



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

MKS KD

OS 1397-41
657.0

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref
05/1397-KD

Vår ref
06/3681 SØ 1el

Dato
03.10.2006

Høring av rapport om kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy

Det vises til brev av 19. juli, der Finansdepartementet ble bedt om å komme med sine synspunkter på Vegdirektoratets rapport "Kriterier for miljøklassifisering av lette kjøretøy".

Vegdirektoratet har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, gjort en vurdering av mulige kriterier for å kunne miljøklassifisere nye, lette kjøretøy. Bakgrunnen er at en ønsker kriterier for å kunne legge til rette for å stimulere til kjøp av mer miljøvennlige kjøretøy. Forutsetningen er en teknologinøytral tilnærming, noe som innebærer at en ikke skal favorisere bestemte teknologier eller drivstoff. I tillegg forutsettes det at de mest miljøvennlige kjøretøyene skal ha vesentlig lavere avgassutslipp enn det som er gjeldende krav.

Vegdirektoratet foreslår å dele nye, lette kjøretøy inn i fire miljøklasser, der CO₂-utslipp er hovedkriteriet. I tillegg til CO₂-utslipp skal det være krav til sikkerhet, lokal forurensing og energiforbruk. Videre oppfølging og bruk av kriteriene og miljøklassene må i følge Vegdirektoratet utredes nærmere. Det antydes at både økonomiske incentiver og andre virkemidler kan være aktuelle.

Det anbefales videre å innføre en form for energimerking av lette kjøretøy, tilsvarende systemet som finnes for energimerking av hvitevarer.

Blant annet fordi energiforbruk og CO₂-utslipp (naturlig nok) er tatt med som to av kriteriene for miljøklassifiseringen, er det ikke umiddelbart klart om miljøklassifiseringen og energimerkingen er to sider av samme sak, altså at

energimerkingen skal følge miljøklassifiseringen, eller om forslagene skal ses uavhengig av hverandre. Siden den foreslåtte miljøklassifiseringen bare vil omfatte en liten del av de nye bilene som tilbys på markedet i dag, antas det imidlertid at dette er å anse som to uavhengige forslag. Dette underbygges av følgende sitat fra side 8 i rapporten: "Selv om en miljøklasse for lette kjøretøy bør inneholde flere faktorer enn drivstofforbruk, så vil det kunne bli komplisert å ta inn flere faktorer i energimerkingen."

På denne bakgrunn velger Finansdepartementet å kommentere miljøklassifisering og energimerking separat.

Energimerking av kjøretøy

I rapporten vises det til at ved salg av nye biler skal det opplyses om hvor stort CO₂-utslipp bilen har. Det vises videre til at det ikke er så lett for forbrukerne å forholde seg til et tall for CO₂-utslipp, uten å kunne sammenligne med utslipp fra andre biler. På denne bakgrunn foreslås det en energimerking, som gjør det enklere for bilkjøperne å forholde seg til utslippsverdiene. Det antydes for eksempel en energimerking der CO₂-utslippet relateres til gjennomsnittlig utslipp. Dette vil i følge Vegdirektoratet gjøre det lettere for forbrukerne å velge kjøretøy med lavere CO₂-utslipp. Det er ikke nærmere konkretisert hvordan energimerkingen skal utformes, men det antas at den, i motsetningen til den foreslåtte miljøklassifiseringen, vil omfatte alle nye, lette kjøretøy (som har krav til opplysninger om CO₂-utslipp).

Finansdepartementet mener det i større grad bør sannsynliggjøres at en slik energimerking av kjøretøy vil påvirke folk til å kjøpe biler med lavere CO₂-utslipp enn de ellers ville ha gjort. I rapporten er Danmark brukt som eksempel. Der har de innført et energimerkesystem for nye biler. I 1997 innførte de et nytt grunnlag for eieravgift (årsavgift), slik at denne nå avhenger av bilens drivstofforbruk. I 1999 ble også registreringsavgiften endret, slik at drivstoffgjerrige biler fikk redusert registreringsavgiften med mellom 1/6 og 2/3. Nybilsalget i Danmark har de siste årene vist en tendens til å bevege seg mot mer miljøvennlige biler. I rapporten sies det at det er usikkert om hele eller deler av denne tendensen kommer av energimerking, eller om de andre endringene også spiller inn.

Som det også går frem av rapporten, er det allerede i dag et krav om å oppgi CO₂-utslippet på nye biler. Siden dette er direkte knyttet til drivstofforbruket, har forbrukerne derfor allerede i dag et økonomisk incentiv til å kjøpe drivstoffgjerrige biler. Det er også en sterk sammenheng mellom de komponentene som i Norge ligger til grunn for beregningen av engangsavgiften (vekt, slagvolum og effekt), og drivstofforbruk/CO₂-utslipp. Sammenhengen mellom engangsavgift og CO₂-utslipp blir ytterligere forsterket ved Regjeringens forslag om å erstatte slagvolum med CO₂-utslipp som del av beregningsgrunnlaget for engangsavgiften. Bilkjøperne har altså allerede i dag et økonomisk incentiv til å kjøpe biler med lavt CO₂-utslipp. Dette incentivet blir kraftig forsterket fra 1. januar 2007. Det er grunn til å tro at også folks bevissthet rundt

CO₂-utslipp blir større når det etter denne datoen får en direkte betydning for engangsavgiften, og dermed på prisen på bilen.

Miljøklassifisering av nye, lette kjøretøy

I rapporten er det ingen konkrete forslag til hva en eventuell miljøklassifisering av nye, lette kjøretøy skal brukes til. Det antydes at både økonomiske incentiver og andre virkemidler kan være aktuelle for å stimulere til kjøp av miljøvennlige kjøretøy, men at dette må utredes nærmere. Når det er snakk om økonomiske incentiver er det nærliggende å tenke på bilavgifter. Finansdepartementet vil i den forbindelse peke på at bilavgiftene nå i stadig større grad innrettes slik at det gis økonomiske incentiver til å velge miljøvennlige kjøretøy. Som nevnt ovenfor, er det en sterk sammenheng mellom de komponentene som ligger til grunn for beregningen av engangsavgiften (vekt, slagvolum og effekt), og drivstofforbruk/CO₂-utslipp. Sammenhengen mellom engangsavgift og CO₂-utslipp blir ytterligere forsterket når CO₂-utslipp erstatter slagvolum som del av beregningsgrunnlaget for engangsavgiften fra 1. januar 2007. I tillegg til dette er el-biler og hydrogenbiler fritatt fra engangsavgiften. Dette fritaket videreføres i det nye engangsavgiftssystemet. Hybridbiler vil dessuten fortsatt ha en lettelse i engangsavgiften ut over det som det lave CO₂-utslippet skulle tilsi.

Det tas ikke hensyn til ulikheter i lokale utslipp i beregningen av engangsavgiften. Arbeidsgruppen som i 2003 vurderte bilavgiftene mente at det hadde liten hensikt å differensiere engangsavgiften etter lokale utslipp. I tillegg til noen avgiftstekniske problemer, er de eksterne kostnadene knyttet til lokale utslipp fra nye biler såpass små at det er lite hensiktsmessig å differensiere engangsavgiften etter lokale utslipp. Regjeringen har imidlertid varslet en miljødifferensiering av årsavgiften fra 2008. En slik differensiering kan ta utgangspunkt i hvilke EURO-krav de ulike kjøretøyene oppfyller.

Finansdepartementet mener at systemet for beregning av engangsavgift, slik det vil fremstå fra og med 1. januar 2007, og den varslede miljødifferensieringen av årsavgiften, gir økonomiske incentiver til å velge miljøvennlige biler.

I rapporten er det ikke konkretisert hvilke andre virkemidler som kan være aktuelle for å stimulere til kjøp av miljøvennlige kjøretøy. Det er imidlertid ingen tvil om at fordeler som ikke direkte lar seg verdsette økonomisk, som f.eks. tillatelse til å kjøre i kollektivfelt, også kan bidra til å stimulere til kjøp av miljøvennlige kjøretøy. Det er også mulig med økonomiske incentiver som ikke er knyttet til bilavgiftene. Dette kan dreie seg om fritak/lavere satser for bompenger, gratis/billigere parkering o.l. Dette er ikke Finansdepartementets ansvarsområde, og det er vanskelig å bedømme hvor godt egnet de foreslåtte kriteriene for miljøklassifisering er til dette bruk. Departementet vil imidlertid peke på at den foreslåtte miljøklassifiseringen kun skal gjelde fabrikknye biler. Fordelene nevnt over vil derfor bare kunne gis til biler registrert etter at en har innført miljøklassifiseringen. Hvor stort dette problemet vil bli, vil avhenge av hvilken miljøklasse en eventuelt bestemmer seg for å gi slike fordeler til.

Finansdepartementet er for øvrig enig med Samferdselsdepartementet når det gjelder forutsetningen om teknologinøytrale kriterier for miljøklassifisering av kjøretøy. Vi vil i tillegg peke på at den foreslåtte miljøklassifiseringen vil omfatte bare en liten del av nybilsalget. Det vises i rapporten til at gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye biler tilgjengelig i Norge i 2005 var på om lag 192 g/km. Likevel foreslås det at kun biler med utslipp under 140 g/km skal kunne få en miljøklassifisering. Dette gjelder etter våre beregninger i overkant av 10 pst. av nybilsalget. I tillegg kommer kravene til energibruk, sikkerhet og lokale utslipp, som gjør at enda flere kjøretøy faller utenfor miljøklassifiseringen.

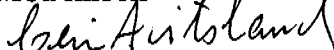
Konklusjon

Finansdepartementet mener at drivstoffavgiftene, i kombinasjon med det nye systemet for beregning av engangsavgift fra 1. januar 2007, gir tilstrekkelige økonomiske incentiver til å velge biler med lave CO₂-utslipp/lavt drivstofforbruk.

Forskjellen i eksterne kostnader knyttet til lokale utslipp for nye biler er såpass små at det er lite hensiktsmessig å differensiere engangsavgiften etter lokale utslipp. Det er imidlertid varslet en miljødifferensiert årsavgift, som kan ta utgangspunkt i hvilke EURO-krav de ulike kjøretøyene oppfyller. På denne måten vil det også bli gitt økonomiske incentiver til å kjøpe biler med lave lokale utslipp/kvitte seg med biler med høye lokale utslipp.

Selv om Finansdepartementet er tvilende til at den foreslåtte miljøklassifiseringen av nye, lette kjøretøy vil kunne få praktisk anvendelse i avgiftssammenheng, kan en slik miljøklassifisering være egnet i kombinasjon med andre virkemidler. Dette bør imidlertid utredes nærmere.

Med hilsen


Geir Åvitsland e.f.
ekspedisjonssjef


Frode Finsås
avdelingsdirektør