

Øk avgiften på elbil, ikke bensinbil

Elbiler og andre lav- og nullutslippsbiler bør ha høyere engangs- og årsavgift enn bensin- og dieselmotorer. Høyre-landsmøtet bør avvise avgiftshopp for «fossilbiler».

Forskning viser at ...

Geir H. M. Bjertnæs



I helgen skal Høyres landsmøte avgjøre om det vil øke engangsavgiften på bensin- og dieselmotorer. Begrunnelsen er behovet for skatteinntekter. I et nylig arbeidsnotat (SSB DP 867) viser jeg imidlertid at prinsippet «forurenser betaler» innebærer at engangsavgiften (pluss årsavgifter) for lav- og nullutslippsbiler bør være høyere enn for tradisjonelle bensin- og dieselmotorer.

Både tradisjonelle biler og elbiler sliter på veier, er innblandet i ulykker og så videre. Fordelen med elbiler er fraværet av CO₂-utslipp. «Forurenser betaler»-prinsippet innebærer derfor at sparte avgifter ved å velge elbil fremfor bensinbil må være lik skaden av CO₂-utslippet fra bensinbilen.

I tillegg til CO₂-avgift er også veibruksavgift lagt på forbruket av drivstoff, en avgift som elbiler unngår. Elbiler er også unntatt bompenger. Engangsavgiften (pluss årsavgifter) for elbiler må derfor være høyere enn for tilsvarende bensinbiler for at sparte avgifter ved å velge elbil



Økte avgifter på lav- og nullutslippsbiler vil reversere overgangen og på denne måten øke skatteinntektene betydelig. Løsningen er derfor enkel: Øk avgiftene på lav- og nullutslippsbilene. Foto: Nicklas Knudsen

skal være lik skaden av CO₂-utslippet fra bensinbilen. Da følges prinsippet om at forurenser betaler.

Et tilsvarende resonnement innebærer at CO₂-komponenten



Geir H. M. Bjertnæs er forsker i Statistisk sentralbyrå.

i engangsavgiften bør erstattes med en ekstra avgift på lavutslippsbiler.

Argumentasjonen ovenfor forutsetter blant annet at den teknologiske utviklingen av elbiler er upåvirket av den norske politikken, at norske

utslippsforpliktelser innfris med kvotekjøp, samt at subsidier til nye ladestasjoner tilpasses for å høste eventuelle gevinster forbundet med utbygging av ladestasjoner.

Det er lite som tyder på at den norske politikken kan påvirke den teknologiske utviklingen. De store bilgigantene satser for fullt på elbiler. Norges påvirkning begrenses av at det norske bilmarkedet er lite i forhold til det globale.

Det er dessuten lenge mellom de store innovasjonene. Litiumionbatteriene som benyttes i dagens elbiler ble funnet opp på 1970-tallet, og videreutviklet på 1980-tallet for bruk i pc-er.

Forskning viser at ...

Oppsiktsvekkende funn?

Ny innsikt?

Skriv til spalten «Forskning viser at ...». Tekstlengde inntil 3500 tegn (inkludert mellomrom). debatt@dn.no

Elmotoren, som blant annet benyttes i Tesla-bilene, ble funnet opp av Nicholai Tesla på 1880-tallet. Disse utviklings-trekkene tyder på at teknologisk utvikling ved hjelp av læring er beskjedent.

Hva med skatteinntektene? Økt engangsavgift på bensin- og dieselmotorer vil stimulere

Forskningen

Hvem: Geir H. M. Bjertnæs

Hva: The efficient combination of taxes on fuel and vehicles

Hvor: SSB DP 867

overgangen til lavt skattlagte elbiler. Overgangen kan bli betydelig med nye, mer konkurransedyktige elbiler i markedet. Skatteinntektene vil i så fall falle som følge av økte engangsavgifter på bensin- og dieselmotorer. Økte avgifter på lav- og nullutslippsbiler vil reversere overgangen og på denne måten øke skatteinntektene betydelig.

Løsningen er derfor enkel: Øk avgiftene på lav- og nullutslippsbilene.

Forøvrig argumenterer petroleumingeniør Per Erik Holm i DN 5. april for at elbilpolitikken bør videreføres og forsterkes siden energikostnadene ved elbiler er lavere enn for fossile biler. Men kostnadsbesparelsen ved at elektrisitet er billigere og mer effektivt enn bensin/diesel, tilfaller kjøperne av elbiler. Når noen husholdninger likevel velger bensin- eller dieselmotor, må det bety at nytte-tapet deres ved å gå over til elbil er større enn energikostnadsbesparelsen.

Eksport av drivstoffet tiltenkt disse husholdningene innebærer derfor et tap, ikke en gevinst.

Geir H. M. Bjertnæs, forsker i Statistisk sentralbyrå

Senke kravene til så selekterte studenter?

I en kommentar 3. april slenger Eva Grinde i velkjent stil om seg med karakteristikk av meningsmotstandere. I likhet med Bernt Hagtvet og Torbjørn L. Knutsen stemples jeg som «nostalgisk» og «konservativ». Grinde viser mangel på forståelse for at jus og statsvitenskap ikke har de samme økonomiske ressurser som NHH og medisin-studiet - vår virkelighet er en linedans med knappe ressurser, til tider med mer enn 200 studenter per professor. Ingen er uenig i at smågruppeundervisning vil være et formidabelt løft, men da må noen betale for flere lærere.

Grinde fusker stygt når hun

skriver at utvalget av studenter ikke er like selektert i dag som på 1970-tallet. Mens jusstudiet i nostalgis tid var åpent for alle, lukket studiet seg på slutten av 1980-tallet og snittkarakteren fra vgs. lå lenge på cirka 4,8. I dag ligger snittet for opptak på rekordhøyde 5,6. I henhold til tallenes tale, har jusstudiet derfor aldri hatt så selekterte studenter som nå. Det fremstår som nær absurd når Grinde hevder at jusprofessorer skal senke kravene og forventningene til disse studentene.

Videre bløffer Grinde når hun skriver at jeg har kalt studentene «bortskjemte» og «passive». Men også jusstudenter må ta innover seg konsekvensen av den studieretning de har valgt, og ikke først og fremst henge ut andre personer når de ikke oppnår de juskarakterer de ønsker seg. Alle som har studert



DN 3. april

jus før dem vet at det finnes ingen enkel og smertefri vei til målet.

Studenter må også kunne tåle å være gjenstand for debatt.

Samfunnet trenger dyktige jurister som er villige til å legge ned den egeninnsatsen som faktisk kreves, uten at enkeltpersoner latterliggjøres eller karakteriseres på nedsettende vis underveis. Det burde også Grinde forstå.

Benedikte Moltumyr Høgberg, professor i statsrett, Det juridiske fakultet i Oslo

Ikke smart med støtte til store batterier

Haakon Riekes argumenterer i DN tirsdag 3. april for at støtten til elbiler og ladbare hybridbiler bør legges om og at statens støtte må gå til «batterier, ikke til luksus». Han mener at dette skal føre til utvikling av praktiske elbiler med lengre rekkevidde - altså biler hvor batteriet inneholder mer energi enn dagens.

Jeg er redd for at en slik støtte knyttet til batteriet vil føre til en stadig tyngre bilpark og derav større veislitasje.

Elektriske batterier har den åpenbare ulempen at energitett-heten er så lav at dersom en personbil skal ha stor kjørelengde, blir batterivekten raskt

over et halvt tonn. Det vil være en utfordring om vi alle skal kjøre rundt med biler som nærmer seg to tonn.

Dersom omlegging av bilavgiftene skal rettes mot å gi en fremtidig bilpark hvor hensynet til klima og miljø blir bedre ivaretatt, burde to forhold vektlegges:

Hvor mye CO₂ som er gått med i produksjonen av bil og drivlinje.

Hvor stort netto transportarbeid kjøretøyet kan levere per enhet forbrukt energi (kg x km/kWh) - netto transportarbeid er nyttelast, ikke totalvekt, multiplisert med kjørelengde.

En slik avgiftspolitikken sammen med pris på klimautslipp ved bruk vil kunne gjelde for alle teknologier og kjøretøyer.

Stein B. Jensen, dr.ing.