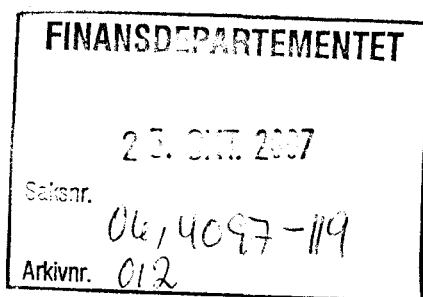




Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo



Medlem av:



Vår dato:
2007-10-24

Vår ref:

Deres dato:
2007-06-27

Deres ref:
06/4097 SØ

NOU 2007: 8 En vurdering av særavgiftene – Høring.

Norges Automobil-Forbund (NAF) vil avgi følgende uttalelse vedrørende NOU 2007:8 En vurdering av særavgiftene.

- Avgifter må dreies fra kjøp og eie til bruk av bil.
- Ulike systemer for vegprising må utredes i sammenheng med andre avgifter knyttet til bil og bilbruk.
- En generell økning i drivstoffavgiftene vil slå galt ut for innbyggere i spredtbygde strøk.
- Inntil alternative drivstoff er tilstrekkelig utbredt, må avgiftsbeleggingen begrenses.
- Beregningsgrunnlaget for CO₂-avgiften må være drivstoffets karboninnhold.
- Engangsavgiften må reduseres og baseres på CO₂-utslipp, omregistreringsavgiften fjernes og årsavgiften miljødifferensieres.

NAF mener utvalget har presentert en helhetlig vurdering av avgiftene på kjøp, eie og bruk av bil, og presentert forslag til endringer i systemet som vil kunne resultere i realisering av miljøpolitiske mål. Utvalgets forslag til endringer vil samtidig resultere i et riktigere avgiftssystem fordi det tilrettelegger for å dreie bilavgiftene fra kjøp og eie til bruk av bil. Dette er i samsvar med de krav til endringer i avgiftssystemet som NAF tidligere har presentert.

Utvalgets forslag til endringer i avgiftssystemet er i stor grad i samsvar med Regjeringens målsetting med den endringsprosessen som ble presentert i St.prp. nr. 1 (2006-2007) for budsjettåret 2007 Skatte-, avgifts- og tollvedtak. Politiske partier som er representert på Stortinget, har også uttrykt vilje til endringer i samsvar med utvalgets forslag. Dette har nå skapt forventninger i NAF om reelle forbedringer i bilavgiftssystemet.

NAF er en forbrukerorganisasjon med om lag 485.000 medlemmer med samme partipolitiske fordeling som i samfunnet for øvrig. Det er et overordnet mål for NAF å være en aktiv pådriver for utvikling av et transportsystem som tilfredsstiller enkeltindividets behov for mobilitet, og samtidig ivaretar fellesskapets krav til miljø og sikkerhet. En slik utvikling forutsetter at avgiftspolitiske virkemidler blir effektive, forsvarlige og ansvarlige.

Bruksavhengige avgifter

Vegprising

Utvalget går inn for å dreie bilavgiftene over på bruk av bil. NAF mener at forslaget om en kombinasjon av reduserte drivstoffavgifter til et nivå tilsvarende de eksterne marginale kostnader i spredtbygde strøk, og et vegprisingselement tilsvarende de høyere kostnader i byer og byregioner, kan resultere i en bedre fordeling av vegtrafikkens eksterne marginale

Postadresse:
Pb. 6682 Etterstad
NO-0609 Oslo

Gateadresse:
Østensjøveien 14
Oslo

Telefon:
22 34 14 00

Telefaks:
22 33 13 72

Bankkonto:
Drift: 5005.06.20600
IBAN: NO81 5005 0620 600
Medlem: 5005.06.20007
IBAN: NO87 5005 0620 007

Bankadresse:
Den norske Bank ASA
Pb. 1171 Sentrum
NO-0107 Oslo

Swiftadresse:
DNBANOKK

Foretaksnr.:
NO 944 383 832 MVA

kostnader. Samtidig kan det bli et målstyrt klimapolitisk virkemiddel. Avgiftene i et slikt anbefalt system må sees i sammenheng med eventuelle bompengordninger. Med en ny helhetlig løsning for avgiftssystemet må alle avgifter knyttet til bil og bilbruk vurderes samlet. NAF er opptatt av at folk skal møte avgiftene på en ny og bedre måte, til det beste for miljø og fremkommelighet.

Det vil være en forutsetning med utbygging av et kollektivtilbud som tilfredsstiller befolkningens krav til rutetilbud, frekvens, regularitet, komfort og pris. En storsatsing må til, og den må komme i god tid før vegprising eventuelt innføres. Ulike ordninger må samtidig gjennomføres for å bedre de reisendes muligheter til å velge kollektivt, slik som gode parkeringsløsninger ved kollektivknutepunkt.

Et riktigst mulig system for å avgiftsbelegge bruken av bil kan, som utvalget er inne på, derimot være vanskelig å få til i praksis. Det er også begrenset med erfaringer internasjonalt. NAF støtter derfor utvalgets anbefaling om nærmere utredning av ulike systemer for vegprising.

Drivstoffavgiftene.

Det er i dag et allment akseptert prinsipp at forurenser skal betale for de kostnader virksomheten påfører samfunnet. Det innebærer at alle trafikanter i prinsippet betaler avgifter som tilsvarer de eksterne marginale kostnader de påfører samfunnet i form av ulykker, kø, støy, vegslitasje og utslipp til luft. NAF er enig med utvalget i at drivstoffavgiftene bør utformes slik at de reflekterer drivstoffets teoretiske energiinnhold. Drivstoffavgiftene vil dermed i større grad enn i dag kunne fange opp de eksterne marginale kostnader som vegslitasje, og kostnadene blir mer rettferdig fordelt enn i dag. NAF er derimot i mot en generell økning i drivstoffavgiftene da dette vil være urettferdig for beboere i spredtbygde strøk som er avhengig av privatbil i sin hverdag.

Utvalget anbefaler videre at alternative drivstoff skal betale de samme avgifter som bensin og diesel målt pr. energienhet. NAF er uenig med utvalget i dette. Drivstoff uten eller med små forurensende og helseskadelige utslipp til luft burde ikke ilegges den samme drivstoffavgiften før disse er tilstrekkelig utbredt. Avgiftssystemet må anspore til valg som er mest mulig miljøvennlig for samfunnet. Ettersom alle dagens biodrivstoffkjøretøy også kan kjøre på fossile drivstoff er det viktig at det CO₂-nøytrale alternativet har så store avgiftsfordeler at dette blir det billigste alternativet å velge for forbrukeren.

NAF kan støtte utvalgets forslag om videreføring av en CO₂-avgift på drivstoff. CO₂-avgiften er etter sigende miljøpolitisk begrunnet. Denne begrunnelsen er derimot ikke troverdig i dag fordi beregningsgrunnlaget ikke er drivstoffets karboninnhold, men drivstoffets anvendelsesområde. En kostnadseffektiv og målstyrt klimapolitisk virkemiddelbruk forutsetter en karbongradert CO₂-avgift på drivstoff uavhengig av drivstoffets anvendelsesområde.

Bruksuavhengige avgifter

Engangsavgiften (Registreringsavgiften)

NAF støtter utvalgets forslag om å redusere engangsavgiften og ønsker å poengtere viktigheten av å legge vekt på det totale samfunnsøkonomiske regnskapet når avgiftssystemet vurderes. Flere menneskeliv vil spares om man øker takten på utbyggingen av eldre biler. Ved å senke avgiften på nye biler øker muligheten for den enkelte til å kjøpe seg en sikker og mer miljømessig riktig bil. NAF vil tilføye at endringen som ble gjennomført fra 1. januar 2007 må videreføres ved at vektleggingen av effektkomponenten gradvis reduseres, og faller bort på sikt, og CO₂-komponenten økes tilsvarende. Målsettingen må være at beregningsgrunnlaget for engangsavgiften blir CO₂-utslipp. Transportsektorens klimautfordringer vil profitere på en slik endring.

NAF er også opptatt av at billeverandørene har et økonomisk incentiv for å tilby biler som går på biodrivstoff. Avgiftslette til såkalte flexifuel-biler vil bidra til et større salg av disse bilene. På sikt vil vi da få en mer drivstoffleksibel bilpark, noe som vil lette oppbyggingen av en infrastruktur for rene biodrivstoff. NAF vil også påpeke at det er viktig at avgiftsfritaket for og el- og hydrogenbiler opprettholdes.

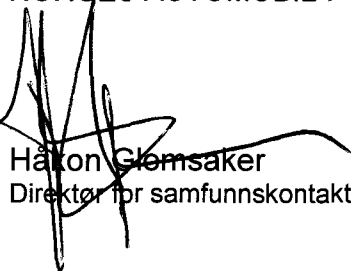
Omregistreringsavgiften.

Utvalget foreslår at omregistreringsavgiften fjernes og at omsetning av brukte kjøretøy integreres i merverdiavgiftssystemet. NAF mener omregistreringsavgiften må bli en flat avgift på lavt nivå. Det skal ikke koste mer å registrere en bruktbil kjøpt av bilforhandler enn av en privat selger. I tråd med signaler fra finansministeren bør kostnaden kun dekke statens utgifter til produksjon av nytt dokument.

Årsavgiften.

NAF støtter utvalgets forslag om at årsavgiften miljødifferensieres med grunnlag i hvilke avgasskrav (EURO-krav) kjøretøyet tilfredsstiller. Utslipp av partikler og NO(x) blir dermed integrert i en miljødifferensiert årsavgift.

Med vennlig hilsen
NORGES AUTOMOBIL-FORBUND



Håkon Glømsaker
Direktør for samfunnskontakt, foreningsarbeid og forbrukertjenester