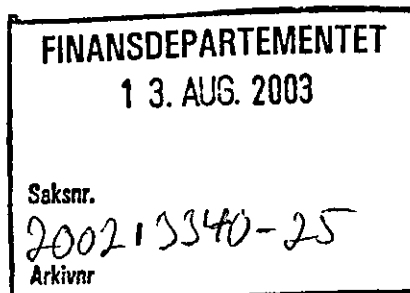


Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo



Oslo, 12. august 2003

Høring – Bilavgifter – Arbeidsgruppens rapport

Opplysningsrådet for Veitrafikkens mål er å fremme en mest mulig trafikkisikker, miljøeffektiv veitransport til beste for landets befolkning og næringsliv.

OFV har, som eneste ikke-offentlige instans, deltatt i arbeidsgruppen for bilavgiftene. I stedet for å kommentere de enkelte forhold i rapporten inngående, ønsker vi å fokusere på overordnede forhold knyttet til avgiftstrykket på norske veibrukere i forhold til det offentlige tjenestetilbudet i sektoren og dagens veistandard.

Mandat

Stortinget og regjeringen har fastsatt at eventuelle endringer i bilavgiftene skal være innenfor en provenynøytral ramme. Med dette utgangspunktet er mulighetene for å endre avgiftssystemet svært begrenset, man mister mulighetene for å tenke nytt.

Større bilpark og økte inntekter, men reduserte utslipp

I løpet av de siste ti årene (1993-2002) har statens netto inntektene fra biltrafikken økt med nesten 65% i løpende priser (bompenger ikke inkludert). Personbilbestanden har økt med 16% og trafikken omtrent like mye. Den teknologisk utvikling og bilparkens sammensetning har ført til at samtlige miljøskadelige utslipp er kraftig redusert, med unntak av CO₂. De negative eksterne effekter av bilbruk er således betydelig redusert uten at skattetrykket er tilsvarende redusert.

Bompenger

Etter OFVs mening må bompenger ses som en bilavgift på linje med de andre bilavgiftene. Omfanget av bompenger har økt kraftig de siste årene, og trafikantenes innbetalinger økt med 25% fra 2001 til 2002.

Bompenger utgjør i dag mellom 20 og 30% av riksveinvesteringene. Imidlertid betaler trafikantene langt mer enn de midlene som tilbakeføres til veiene. I fjor betalte trafikantene 3,2 mrd i bompenger, mens bare 1,73 mrd ble tilbakeført til veinvesteringer. Resten av pengene går i hovedsak til drift- og administrative kostnader samt dekking av renter på lån. Etter OFVs mening er dette derfor en ineffektiv måte å skatlegge bilistene på.

Staten fraskriver seg sitt ansvar som veivholder gjennom den uhemmede bruken av bompenger. OFV mener at bompenger må være et tillegg til offentlige bevilgninger, ikke komme i stedet for disse slik det etter hvert har blitt. Etter OFVs mening bør styringen av bompengeutviklingen legges til Finansdepartementet. Hovedargumentet er at dette bør gi en mer helhetlig tilnærming til den totale skattleggingen av bilbruk.

Dagens nivå på bompenger og den sterke veksten vi har hatt, tilsier at engangsavgiften bør kunne reduseres. Vi kan ikke akseptere at bompenger ikke ses som avgift på linje med de andre bilavgiftene.

I lys av dette mener OFV det bør være politisk grunnlag for å sette ned bilavgiftene

Statens utgifter til veiformål

OFV ser at bilen, sett fra myndighetenes side, er et effektivt skatteobjekt, men mener likevel det bør være et rimelig forhold mellom statens inntekter fra biltrafikken og utgiftene til veier. Utgiftene til veiformål har økt med knappe 12% i perioden 1993-2002, noe som er langt under den generelle prisstigningen i samme periode. Dette står i skarp kontrast til både den generelle trafikkveksten og økte driftskostnader som følge av mer kompliserte veianlegg.

Statens utgifter til veiformål er det eneste politikkområdet som har hatt en gjennomsnittlig negativ realvekst i perioden 1993-2002 (se St prp.nr.1 2002-2003 56). En konsekvens av for lave bevilgninger til veiformål er at veinettet relativt sett blir dårligere fordi det ikke bygges ut i tråd med trafikkveksten. Dette bidrar igjen til at de negative, eksterne effektene ved bilbruk øker.

Samfunnsøkonomiske effekter av bilbruk

OFV støtter prinsippet om å internalisere de eksterne effektene av bilbruk gjennom skatte- og avgiftspolitikken. Dette forutsetter imidlertid to ting. For det første må også veitransportens positive effekt for samfunnet prissettes og legges inn i regnestykket for eksterne kostnader ved bilbruk. Vi nøyer oss i denne omgang med å peke på at ifølge offentlige statistikker både i Norge og EU har veitransporten en sysselsettingseffekt på om lag 7 - 8% av de sysselsatte i landet. Dette har en vesentlig verdi i samfunnsøkonomien som må kalkuleres inn i beregningene når eksterne effekter skal internaliseres gjennom bilavgiftene.

For det andre må myndighetene gjøre sitt for å bidra til å redusere de negative effektene av bilbruk ved å tilby et veinett i tråd med trafikken. OFV finner det svært beklagelig at det offentlige veinettet bare unntaksvis er i tråd med veibrukernes behov. I en kartlegging nylig i forbindelse med revisjonen av Nasjonal transportplan, fant Statens Vegvesen at bare 4% av stamveinettet tilfredsstiller veinormalene. Stamveinettet utgjør knapt 10% av det offentlige veinettet, men avviker halvparten av transportarbeidet. For øvrige riksveier er situasjonen noe bedre, og 3 av 10 meter tilfredsstiller veinormalene. Det er to hovedgrunner til at veiene ikke tilfredsstiller offentlige fastsatte standardkrav. Veiene er for smale i forhold til trafikkmengden, og såkalt skadegradstetthet - antall ulykker på veien - er høyere enn hva som anses som akseptabelt.

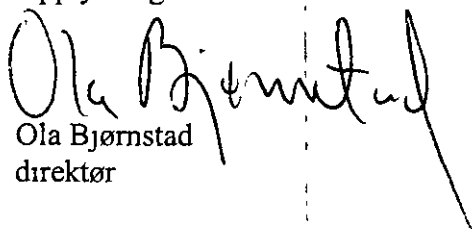
Ved å bedre veistandarden vil ulykkestallet på norske veier gå ned. Dette igjen vil bidra til å redusere de negative, eksterne effektene ved bilbruk. Skal vi nærme oss visjonen om null drepte og alvorlige skadde i veitrafikken, som er vedtatt politisk, må veiene gjøres vesentlig mere trafikksikre.

Statens inntekter fra biltrafikken er omlag fire ganger så store som statens utgifter til veiformål. OFV mener derfor, at bevilgningene til veiformål bør økes for å bedre standarden på det offentlige veinettet.

Oppsummering

- Provenynøytraliteten i bilavgiftene må ses i lys av økningen av inntektene fra biltrafikken, den positive utviklingen i bilparkens utslipp av miljøskadelige stoffer som følge av ny renseteknologi samt dagens omfang av bompengennekrevninger.
- En større del av inntektene fra biltrafikken må tilbakeføres til veiformål for å bedre standarden på det offentlige veinettet. Dette vil bidra til å redusere de samfunnsøkonomiske negative effekter ved bilbruk, spesielt trafikkulykker.
- De positive effekter ved biltrafikk må inn i kalkylene når avgiftsnivået skal fastsettes.

Vennlig hilsen
Opplysningsrådet for Veitrafikken


Ola Bjørnstad
direktør

Vilrd Femoen
næringspolitisk rådgiver