



Innst. 328 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget frå finanskomiteen

Dokument 8:77 S (2012–2013)

Innstilling frå finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Dagrun Eriksen om endring av bilavgiftene for å sikre mer miljøvennlige og trafikksikre biler

Til Stortinget

Samandrag

I dokumentet vart det fremma følgjande forslag 2. april 2013:

«Stortinget ber regjeringa foreta en helhetlig gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene og fremme forslag om endringer i statsbudsjettet for 2014. Formålet med gjennomgangen skal være å sikre oppfyllelse av Stortingets målsetting om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km.»

Ein viser til dokumentet for nærare utgreiing og grunngjeving.

Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Jette F. Christensen, Gunvor Eldegard, Gerd Janne Kristoffersen, Marianne Marthinsen, leiaren Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim og Knut Storberget, frå Framstegspartiet, Jørund Rytman, Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, frå Høgre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore

Sanner, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen, frå Senterpartiet, Magnhild Meltveit Kleppa, frå Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og frå Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har uttalt seg om forslaget i brev av 30. april 2013 til finanskomiteen. Brevet følgjer som vedlegg til denne innstillinga.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at Stortinget ved handsaminga av klimameldinga (Meld. St. 21 (2011–2012)) slutta seg til målet om at gjennomsnittleg utslepp frå nye personbilar i 2020 ikkje skal overstige 85 g CO₂/km. Bilavgiftene skal bidra til omlegging til ein meir miljø- og klimavennleg bilpark.

Fleirtalet viser vidare til at regjeringa har varsla ei evaluering av unntaka frå vegbruksavgifta i 2015. Regjeringa har også meldt at det ikkje er planar om å endra vegbruksavgiftene for alternative drivstoff før denne evalueringa. Stortinget har slutta seg til dette.

Det er gjennomført omleggingar i bilavgiftene dei siste åra. Desse endringane har gitt reduserte utslepp. Fleirtalet viser til brevet frå finansministeren der det kjem fram at det er lagt større vekt på CO₂-utsleppa i alle åra etter 2008. Fleirtalet viser til at medan dei samla endringane har vore omtrent provenynøytrale, har dei ført til at bilar med låge CO₂-utslepp får reduserte avgifter. Bilar med høge utslepp får høgare avgifter. Det gjennomsnittlege CO₂-utsleppet er redusert med 24 pst., frå 177 g/km i 2006 til 134 g/km i 2011.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til nye tiltak som

vil bidra til ein meir miljøvennleg bilpark i framlegget til revidert nasjonalbudsjett for 2013. Vrakpanten vert auka med 500 kroner til 3000 kroner og vektfrådraget i eingongsavgifta for ladbare hybridbilar vert auka frå 10 pst. til 15 pst.

Dette fleirtalet merkar seg at ein i representantforslaget sluttar seg til måla i klimaforliket om reduksjon i dei gjennomsnittleg utsleppa frå nye personbilar i 2020 til 85 g CO₂/km. Regjeringa har med støtte frå Stortinget lagt eit løp for å setja i verk naudsynte tiltak for å nå dette målet. Måla, og framdrifta for å nå dei, er viktige signal som gir føreseielegheit både for bilnæringa og forbrukarane. Dette fleirtalet meiner difor det kan vera uheldig å endra dei fastlagte føresetnadene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til statsrådens svarbrev, datert 30. april 2013, hvor statsråden skriver at regjeringen har gitt mange klare signaler om framtidige avgifter blant annet i de årlige budsjettene og klimameldingen, og at statsråden på den bakgrunn ikke ser behov for en ny helhetlig gjennomgang av bilavgiftene nå. Disse medlemmer er uenig i dette og viser til at regjeringen i statsbudsjettet for 2011 varslet at det skulle komme en helhetlig gjennomgang av avgiftene på både kjøretøy og drivstoff i kommende budsjetter. Disse medlemmer viser til at regjeringen allerede i statsbudsjettet for 2012 avlyste denne gjennomgangen.

Disse medlemmer viser til at de eneste signalene regjeringen har gitt om framtidige avgifter ble gitt i statsbudsjettet for 2012, hvor de skrev følgende:

«Innen 2020 skal alle drivstoff ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet. I 2015 skal unntakene fra veibruksavgiftene evalueres. I evalueringen skal det legges vekt på statens inntekter, klima- og miljøhensyn og næringslivet i distriktene. Regjeringen har ikke planer om å endre veibruksavgiftene for alternative drivstoff før evalueringen i 2015. Regjeringen har heller ikke nå konkrete planer om å endre rammebetingelsene for elbiler.»

Disse medlemmer slutter seg til målet i klimaforliket om reduksjon i de gjennomsnittlige utslippene fra nye personbiler i 2020 til 85 g/km, men viser til at det må foretas betydelige endringer i bilavgiftene dersom målet skal nås. Disse medlemmer viser til rapporten «Norske bilavgifter fram mot 2020» utarbeidet av NAF, NBF og BIL. Av rapporten fremgår det at målet forutsetter en økning i elbilenes andel av nybilsalget fra dagens nivå på 2,9 pst. til 10 pst. i 2020 (16 000 elbiler), og at plug-in-hybridens andel må øke fra 0,1 pst. til 18,8 pst. i samme periode. I tillegg må gjennomsnittsutslippet fra fossilt drevne biler være på maks 109 gram i 2020. Nøkkelen for å få til en slik utvikling i bilsalget er ifølge bilorganisa-

sjonene å legge til rette for en hurtigere utskifting av bilparken gjennom reduserte bilavgifter på de mest miljøvennlige bilene, slik at gjennomsnittsalderen på norske biler kommer ned på EU-nivå.

Disse medlemmer viser til at Norge har den eldste bilparken i Vest-Europa. Gjennomsnittlig levealder på biler i Norge er ifølge rapporten 19 år, mot et gjennomsnitt i EU på 14–15 år. I Norge er 3 av 4 biler som selges, bruktbiler. Nesten halvparten av alle biler som årlig omsettes i Norge, er 12 år gamle eller eldre. I 2012 var mer enn 600 000 biler eldre enn gjennomsnittlig levealder for biler i Vest-Europa på 14,3 år, dvs. 1997-modell eller eldre. Dersom disse 600 000 eldste bilene ble tatt av veien og erstattet med nye biler, ville de samlede CO₂-utslippene fra veitrafikken bli redusert med snaut 10 pst.

Disse medlemmer viser til at redusert levealder på bilparken vil ha mye å si for trafikksikkerheten. Nye biler har en mye høyere sikkerhetsstandard enn gamle. En moderne bil er optimalisert for å takle kollisjoner både gjennom konstruksjon og materialbruk og ved hjelp av elektroniske hjelpemidler som skal bedre både den aktive og passive sikkerheten. Disse medlemmer viser til at raskere fornyelse av bilparken vil bidra til økt sikkerhetsnivå, og færre drepte og hardt skadde i trafikken.

Disse medlemmer mener det er behov for en helhetlig gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene og tar opp forslag fremsatt i Dokument 8:77 S (2012–2013).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge er et land med store avstander og spredt bebyggelse, og at bil og bilbruk er en viktig og naturlig del av folks hverdag. Disse medlemmer mener derfor at det er urimelig at Norge sammen med flate og tett befolkede Danmark har Europas høyeste bilavgifter. Disse medlemmer viser til at engangsvogiften i Prop. 1 LS (2012–2013) Skatter, avgifter og toll begrunnes på følgende måte:

«Engangsvogiftenes hovedmål er å skaffe staten inntekter.»

Disse medlemmer mener at bilrelaterte avgifter bør reduseres, og i langt større grad brukes til investeringer, drift og vedlikehold av veibasert infrastruktur. Som følge av et høyt avgiftsnivå er nye biler for dyre i Norge. Dette gjør at bilparken i Norge forblir eldre enn den burde være, og at bilene nordmenn kjører rundt i, ikke er så sikre og miljøvennlige som de burde ha vært. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2013, der Fremskrittspartiet gikk inn for å fjerne effektavgiften over fire år slik at befolkningen i større grad kan velge den bilen de selv mener at de har behov for.

Disse medlemmer viser til at det er stor forskjell på nye og gamle biler når det gjelder trafikksikkerhet. Disse medlemmer viser til at biler som er bygget etter år 2000, er vesentlig tryggere enn biler fra før år 2000. Disse medlemmer viser til at dagens norske avgiftssystem med fokus på vekt og hestekrefter straffer de tryggeste familiebilene med høye avgifter. Disse medlemmer viser til at dette spesielt rammer barnefamilier som er avhengige av litt større og tryggere biler. Mange barnefamilier tvinges derfor til å velge en liten bil, fremfor en bil som dekker deres behov.

Forslag frå mindretal

Forslag frå Høgre, Kristeleg Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen foreta en helhetlig gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene og

fremme forslag om endringer i statsbudsjettet for 2014. Formålet med gjennomgangen skal være å sikre oppfyllelse av Stortingets målsetting om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km.

Tilråding frå komiteen

Komiteen har elles ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

Dokument 8:77 S (2012–2013) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Dagrun Eriksen om endring av bilavgiftene for å sikre mer miljøvennlige og trafikksikre biler – vert ikkje vedteke.

Oslo, i finanskomiteen, den 21. mai 2013

Torgeir Micaelsen

leiar

Magnhild Meltveit Kleppa

ordførar

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 30. april 2013

Dokument 8: 77 S (2012-2013) om endring av bilavgiftene for å sikre mer miljøvennlige og trafikk-sikre biler

Jeg viser til forslaget fra representantene Kjell Ingolf Ropstad, Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Dagrun Eriksen om endring av bilavgiftene for å sikre mer miljøvennlige og trafikk-sikre biler.

Regjeringen har redusert det samlede nivået på bilavgiftene to år på rad. Dette har skjedd ved at omregistreringsavgiften er redusert med til sammen om lag 600 mill. kroner i 2012 og 2013. Det er i første rekke typiske næringskjøretøy som har blitt tilgode-sett med lavere omregistreringsavgift, men også personbiler har fått en avgiftsreduksjon. Vrakpanten, som skal bidra til at utrangerte kjøretøy blir levert til godkjente biloppsamlingsplasser, er økt to år på rad. I perioden 1999-2011 lå vrakpanten nominelt uendret på 1 500 kroner. Vrakpanten ble økt til 2 000 kroner i 2012 og videre til 2 500 kroner i 2013. Dette er endringer i samme retning som representantene foreslår.

Regjeringen har også gjennomført store endringer i engangsavgiften 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 alle årene etter 2008. I tillegg ble NO_x-utslipp innført som et nytt beregningsgrunnlag i engangsavgiften fra 1. januar i 2012. Det ble lagt ytterligere vekt på både CO₂- og NO_x-utslipp fra 1. januar i år. Det har samtidig blitt lagt mindre vekt på motoreffekt. Endringene har derfor vært omtrent provenynøytrale. Endringene har ført til at biler med svært lave CO₂-utslipp får lave avgifter, mens avgiften for biler med høye utslipp har økt. Dette gir svært sterk økonomisk motivasjon til å velge biler med lave utslipp, sterkere enn for eksempel Sverige oppnår med sin årsavgift.

Endringene i engangsavgiften har hatt stor virkning på CO₂-utslippene fra nye personbiler i Norge. 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. Til sammenligning var reduksjonen på kun 4 pst. i perioden 2001 til 2005. For perioden januar til mars i år er gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler redusert ytterligere til 128 g/km. I følge en rapport fra Vista Analyse, utarbeidet på oppdrag for Finansdepartementet, kan drøyt halvparten av reduksjonen i gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra 2006 til 2011 knyttes til endringene i engangsavgiften. Før avgiftsendringene i 2007 lå gjennomsnittlig CO₂-

utslipp fra nye personbiler i Norge omtrent 15 g/km over nivået i EU. Ifølge rapporten til Vista Analyse ville avstanden ned til EU økt dersom avgiftene ikke hadde blitt endret. Nå ligger vi imidlertid rett under EU. Lavere utslipp fra nye biler er viktig fordi bilene skal brukes i mange år framover.

Representantene peker på at alderen på bilparken i Norge er høy sammenlignet med en del andre land. Eldre biler forurenser som regel mer og er mindre trafikk-sikre enn nyere biler. Jeg vil imidlertid minne om at det er mange forhold som påvirker alderen på bilparken. I tillegg til avgifter er blant annet demografi og inntektsnivå viktige forklaringsfaktorer. Dette illustreres blant annet av at Finland har en høyere gjennomsnittsalder på bilparken enn Norge, på tross av at Finland har lavere kjøpsavgifter på bil. Gjennomsnittlig engangsavgift for nye personbiler har dessuten gått ned de siste årene. Fram til 2006 økte gjennomsnittlig engangsavgift til nesten 140 000 kroner per bil, mens den nå har falt tilbake til omtrent samme realprisnivå som i 2002, dvs. om lag 110 000 2012-kroner. Reduksjonene skyldes i stor grad lavere CO₂-utslipp fra nye biler. Dersom en kjøper en bil med lave CO₂-utslipp kan en nå oppnå svært lav engangsavgift. Dette har gjort det mulig for flere å kjøpe ny bil. Et lavere avgiftsnivå har dermed bidratt til det høye nybilsalget vi har hatt de siste årene.

Regjeringen har som kjent varslet en generell veibruksavgift på drivstoff etter energiinnhold innen 2020. Dette skyldes at all bilbruk påfører samfunnet kostnader i form av blant annet ulykker, kø og støy. Det er kostnader bilbrukerne bør stilles ovenfor. Samtidig varslet vi at dagens unntak fra veibruksavgift skal evalueres i 2015. Vi har imidlertid ikke planer om å endre veibruksavgiftene for alternative drivstoff før denne evalueringen.

Det framgår av Klimameldingen at Regjeringen vil øke omsetningspåbudet for biodrivstoff til fem prosent forutsatt at bærekraftskriteriene er tilfredsstillende. Regjeringen har vurdert at bærekraftskriteriene slik de foreligger i dag ikke gir grunnlag for å øke omsetningspåbudet. Det tas for eksempel ikke hensyn til at produksjon av biodrivstoff kan føre til omfattende nedbygging av karbonlagre gjennom indirekte arealbruksendringer. Dette kan ha stor betydning for den reelle klimagevinsten knyttet til biodrivstoff. Europakommisjonen la 17. oktober 2012 fram et forslag til endringsdirektiv om håndtering av slike indirekte arealbruksendringer. Forslaget er i en tidlig fase av EUs beslutningsprosess. Regje-

ringen vil følge nøye med på den videre utviklingen på dette området.

Når det gjelder avgiftsfordelene for nullutslippsbiler vil jeg vise til behandlingen av Klimameldingen i Stortinget. Her ble alle partiene, unntatt FrP, enige 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. Dette har gitt forutsigbarhet rundt rammebetingelsene for nullutslippsbiler. Jeg ser liten grunn for å endre disse forutsetningene nå. Samtidig

ble det varslet at bilavgiftene skal bidra til en mer miljø- og klimavennlig bilpark.

Regjeringen har gjennomført store endringer i bilavgiftene. De fleste forslagene fra representantene innebærer i praksis en videreføring av de endringene som Regjeringen allerede har gjort. Jeg mener Regjeringen har gitt mange klare signaler om framtidige avgifter i blant annet de årlige budsjettene og Klimameldingen. På denne bakgrunn ser jeg ikke behov for en ny helhetlig gjennomgang av bilavgiftene nå.

