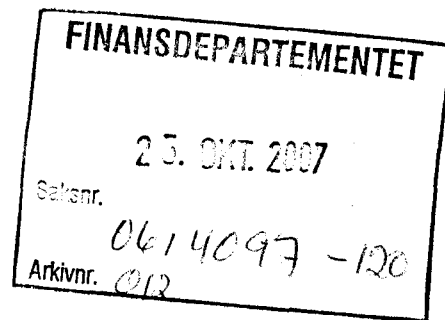




**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



Deres ref
06/4097 SØ

Vår ref
07/1193- PAT

Dato
23.10.2007

NOU 2007:8 En vurdering av særavgiftene - Høring

Vi viser til Finansdepartementets høringsbrev av 27. juni 2007 om NOU 2007:8 En vurdering av særavgiftene.

Utvalget foreslår å innføre vegprising på mellomlang sikt, og at drivstoffavgiftene da reduseres. Med vegprising i de største byene skal drivstoffavgiftene kun reflektere de marginale kostnadene utenfor tettbygd strøk, dvs at drivstoffavgiftene settes vesentlig lavere enn i dag. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette prinsippet.

Vegprising/køprising er et virkemiddel for å redusere særlig rushtidstrafikken i store byområder. Erfaringer fra Stockholm og London viser at kjøprising kombinert med en styrking av kollektivtilbudet gir en markert nedgang i bilbruken, mens kollektivtransporten tar en større del av den samlede trafikken. Redusert bilbruk gir lavere utslipp av klimagasser, men også av andre forurensningskomponenter og støy, som gir store miljøproblemer i byer og tettsteder. Redusert bilbruk gir også bedre flyt i trafikken og bedre framkommelighet for alle. Bedre framkommelighet gir i seg selv lavere utslipp, i tillegg til at transportkostnadene reduseres for næringsliv og kollektivtrafikk. Det er viktig å legge til rette for at kjøprising, basert på lokale vedtak, skal kunne tas i bruk i de største byene. Samferdselsdepartementet vil derfor ta initiativ til at lovhjemmelen for vegprising nå kan tre i kraft og at et utkast til forskrifter for ordninga blir sendt på høring.

Utvalget foreslår på kort sikt å beholde bensinavgiften på dagens nivå, samt øke autodieselavgiften til et nivå som reflekterer det høyere energiinnholdet i drivstoffet. Dette innebærer høyere autodieselavgift enn bensinavgift. Samferdselsdepartementet er uenig i dette, og viser til at lavere klimagassutslipp pr km tilsier at det er riktig å stimulere mer energieffektivt drivstoff. Samferdselsdepartementet mener det må tas hensyn til at økt autodieselavgift vil gi økte kostnader for næringslivet. I distrikts-Norge er det dessuten begrensede muligheter for person- og godstransport med andre transportmidler enn bil. Her er også ulempene biltrafikken påfører samfunnet langt mindre enn i byområdene.

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248241
Org. nr.:
972 417 904

Transportavdelingen
Telefaks:
22 24 95 73

Saksbehandler:
Per-Andre Torper
22 24 83 27

Utvalget foreslår at drivstoff skattlegges etter energiinnhold, dvs at alternative drivstoff skattlegges som bensin og diesel. I introduksjonsfasen mener utvalget at det er bedre å støtte etablering av infrastruktur for nye drivstoff enn å gi avgiftslette.

Samferdselsdepartementet viser til St. meld. nr 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk der det står at regjeringen vil utrede spørsmålet om å opprette et eget organ, Transnova for å støtte arbeidet for miljøvennlig transport. SD utreder for tiden dette, og støtte til etablering av infrastruktur for alternative drivstoff vil være en naturlig arbeidsoppgave for et slikt eventuelt organ. SD mener også motsatt utvalget at det er nødvendig å fortsette skattlegging av drivstoff etter klimautslipp, og ikke etter energiinnhold.

En kostnadseffektiv klimapolitikk innebærer at alle utslippskilder står overfor samme marginalkostnad i form av CO₂-avgift eller kvotepris. Dette innebærer at alle kilder enten ilegges avgift, eller inkluderes i kvotesystemet. CO₂-avgiften bør dessuten være lik kvoteprisen, og lik for alle sektorer. En kostnadseffektiv klimapolitikk er viktig for at Norge skal nå ambisiøse klimamål. SD slutter seg til utvalgets vurderinger på dette punktet.

Utvalget foreslår at Norge arbeider for å inkludere internasjonal luftfart og skipsfart i Kyotoprotokollen. SD slutter seg til dette.

Samferdselsdepartementet mener at regjeringens klimapolitikk bør ta utgangspunkt i prinsippet om kostnadseffektivitet, men at prinsippet i praktisk politikk må modifiseres ut fra følgende:

1. Kostnadene ved klimagassutslipp bør ikke reduseres for noen områder i forhold til dagens nivå.
2. Det bør tas hensyn til ulike aktiviteters internasjonale mobilitet og konkurransesituasjon.
3. Fordelings- og utjevningshensyn.
4. Omleggingen av engangsavgiften innebærer en form for dobbeltbeskatning ved at nye biler med høye utslipp straffes økonomisk både ved anskaffelse og bruk. Selv om dette er suboptimalt ift prinsippene om lik effektiv beskatning, mener SD dette er et eksempel på et effektivt og fornuftig grep for å få nes utslippene.

Med hilsen



Anne Brendemoen e.f.



Per-André Torper