



Finansdepartementet  
v/Kjetil Lund

Oslo, 28. februar 2012

## **Innspill fra Framtiden i våre hender om nåværende og framtidige bilrelaterte avgifter**

Framtiden i våre hender takker for muligheten til komme med synspunkter knyttet til Regjeringens arbeid med å endre bilavgiftssystemet.

Først vil vi rose regjeringen for ambisjoner om å bidra til mer forutsigbarhet i avgiftspolitikken, noe vi mener bør gjøres også i forhold til andre miljøavgifter. Det er flott at dere nå varsler at dere planlegger en langsiktig omlegging av veibruksavgiftene etter energiinnholdet, og enda bedre at dere varsler at dere ikke har planer om å endre rammebetingelsene for el-biler. Vi vil også rose dere for ha vridd etterspørselen mot lavutslippsbiler. Her er våre innspill:

**Planlegg for utflating av trafikkvolumet** - altså at kjørelengde for bilene og bilparken ikke vokser. Oslo har vist at det går an. Der har det ikke vært noen biltrafikkvekst overhodet siden 2004, selv om befolkningen har vokst med godt og vel 12 prosent og inntektsutviklingen i befolkningen har vært god<sup>1</sup>.

Framtiden i våre hender har beregnet at vi kan redusere CO<sub>2</sub>-utslippene fra dagens personbiltrafikk fra 5,6 mill tonn til ca 4,2 mill. tonn (foreløpig beregning, vil bli offentliggjort i løpet av mars 2012) dersom utslipp fra nye biler fortsetter å falle fra 134 g CO<sub>2</sub>/km (2011) til 105 g i 2020 – og altså at trafikkvolumet flater ut. Dette kan gjøres ved at:

- a) Det innføres en enda sterkere differensiering av engangsavgiften enn det vi har i dag slik at i sammensetningen av bilparken blir vridd mot flere nullutslipps- og lavutslippsbiler. Innslagspunktet for forhøyet avgift bør senkes til 100 g/Co<sub>2</sub> per km.
- b) For at bilparken ikke skal vokse må vrakingstakten på de eldste bilene (som ofte har høye utslipp) opp til samme nivå som nybilsalget. 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

---

<sup>1</sup> det i Oslo faktisk ikke har vært noen biltrafikkvekst overhodet siden 2004, selv om befolkningen har vokst med godt og vel 12 prosent og inntektsutviklingen i befolkningen har vært god.



vrakpant betyr også at prisene på nye biler i gjennomsnitt øker, noe som også vil være med å få ned biltettheten.

- c) Gjør det dyrere å bruke bil gjennom økte drivstoffavgifter (CO2-avgift og veibruksavgift) og/eller kraftig økt og mer utbredt vegprising, hvorav det siste gir mulighet for en viss geografisk rettferdighet (byrdene kommer der kollektive alternativ finnes). Dagens avgiftssatser er ikke høye i europeisk målestokk, og målt i forhold til kjøpekraft får nordmenn mer bensin per arbeidstime enn de aller fleste andre europeere

Vi går ut fra at den varslede endringen i beskatning ut fra energiinnhold betyr at dieselavgiften kommer til å øke i neste statsbudsjett, siden diesel har et høyere energiinnhold per liter enn bensin. **Det mener vi er riktig.** Det er ingen grunn til at drivstoffavgiftene på diesel (nå 3,68) skal være en krone lavere enn på bensin (nå 4,69) når diesel gir større miljøkostnader og samfunnsøkonomisk belastning per liter.

Veibruksavgift etter energiinnhold kan bety at biodrivstoff (biodiesel har nå veibruksavgift på kr 1,84) vil få økte avgifter (etter fredningsperioden fram til 2015). **Framtiden i våre hender mener dette er prinsipielt riktig.** Vi er dessuten tvilende til at en tung satsing på biodrivstoff er veien å gå for å nå utslippsmålene våre i transportsektoren. Det er etter vårt syn for usikkert om økt omsetning av biodrivstoff i Norge bidrar til reduserte CO2-utslipp globalt.

Alle forslagene over må selvsagt kombineres med tiltak som bedrer befolkningens mulighet til miljøvennlige alternativer når reisebehovet skal dekkes. Vi mener at regjeringen må kombinere virkemidlene slik at både gulroten og pisken tas i bruk. Bare slik er det mulig å oppnå sikre og varige reduksjoner i utslippene fra veitrafikken.

Vennlig hilsen  
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad  
Leder

Guri Tajet  
Fagsjef klima og miljø

