

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo

FINANSDEPARTEMENTET

20. AUG. 2003

Saksnr.

2002-3340-43

Arkivnr.

Oslo, 19.8.2003

### BILAVGIFTER, KOMMENTAR TIL RAPPORT AV 30. APRIL 2003

I et notat til arbeidsgruppen som har laget rapporten, innledet vi med følgende  
"Angivelig er dagens politiske målsetting at det skal være billig å kjøpe bil og dyrt å bruke  
Denne målsettingen har klare svakheter

- Politikerne klarer ikke følge dette i praksis jf siste senkning av bensinavgiftene
- Den er ikke god nok som styringsverktøy for en mindre miljøskadelig bilpark
- Det hjelper ikke om bilene er utslippsfrie, hvis byene er fulle av biler

Bruksavgiftene for bil kan vanskelig bli høye nok til å ha den nødvendige helse- og miljøeffekt pga sviktende politisk mot Kjøpsavgiftene for bil må derfor bli langt mer styrende for folks kjøp av bil slik at miljøskade pr kjørt kilometer blir minst mulig "

Ut fra dette er vi følgelig glad for at regjeringen har fått utført et slikt arbeid, og synes utvalget har utført et godt arbeid ut fra sitt mandat. Vi hadde likevel ønsket at utvalget hadde hatt en bredere tilnærming til skatter og avgifter som angår kjøretøyer slik at vi ville hatt mulighet for å vurdere en totaltilnærming som også tok opp i seg f eks veiprisering Dessuten savner vi at bilkostnader blir sett i sammenheng med økning i kjøpekraft Det er beklagelig at arbeidet med å revidere kunnskapene om eksterne kostnader ikke forelå før dette arbeidet ble sluttført av arbeidsgruppen Det er en klar mangel i faktagrunnlaget i rapporten at en ikke har redegjort for samfunnets kostnader ved veibygging, vedlikehold, helse- og miljøskader, bl a kostnadene ved de titusener av trafikkskade og deres behandling, rehabilitering mv

Naturvernforbundet håper det pågående arbeidet med å revidere kunnskapene om eksterne kostnader, i regi av Samferdselsdepartementet, vil resultere i en grunnleggende gjennomgang av avgiftene innen samferdselssektoren, slik at prinsippet om at forurenseren skal betale kan virkeliggjøres og skader på miljøet kan unngås

Tatt i betraktning biltrafikkens miljø- og samfunnskostnader og hva som er nødvendig for å nå fastsatte miljømål og kommende miljøutfordringer, særlig på klimaområdet, mener Naturvernforbundet at bilavgiftene må økes Vi er derfor ikke enige i at endringene i bilavgiftene må være provenynøytrale Begrunnelsen for avgiftsreduksjonen i 2001 var høye oljepriser Nå er prisene lavere, og det har vært forholdsvis stor lønnsvekst Likevel er reduksjonen i drivstoffavgiftene videreført Som et minimum må vi tilbake til avgiftsnivået vi

**MEMBER OF FRIENDS OF THE EARTH**

hadde før drivstoffavgiftene ble redusert i 2000 og 2001 (tilsvarende 3,2 milliarder kroner årlig) Vi vil derfor be Finansdepartementet ha dette som utgangspunkt når endringene i bilavgiftene nå skal behandles

Rapporten poengterer at fiskale avgifter i prinsippet i minst mulig grad bør bidra til atferdsendringer. Samtidig har flere av bilavgiftene er erkjent miljøprofil. Siden biltrafikken bidrar til så mange miljøproblemer, mener vi at mest mulig av bilbeskatningen bør utformes slik at den bidrar til atferdsendringer i retning av mindre og mer miljøriktig bilkjøring.

### **Konkrete kommentarer til rapportens konklusjoner**

#### Engangsavgiften

Engangsavgiften kan være et viktig virkemiddel, både for å påvirke bilparkens miljøegenskaper og for å dempe etterspørselen etter nye biler. Økt bilsalg vil etter alt å dømme øke biltrafikken, noe som kan bidra til høye samfunnskostnader på lengre sikt når det blir strengere krav til reduksjon av de totale klimautslippene.

Naturvernforbundet vil understreke at mens lokale og regionale luftforurensninger kan renses, og vi stadig får bedre teknologi for dette, så er klimaproblemene knyttet til transport svært problematiske. Selv om drivstoff har en CO<sub>2</sub>-komponent som er høyere enn tilsvarende på sokkelen og pr. dagens regnestykker er høyere enn de eksterne kostnader, så virker likevel dette ikke inn på transportmengden som øker sine klimautslipp. Derfor må nå CO<sub>2</sub> inn som en del av engangsavgiften, for å dempe salget av biler som har høye klimautslipp.

Komponenten slagvolum kan med fordel kan byttes ut med en komponent for CO<sub>2</sub>-utslipp. Men da må CO<sub>2</sub>-elementet bli større enn dagens andel for slagvolum. I 1996 sto vekt-komponenten for 46 prosent av en typisk familiebil, mens slagvolum og effekt var på hhv. 33 prosent og 21 prosent. I dag står vekt-komponenten for 50–60 prosent, og betydningen av de to andre er redusert tilsvarende, men slagvolum mest. Nå er vektøkningen dessverre ikke bare sikkerhetsutstyr, men også ren luksus som vindusheiser etc. Desverre har dette redusert den miljøgevinst vi kunne hatt hvis vekten ikke hadde økt. Vekt betyr økte utslipp. Vekt betyr større forbruk av energi og ressurser også ved produksjon av bilene. Vekt vil derfor også ta høyde for andre forhold ved miljø og helse enn CO<sub>2</sub>. Effektkomponenten savner vi en forklaring på utover at den er enkel å administrere. Bilbransjen vil nok beholde de tre komponentene fordi det vil bety minst endringer i dagens rammevilkår for de ulike selskapene, men det kan ikke samfunnet ta hensyn til.

Utvalget gjør et stort nummer av manglende CO<sub>2</sub>-data i motorvognregisteret om kombinerte biler, varebiler, minibusser eller importerte bruktbiler eldre enn år 2000. Dette vil angivelig kunne gjøre avgiftssystemet mer komplisert og mindre treffsikkert. For det første har produsentene/importørene klart data om dette, for det andre trenger ikke nødvendigvis avgiftssystemet bli komplisert med en god beregningsnøkkel. Det er viktig å merke seg at Bilimportørenes Landsforening (BIL) har gått inn for en CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften.

Arbeidsgruppen dweler ved om dette i så fall vil kunne bli en dobbelbeskatning av CO<sub>2</sub>, men en såkalt CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften må heller sees på som en avgift for å akselerer en miljøvennlig produktutvikling. Selve CO<sub>2</sub>-utslippet blir beskattet av avgiftene på drivstoffene.

At en CO<sub>2</sub>-komponent i avgiften vil øke antall dieselbiler som foreløpig har større lokal utslipp enn bensinbiler, kan kompenseres ved noen enkle grep som en ytterligere inndeling for biler med og uten partikkelfelle eller ved økt CO<sub>2</sub>-avgift for diesel.

Gruppen argumenter underlig om effekten av å innføre en CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften med henvisning til en modell fra Transportøkonomisk institutt. Det burde være innlysende at en ved å legge små tall inn i en modell får små tall ut.

Ifølge Opplysningsrådet for Veitrafikken AS ligger gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp for førstegangsregistrerte, nye personbiler i perioden januar–juni 2003 på ca. 181 gram pr. kilometer. Miljøheimevernets biltest viser at beste bilmodell i ulike kategorier har følgende utslipp av CO<sub>2</sub> i gram pr. kilometer (hybridbiler ikke tatt med)

Småbiler, bensin	134
Småbiler, diesel	81
Liten mellomklasse, bensin	154
Liten mellomklasse, diesel	130
Stor mellomklasse, bensin	161
Stor mellomklasse, diesel	135
Storbil, bensin	185
Storbil, diesel	147

Med andre ord ligger det et stort potensial i å vri etterspørselen av nybiler over til de med lavest CO<sub>2</sub>-utslipp.

Naturvernforbundet mener det er riktig å opprettholde en progressiv engangsavgift. Det vil gjøre det ekstra lønnsomt å kjøpe lette biler med lavt CO<sub>2</sub>-utslipp kontra tunge biler med høyt CO<sub>2</sub>-utslipp. Vi mener det er riktig å jevne ut forskjellen i engangsavgift på privatbiler sett i forhold til varebiler, minibusser og kombinertbiler. Dagens ordning gir en kunstig høy etterspørsel etter tunge biler med høyt drivstofforbruk. Primært bør engangsavgiften, basert på komponentene vekt og CO<sub>2</sub>-utslipp, gjelde generelt for alle biltyper.

- Naturvernforbundet vil på det sterkeste anbefale at en CO<sub>2</sub>-komponent blir innført for engangsavgiften nå.
- Naturvernforbundet vil be om at engangsavgiften baserer seg på en vekt-komponent og en CO<sub>2</sub>-komponent som begge utgjør omtrent like mye hver (ca. 50 prosent). Effektkomponenten og slagvolumkomponenten vil da bortfalle.
- Naturvernforbundet er enig i at det ikke har noen hensikt å inkludere lokale utslipp eller støy i avgiften.
- Naturvernforbundet mener at progresjonen i engangsavgiften må opprettholdes, dvs. at avgiften øker progressivt når bilens vekt og CO<sub>2</sub>-utslipp øker.
- Naturvernforbundet mener det er riktig å jevne ut forskjellen i engangsavgift på privatbiler sett i forhold til varebiler, minibusser og kombinertbiler. Dagens ordning gir en kunstig høy etterspørsel etter tunge biler med høyt drivstofforbruk.

Ut fra hva vi har skrevet over, vil vi sterkt advare mot en eventuell reduksjon i engangsavgiften. Dette også om det er i "bytte" for å få tilbake tidligere nivå på drivstoffavgiftene. Redusert engangsavgift kan bidra til økt biltilgjengelighet. Mye tyder på at det fører til økt bilbruk.

Hybridbiler betaler i dag vektavgift for to motorer. Naturvernforbundet mener at engangsavgiften generelt bør baseres på en vekt-komponent og en CO<sub>2</sub>-komponent. Vi mener at vekt-komponenten bør bortfalle helt for hybridbiler, for å unngå at denne typen biler får ekstra vektbeskatning siden den har to motorer. Bortfall av vekt-komponenten for hybridbiler vil stimulere til kjøp av slike biler.

### Drivstoffavgifter

Som nevnt mener vi at utgangspunktet for provenynøytraliteten må være avgiftsnivået slik det var før reduksjonene i 2000 og 2001. Nivåsenkningen i 2000 og 2001 tilsvarer 3,2 milliarder kroner på årsbasis og kan ikke ses isolert innenfor bilavgiftene. Denne lettelsen har kraftig svekket kollektivtrafikkens konkurranseposisjon overfor bilen, og det var svært uheldig at denne lettelsen i det hele tatt ble gjennomført. Når det først ble gjort, var det en stor svakhet at lettelsen ikke ble koblet til en "kontrakt" med velgerne om at den skulle tilbake til opprinnelig nivå når drivstoffprisen i markedet gikk ned igjen. En periode med svært høye bensinpriser var som kjent grunnen til avgiftslettelsen.

- Naturvernforbundet viser til tall pr. 30.7.2003 om trafikkøkningene de siste årene som overstiger Vegvesenets prognoser, og ber om at drivstoffavgiftene reverseres til 1999-nivå (2003-verdi) uten forbehold.
- Det er utmerket at arbeidsgruppen går inn for å etablere incentiver for svovelfri bensin fra 2004. Naturvernforbundet mener at det så raskt som mulig også må innføres en tilsvarende ordning for svovelfri diesel. Krav om svovelfritt drivstoff vil uansett komme gjennom strengere EU-krav og vil gi en positiv miljøeffekt for alle biler, ikke bare nye.
- Naturvernforbundet er enig i at avgiftsnivået mellom bensin og diesel bør jevnes ut.

### Årsavgift

Det er svært gledelig at arbeidsgruppen går inn for en miljødifferensiert årsavgift.

Naturvernforbundet mener at det primært må være økt dieselavgift, og ikke differensiert årsavgift mellom bensin- og dieslbiler, som må brukes som virkemiddel for å fjerne dagens situasjon med underdekning av eksterne kostnader for tunge kjøretøy.

### **Forholdet til andre lover og regler**

#### Firmabilbeskatningen

Arbeidsgruppens omtale av firmabil som beskatningsobjekt og ordningens bedriftsøkonomiske konsekvenser er dessverre så godt som ingen ting. Firmabilbeskatningen på begynnelsen av 90-tallet medvirket til kanskje 70 prosent av nybilsalget og influerte følgelig tilsvarende på bruktbilflåten sammensetning. Energi-/bensinbruk lå derved langt over gjennomsnittet for tilbudet i et "normalmarked".

- Ordningen har ingen incentiver i praksis for redusert kjøring/forbruk.
- Skattesatsene er så grove at det ikke gir noen stimulans til kjøp av de minst miljøskadelige bilene, heller tvert imot.

Naturvernforbundet mener at dagens skatteintervaller for firmabiler bør bli trinnløse. Dette vil gjøre biler med lave utslipp billigere og stimulere til kjøp av slike.

Det bør vurderes å lage en særlig gunstig skatteordning for spesielt utslippsvennlige biler, slike som har lavere utslipp enn 120 g CO<sub>2</sub> per km og som i tillegg ligger i forkant av kravene med hensyn til lokale utslipp (Euro 4 og Euro 5) På denne måten gjøres det attraktivt for bedrifter å kjøpe hybridbiler, el-biler og andre biler med framtidsrettet teknologi

Hybridbiler og elektriske biler

For at det skal være attraktivt å anskaffe el-biler og hybridbiler bør avgiftsfordelene "fredes" i f eks en femårsperiode En må unngå at folk dropper å kjøpe el-bil eller hybridbil fordi det er usikkert om avgiftsfordelene blir videreført

Med vennlig hilsen

**NORGES NATURVERNFORBUND**

*Tore Killingleid*

Tore Killingleid  
generalsekretær

for