



Representantforslag 77 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Kjell Ingolf Ropstad, Knut Arild Hareide, Hans Olav Syversen og Dagrun Eriksen

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

Til Stortinget

Bakgrunn

Trafikkulykker og klimagassutslipp er to hovedutfordringer i transportsektoren. Begge disse utfordringene påvirkes direkte av avgiftspolitikken.

I rapporten «Norske bilavgifter fram mot 2020», fremlagt av Norges Automobil-Forbund (NAF), Bilimportørenes landsforening (BIL) og Norges bilbransjeforbund (NBF) 20. februar 2013, fremgår det 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.

Fornyelse av bilparken reduserer klimagassutslipp

I et klimaperspektiv er optimal utskiftingstakt av biler avhengig av forholdet mellom klimagassutslipp fra produksjon av bilen, og forskjellen i CO₂-utslipp mellom gamle og nye biler. Fra 1980-tallet og frem til i dag er motoreffekt og vekt på en Volkswagen Golf doblet, samtidig som drivstofforbruk og CO₂-utslipp er halvert. Fra 2001–2012 er det gjennomsnittlige CO₂-utslippet fra nye biler redusert fra 183 til 130 gram per km. Når det gjelder utslipp fra produksjon av en bil, beregnet som andel av de totale utslippene gjennom bilens levetid, varierer de fra modell til modell og på bakgrunn av bilens totale kjørelengde. I enkelte tilfeller utgjør produksjonsutslippe-

ne så lite som 5 prosent av de samlede utslippene i løpet av bilens levetid, mens 85 prosent av utslippene er knyttet til bruk (www.world.honda.com). Samlet sett er det liten tvil om at Norge kan få til store utslippsreduksjoner ved å redusere levealderen på bilparken.

I 2011 utgjorde klimagassutslippene fra transportsektoren 17,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, noe som tilsvarer 32 prosent av Norges samlede klimagassutslipp. Av dette utgjorde veitrafikken alene 10,1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, eller 19 prosent av de nasjonale utslippene. Det er transportsektoren som sammen med olje- og gassvirksomheten har gitt de største økningene i nasjonale CO₂-utslipp siden 1990.

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. Mer enn 600 000 biler som ruller på norske veier er 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 prosent. En slik utskifting ville også gitt store reduksjoner i utslippene av NOx og svevestøv.

Fornyelse av bilparken øker trafikksikkerheten

Gjennom de siste 40 årene har det vært en gledelig nedgang i antall omkomne i veitrafikkulykker i Norge. Dette til tross for en tredobling av trafikkarbeidet i antall kjøretøykilometer i samme periode. Ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB) omkom 168 personer i veitrafikkulykker i 2011. Dette tilsvarer 3,4 omkomne per 100 000 innbyggere. Til sammenlikning omkom 560 personer i trafikkkulykker i 1970, mens henholdsvis 212 og 208 personer omkom i 2009 og 2010. Av de 168 som omkom i trafikkulykker

ker i 2011 var det 87 bilførere, 32 bilpassasjerer, 13 motorsyklist, 4 mopedister, 12 syklist, 16 fotgjengere og 4 andre trafikanter. Totalt antall skadde i veitrafikken i 2011 var 8 363 personer.

I Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019 ble nullvisjonen for antall drepte og hardt skadde i trafikkulykker videreført. Målet innebærer at transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker i transportsektoren som fører til at personer blir drept eller hardt skadd. Fram til 2020 er regjeringens konkrete mål å redusere antall drepte og hardt skadde med minst en tredel, fra 1 200 til 800. Til grunn for dette målet ligger det flere forutsetninger. Blant annet forutsettes det at det største bidraget skal komme fra endringer som følge av en trendframskriving av kjøretøyutviklingen. I dette ligger det at en nyere og sikrere bilpark vil kunne bidra betydelig til å redusere antallet drepte og hardt skadde i trafikken. Flere menneskeliv vil spares dersom man øker takten på utskifting av eldre biler.

Redusert levealder på bilparken vil ha mye å si for trafikksikkerheten, fordi 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. Sikkerhetsnivået er dramatisk forbedret fra 1981-modellen av VW Golf, hvor hodestøtter foran, skivebrems og polstret dashbord inngikk som sentrale deler av bilens sikkerhetsutstyr. Nyere biler har aktive støttesystemer som bidrar til å forebygge ulykker, og er sikrere dersom en ulykke skjer. Frem mot 2020 er endringer som følge av kjøretøyutviklingen alene forventet å redusere antallet hardt skadde og drepte på norske veier med 260 tilfeller årlig.

Dagens bilavgifter

Norge har sammen med Danmark de høyeste bilavgiftene i Europa. Inntektene fra særavgifter på motorvogn og drivstoff summerer seg til mer enn 50 mrd. kroner årlig, og er blitt en av statens viktigste inntektskilder. De senere årene har begrunnelsen for bilavgiftene gradvis endret seg i retning av miljøhensyn, fra å være rent fiskalt begrunnet. Regjeringen har gitt signaler om at den langsomme dreiningen av bilavgiftene skal fortsette innenfor en provenyøytral ramme.

Dagens bilavgifter fordeler seg på kjøps- og eieavgifter og bruksavgifter. Kjøps- og eieavgiftene er engangsavgift ved kjøp av ny bil, årsavgift og omregistreringsavgift ved kjøp av bruktbil. Bruksavgiftene er drivstoffavgifter og bompenger. Forslagsstillerne velger å holde bompengene utenfor dette forslaget fordi det er et virkemiddel for øremerket finansiering og for å framskynde marginale veiprojekter som ellers ikke ville blitt realisert.

Regjeringen har de senere årene foretatt noen endringer i avgiftssystemet for å nå miljøpolitiske målsettinger:

- I 2007 ble CO₂-utslipp innført som en av tre komponenter i engangsavgiften, da den erstattet motorvolumkomponenten. Målet var å redusere CO₂-utslippene fra personbilparken. CO₂-komponenten fikk knekkpunkter som gav lavere avgift for biler med lave utslipp, og tilsvarende høyere for biler med høye utslipp. F.o.m. 2009 fikk biler med ekstra lave utslipp i tillegg et fratrekk i avgiften. I 2012 ble kW-komponenten redusert blant annet fordi utviklingen av motorer med lavt CO₂-utslipp ofte går hånd i hånd med økt effekt. kW-komponenten ble ytterligere redusert i statsbudsjettet for 2013.
- I 2012 ble det innført en ny komponent i engangsavgiften, nemlig NO_x-utslipp. Begrunnelsen var lokal forurensning i storbyer. NO_x-komponenten er økt ytterligere i statsbudsjettet for 2013.
- I 2012 ble også vrakpanten oppjustert for første gang på mange år, samtidig som omregistreringsavgiften ble redusert. Begge deler er et bidrag til å fornye bilparken. Denne utviklingen ble ført videre i statsbudsjettet for 2013 der vrakpanten ble økt til 2 500 kroner og omregistreringsavgiften redusert.

Behov for omlegging av bilavgifter

Forslagsstillerne viser til klimaforliket som ble inngått i Stortinget i juni 2012 (Innst. 390 S (2011–2012)), hvor et bredt flertall på Stortinget ble enig om følgende:

«Flertallet peker på at transportsektoren er den største utslippssektoren i Norge som i hovedsak er utenfor kvotesystemet. Det er derfor innenfor denne sektoren at potensialet for innenlandske kutt i klimagassutslippene er størst.»

«Flertallet peker på at et viktig virkemiddel for reduserte klimagassutslipp i transportsektoren vil være en fortsatt omlegging av avgiftene på kjøretøy og drivstoff, i mer miljøvennlig retning [...] Det må være lønnsomt å velge biler med lave utslipp eller som bruker alternative utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff, som hybrid, elbiler og biodrivstoff.»

«Flertallet har merket seg at regjeringen har et mål om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km. Flertallet har merket seg at regjeringen vil oppnå dette blant annet gjennom å bruke bilavgiftene til å bidra til omlegging til en mer miljø- og klimavennlig bilpark. Flertallet legger til grunn at drivstoffavgiftene fortsatt skal bidra til å redusere de nasjonale utslippene, blant annet gjennom langsiktige og forutsigbare rammevilkår for miljøvennlig drivstoff.»

Følgende forslag ble vedtatt i Stortinget:

«Stortinget legger til grunn at drivstoffavgiftene fortsatt skal bidra til å redusere de nasjonale utslippene, blant annet gjennom langsiktige og forutsigbare rammevilkår for miljøvennlig drivstoff, jf. Innst. 3 S (2011–2012). Bilavgiftene skal blant annet brukes til å bidra til en mer miljø- og klimavennlig bilpark, ved at nullutslippsbiler, plug-in-hybrider og andre miljøvennlige biler kommer bedre ut enn tilsvarende biler med fossilt drivstoff. Avgiftene skal ytterligere vektlegge klimaegenskaper og lokal forurensning.»

«Dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Andre virkemidler for å fremme nullutslippsbiler, slik som fritak fra bom- og fergeavgift, tilgang til kollektivfelt og gratis parkering, må sees i sammenheng med trafikkutviklingen i de store byene. I beslutninger om disse virkemidlene må lokale myndigheters synspunkter veie tungt.»

Forslagsstillerne 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. Begrunnelsen var et ønske om å gi de enkelte avgiftene en prinsipiell forankring og sikre ulike aktører forutsigbarhet med hensyn til utviklingen i framtidige avgifter. I statsbudsjettet for 2012 ble den varslede gjennomgangen avlyst, og erstattet med følgende programerklæring:

«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.»

Forslagsstillerne vil påpeke at disse vage signalene er noe ganske annet enn det regjeringen varslet i 2011, nemlig en helhetlig gjennomgang av avgiftene på både kjøretøy og drivstoff med formål å gi de enkelte avgiftene en prinsipiell forankring og sikre ulike aktører forutsigbarhet med hensyn til utviklingen i framtidige avgifter.

Forslagsstillerne viser til at NAF, BIL og NBF i sin rapport påpeker et behov for en helhetlig vurdering av norske bilavgifter fram mot 2020. Dersom Stortingets målsetting skal nås, om at gjennomsnittlig utslipp fra nye personbiler i 2020 ikke skal overstige et gjennomsnitt på 85 g CO₂/km, må det foretas betydelige endringer i bilavgiftene. Målet forutsetter at elbilenes andel av nybilsalget må øke fra dagens nivå på 2,9 prosent til 10 prosent i 2020 (16 000 elbi-

ler), og at plug-in-hybridens andel må øke fra 0,1 prosent til 18,8 prosent 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 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.

Forslagsstillerne tar til orde for en helhetlig gjennomgang av bil- og drivstoffavgiftene med formål å bidra til raskere utskifting av bilparken og mer trafiksikre og miljøvennlige biler. Forslagsstillerne mener følgende føringer bør legges til grunn for gjennomgangen:

- Kjøps- og eieavgifter på miljøvennlige biler bør reduseres for å bidra til økt utskifting og lavere gjennomsnittsalder på den norske bilparken.
- Engangsavgiften bør reduseres ved at vekt og motoreffekt gradvis får mindre betydning mens CO₂-utslipp får økt betydning. Dette bør gjøres for å stimulere til økt salg av miljøvennlige og trafiksikre biler.
- Omregistreringsavgiften bør reduseres, og på sikt settes til et fast, lavt beløp som dekker statens kostnader uavhengig av bilens alder.
- Vrakpanten bør økes til minimum 5 000 kroner.
- Bilkjøpere gis fem års fritak for årsavgift ved kjøp av ny miljøbil, etter svensk modell.
- Dagens unntak fra veibruksavgift for alternative drivstoff videreføres til 2020.
- Omsetningspåbudet for biodrivstoff økes til 5 prosent innen utgangen av 2013.
- Dagens avgiftsfordeler for kjøp og bruk av rene nullutslippsbiler videreføres til 2020, og/eller når man har nådd henholdsvis 50 000 el- og hydrogenbiler.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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.

