

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep

0030 OSLO

Oslo, 20. mai 2010

Høringsnotat fra BIL - Klimakur 2020

Om BIL og bilprodusentenes miljøsatsing og -mål

Bilimportørenes Landsforening er medlemsorganisasjonen for bilimportørene i Norge og representerer alle bilprodusentene i markedet. Bilprodusentene investerer hvert år milliarder av kroner i forskning og utvikling for å frembringe ny teknologi og løsninger som medfører lavere miljøbelastninger. Det langsiktige målet er nullutslipp. Inntil man kommer dit, vil ulike alternative lavutslippsteknologier sammen med et bilavgiftssystem som motiverer til kjøp av biler med lavere utslipp være nødvendig.

Norske og internasjonale krav til utslipp fra transportsektoren

Norge har som intensjon å bli karbonnøytrale senest i 2030. Det innebærer 30 prosent kutt fra 1990-nivå. Kyoto- og København-protokollene legger både globale og nasjonale føringer på kutt i CO₂ utslipp. EUs krav til bilindustrien er et gjennomsnittlig utslipp på maksimalt 95 gram CO₂ pr km for personbiler i 2020.

Teknologiutvikling

I 2009 utgjorde biler med forbrenningsmotor nær 99 % av det samlede nybilsalget. Gradvis vil ny teknologi bli lansert (elektriske biler, plug-in hybrider etc.), men vil trolig ikke utgjøre mer enn maksimalt 10 % av det samlede nybilsalget frem mot 2020. For å oppnå 25 % reduksjon i CO₂ utslippet i 2020, må nye biler som selges frem til dette slippe ut ca 110 gram CO₂ pr km. (ref. Teknologirådet).

For å nå klimamålene er det derfor av avgjørende betydning at Norge får et avgiftssystem som gir lavere kjøpsavgifter på lavutslippsbiler, slik at denne andelen øker. Biler med høye utslipp vil måtte bli dyrere, men konsekvensen av disse teknologiendringene vil være at provenyet fra nye biler totalt sett går ned.

Teknologinøytralitet

Det er svært viktig at tiltak som iverksettes er teknologinøytrale. Man må ikke kare spesielle teknologivinnere, men stimulere til at bilprodusentene utvikler stadige nye teknologier som bidrar til lavere utslipp. Det må være de faktiske utslippene som bestemmer nivået på avgiften man skal betale.

Bilparken – utskiftingstakt

Den norske bilparken består i dag av ca 2,2 mill personbiler. Gjennomsnittlig levealder er over 17 år. Det betyr at bilparken består av mange eldre biler som forurenser mye. Ved en normal utskiftingstakt (+/- 100.000 biler per år), vil nærmere halvparten av bilene i 2020 være biler solgt i perioden 2000 – 2010. Gjennomsnittsbilen på norske veier i 2020 vil derfor være en 2010 modell som i snitt slipper ut ca. 142 gram CO₂ pr km. Vi vil derfor ikke nå klimamålet (30 % utslippsreduksjon) uten en raskere utskiftingstakt enn i dag.

Produksjonsbelastningen av CO2 for biler ligger på ca 15 – 20 % av den totale CO2 belastningen, resten kommer fra bruk. Miljøgevinsten av skifte gamle med nye biler er mer enn det dobbelte av produksjonsbelastningen.

Flytte avgifter fra kjøp til bruk

Engangsavgiften består i dag av de tre komponentene vekt, kW og CO2. BIL mener betydningen av CO2 bør øke ytterligere fremover, og ønsker å videreføre den positive utviklingen som har funnet sted i Statsbudsjettene 2007, 2009 og 2010.

Vi vil imidlertid kun oppnå Norges og det internasjonale samfunns krav til reduksjon i bilparkens CO2-utslipp dersom utskiftningen av gamle biler med nye og mer miljøvennlige teknologier går raskere enn i dag. Dette betyr at vi trenger et avgiftssystem som fremskynder en slik utvikling og som premierer reduserte utslipp gjennom lavere avgifter. BIL mener derfor at minst 25 % av kjøpsavgiftene må flyttes til bruk innen 2015.

En gradert årsavgift kan være første skritt på vei mot mer bruksorienterte avgifter. BIL har igangsatt et arbeid for å komme med et konkret forslag til hvordan dette kan utformes. Vi viser også til Nederland som vil gjennomføre en omlegging av bilavgiftene til en rendyrket bruksavgift fra 2012 der avgiften er avhengig av utslippsnivå, kjørelengde, når og hvor man kjører. All kjøring vil bli registrert via GPS.

Høyere bruksavgifter gir mindre bruk

Høyere bruksavgifter vil føre til lavere bruk med de fordeler dette har for samfunnet (miljø, trafiksikkerhet, veiutbygging, folkehelse m.m.). I utredningen av det nye nederlandske systemet er det beregnet at bilkøringen vil reduseres med 15 % og utslippet av CO2 forventes å gå ned med 10 prosent.

Biodrivstoff

Biodrivstoff vil i tillegg til ovennevnte tiltak være viktig for å redusere CO2 belastningen fra biltransporten. Vi vil derfor gi våre kommentarer til lav- og høyinnblanding.

- **Lavinnblanding**

BIL anbefaler at Norge følger de direktiv som gjelder i EU for lavinnblanding av 1. generasjon biodrivstoff, som innebærer 10 % i diesel og 7% i bensin i 2020.

- **Høyinnblanding**

For det store antall av personbiler så vil høyinnblanding være aktuelt hovedsaklig for 2. generasjon biodrivstoff. BIL ønsker derfor at myndighetene motiverer og gir incentiver til pilotprosjekter som kan sørge for en rask innføring av denne type drivstoff.

Med vennlig hilsen
Bilimportørenes Landsforening



Erik Andresen
Direktør