

Grønnere bilavgifter – innspill til Statsbudsjettet 2017

Kontaktpersoner:

Marius Holm, daglig leder i ZERO, marius.holm@zero.no

Christina Bu, generalsekretær Norsk elbilforening, christina@elbil.no

Innledning

Statsbudsjettet for 2017 må være et budsjett som tar i bruk sterkere verktøy for å kutte utslipp. Bilavgiftene må korrigeres for å treffe bedre på dagens og morgendagens bilmodeller.

Det er behov for to hovedjusteringer av dagens engangsavgift på personbiler:

- A) Sterkere vridning av engangsavgiften - fra effekt til utslipp
- B) Mer treffende engangsavgift på ladbare hybrider:

A. Sterkere vridning av engangsavgiften – fra effekt til utslipp

Mer enn 70 % av nybilsalget er fortsatt bensin- og dieslbiler. En bil er i bruk på veiene i 15-20 år, så jo flere nye fossile biler som selges de neste årene, jo lengre tid vil omstillingen i transportsektoren ta. Transportetatene har foreslått at nybilsalget etter 2025 skal være nullutslippsbiler i tråd med Miljødirektoratets anbefaling. Sterk miljøvridning av engangsavgiften er en viktig forutsetning for å nå dette målet.

Dagens miljøinnretning på engangsavgiften har bidratt til en stadig mer utslippsgjerrig bilpark. Samtidig går utslippene fra biltrafikken opp. Det er også et problem at utslippene som nye biler står oppgitt med i typegodkjenningen, ikke samsvarer med utslipp under reell kjøring. Dette er først og fremst fordi utslippene i typegodkjenningen blir fastsatt basert på en europeisk kjøresyklus som ikke stemmer med hvordan bilene kjøres i virkeligheten. I tillegg tilpasser bilprodusentene de modellene som testkjøres slik at de scorer ekstra godt under testkjøringen. Det er kjent at bilindustrien har brukt både lovlige og ulovlige tilpasninger for å oppnå kunstig lave forbruks- og utslippstall.

CO₂-vektingen i engangsavgiften gjør biler med lave utslipp rimeligere i innkjøp enn biler med høye utslipp. Samtidig vet vi nå at bilene har langt høyere utslipp av både CO₂ og NO_x enn det de blir belastet for i avgiften. CO₂- og NO_x-komponenten i avgiften må strammes kraftig til fremover, skal vi nå klima- og luftkvalitetsmålene. CO₂-komponenten må ikke gjøre bensin- og dieslbiler med tilsynelatende lave utslipp så rimelige i innkjøp at de utkonkurrerer rene elbiler eller gode ladbare hybridbiler.

For å oppnå en mer treffsikker differensiering mellom nullutslippsbiler, svært utslippsgjerrige biler og biler med høyere utslipp, foreslår vi å endre «nullpunktet» som skiller mellom CO₂-avgift og CO₂-rabatt i engangsavgiften, fra dagens 95 gram per km til 70 gram per km. Da

oppnår vi at bilprodusenter må inn med ladeplugg i biler for å oppnå premiering for lave CO₂-utslipp over engangsavgiften. I tillegg foreslår vi et ekstra nedre knekkpunkt, som skal sikre at biler med svært lave CO₂-utslipp (under 25 gram per km) får ekstra høye rabatter i bilavgiftene. Dette er viktig for å stimulere til neste generasjon ladbare hybrider, der fossilt drivstoff kun brukes som rekkeviddeforlenger eller backup.

De øvrige knekkpunktene bør bevares og justeres nedover regelmessig de neste årene.

I 2016 er vektavgiften kr. 0 opp til 150 kg og fra 151– 1 150 kg er den 38,08 kr/kg. For å kompensere noe for høyere CO₂-avgift foreslås det at terskelen for når en får vektavgift økes fra 150 til 650 kg. Dette gjør at alle biler får redusert vektavgiften med kr. 19.000 (500 kg * 38,08 kr/kg). Dette skaper handlingsrom for en mer effektiv bruk av CO₂-komponenten uten å gjøre bilene altfor dyre fra ett år til et annet.

NO_x-komponenten foreslås å skjerpes betydelig.

Tiltak

- Effektkomponenten i engangsavgiften halveres.
- CO₂-komponenten i engangsavgiften skjerpes ved at det innføres nye knekkpunkter på 25 gram CO₂ per km og 70 gram CO₂ per km, og satsene justeres.
- Det innføres ny gradert vektrabatt for hybrider, som referert i punkt B under.

B. Mer treffende engangsavgift på ladbare hybrider

Fra 2015 fikk ladbare hybridbiler et fradrag i vektcomponenten i engangsavgiften på 26 prosent. Fradraget har gitt vesentlige utslag på de ladbare hybridenes innkjøpspris, noe som også var intensjonen. Fradraget har imidlertid ikke vært knyttet til den faktiske batterikapasiteten i bilen. Resultatet av vektfradraget er dermed at store ladbare hybrider med lite batteri, høyt drivstofforbruk og høye utslipp, får store avgiftsreduksjoner og har blitt uforholdsmessig rimelige i innkjøp sammenlignet med mer miljøvennlige alternativer.

Ladbare hybridbiler kan bidra til store utslippskutt fra bilparken hvis de har tilstrekkelig elektrisk rekkevidde til at folk kan kjøre utslippsfritt med dem i det daglige. I tillegg bør de ikke har uforholdsmessig høye utslipp når de kjøres med forbrenningsmotoren. Ladbare hybridbiler med nok batterikapasitet til daglig bruk er en fin innstegsmodell for forbrukere som har lyst til å kjøre elektrisk, men trenger en bil som kan dekke flere behov enn det en ren elbil kan dekke i dag.

Engangsavgiften bør justeres slik at den premierer ladbare hybrider med lang elektrisk rekkevidde og ikke premierer ladbare hybrider med kort elektrisk rekkevidde. Den elektriske rekkevidden på en ladbar hybrid bestemmes av forholdet mellom størrelsen på batteriet (batterikapasiteten) og størrelsen på bilen. Jo mer batteri per kilo bil, jo lengre elektrisk rekkevidde. Basert på disse to kjente størrelsene bør det innføres en terskelverdi for hva som er en god nok elektrisk rekkevidde for ladbare hybrider i dag. Terskelverdien bør settes slik at markedets beste ladbare hybrider målt i batterikapasitet per kilo kommer over minstegrensen

for hva som er godt nok. Terskelverdien bør strammes til gradvis de kommende årene, slik at det hele tiden skal mer batterikapasitet til for at nye ladbare hybrider premieres i avgiftssystemet. Ved å stille strengere krav presser vi også fram teknologiendringer.

For å utlede en riktig terskelverdi har vi brukt ladbare hybridbiler med rundt 50 km elektrisk rekkevidde som referansemodeller: Golf GTE, Mitsubishi Outlander og VW Passat

Golf GTE har 8,8 kWh batteri og veier 1524 kg. Mitsubishi Outlander har 12 kWh batteri og veier 1845 kg. VW Passat har 9,9 kWh batteri og veier 1660 kg. Disse bilene har installert en batterikapasitet på 0,57 – 0,65 kWh per 100 kg. På bakgrunn av dette foreslår vi at minimum batterikapasitet for at en ladbare hybrid skal få redusert vektavgift skal være 0,5 kWh batteri per 100 kg.

Med en slik differensiering får vi et avgiftsinsentiv som skiller mellom de miljømessig gode ladbare hybridene og de miljømessige dårlige. Forslaget er rettferdig og løsrevet fra kjørestil og værforhold, og er basert på en miljømessig vurdering av ladbare hybridbiler uavhengig av den europeiske målesyklusen NEDC som har spilt fallitt. Vekt og batterikapasitet ligger også i motsetning til elektrisk rekkevidde inne i motorvognregisteret, og forslaget er derfor avgiftsteknisk enkelt å gjennomføre.

Tiltak

Vektfradraget for ladbare hybrider differensieres mellom biler med lang elektrisk rekkevidde og biler med kort elektriske rekkevidde. Den elektriske rekkevidden beregnes som forholdet mellom batterikapasitet og bilens egenvekt, slik at:

- Ladbare hybridbiler med over 0,5 kWh batteri per 100 kg egenvekt gis 20 % vektfradrag over engangsavgiften.
- Ladbare hybridbiler med under 0,5 kWh batteri per 100 kg egenvekt gis 10 % vektfradrag over engangsavgiften i en overgangsperiode i 2017, men fradraget reduseres deretter gradvis, slik at det etter 2020 ikke lenger gis vektfradrag for denne gruppen hybrider.
- Etter hvert bør kravet økes fra 0,5 kWh batteri til 0,75 og deretter til 1,0 kWh per 100 kg.
- Vektfradraget for ikke-ladbare hybrider reduseres til 5 % i 2017, og trappes videre ned til 0 fram mot 2020.

Tabell: ZERO og Elbilforeningens forslag til engangsavgift 2017

Gruppe a: Personbiler, varebiler klasse 1 og busser under 6 meter med inntil 17 seteplasser.

Vekt- og effektkomponent

2016		Forslag 2017		Endring fra 2016
Vekt (kg)	kr/kg	Vekt (kg)	kr/kg	
0-150	0	0-650	0	0 %
151-1150	38	651-1150	38	0 %
1151-1400	83	1151-1400	83	0 %
1401-1500	166	1401-1500	166	0 %
1500 og over	193	1500 og over	193	0 %
Effekt kW	kr/kW	Effekt kW	kr/kW	Endring fra 2016
0-70	0	0-70	0	-50 %
71-100	125	71-100	63	-50 %
101-140	363	101-140	182	-50 %
140 og over	900	140 og over	450	-50 %
		Ladbar hyb. vektfradrag (kWh/100 kg)		
		Over 0,5 kWh/100 kg	20 %	Grenseverdi fradr.
		Under 0,5 kWh/100 kg	10 %	Fases gradvis ut
		Hybrid vektfradrag	5 %	

CO₂- og NO_x-komponent

2016		Nytt forslag for 2017		Endring fra 2016
CO ₂ (g/km)	Kr/g	CO ₂ (g/km)	Kr/g	
0-39	-1081.03	0-24	-1622	50 %
		25-39	-1351	25 %
		40-69	-1149	25 %
40-94	-918.82	70	0	
		71-95	673	-25 %
0-95	0			
96-110	896.76	96-110	1121	25 %
111-140	903.68	111-140	1356	50 %
141-210	2106.65	141-210	2633	25 %
210 og over	3382.16	210 og over	4228	25 %
NO _x -avgift pr mg/km	57,95	NO _x -avgift pr mg/km	174	200 %

Forslaget vil bidra til at:

- Ladbare hybridbiler med tilstrekkelig elektrisk rekkevidde som hovedregel ikke blir dyrere.
- De mest solgte bensin- og dieselbilene, som i dag har normerte utslipp på 130 – 150 gram per km, blir 10-15 000 kr. dyrere.
- Nybilsalget vil tilpasses slik at flere raskt velger biler med lave utslipp fremfor biler med høyere utslipp.
- Opprettholde provenyet fra nybilsalget i en overgangsfase med stadig økende salg av nullutslippsbiler.