

Finansdepartementet
Boks 8008 Dep
0030 OSLO

SØ

FINANSDEPARTEMENTET	
2 1. AUG. 2003	
Saksnr.	2002 3340-50
Arkivnr.	

Vår dato
15 08 2003

Vår referanse

Deres dato
16 05 2003

Deres referanse
02/3340 SØ

Vår saksbehandler
Eyvind Lome, tlf 61249675

BILAVGIFTER - KOMMENTAR TIL RAPPORT AV 30.04.03

Vi viser til høringsbrev av 16 05 03

Andel firmabiler utgjør om lag 40 % av nybilsalget i Norge (i følge Opplysningskontoret for veitrafikk). Dette betyr at næringslivets valg av biltyper har stor betydning for sammensetningen av bilparken i Norge.

Telenor har et stort antall firmabiler og mange ansatte som har avtaler om billønn. Det er viktig for Telenor at de nye bilavgiftene er slik utformet at de oppmuntrer næringslivet til å velge biler med lave utslipp. Vi ønsker derfor å komme med noen kommentarer til rapporten om bilavgifter selv om Telenor ikke er ført opp på listen over høringsinstanser.

Telenor har nylig inngått nye rammeavtaler for anskaffelser av person- og varebiler. Avtalene omfatter levering av inntil 2400 tjeneste- og firmabiler der også medarbeidere med billønn kan benytte rammeavtalene. Kontraktene omfatter leveranser av varer og tjenester for inntil 750 millioner kroner over en fire-års periode

I Telenor arbeider vi for å redusere våre miljøbelastninger. Utslipp fra vår bilpark utgjør en vesentlig del av Telenors totale miljøpåvirkning. Det ble derfor lagt strenge miljøkrav til grunn i utvelgelsen av leverandører. Beregninger Telenor har foretatt når det gjelder utslipp av CO₂ viser at de nye rammeavtalene kan redusere CO₂-utslippet med 15 prosent i forhold til de bilene som kom dårligst ut blant leverandørene. For Telenors bilpark, vil en reduksjon i utslippet av CO₂ på 15 prosent kunne utgjøre i størrelsesorden 1300 tonn CO₂ i reduserte utslipp per år. Dette tilsvarer utslippet fra en personbil som kjører en strekning på sju millioner kilometer

Ved at næringslivet går foran, har vi tro på at biler med reduserte utslipp får en større utbredelse og at de også i større grad vil bli kommet i mer alminnelig bruk hos folk flest. Men for å få størst mulig reduksjon av utslipp fra bilparken i Norge, er det avgjørende at bilavgiftene inneholder de riktige virkemidler. Det er viktig at incentiver som innføres fungerer motiverende både for arbeidsgiver og arbeidstaker.

Vi er også bevisste på at bedrifter uansett kan innføre et mer strengt og bevisst utvalg av firmabiler - f.eks. la de ansatte kun få velge mellom de mest utslippsvennlige (og sikre) bilene i aktuelle klasser

Dette vil også være med å redusere en bedrifts miljøbelastning, men det krever at bedriften har en bevisst holdning til miljø. Derfor er det bedre å utforme avgiftene slik at de inneholder mekanismer som gjør det lønnsomt å velge biler med lave utslipp.

Konkrete kommentarer til rapporten:

1. Engangsavgiften

Dagens bilbeskatning gir ikke tilstrekkelig incitament for å velge utslippsvennlig. Vi mener det bør innføres et avgiftssystem som i langt større grad gjenspeiler hva bilen koster samfunnet. Dette betyr en avgift som i større grad gjenspeiler bilens CO₂-utslipp i gram/km.

Ved å innføre et endret avgiftssystem basert på bilens reelle utslipp av CO₂ vil man trolig oppnå å "stokke om" på dagens prisstruktur for en del aktuelle biler.

Det betyr at avgiften på de mest utslippsvennlige bilene blir lavere enn i dag, og dermed gjør disse mer konkurransedyktig mht pris.

Gjennomføres dette, har i alle fall myndighetene gjort et viktig grep, slik at det er opp til kundene (og bedriftene) å handle rasjonelt mht bruk av sine egne penger.

2. Årsavgiften

Det er gledelig at arbeidsgruppen går inn for en miljødifferensiert årsavgift. Årsavgiften er i dag en fast sum uavhengig av hvor langt man kjører. Dette betyr at de som forurensar mye betaler det samme som de som forurensar lite. Altså ikke noe incitament for å verken kjøre lite eller å velge mer utslippsvennlige biler. Se for øvrig høringsuttalelsen fra Norges Naturvernforbund som også omtaler dette.

For å fremme overgangen til biler som har spesielt lave utslipp, vil vi foreslå en miljødifferensiert årsavgift som er basert både på bilens CO₂ utslipp i gram per km og bilens lokale utslipp (partikler, NOx og HC).

I tillegg mener vi at det er riktig å redusere årsavgiften for biltyper som tilfredsstiller de fremtidige kravene til Euro4 og Euro5. Dette vil fremme utviklingen av ny motorteknologi, og vil gi uttelling for produsenter som satser på fremtidsrettet teknologi med høye miljøkrav i utviklingen av sine motorer. Bilprodusenter som strekker seg lenger enn dagens krav (Euro3), viser at de er verdt å satse på fremover.

3. Firmabilbeskatning

Firmabil som beskatningsobjekt og ordningens bedriftsøkonomiske konsekvenser er svært lite behandlet i rapporten. Med bakgrunn i at andel firmabiler i dag utgjør ca 40 % av nybilsalget i Norge, finner vi grunn til å påpeke at det vil ha stor betydning for sammensetningen av bruktbilparken hva slags biltyper næringslivet velger. Se for øvrig høringsuttalelsen fra Norges Naturvernforbund som også omtaler dette.

Den ansatte som har avtale om firmabil beskattes med bakgrunn i bilens nybilpris. Skatten er uavhengig av om bilen bruker 0,5 liter bensin eller 2,5 liter bensin per mil. Videre er det slik at størrelsen på beskatningen er delt i store trinn. F.eks. har det ingen betydning for beskatningen om

man velger en bil til kr 300 000 eller en bil til kr 450 000, da spranget mellom avgiftsklassene er så stort

Med en endret avgiftsstruktur på nye biler, er det også naturlig å endre på dagens firmabilbeskatning. For bedriftene vil en ny prisstruktur gjøre at man i større grad og mer "av seg selv" vil velge utslippsvennlige biler, rett og slett fordi de relativt sett er billigst. I praksis kan dette ha positiv betydning for utslippene, gitt et nytt avgiftssystem. De store skatteintervallene bør derfor erstattes av mindre og flere intervaller, for eksempel på 10 000 kroner, eventuelt trinnløse grenser. Vi foreslår videre at listepris legges til grunn slik som nå.

Det bør vurderes å lage en særlig gunstig skatteordning for spesielt utslippsvennlige biler, slike som har lavere utslipp enn 120 g CO₂ 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 fremtidsrettet teknologi.

Vi har også et annet forslag som kan bidra til næringslivet velger mer miljøeffektive biler uten at det går ut over Statens inntekter. Det går ut på å skattelegge forbruk av drivstoff mer direkte enn i dag. Firmabilordning i Norge innebærer vanligvis at arbeidsgiver dekker drivstoff og alle andre driftskostnader, foruten finanskostnader. Vi foreslår en endring slik at fordelsbeskatningen for disponering av firmabil reduseres og at arbeidsgivers dekning av drivstoff skattlegges tilsvarende kraftigere. På denne måten oppnås redusert bruk av bilene samtidig som det vil motivere bedriftene til å anskaffe biler som bruker mindre drivstoff.

Med hilsen
Telenor ASA



Harriet E. Berg
Direktør Myndighetskontakt