



# Innst. 223 S

(2010–2011)

## Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:35 S (2010–2011)

### **Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hjemdal og Borghild Tenden om endring i drivstoffavgiftene for motor-kjøretøy**

Til Stortinget

#### **Sammendrag**

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

«I

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 legge frem forslag til endret sammensetning av drivstoffavgiftene med økt CO<sub>2</sub>-avgift og redusert veibruksavgift etter svensk modell, for å bidra til å gjøre biodrivstoff mer konkurransedyktig i markedet.

II

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 legge frem forslag om en egen NO<sub>x</sub>-komponent i veibruksavgiften for auto-diesel.»

#### **Komiteens merknader**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bendiks H. Arnesen, Espen Granberg Johnsen, Marianne Marthinsen, Tor-Arne Strøm og Eirin Sund, fra Fremskrittspartiet, Oskar J. Grimstad, Henning Skumsvoll og Ketil Solvik-Olsen, fra Sosialistisk Venstre-

parti, Snorre Serigstad Valen, og fra Senterpartiet, Knut Magnus Olsen, viser til at endring av avgiftssystemet knyttet til kjøp og bruk av bil de siste årene har gitt betydelige reduksjoner i utslipp av klimagasser fra personbiltrafikken. Éngangsavgift ved kjøp av ny bil der CO<sub>2</sub>-komponenten er sterkt vektlagt, gir klare økonomiske insitamenter til valg av bilmotorer med lavt forbruk og derav lave CO<sub>2</sub>-utslipp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at gjennom pålegg fra regjeringen på at 3,5 pst. av drivstoffsalget til forhandlerne skal være biodrivstoff, har bruken av biodrivstoff økt. Omsetningspåbudet vurderes økt til 5 pst. gjennom en høring som nylig er utsendt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at de samlede inntekter fra avgifter til statskassen fra bil og bilbruk langt overstiger de faktiske kostnader forbundet med bilbruk, som veivedlikehold, sikringstiltak mv. Det er derfor behov for en samlet gjennomgang av avgiftssystemet på bil og bilbruk.

Disse medlemmer har dog forståelse for forslaget. Samtidig vil disse medlemmer vise til at en stadig større del av veibyggingen foregår ved egenfinansiering fra bilistene i form av bompenger. Disse medlemmer er enig i at de samlede avgiftene på bil og bilbruk skal dekke de faktiske kostnadene for samfunnet.

Disse medlemmer vil vise til at Norge er et langstrakt og spredt bebyggt land med store avstander. I mange områder vil det ikke være mulig med et akseptabelt kollektivtilbud, i tillegg vil opprettelse av et slikt tilbud kunne føre til større utslipp enn det pri-

vatbilen gjør. En ser allerede i dag en stor flyttestrøm fra distriktene og inn til større tettsteder. Det er mange grunner til dette, men en av grunnene er de skyhøye særnorske drivstoffavgiftene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i sin gjennomgang av det totale avgiftsnivået på bil og bilbruk legge til grunn at avgiftsnivået skal reduseres.»

Komiteen viser til at regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 har varslet at det vil bli foretatt en helhetlig gjennomgang av avgiftene på kjøretøy og drivstoff, og at regjeringen vil komme tilbake til dette spørsmålet i kommende budsjetter. Jf. brev til komiteen fra finansministeren av 3. desember 2010, som er vedlagt.

Komiteen viser videre til at i et totalperspektiv er det viktig at reduksjonen av klimagasser også blir pålagt bilparken, som må ta sin forholdsmessige del av utslippsreduksjonen gjennom ulike tiltak. Samtidig er det svært viktig å være seg bevisst den viktige rollen bilparken representerer i et langstrakt land med store avstander og lite utbygde kollektivtilbud i distriktene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at da NO<sub>x</sub>-avgiften ble innført i 2007, ble den av praktiske hensyn ikke lagt på små enheter som kjøretøy i veitrafikken. Men gjennom ulike tiltak de påfølgende år har for eksempel miljødifferensierte årsavgifter blitt innført, basert på hvilke avgasskrav de tynge kjøretøyene tilfredsstiller.

Flertallet viser til at vurderinger knyttet til NO<sub>x</sub>-utslipp vil inngå som en del av den varslede helhetlige gjennomgangen av bilavgiftene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Nikolai Astrup, Bjørn Lødemel og fung. leder Siri A. Meling, og fra Kristelig Folkeparti, Line Henriette Hemdal, imøteser regjeringens varslede gjennomgang av drivstoffavgiftene. Disse medlemmer mener en endring av drivstoffavgiftene må ha som mål å redusere utslippene av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> fra veitrafikken.

Disse medlemmer viser til målene i klimaforliket om å redusere klimagassutslippene i Norge

med 15–17 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter innen 2020.

Disse medlemmer viser til Klimakur 2020, der det påpekes at økt bruk av biodrivstoff og andre miljøvennlige alternativer i transportsektoren er en viktig forutsetning for å nå målet om reduserte klimagassutslipp. Avgiftene på kjøp og bruk av personbiler og andre kjøretøy må derfor stimulere til økt bruk av miljøvennlig drivstoff. Disse medlemmer mener derfor regjeringen bør legge til grunn en reduksjon av veibruksavgiften og en økning i CO<sub>2</sub>-avgiften og NO<sub>x</sub>-avgiften i omleggingen av drivstoffavgiftene. Disse medlemmer mener regjeringen må ta markedet i bruk i miljøets tjeneste gjennom et avgiftssystem som sikrer at det alltid lønner seg å velge miljøvennlige alternativer.

Disse medlemmer mener regjeringen bør la seg inspirere av innretningen på det svenske systemet for drivstoffavgifter, der miljøvennlige alternativer kommer langt bedre ut enn i Norge. Disse medlemmer vil samtidig peke på behovet for forutsigbarhet og langsiktighet i avgiftssystemet, både for produsenter og forbrukere av miljøvennlige alternativer i transportsektoren.

Disse medlemmer foreslår:

«Dokument 8:35 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hemdal og Borghild Tenden om endring i drivstoffavgiftene for motorkjøretøy – vedlegges protokollen.»

## **Forslag fra mindretall**

### **Forslag fra Fremskrittspartiet:**

#### *Forslag 1*

Stortinget ber regjeringen i sin gjennomgang av det totale avgiftsnivået på bil og bilbruk legge til grunn at avgiftsnivået skal reduseres.

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

#### *Forslag 2*

Dokument 8:35 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hemdal og Borghild Tenden om endring i drivstoffavgiftene for motorkjøretøy – vedlegges protokollen.

## **Komiteens tilråding**

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

v e d t a k :

Dokument 8:35 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hjemdal og Borghild Tenden om endring i drivstoffavgiftene for motorkjøretøy – bifalles ikke.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 17. februar 2011

**Siri A. Meling**

fung. leder

**Oskar J. Grimstad**

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 3. desember 2010****Dokument 8:35 S (2010-2011) fra representantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hjemdal og Borghild Tenden om endring i drivstoffavgiftene for motorkjøretøy**

Finansdepartementet har fått overnevnte dokument oversendt for besvarelse fra Miljøverndepartementet.

Representantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hjemdal og Borghild Tenden fremmer i dette dokumentet følgende forslag:

**I**

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 legge frem forslag til endret sammensetning av drivstoffavgiftene med økt CO<sub>2</sub>-avgift og redusert veibruksavgift etter svensk modell, for å bidra til å gjøre biodrivstoff mer konkurransedyktig i markedet.»

**II**

«Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 legge frem forslag om egen NO<sub>x</sub>-komponent i veibruksavgiften for autodiesel.»

**Besvarelse:****FORSLAG I**

Regjeringen har over tid endret avgiftssystemet for kjøp og bruk av bil på en måte som har gitt store reduksjoner i klimagassutslippene fra personbiltrafikken. CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften, som ble innført fra 2007, motiverer i betydelig grad til valg av personbiler med lave CO<sub>2</sub>-utslipp. Regnet over kjøretøyets levetid er verdien av reduksjonen i engangsavgiften ved å velge en bil med 1 gram lavere utslipp per km mellom 2 400 og 10 600 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Dette er en viktig grunn til at gjennomsnittelige CO<sub>2</sub>-utslipp fra førstegangsregistrerte kjøretøy har blitt redusert med over 20 prosent fra 2006 til 2010, mens disse utslippene bare gikk ned med 3,3 prosent fra 2001 til 2006.

Regjeringen har også i bruk sterke virkemidler for å øke bruken av biodrivstoff. I 2006 utgjorde biodrivstoff noen få promille av den samlede omsetningen av drivstoff. I dag er omsettere av drivstoff pålagt å selge 3,5 volumprosent biodrivstoff av den samlede omsetningen. Klif har sendt på høring et forslag om å øke denne andelen til 5 pst. fra 1. juli 2011.

Omsetningspåbudet garanterer en bestemt biodrivstoffandel helt uavhengig av om det gis avgiftsfritak fra veibruksavgiftene eller ikke.

Drivstoffavgiftene omfatter veibruksavgift på drivstoff og CO<sub>2</sub>-avgiften. Både CO<sub>2</sub>-avgiften og veibruksavgiftene på drivstoff skal i prinsippet prise kostnadene ved bl.a. utslipp fra veitrafikken. CO<sub>2</sub>-avgiften skal sette en pris på klimagassutslippene, mens veibruksavgiftene skal stille bilbrukerne overfor de marginale eksterne kostnadene knyttet til veibruk. Veibrukskostnadene, som består bl.a. av ulykker, kø støy og veislitasje, er i stor grad uavhengig av hvilket drivstoff som benyttes. Ved utforming av avgiften bør det derfor tas hensyn til avgiftens formål og de prinsippene som underbygger avgiftspolitikken på miljøområdet.

Både CO<sub>2</sub>-avgiften og veibruksavgiftene ilegges delvis de samme produktene, dvs. fossile energikilder. Biodrivstoff har fritak fra CO<sub>2</sub>-avgiftene, det er halv veibruksavgift på biodiesel og fullt fritak for veibruksavgift på drivstoff med høyt etanolinnhold. En eventuell flytting av avgiftsbelastningen fra veitil CO<sub>2</sub>-avgiftsdelen vil innebære at en øker prisen på utslipp av klimagasser og reduserer prisen på veibruk. I tillegg vil en slik omlegging gi provenytnap etter hvert som biodrivstoff står for en økende andel av den samlede omsetningen av drivstoff.

Regjeringen har i forbindelse med statsbudsjettet for 2011 varslet at det vil bli foretatt en helhetlig gjennomgang av avgiftene for både kjøretøy og drivstoff, og at Regjeringen vil komme tilbake til dette spørsmålet i kommende budsjetter. Det vil være naturlig å knytte denne gjennomgangen til fremleggelsen av de årlige statsbudsjettene. Det er viktig å gi de enkelte avgiftene en prinsipiell forankring og sikre ulike aktører forutsigbarhet med hensyn til utviklingen i framtidige avgifter. Regjeringen legger videre vekt på at ulike interesser skal få muligheten til å bli hørt i denne prosessen.

**FORSLAG II**

Utslipp av NO<sub>x</sub> er i stor grad avhengig av selve forbrenningsprosessen. Utslippene avhenger av forbrenningsutstyr, renseteknologi, temperaturen i forbrenningsprosessen, drift og vedlikehold av utstyret og drivstofforbruk/brukstid.

I tillegg er konsentrasjonen av NO<sub>x</sub> avhengig av aktiviteten i området og konsentrasjonen er større i perioder hvor utluftningen av NO<sub>x</sub> er lavere. Som

følge av utslippene avhenger av flere komponenter, er det krevende å utforme en treffsikker avgift overfor veitrafikken. Da Regjeringen innførte NO<sub>x</sub>-avgiften i 2007, kom en til at praktiske hensyn tilsa at avgiften ikke ble lagt på såpass små enheter som kjøretøy i veitrafikken.

Det finnes allerede i dag avgiftstiltak som er innrettet mot å redusere NO<sub>x</sub>-utslippet fra bilparken. For dieseldrevne tyngre kjøretøy betales det miljødiffereensierte årsavgift som er avhengig av kjøretøyets vekt og hvilke avgasskrav kjøretøyet tilfredsstillter. Utslippskravene følger kjøretøyforskriftens EURO-klassifisering, som stiller krav til maksimalt utslipp av blant annet NO<sub>x</sub> og partikler.

I 2008 innførte Regjeringen en høyere årsavgift for dieslbiler uten fabrikkmontert partikkelfilter. Dette hadde sammenheng med at dieslbiler uten fabrikkmontert partikkelfilter forårsaker mer lokal forurensning enn bensinbiler og dieslbiler med fabrikkmontert partikkelfilter. En midlertidig forhøyet vrakpant ble innført i 2008 for kjøretøyene med høyest utslipp av partikler og NO<sub>x</sub>.

I de senere årene har også NO<sub>x</sub>-utslippet fra både tunge og lette biler gått ned. Det samme gjelder

utslipp av svevestøv. Det er fremdeles overskridelser av forskriftsfestede grenser for NO<sub>2</sub>, og vesentlige overskridelser av de nasjonale målene for svevestøv og NO<sub>2</sub> i norske byer. Årsaken til at det fremdeles er høye konsentrasjoner skyldes blant annet at NO<sub>2</sub>-andelen av NO<sub>x</sub>-utslippet fra nye dieslbiler er høyere enn for eldre biler og at andelen dieslbiler øker. Dette er et problem som i hovedsak gjelder større byområder, spesielt underbestemte værforhold. Det er derfor her i første rekke bruk for mer treffsikre virkemidler som kan innføres på lokalt nivå, eksempelvis køprising eller strengere parkeringsbetingelser.

En økning i det samlede avgiftsnivået for auto-diesel kunne gitt redusert kjøring med dieslbiler og noe mindre NO<sub>x</sub>-utslipp. Representantenes forslag innebærer imidlertid ingen endring i den totale avgiftsbelastningen for fossil diesel, men en reduksjon i avgiftsnivået for biodiesel på om lag 1 krone per liter. Dermed er det ikke grunn til å tro at dette konkrete forslaget vil bidra til å redusere NO<sub>x</sub>-utslippene fra veitrafikken.

Vurderinger knyttet til NO<sub>x</sub>-utslipp vil inngå i den helhetlige gjennomgangen av bilavgiftene.





