



Innst. 28 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:109 S (2011–2012)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde om en plan for hvordan elbiler og biler som bruker ny teknologi, kan beholde et forutsigbart avgiftsregelverk over tid

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 25. april 2012:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan om et langsiktig avgiftsregelverk for kjøretøy basert på ny teknologi, deriblant el-biler.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse og begrunnelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim, Knut Storberget og Dag Ole Teigen, fra Fremskrittspartiet, Jørund Rytman, Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen, fra Senterpartiet, Arne Bergsvåg, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Sy-

versen, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har uttalt seg om forslaget i brev av 13. juni 2012 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at regjeringen i omtalen av statsbudsjettet for 2012 ga en helhetlig gjennomgang av bilavgiftene. Hensikten var blant annet å gi de enkelte avgiftene en prinsipiell forankring, og å sikre ulike aktører forutsigbarhet med hensyn til utviklingen i framtidige avgifter. Det ble varslet en omlegging til en mer generell veibruksavgift på drivstoff. Innen 2020 skal alle drivstoff ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet. Veibruksavgiften skal dekke de samlede eksterne kostnader (ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp) bilparken påfører samfunnet, og ivareta hensynet til statens inntekter. I 2015 skal unnatakene fra veibruksavgiftene evalueres.

Flertallet mener denne gjennomgangen skaper grunnlag for en helhetlig, prinsipiell og forutsigbar politikk. I arbeidet med gjennomgangen hadde Finansdepartementet kontakt med en rekke organisasjoner med interesse for bilavgiftene. Denne prosessen viste at flere, og til dels motstridende hensyn, må balanseres.

Flertallet viser videre til at det å styrke CO₂-profilen i engangsavgiften har vært en viktig del av den nasjonale klimapolitikken, og at omleggingen av engangsavgiften til å legge vekt på CO₂-utslipp har bidratt til at norske bilkjøpere har valgt å satse miljøvennlig. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye biler er redusert fra 177 gram per kilometer i 2006 til 130 gram de ni første månedene av 2012 – en reduksjon på mer enn en fjerdedel. Siden nye biler i gjennom-

snitt er på veien i rundt 20 år, vil dette ha konsekvenser for norske CO₂-utslipp i lang tid framover. Det er en viktig grunn til at regjeringen har satt ambisiøse mål for reduksjon av CO₂-utslippet fra nye biler.

Flertallet viser til at endringene i engangsavgiftens CO₂-element i 2012 gjør det enda mer lønnsomt å velge biler med små CO₂-utslipp. Også lokale NO_x-utslipp blir nå vektlagt i engangsavgiften. I klimaforliket ble det enighet om å legge ytterligere vekt på klimaegenskaper og lokal forurensning i bilavgiftene. Biler som både har lave klimautslipp og lave lokale utslipp kommer dermed særlig godt ut. Flertallet ser nå at denne politikken virker. I september 2012 utgjorde elbiler 5 pst. og hybridbiler 6 pst. av nybilsalget.

Flertallet er også positive til at det skapes forutsigbarhet, både for næringslivet og bilister, gjennom at veibruksavgiften for alternative drivstoff ikke endres før tidligst 2015. Gjennom Stortingets behandling av meldingen om norsk klimapolitikk ble det enighet om at dagens avgiftsfordeler for rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000.

Flertallet mener dette er et positivt bidrag til en forutsigbar avgiftspolitik for elbiler og andre alternative drivstoff.

Flertallet viser for øvrig til omtalen i statsbudsjettet for 2012 og til Klimaforliket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det skjer en betydelig utvikling av teknologi innen bilmotorer som drives på gass, strøm og hydrogen. Forslagsstillerne mener det hersker stor usikkerhet om hvor lenge avgiftsfritakene for slike kjøretøy vil gjelde. Det vises videre til at flere miljø- og bilorganisasjoner har tatt til orde for langsiktighet i fritakene for elbiler frem til 2020.

Disse medlemmer har merket seg at det de siste årene er lansert en rekke nye miljøvennlige drivstoff i transportsektoren, slik som biodiesel, biogass, bioetanol, elektrisitet, EcoPar og hydrogen. Her vil fritaket for CO₂-avgift med dagens nivå på avgiften ikke være nok til at disse klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoffene vil være konkurransedyktige med tradisjonell fossil bensin og diesel. Det kan derfor være nødvendig med fritak fra andre avgifter i en introduksjonsfase.

For at nye klimavennlige produkter skal kunne realiseres, peker disse medlemmer på at det er viktig å ha stabile og forutsigbare rammebetingelser fra myndighetenes side. Fjerningen av fritaket fra autodieselavgift for biodiesel er et eksempel på det motsatte. Over natten ble avgiftsfritaket fjernet, noe som

har skapt store problemer for produsenter av biodiesel i Norge.

Disse medlemmer har merket seg at innføring av biodrivstoff er det tiltaket som vil kunne stå for mesteparten av utslippsreduksjonen i transportsektoren. Disse medlemmer peker på at vedtaket om fjerning av fritaket for autodieselavgift for biodiesel vil gjøre det betydelig vanskeligere å nå potensialet for utslippsreduksjon i transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at biodieselsaken og saken om Ecofuel/EcoPar skaper usikkerhet rundt rammebetingelsene også for andre former for klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff. Det er derfor behov for en gjennomgang av avgiftssystemet for drivstoff for å skape forutsigbare og stabile rammebetingelser som kan sikre fremtiden for klimavennlige drivstoff.

Disse medlemmer peker på at dersom det er innført midlertidige fritak for ikke-klimarelaterte avgifter for nye drivstoff i en introduksjonsfase, må det tidlig tilkjennegis for hvor lang tid avgiftsfritaket vil gjelde slik at produsenter og forbrukere kan tilpasse seg dette, etter modell fra klimaforliket i 2012. Det må etableres forutsigbare kriterier for hvilke avgifter man vil innføre og hvilke avgifter man vil unnta for nye klimavennlige drivstoff, og hvor lenge eventuelle midlertidige avgiftsfritak vil vare.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013, legge frem for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det i statsbudsjettet for 2012 ble varslet at regjeringen ikke har konkrete planer om å endre avgiftsfordelene for elbiler nå. Det ble imidlertid varslet at helheten i rammebetingelsene for elbiler må vurderes i årene fremover på bakgrunn av utviklingen i salget av slike kjøretøy. I forbindelse med behandlingen av klimameldingen i Stortinget har alle partiene blitt enige om å fremme forslag om at dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antallet rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Disse medlemmer deler dette standpunktet.

Disse medlemmer peker på at transportsektoren i 2008 var den sektoren som stod for den største andel av de norske klimagassutslippene med 32 pst. av de totale utslippene. Samtidig utgjør transportsektoren den klart største andel av de sektorer som vil stå

utenfor det europeiske kvotehandelssystemet for klimagasser fra 2013, og dermed kun underlagt nasjonale virkemidler og nasjonalt ansvar for utslippsreduksjoner.

Disse medlemmer viser til at Klimakur 2020 slår fast at det kan være mulig å oppnå en utslippsreduksjon innen transportsektoren i størrelsesorden 3–4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2020 sammenlignet med referansebanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge har et bilavgiftssystem som ikke er tilpasset den teknologiske utviklingen som skjer i bilindustrien, og som gjør at det stadig må foretas avgiftsmessige tilpasninger. Disse medlemmer mener at bilavgiftene i Norge er for høye, og at det er et mål å redusere de totale bilavgiftene av hensyn til forbrukers valgfrihet. Disse medlemmer mener det er bra at det er innført avgiftsfritak for biler som har nullutslipp. Det har imidlertid ved flere anledninger kommet signaler om at denne ordningen skal revurderes. Disse medlemmer mener dette er uheldig, og at det nå må komme en avklaring rundt rammebetingelser for nullutslippsbiler frem i tid, 2017 er for kort tidshorison. Disse medlemmer mener at en manglende avklaring av om avgiftsfritaket for nullutslippsbiler vil vedvare, gjør at mange bilkjøpere reserverer seg mot ny teknologi. Disse medlemmer viser til at flere bilorganisasjoner har tatt til orde for langsiktighet for dagens rammebetingelser frem til 2020, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem en plan om et langsiktig avgiftsregelverk for kjøretøy basert på ny teknologi, deriblant elbiler.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2013, legge frem for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreduserende drivstoff.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen legge frem en plan om et langsiktig avgiftsregelverk for kjøretøy basert på ny teknologi, deriblant elbiler.

Komiteens tilråding

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

vedtak:

Dokument 8:109 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde om en plan for hvordan elbiler og biler som bruker ny teknologi, kan beholde et forutsigbart avgiftsregelverk over tid – vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 18. oktober 2012

Torgeir Micaelsen

leder

Arve Kambe

ordfører

Vedlegg**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen,
datert 13. juni 2012****Dokument 8:109 S (2011-2012) Representantforslag om en plan for hvordan elbiler og biler som bruker ny teknologi beholder et forutsigbart avgiftsregelverk over tid**

Jeg viser til forslaget fra representantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde om at Regjeringen legger fram en plan om et langsiktig avgiftsregelverk for kjøretøy basert på ny teknologi.

Representantene viser til at det skjer en betydelig utvikling av teknologi innen bilmotor som drives på gass, strøm og hydrogen. Representantene mener det hersker stor usikkerhet om hvor lenge avgiftsfritakene for slike kjøretøy vil gjelde. Det vises videre til at flere miljø- og bilorganisasjoner har tatt til orde for langsiktighet i fritakene for elbiler frem til 2020. Representantene mener myndighetene må bidra til at en slik langsiktighet i rammeverket etableres og foreslår følgende:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan om et langsiktig avgiftsregelverk for kjøretøy basert på ny teknologi, deriblant el-biler.»

Besvarelse:

Jeg viser til at Regjeringen har gjennomført store endringer i bilavgiftene for å bidra til lavere CO₂-utslipp. I 2007 ble slagvolum erstattet av CO₂-utslipp

som et av beregningsgrunnlagene i engangsavgiften. Det er lagt større vekt på CO₂-utslipp i avgiften i årene etter 2008. I tillegg ble det innført NO_x-utslipp i engangsavgiften fra 1. januar i år. Endringene i engangsavgiften er en av faktorene som har bidratt til en vesentlig nedgang i gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye personbiler de siste årene. Det gjennomsnittlige utslippet er redusert med 24 pst. i løpet av fem år, fra 177 g/km i 2006 til 134 g/km i 2011. For perioden januar til mai i år er gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler på 131 g/km.

Når det gjelder avgiftsfordelene for elbiler ble det i statsbudsjettet for 2012 varslet at Regjeringen ikke har konkrete planer om å endre disse nå. Det ble imidlertid varslet at helheten i rammebetingelsene for elbiler må vurderes i årene framover på bakgrunn av utviklingen i salget av slike kjøretøy. I forbindelse med behandlingen av Klimameldingen i Stortinget har alle partiene, unntatt FrP, blitt enige om å fremme forslag om at dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antallet rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000.

På bakgrunn av den forutsigbarheten som nå er etablert rundt avgiftsregimet for nullutslippsbiler, ser jeg ikke behov for å lage ytterligere planer for et langsiktig avgiftsregelverk for elbiler og lignende.