

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

SØ

FINANSDEPARTEMENTET  
1 8. AUG. 2003

Saksnr.  
2002 1 3340-32

Arkivnr.



## Motorførernes Avholdsforbund

Besøksadresse  
Strømsveien 223, Oslo  
Postadresse  
Pb 80 Alnabru, 0614 Oslo  
E-post ma@ma-norge.no  
Telefon 22 95 69 69  
Telefaks 22 95 69 68  
Org nr 970 533 486  
Bankgiro 9001 05 49190

Vår ref. KAL/400/032/03 Oslo, 14.08 03

### HØRING – BILAVGIFTER – ARBEIDSGRUPPENS RAPPORT

Vi viser til departementets brev om ovennevnte datert 16 05 03, vedlagt rapport og innstilling fra arbeidsgruppe nedsatt for å se på bilavgiftene

Motorførernes Avholdsforbund er i denne sammenheng opptatt av konsekvensene av den avgiftspolitikken som til enhver tid føres. Vi konstaterer med stigende uro at den norske bilparken nå har en meget høy gjennomsnittsalder, og at alderen fortsatt er økende. Dette er et forhold som har negativ innvirkning på såvel trafikksikkerhet som miljø.

Fortsatt har vi omkring en halv million personbiler i trafikken som er produsert og levert i 1988 eller tidligere, det vil si svært forurensende biler uten katalysator. Flertallet av disse bilene har dessuten et langt høyere drivstofforbruk enn moderne biler, og denne delen av bilparken står for mer enn to tredjedeler av forurensingen fra bilavgasser.

En enda større del av dagens bilpark har et sikkerhetsnivå som står langt tilbake i forhold til hva nyere biler kan tilby. Dette gjelder spesielt biler produsert fram til tidlig på 90-tallet, biler som er uten moderne utstyr som for eksempel sikkerhetskarosserier, kollisjonsputer, beltestrammere og ABS-bremser – viktige detaljer som i de fleste tilfeller vil redusere omfanget av personskader i en ulykke, og i mange tilfeller også redde liv.

En uforholdsmessig stor del av bilparken i et av verdens rikeste land er med andre ord håpløst foreldet, og holder ikke mål når det gjelder verken miljøhensyn eller trafikksikkerhet.

Motorførernes Avholdsforbund er ikke i tvil om at årsaken bak dette uverdige og betenkelige forholdet er å finne i det faktum, at den totale summen av bilrelaterte skatter og avgifter i Norge nå er blitt alt for høy. En stor andel norske bilbrukere finner rett og slett ingen økonomisk mulighet til å kunne prioritere verken miljøhensyn eller sin egen sikkerhet.

MA finner dessverre ingen endringsforslag i bilavgiftsutvalgets innstilling som i vesentlig grad vil kunne bidra til å snu den negative utviklingen, og medvirke til en mer miljøvennlig og trafikksikker bilpark i Norge. Dette er etter MAs mening både beklagelig og skuffende, men ikke spesielt overraskende, med tanke på at utvalgets mandat forutsatte at innstillingen skulle være provenynøytral.

Imidlertid anser MA at regnestykket blir helt feil, dersom man i denne sammenheng ensidig fokuserer på statens samlede avgiftsinntekter fra bilkjøp og bilbruk

Biltrafikken har utvilsomt store samfunnsmessige plussverdier, blant annet i form av nødvendig transport til og fra arbeid, et forhold som også må inn i kalkylen. Dessuten er det ikke uten videre sikkert at høye og stadig økende avgifter alltid gir større offentlige inntekter. Det er blant annet sannsynlig at en viss avgiftsreduksjon vil føre til økt utskiftning og større bilomsetning, noe som inntektsmessig helt eller delvis vil kunne kompensere for en eventuell reduksjon i bilavgiftene.

Dessuten er man i denne forbindelse også nødt til å se på utgiftssiden, det vil blant annet si offentlige merkostnader relatert til miljøpåvirkning og trafikkskader som følge av bilparkens standard.

Motorførernes Avholdsforbund mener at det er på tide å gjøre noe som kan medvirke til å bringe standarden på den norske bilparken opp på et europeisk gjennomsnittsnivå, og føre til lavere bilkostnader og muligheter for at flere nordmenn kan få anledning til å kjøre nyere, sikrere og mer miljøvennlige biler.

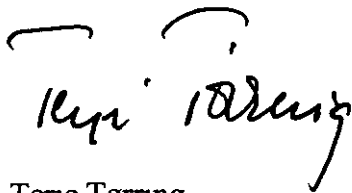
Som et første skritt i riktig retning vil MA gå inn for at det så snart som mulig innføres en tidsbegrenset vrakpantkampanje etter mønster av den vi hadde i 1996, med for eksempel kr. 10 000 i ekstraordinær vrakpant.

På kort sikt vil dette føre til at en del av de eldste, dårligste og mest forurensende bilene forsvinner fra trafikkbildet, og at den negative utviklingen i norske bilers gjennomsnittsalder stoppes opp eller helst snus.

Dersom man skal oppnå en mer langsiktig og permanent forbedring av den uheldige situasjonen, er det etter MAS mening helt nødvendig å gjøre noe med avgiftsnivået og de totale bilkostnadene – fortrinnsvis da over tid.

Med vennlig hilsen

**MOTORFØRERNES AVHOLDSFORBUND**



Terje Tørring  
direktør