



Finansdepartementet  
v/Sverre Mæhlum

31. januar 2011

## **Innspill fra Framtiden i våre hender om framtidige bilavgifter**

Framtiden i våre hender takker for muligheten til å gi innspill til Regjeringens arbeid med å endre bilavgiftssystemet. Her er våre innspill.

### **Hovedbudskap**

1. Begrens bilparkens størrelse
2. Vri etterspørselen mot lavutslippsbiler
3. Gjør det dyrere å bruke bil gjennom økte drivstoffavgifter
4. Øk utskiftingstakten på bilparken

#### **1. Begrens bilparkens størrelse**

Bilparken har vokst med 24 prosent på ti år, og det fins i overkant av 2,2 millioner personbiler i Norge. Stadig flere biler på veiene har til nå spist opp gevinsten av reduserte klimagassutslipp per bil. Framtiden i våre hender mener derfor at størrelsen på bilparken må ned. Dette må Regjeringen gjøre ved å øke størrelsen på engangsavgiftene, slik at det blir dyrere å kjøpe en gjennomsnittsbil.

#### **2. Vri etterspørselen mot lavutslippsbiler**

Samtidig er det viktig å vri sammensetningen av bilparken mot flere nullutslipps- og lavutslippsbiler. For å nå 120-grams målet i 2012 og enda lavere utslipp senere, må Regjeringen skjerpe avgiftssatsen på CO<sub>2</sub>-komponenten ytterligere.

Forutsigbarhet er viktig: Regjeringen bør komme med langsiktige løfter om fritak for engangsavgift på el-biler og andre goder knyttet til det å kjøpe el-bil. Slik kan forbrukerne vite om de bør satse på el-bil eller ikke.

#### **3. Øk avgiftene på drivstoffet, i første omgang på diesel**

Drivstoffavgiftene på diesel per liter er i dag ca 1,3 kr lavere enn på bensin (3,62 mot 4, 62 i veibruksavgift og 0,59 mot 0,88 i CO<sub>2</sub>-avgift) til tross for at diesel gir større miljøkostnader og samfunnsøkonomisk belastning per liter. Dette er en subsidiering av lastebiltransporten og personbiler på diesel. Vi foreslår at dieselavgiften økes til et nivå 10 prosent over bensinavgiften, noe Særavgiftsutvalget også foreslo.

For å nå de utslippsmålene som er nødvendige i transportsektoren, må Regjeringen sette opp CO<sub>2</sub>-avgiften både på diesel og bensin. Fremtiden i våre hender mener at dette er en langt bedre måte å oppnå sikre utslippskutt på enn ved en tung satsing på biodrivstoff. En

**Framtiden**  
i våre hender



litteraturgjennomgang fra SSB<sup>1</sup> slår fast at det er høyst usikkert om økt omsetning av biodrivstoff i Norge bidrar til reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp globalt. I praksis er det en stor fare for at hjemlige kutt basert på biodrivstoff betyr karbonlekkasje, at utslippene flyttes til andre land. Det er en dårlig strategi for å kutte klimagassutslipp.

Framtiden i våre hender mener det er prinsipielt riktig at biodrivstoff ilegges full veibruksavgift, men mener at Regjeringen bør legge opp til større forutsigbarhet enn de har gjort til nå gjennom å varsle om at det skal skje en innfasing over flere år. Dette har myndighetene gjort i Sverige.

#### **Punkt 4: Øk utskiftingstakten**

Antallet biler på norske veier må, som skrevet i punkt 1, reduseres. Et treffsikkert tiltak er å øke vrakpanten, slik at man i første rekke reduserer antallet biler ved å utrangere de eldste. Disse har ofte høye utslipp. Vrakpanten må finansieres slik som andre panteordninger, nemlig at de som kjøper nye biler får et påslag i prisen ved kjøp. Dette kan gjøres slik at de bilene med lavest utslipp betaler mindre i pant enn de som har høyere utslipp. Dermed får biler med lave utslipp enda et fortrinn. En høy vrakpant betyr også at prisene på nye biler i gjennomsnitt øker, noe som også vil bidra til at størrelsen på bilparken minker, jfr pkt. 1.

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad  
Leder

Guri Tajet  
Klima- og miljøsjef

---

<sup>1</sup> [http://www.ssb.no/emner/01/04/10/rapp\\_201044/rapp\\_201044.pdf](http://www.ssb.no/emner/01/04/10/rapp_201044/rapp_201044.pdf)