

Oslo, 22. oktober 2024

Stortingets energi- og miljøkomité

REPRESENTANTFORSLAG OM Å OM Å FREMME INNKJØP, BRUK OG REPARASJON AV ELBILER MED LAV MILJØBELASTNING I HELE LIVSLØPET (DOKUMENT 8:153 S (2023–2024)) – HØRING

Det er viktig at økonomiske og juridiske virkemidler bidrar til å stanse salget av nye personbiler med bensin- og dieselmotorer i 2025 og ellers innfri tilsvarende mål som er satt for andre kjøretøykategorier. Men vi ser at elbilpolitikken mest sannsynlig har bidratt til flere biler, større biler og mer bilkjøring. Vi trenger derfor ny politikk for å motvirke dette, i form av å fase ut de bruksavhengige fordelene for elbilene samt å skape insentiver som vrir etterspørselen over på elbiler med lavt klima- og ressursforbruk. Dette representantforslaget fra Rasmus Hansson, Lan Marie Nguyen Berg og Une Bastholm svarer på deler av dette.

Naturvernforbundet støtter representantforslagets seks punkter.

Til det det siste punktet vil vi påpeke at vi trenger en engangsavgift som differensieres på bakgrunn av CO₂-utslipp og ressursforbruk i livsløpsfasen som inkluderer energiforbruk i driftsfasen. Det er ikke likegyldig hvordan vi elektrifiserer. Løsninger som trenger mye strøm, vil være langt mer krevende enn energieffektive løsninger. Virkemidlene må bidra til at folk kjøper energi- og ressurseffektive elbiler. Og de må bidra til at bilparken og kjøreomfanget ikke øker. For lave avgifter undergraver dette, og vi oppfatter at det allerede er en viss konsensus for at engangsavgiften på elbiler må trappes opp for å unngå dempe provenytapet for staten.

Det var aldri planen at elbilfordelene skulle være permanente. I klimaforliket fra 2012 sa hele energi- og miljøkomiteen blant annet følgende: «Komiteen mener at dagens avgiftsfordeler for rene nullutslippsbiler skal videreføres ut neste stortingsperiode (2017), så fremt antall rene nullutslippsbiler ikke overstiger 50 000. Komiteen peker videre på at andre virkemidler for å fremme nullutslippsbiler, slik som fritak fra bom- og fergeavgift, tilgang til kollektivfelt og gratis parkering, må sees i sammenheng med trafikktviklingen i de store byene. I beslutninger om disse virkemidlene må lokale myndigheters synspunkter veie tungt.»

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Truls Gulowsen
leder