



# Innst. S. nr. 372

(2008–2009)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument nr. 8:88 (2008–2009)

**Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Line Henriette Holten Hjemdal, Dagfinn Høybråten, Jan Sahl og Dagrun Eriksen om innføring av miljøbilpremie for bilkjøpere som kjøper miljøvennlig bil i Norge**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen innføre en tidsbegrenset ordning med miljøbilpremie for privatpersoner som kjøper ny miljøbil i Norge. Ordningen bør gjelde i perioden 1. januar 2010 til 31. desember 2011."

### 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 at veitrafikken er en av de største kildene til utslipp av klimagasser i Norge. Fra

1990 til 2007 økte utslippene fra veitrafikken med 33 prosent. I 2007 satte veitrafikken ny utslippsrekord med et samlet utslipp på 10,3 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Dette utgjør 19 prosent av Norges samlede klimagassutslipp.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til klimaforliket i Stortinget fra januar 2008, der det var enighet om at det skal være et mål at det gjennomsnittlige utslippet fra nye personbiler skal være under 120 gram CO<sub>2</sub> per kilometer fra 2012.

Komiteen viser til at ferske tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken viser at gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp for nye personbiler registrert i februar 2009 var på 154 g/km. Innfrielse av målsettingene i klimaforliket krever at miljøbiler og lavutslippsbiler utgjør en langt større andel av nybilsalget enn det de gjør i dag.

Komiteen peker på at en måte å få ned utslippene fra veitrafikken på er å premiere kjøp av miljøvennlige biler. Komiteen viser i den forbindelse til brev fra fungerende samferdselsminister til komiteen, datert 3. juni 2009, der statsråden sier:

"De norske utslippene ble markert redusert etter omleggingen av engangsavgiften fra 2007."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens pågående arbeid med omlegging av engangsavgiftene. De norske utslippene ble markert redusert etter omleggingen av engangsavgiften fra 2007. Engangsavgiften ble justert på nytt fra 2009 slik at det gis fradrag på 500 kro-

ner pr. gram CO<sub>2</sub> under 120 gram CO<sub>2</sub>/km for nye biler.

Flertallet har merket seg at disse allerede gjennomførte omleggingene har hatt betydelig effekt. En bil med utslipp på 60 gram CO<sub>2</sub> får med dagens system 30 000 kroner i fradrag i engangsavgift. Omleggingen av engangsavgiften har medvirket til at utslippene fra nye biler har gått ned fra 178 til 153 gram pr. km, dvs. en nedgang på 25 gram eller 14 pst.

I tillegg vil flertallet understreke at hybridbiler og flexifuel-biler får spesialfradrag utover dette. Elbiler er fritatt for engangsavgift, bompenger, parkeringsavgift, merverdiavgift og årsavgift, og kan i tillegg benytte kollektivfeltet. Hydrogenbiler har fritak for engangsavgift. Flertallet vil derfor understreke at det allerede er betydelig miljøpremiering inne i det norske avgiftssystemet, som ett resultat av denne Regjeringens gode og målrettede miljøpolitikk på blant annet dette området.

Flertallet er i likhet med Regjeringen svært opptatt av å få en rask elektrifisering av transportsektoren for å få klimautslippene ned. Flertallet viser til at de bilene folk kjøper nå og framover, skal være på veiene i rundt 15 år i gjennomsnitt. Flertallet mener derfor at virkemiddelbruken må settes inn mot å forsere overgangen til nullutslippsbiler. Da trengs konkrete og langsiktige virkemidler. Flertallet har i den anledning merket seg at Energibedriftenes Landsforening, EBL, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet har ledet en arbeidsgruppe som foreslår en rekke tiltak for å få norsk transport over på elektrisitet. Samferdselsdepartementet har nettopp mottatt rapporten og går nå nøye igjennom de ulike forslagene. Flertallet ser frem til denne gjennomgangen og vurderingen av de ulike forslagene.

Flertallet har merket seg at det arbeides med kriterier for bærekraft når det gjelder matproduksjon og miljø i forhold til biodrivstoff. Satsing på for eksempel E85 krever utbygging av infrastruktur og tilpassede biler. Flexi-fuelbiler kan benytte både bensin og E85, og mange av disse bilene er store med høye CO<sub>2</sub>-utslipp. Miljøgevinsten kan som en følge av dette etter flertallets mening bli svært begrenset. Flertallet viser til at det også er nødvendig med en overordnet vurdering av hvor de begrensede mengdene tilgjengelig biodrivstoff skal prioriteres brukt.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har videre merket seg at lavinnblanding av biodrivstoff i ordinært drivstoff gir raskere stort omsatt volum og vil være rimeligere. For å øke omsetningen av biodrivstoff har dette flertallet merket seg at Miljøverndepartementet

har forskriftsfestet at 2,5 pst. av omsatt drivstoff skal være biodrivstoff, og at dette økes til 5 pst. i 2010 etter en nærmere vurdering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at heller ikke krav om innblanding av biodrivstoffkomponent i vanlig drivstoff er et billig klimatiltak, og er glad for at en evaluering skal finne sted før det eventuelt innføres nye krav til distribusjon og salg av drivstoff.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på at når nedgangen i de norske utslippene ble markert redusert etter omleggingen av engangsavgiften fra 2007, så viser dette at endringer i engangsavgift eller en annen form for økonomisk premiering ved kjøp av miljøvennlig bil har effekt.

Disse medlemmer understreker behovet for å møte klimakrisen med offensive tiltak som kan stimulere til å vri forbruket i mer miljøvennlig retning. Disse medlemmer mener at et slikt tiltak kan være å innføre en miljøbilpremie på 25 000 kroner ved kjøp av ny bil som slipper ut under 120 g/km CO<sub>2</sub>.

Disse medlemmer slutter seg på denne bakgrunn til forslaget i Dokument nr. 8:88 (2008–2009), og tar opp forslaget fremsatt i dokumentet.

Disse medlemmer viser til den svenske ordningen, foreslått og gjennomført av den ikke-sosialistiske samarbeidsregjeringen, hvor alle kjøpere av nye biler med CO<sub>2</sub>-utslipp under 120 g/km får utbetalt en miljøbilpremie. Dette har resultert i en langt raskere overgang til biler med lave CO<sub>2</sub>-utslipp enn hva som er tilfellet i Norge.

Disse medlemmer viser til at dersom en slik ordning blir innført, vil utslippsgrensen for å få utbetalt støtten kunne justeres i takt med den teknologiske utviklingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en midlertidig og kostbar støtteordning ikke er veien å gå. Disse medlemmer vil peke på at permanent lavere engangsavgift på biler sammen med forhøyet vrakpant ville være mer forutsigbart. En slik reduksjon i engangsavgiften kan gjerne ha en miljøprofil så lenge det finnes gode og trygge familiebiler som får lavere pris med en slik omlegging.

Komiteen vil understreke at det òg er god og viktig miljøpolitikk å sørge for gode forhold for syklist, fotgjengere og kollektivtrafikanter. Dette gjelder spesielt i byene og særlig med tanke på bymiljøet generelt.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:**

Stortinget ber Regjeringen innføre en tidsbegrenset ordning med miljøbilpremie for privatpersoner som kjøper ny miljøbil i Norge. Ordningen bør gjelde i perioden 1. januar 2010 til 31. desember 2011.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

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

vedtak:

Representantforslag nr. 88 (2008–2009) fra stortingsrepresentantene Line Henriette Holten Hjemdal, Dagfinn Høybråten, Jan Sahl og Dagrun Eriksen om innføring av miljøbilpremie for bilkjøpere som kjøper miljøvennlig bil i Norge – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 16. juni 2009

**Gunnar Kvasheim**

leder

**Peter Skovholt Gitmark**

ordfører

## Vedlegg

### Energi- og miljøkomiteen har mottatt brev fra Samferdselsdepartementet v/fung. statsråd, datert 3. juni 2009

#### Representantlovforslag nr. 88 (2008/2009)

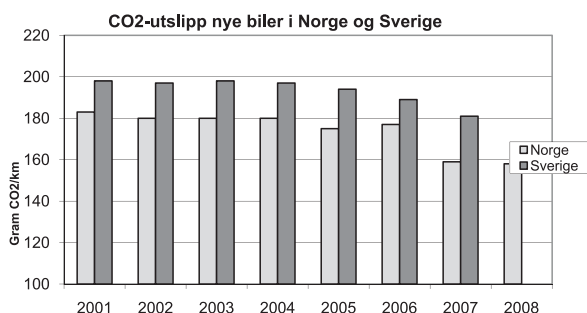
Jeg viser til brev av 8. mai 2009 med følgende representantforslag:

"Stortinget ber regjeringen innføre en tidsbegrenset ordning med miljøpremie for privatpersoner som kjøper ny miljøbil i Norge. Ordningen bør gjelde i perioden 1. januar 2010 til 31. desember 2011."

De norske utslippene ble markert redusert etter omleggingen av engangsavgiften fra 2007. Engangsavgiften ble justert på nytt fra 2009 slik at det gis fradrag på 500 kroner pr gram CO<sub>2</sub> under 120 gram CO<sub>2</sub>/km for nye biler. En bil med utslipp på 60 gram CO<sub>2</sub> får med dagens system 30 000 kroner i fradrag i engangsavgift. Omleggingen av engangsavgiften har medvirket til at utslippene fra nye biler har gått ned fra 178 til 153 gram pr km, dvs en nedgang på 25 gram eller 14 pst.

Hybridbiler og flexifuelbiler får spesialfradrag utover dette. Elbiler er fritatt for engangsavgift, årsavgift, bompenger, parkeringsavgift, merverdiavgift og årsavgift, og kan i tillegg benytte kollektivfeltet. Hydrogenbiler har fritak for engangsavgift. Det er derfor allerede betydelig miljøpremiering inne i det norske avgiftssystemet.

I forslaget vises det til den svenske ordningen. I Sverige er det ikke engangsavgift ved kjøp av bil. De har dermed ikke samme mulighet til å bruke engangsavgiften som virkemiddel slik vi gjør i Norge. Kontantstøtte blir dermed eneste mulighet i Sverige. Gjennomsnittsutslippene fra nye svenske biler har ligget over de norske, jf figuren under.



De ulike avgiftsfritakene/ordningene for el-bil utgjør ca 2 kroner pr km (avhengig av forutsetninger om kjørelengde). I tillegg kommer verdien av å kjøre i kollektivfeltet. Det gis dermed høyere støtte til el-bil enn til kollektivtrafikk pr personkm.

Regjeringen er svært opptatt av å få en rask elektrifisering av transportsektoren for å få klimautslippene ned. Da trengs konkrete og langsiktige virkemidler. Energibedriftenes Landsforening, EBL, har på oppdrag fra SD ledet en arbeidsgruppe som foreslår en rekke tiltak for å få norsk transport over på elektrisitet. Samferdselsdepartementet har nettopp mottatt rapporten og går nå nøye igjennom de ulike forslagene. Rapporten foreslår virkemidler knyttet til markedstiltak og bygging av ladepunkter, virkemidler for kjøp og bruk av ladbare biler og virkemidler knyttet til FoU. Blant annet foreslås støtte til kjøp av el-biler og ladbare hybridbiler på 30 000 kr inntil det er 50 000 slike biler i Norge. Rapporten inneholder mange gode forslag som må vurderes nærmere av regjeringen.

Når det gjelder biodrivstoff, varierer klimaeffekten fra 16 pst til 90 pst. Det arbeides med kriterier for bærekraft i forhold til matproduksjon og miljø. Satsing på E85 krever utbygging av infrastruktur og tilpassede biler. Flexi-fuelbiler kan benytte både bensin og E85, og mange av disse bilene er store med høye CO<sub>2</sub>-utslipp. Miljøgevinsten kan dermed bli svært begrenset.

Lavinnblanding av biodrivstoff i ordinært drivstoff gir raskere stort omsatt volum og vil være rimeligere. For å øke omsetningen av biodrivstoff har Miljøverndepartementet forskriftsfestet at 2,5 pst av omsatt drivstoff skal være biodrivstoff, og at dette økes til 5 pst i 2010 etter en nærmere vurdering.

Det er også god og viktig miljøpolitikk å sørge for gode forhold for syklist, fotgjengere og kollektivtrafikanter. Dette gjelder spesielt i byene og spesielt med tanke på bymiljøet generelt. Jeg er derfor glad for den understrekingen som gjøres i representantforslaget av viktigheten av bedre kollektivtrafikk og restriksjoner på privatbilbruk.