

Høring: Meld. St. 13 (2020 – 2021) Klimaplan for 2021 - 2030

Bilimportørenes Landsforening (BIL), de norske bilimportørers bransje- og interesseorganisasjon, har følgende bemerkninger til Energi- og miljøkomitéens behandling av Klimaplan for 2021 - 2030. Våre kommentarer er knyttet til transportdelen av planen.

BIL støtter målene i Paris-avtalen og er dedikerte til arbeidet med å gjøre veitrafikken utslippsfri. I 2019 falt CO₂-utslippene fra veitrafikken med åtte prosent - fra 9,1 til 8,4 millioner tonn. Dette skyldes rask overgang til nullutslippsteknologi for personbiler og bybusser, samt redusert drivstofforbruk og mer innblanding av biodrivstoff for nyttekjøretøy og tungvogner. Gitt at dagens virkemidler opprettholdes – og at en offensiv plan for satsing på ladeinfrastruktur kommer på plass - er en nær full oppnåelse av 2025-målet for personbiler innen rekkevidde.

Både på varebilsiden og for tungtransporten går utviklingen senere. For de lettere varebilene er det en vesentlig bedring i elektrisk modelltilfang allerede i inneværende år, men den grønne omstillingen går atskillig tregere enn på personbilsiden, og 2025-målet for de lette varebilene synes fjernt.

BIL registrerer at regjeringen fremhever Enova som en viktig del av virkemiddelapparatet i Klimameldingen. Vi må her beklage at Enova ikke viser vilje til å utnytte rammene for EUs statsstøtteregulering i støtten til kjøp av varebiler. ENOVA forholder seg i dag til en fast sats på statsstøtte tilsvarende maks 40 prosent av prisdifferansen, til tross for at EU kun krever dette for de aller største selskapene.

BIL mener det er nødvendig å ha en mer offensiv ordning innenfor regelverket, samtidig som vi forstår at Norge er forpliktet til å følge EUs statsstøtteregulering. Det vil være politisk gunstig å gjøre ordningen så god som statsstøttereguleringen tillater, slik at den kan bringe oss nærmere 2025- og 2030-målene på varebilsiden.

Gjennom å bruke spennet i satsene i statsstøttereguleringen og la rammen for de små virksomhetene være 60 prosent, for de mellomstore 50 prosent, og forbeholde 40 prosentsatsen for de få store virksomhetene, vil ordningen bli mer treffsikker. Det er BILs oppfatning at det er de mindre virksomhetene støtteordningen er viktigst for, og behovet for grønne insentiver er størst. Eventuelle problemstillinger knyttet til videresalg fra små til store virksomheter bør om behov adresseres gjennom krav til eietid, o.l, heller enn å begrense prosentsatsen for alle.

Innen tungbilsektoren er det knyttet stor usikkerhet til hvor fort teknologiutviklingen vil gå. Bilprodusentene lanserer nye elektriske lastebiler, men i svært små volumer og for spesielle segmenter. Pr i dag er de best egnet for nærtransport og distribusjon der bilene kan lades vesentlige deler av døgnet. Det er uvisst når det vil finnes lastebiler som kan brukes i langtransport eller som er effektive i f. eks. bygg og anlegg, massetransport etc.

Fremtidens bilavgiftssystem – omstilling fordrer forutsigbarhet

Regjeringen har lenge varslet at den vil legge frem et forslag til et forslag til fremtidens bærekraftige bilavgiftssystem. BIL mener at det må bringes forrang i dette arbeidet. BIL vil her understreke behovet for å se samlet på kjøps- og bruksavgifter når fremtidens bilavgiftssystem skal utformes. Det er den helhetlige

avgiftsbelastningen på bilistene, både ved kjøp og i bruk som former forbrukeradferden, og endringer på det ene området påvirker i stor grad handlingsrommet på det andre området. En samlet vurdering av fremtidens bilavgifter bør gis en teknologinøytral tilnærming, slik at man ikke utelukker gode alternativer for å nå målene. Transportsektoren er bredt sammensatt, og det vil være ulike behov, og ulik teknologiutvikling innen de forskjellige transportformene.

I utviklingen mot en utslippsfri transportsektor er forutsigbarhet og langsiktige virkemidler viktige. Det er ingen tvil om at utviklingen totalt sett vil forsterkes i årene som kommer. Men dersom bil- og transportbransjen skal ilegges nye eller økte klimaavgifter, må dette balanseres ut gjennom økte tilskudd til klimatiltak eller reduksjoner i andre skatter og avgifter. Det er viktig at Norge ikke fører en klimapolitikk som fører til karbonlekkasje til andre europeiske land. Dette er særlig viktig for lastebiler og tungvogner der det i dag ikke eksisterer modne nullutslippsalternativer.

En særnorsk CO2-avgift uten andre avgiftsreduksjoner eller støtteordninger, vil føre til at andelen utenlandske vogntog på norske veier, med drivstoff kjøpt i utlandet, vil øke betydelig. BIL ønsker derfor en harmonisering av CO2-avgiften for veitrafikken innenfor EØS-området, alternativt at en høyere norsk CO2-avgift kompenseres gjennom annen støtte.

BIL avviser ikke en gradvis økning i CO2-avgiften mot 2030. Men dette bør rammes inn helhetlig slik at bil- og transportbransjen vet hvilke avgifter som vil øke, og hva som vil kompenseres. Det er krevende, og kan virke hemmende for omstillingen om store avgiftsendringer med vidtrekkende konsekvenser blir liggende til sluttspurten av de årvisse budsjettforhandlingene på Stortinget. Vi ber derfor om forpliktende vedtak om hoveddrammene ikke bare for Norges klimamål, men også for den økonomiske innretningen som skal føre oss til målet.

Med vennlig hilsen

Ida Krag
Sjef for kommunikasjon og myndighetskontakt
Bilimportørenes Landsforening