



AMCAR BILPOLITISK UTVALG

**Det Kongelige Finansdepartement
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo**

Deres ref 02/3340 SØ
Vår ref aa03bp04

Trondheim, 16 august 2003

FINANSDEPARTEMENTET
1 8. AUG. 2003

Saksnr.
2002 3340-34

Arkivnr.



Sak: Høringsuttalelse – Bilavgifter – Rapporten fra bilavgiftsgruppen

American Car Club of Norway's bilpolitiske utvalg har med interesse lest rapporten fra Bilavgiftsgruppen, og vil i det følgende fremføre våre bemerkninger til denne i form av denne høringsuttalelsen.

Generelt:

Det er meget skuffende at Bilavgiftsgruppen ikke er i stand til å fremlegge konkrete, nødvendige og radikale endringer i det system for beregning av engangsavgift som ble innført i 1996. Systemet er foreldet, helt i utakt med den avgiftspolitiske utviklingen i det øvrige Europa, helt i utakt med den utvikling som har funnet sted innenfor bilproduksjonen og helt på tvers av de signaler flere politiske partier har gitt til kjenne for konstruktive endringer i systemet. Vi nevner her en nesten unison politisk vilje til å legge avgiftene over fra kjøp til bruk. Enn videre er avgiftssystemet helt i utakt med hva norske forbrukere generelt mener om saken.

- Avgiftssystemet fører til at norske familier må velge bil på laveste hylle, og ofte biler som de egentlig ikke har bruk for eller som ikke oppfyller det reelle transportbehovet. Systemet har også ført til at både sikkerhet og miljø lider under det, og det har ført til en omfattende bruktbilimport, noe vi kommer tilbake til nedenunder.

Det er meget betenkelig at arbeidsgruppen påpeker at nivået på engangsavgiftene i Norge i dag er for høyt i forhold til Europa og EU-kommisjonens anbefalinger, uten samtidig å ta grep for å endre denne virkeligheten. EU-kommisjonen har antydnet at man ønsker en gradvis avvikling av engangsavgiften på nye biler i EU/EØS-landene i løpet av 7-12 år. Vi kan derfor ikke fatte at avgiftsgruppen ikke tar disse signaler på alvor, og legger opp til en fornuftig og gradvis nedtrapping/omlegging av bilavgiftene.

Bilavgiftsgruppen signaliserer dog at "i årene framover bør det legges større vekt på årsavgift og drivstoffavgifter enn på engangsavgiften". Dette støtter vi, men ser ingen grunn til at slike endringer ikke skulle la seg gjennomføre umiddelbart. Gruppens vegring mot å fremlegge konkrete avgiftsforslag er meget skuffende og særs betenkelig på bakgrunn av det betydelige arbeidet gruppen har nedlagt, og også på bakgrunn av gruppens mandat.

Vi har med interesse lest gruppens vurderinger rundt en CO2 komponent, og har på dette grunnlag revurdert vårt ønske om en slik avgiftskomponent. Vi kjøper langt på vei arbeidsgruppens betenkeligheter med å innføre en slik komponent i engangsavgiften. Vi er derfor meget overrasket over at gruppen tross sine innvendinger mot en slik komponent allikevel på sikt anbefaler at en slik komponent vurderes som erstatning for dagens slagvolumkomponent. Det bør bemerkes at CO2 er en helt naturlig gass som er resultat av enhver forbrenning. Gassen har ingen ugunstig virkning på lokalmiljøet og er da heller ikke lovregulert innen EU så vidt vi kjenner til. De nitrøse gassene representerer et betydelig større problem i hverdagen, derfor er det utslipp av disse som eventuelt burde straffes gjennom avgifter, og ikke CO2-utslipp. Her representerer bilparken en marginal andel.

Vi er av den oppfatning at slagvolumkomponenten er lite treffsikker som avgiftsgrunnlag. Sammen med de andre grunnlagskomponentene i engangsavgiften fører den til en betydelig konkurransevridning og en klar diskriminering av enkelte biltyper. Systemet favoriserer enkelte produksjonsland fremfor andre, enkelte bilfabrikker og bilmodeller til fordel for andre og spesielle karosserivarianter på bekostning av andre typer biler. Vi kan ikke skjønne annet enn at dette innebærer en helt uakseptabel konkurransevridning som ikke bør finne sted innenfor et fritt og uavhengig marked - slik EU ønsker å fremstå.

En av utvalgets egne konklusjoner er at engangsavgiften ut fra en ren effektivitetsbetraktning bør utformes slik at den i minst mulig grad påvirker hvilke biler som velges. Dette står i sterk kontrast til hva som er virkeligheten under dagens avgiftssystem. Valg av bil skjer primært på bakgrunn av egne behov, ønsker og økonomi. Det vil nødvendigvis for eksempel oppfattes negativt dersom myndighetene forsøker å påvirke valget av bil med utgangspunkt i at tyngre biler er til større ulempe for andre trafikanter ved kollisjon. Folk er mest opptatt av egen sikkerhet, og langt nær alle ulykker inkluderer en annen personbil. Miljø og sikkerhet er ikke uten videre forenlig i en avgiftsmodell som skal forsøke å fremme begge elementer.

Vi vil også bemerke at vi fra første stund har vært meget kritiske til denne arbeidsgruppens sammensetning, og finner det helt utrolig at den ikke har teknisk kompetanse.

Engangsavgiften:

AMCAR Bilpolitisk Utvalg mener følgende hovedpunkter bør legges til grunn for konstruksjonen av et nytt system for beregning av engangsavgift på motorkjøretøyer.

- a. Man bør oppheve avgiftsskillet mellom forskjellige karosserityper/kjøretøykategorier slik at vi blir kvitt de særnorske varebiler og kombibiler. Utgangspunktet bør være at "en bil er en bil", og at de skal være unødvendig å bygge om denne for avgiftstilpassning.
- b. Avgiftssystemet bør innrette seg med hensyn til bedre miljø og bedre sikkerhet i trafikken.
- c. Avgiftssystemet bør være fremtidsrettet og fange opp de tendenser og føringer som EU legger opp til for bilavgiftene i medlemslandene. Det er derfor viktig at et nytt beregningssystem innrettes slik at Norge gradvis gjør seg mindre avhengig av inntektene fra engangsavgiften, i tråd med EU's intensjon om på sikt å avskaffe denne avgiften helt.
- d. Gjennomsnittsbilen bør bli vesentlig billigere. Redusert personbilavgift (lavere progresjon) vil langt på vei eliminere at private velger varebiler, kombibiler, minibuss og lignende til å dekke egne transportbehov.
- e. Forbrukerne må få anledning til å velge bil basert på det behov de har, slik at de slipper å reise utenlands for å kjøpe en tre år gammel bil som tilsvarer det reelle behovet for biltype.
- f. Progresjonen i avgiftssystemet bør dempes betydelig.
- g. Siden det er lagt føringer for at en omlegging av systemet skal være provenynøytralt bør man nå ta høyde for de besparelser en modernisering av bilparken vil få med

hensyn til miljø- og sikkerhetsgevinster og legge dette inn i en utvidet tolkning av begrepet "provenynøytralt". Eksterne effekter av en mer sikker og miljøvennlig bilpark må beregnes og tas med. Man bør også legge inn økte avgiftsinntekter fra et økt bilsalg som følge av reduksjonen i engangsavgiften.

På denne bakgrunn mener vi at en stykkavgift, gjerne miljøbasert/sikkerhetsbasert, og gjerne i kombinasjon med en komponent som setter motoreffekt i forhold til bilens vekt, snarest mulig bør utredes. Både av sikkerhetsmessige og miljømessige hensyn bør det være et rimelig forhold mellom vekt og motoreffekt.

Dog bør det være en klar målsetning for et nytt avgiftssystem at vi beveger oss bort fra dagens modell, der valg av kjøretøy for privathusholdninger foretas med bakgrunn i avgiftsfritak eller avgiftslettelse som i første rekke er beregnet på næringslivet. Det vil først være mulig med en ny modell uten progressive satser hvor kjøretøyets pris fra fabrikken i langt større grad styrer valget av bil.

På denne bakgrunn mener vi også at følgende avgiftskomponenter bør fjernes som avgiftsgrunnlag

Motoreffekt: Det er ikke påvist noen direkte sammenheng mellom motoreffekt og drivstofforbruk/forurensende utslipp. Motoreffekt er lite egnet som avgiftskomponent fordi den i en moderne bil er relativt enkel å manipulere gjennom omprogrammering av motorens data styringsenhet. Dette vil skape problemer både ved avgiftsberegning ved import (manipulering med effekten for å oppnå lavere avgift), samt i forbindelse med kontroll av effektøkning foretatt på et senere tidspunkt.

Siste års erfaringer viser at bilindustrien i økende grad er i stand til å hente mer effekt ut av samme motorvolum gjennom utvikling av mer effektive motorkonstruksjoner. Ved å styre bort fra avgift på effekt, gis det samtidig et insitament til å velge en bil med mindre motorvolum, fordi en kraftig motor med lite volum er i stand til å "få jobben gjort". En bonus er en reduksjon i drivstofforbruket og mengden skadelige avgasser.

Bilindustrien utvikler nå motorer med stadig mer effekt, men som samtidig forbrenner mindre drivstoff. Denne utviklingen straffes i dag gjennom det norske avgiftssystemet.

Motorvolum: Det er påvist at det ikke er noen direkte sammenheng mellom motorvolumet og de skadelige utslippene fra en bilmotor. (Ref. stikkprøver foretatt ved Teknologisk Institutt, Bang 1997)

Ny motorstyringsteknikk har allerede gitt oss de første eksemplene på motorer med variabelt volum, det vil si at sylindere kobles ut og inn i takt med behovet for effekt og dreiemoment. Det er viktig at et nytt avgiftssystem er i takt med den pågående teknologiske utviklingen, slik at man ikke kommer i fare for å avgiftsbelegge nye og miljøvennlige tekniske løsninger. På grunn av avgiftssystemet kjøper mange forbrukere biler med små motorer. Dette fører til "undermotorisering" som innebærer at motoren ved belastning vil forurense opp til 20-30% mer enn om man hadde kjøpt en versjon med en motor som hadde kunnet dra bilen på en optimal og tilpasset måte.

Årsavgiften:

AMCAR Bilpolitisk Utvalg er i utgangspunktet skeptisk til endringer i årsavgiften, men dersom dette er nødvendig for å oppnå reduksjoner i engangsavgiften mener vi dette kan være en vei å gå. Dog må man her være meget varsomme i utformingen slik at svake og spesielle grupper ikke blir skjevt og urimelig belastet. Vi vil her kunne komme i den situasjon at de ressursvake grupper som ikke har råd til kvalitetsbiler med lavt utslipp og høy sikkerhet, men som av økonomiske grunner må kjøre "miljøbombene", også blir dem som blir straffet hardest av et differensiert system. Vi kan ikke se at gruppen i sin rapport har tatt høyde for dette fordelingspolitiske aspektet.

Vi mener imidlertid at det kan virke direkte sosialt å innføre en miljøgradert årsavgift med bakgrunn i bilparkens høye snittalder. En slik avgift vil få en "tilbakevirkende kraft" siden biler som det allerede er betalt engangsavgift for blir rammet. En vei å gå vil derfor kunne være å innføre en modell for årsavgiften som gjelder kun på nyregistreringer, og samtidig

oppretholde det gamle systemet for allerede registrerte biler under det eksisterende avgiftssystemet. Vi mener dette bør utredes nærmere, da endringer i avgiftssystemet bør inneholde simultane endringer både i engangavgift og årsavgift, slik utvalget også antyder og som for øvrig er i tråd med EU's anbefalinger.

Vi er også opptatt av at den historiske hobbybilparken, hvor bilene tradisjonelt kun benyttes leilighetsvis i sommersesongen, blir skånet for urimelige årsavgifter.

En årsavgift differensiert etter miljøfaktorer som CO2 utslipp vil imidlertid være helt umulig å definere for den eksisterende bilparken. Siden dette er en ren fiskal avgift ser vi ingen grunn til å innrette den verken etter miljø- eller sikkerhetsfaktorer.

Bruksfradragene:

Vi er ikke enige med gruppen i at bruksfradragene er for høye. Dette er et inntrykk skapt av utrettelig lobbyvirksomhet fra bilbransjen for å beskytte sine egne kortsiktige interesser.

Den vesentligste årsaken til den store bruktbilimporten finner vi i det eksisterende avgiftssystemet. Utgangspunktet for forbrukerne er at de norske bilprisene med bakgrunn i den kraftig progressive avgiftsbelastningen, er alt for høye. Dette utelukker at forbrukerne kjøper nye versjoner av de bilmodellene de egentlig har behov for, og heller velger bruktipporterte utgaver som dekker transportbehovet – fremfor å kjøpe nye, gjerne mindre biler av dårligere kvalitet.

Når markedet da ikke vil absorbere de høye nybilprisene på biler i mellomklassen og opp, vil dette føre til et kraftig prisfall de første årene på brukte biler i disse kategorier. Vi får således betydelige "bruksfradrag" på biler i nevnte kategorier de første bruksårene.

For biler i lavere kategorier vil "bruksfradragene" være betydelig lavere, da man her til dels og i betydelig større grad befinner seg innenfor prisklasser forbrukerne lettere kan akseptere. Vi får med andre ord signifikante variable bruksfradrag for forskjellige kategorier biler. Dette er det ikke tatt høyde for i det norske systemet, noe som selvsagt også er umulig. Men dog er det meget urettferdig. For amerikanske biler er utslagene helt hinsides. Det er helt ulønnsomt å importere nye eller nyere amerikanske personbiler hit til landet i dag. Med dagens avgiftsregime vil prisene ikke bli konkurransedyktige i det hele tatt, selv om prisene fra fabrikk tilsvarer de for ikke-amerikanske biler. Dette har sammenheng med at amerikanske motorer tradisjonelt har høyt slagvolum, noe avgiftssystemets progresjon straffer hardt og urimelig.

Kort sagt er det den sterke progresjonen i avgiftene, i kombinasjon med det uheldige systemet, som har hovedansvaret for disse håpløse tilstandene og den store bruktbilimporten.

Et annet forhold som spiller inn her er selvsagt valutakursene. Den sterke kronen har gjort bilhandel fra Tyskland og andre lavavgiftsland særlig gunstig i perioder, men det vil være uhørt å regulere de prosentvise bruksfradragene etter som valutakursene svinger.

Den foreslåtte endringen i bruksfradragene vil oppmuntre til import av enda eldre brukte biler, noe som er det motsatte av den tilsktede effekten man burde tilstrebe her.

Vi støtter imidlertid tanken om å øke tidsrammen for bruksfradragene ut over nåværende 15 år, og helt ned til 30 år.

Vi viser for øvrig til vårt innspill til Bilavgiftsgruppen datert 26. mars 2003.

Med vennlig hilsen

AMCAR/Bilpolitisk Utvalg



Terje G. Aasen