne. Når vrakingen reduseres tilsvarende i perioden etter, vil det føre til økonomiske problemer for bransjen. Biloppsamlerne trenger stabilitet for å sikre en forsvarlig miljøsanering av bilvrak.

I selve representantforslaget tas det ikke forbehold om at økningen i vrakpanten er tenkt som et midlertidig tiltak. Jeg vil påpeke at en *permanent* økning i vrakpanten ikke gir samme effekt på antall vrakede kjøretøy. Dersom vrakpanten økes permanent, og bileierne stilles i utsikt å få den samme høye vrakpanten også i etterfølgende år, vil de ikke ha noe godt økonomisk motiv for å fremskynde vrakingen av bilen. En *midlertidig* økning i vrakpanten vil derimot kunne øke antall vrakede kjøretøy.

Forslagsstillerne argumenterer med at økt vrakpant øker nybilsalget. Bilbransjen nyter godt av Regjeringens etterspørselsstimulerende politikk, på linje med annen varehandel og tjenesteyting.

Ved en økning i vrakpanten vil den ekstra utbetalingene gå til bileiere som på ett eller annet tidspunkt uansett hadde vraket bilen. Representantforslaget vil derfor være et kostbart tiltak for en midlertidig reduksjon i klimabelastningen fra bilparken. En slik reduksjon kan oppnås mer målrettet og kostnadseffektivt med andre virkemidler. Forslaget har store budsjettmessige konsekvenser.

Det er viktig å fortsette arbeidet for en mer miljøvennlig bilpark. Regjeringen har allerede gjort mye på dette området bl.a. ved å legge om bilavgiftene i mer miljøvennlig retning.