



Besøksadresse
Drott Adelersgt 16
Postadresse
PB 1425 Solli, 0201 Oslo
Tlf 21 60 49 00
Fax 21 60 49 01
Bank 7032 05 19223
Org nr NO 954 332 411 MVA
e-mail knaadm@online.no

**Det kongelige Finansdepartement
V/Ekspedisjonssjef Nina Bjerkedal e.f.**

Vedr. Høring – Bilavgifter – Rapport fra en arbeidsgruppe

KNA takker for anledningen til å bli hørt i tilknytning til Finansdepartementets rapport fra arbeidsgruppen om bilavgifter.

KNA har deltatt i et samarbeidsforum av bilbruker- og bilbransjeorganisasjoner. Samarbeidsforumets representant i arbeidsgruppen har vært Ola Bjørnstad fra OFV. Det vil bli avgitt en felle uttalelse fra samarbeidsforumet ved Ola Bjørnstad.

KNA velger i tillegg å gi en egen uttalelse

Vi har valgt å benytte denne anledningen til å legge frem KNAs synspunkter på bilavgifter generelt, og ikke gå ned i detaljer i rapporten. Der slutter vi oss til de synspunkter Ola Bjørnstad har fremmet i arbeidsgruppen og som fremkommer i hans merknader.

Først noen helt generelle og overordnede synspunkter på bilavgifter:

KNAs grunnholdning er at det generelle skatte- og avgiftsnivået på bilen i Norge må reduseres betydelig. Vi er derfor grunnleggende uenig i det som har vært arbeidsgruppens mandat, der det heter at:

" det samlede avgiftsnivået for bilavgifter inngår ikke i arbeidsgruppens vurderinger "

Vi frykter at norske myndigheter med dette signaliserer at avgiftssystemet også i fremtiden skal være rekordhøyt sammenlignet med Europa for øvrig. Myndighetene tar hvert år inn omkring 40 milliarder kroner i skatter og avgifter fra bilen og bilbruken. Dette står ikke på noen måte i forhold til hva som blir brukt på bilrelaterte tiltak.

KNA mener at de inntekter staten og kommunene tar inn fra bilen i sin helhet skal gå til bilrelaterte formål – så som anlegg av nye veier, utbedring av eksisterende veier, samt tiltak som har betydning for veitrafikken og trafikksikkerheten.

Bilen skal ikke brukes som et generelt skatteobjekt. Skatte- og avgiftsnivået knyttet til bilen skal ikke være høyere enn de utgifter bilen belaster samfunnet med.

Når det gjelder de enkelte avgifter har vi følgende synspunkter:

KNA tar til etterretning at arbeidsgruppen ikke går inn for å endre systemet for beregning av *engangsavgift* nå, men at det på sikt kan være aktuelt å erstatte dagens slagvolumkomponent i engangsavgiften med en CO2-komponent. KNA beklager sterkt at gruppen ikke har kommet lenger i arbeidet med den avgiften som ble definert som den mest sentrale avgiften å gjøre noe med. KNAs primære synspunkt er at vi ønsker å fjerne engangsavgiften på nye biler i sin helhet. Vi mener engangsavgiften er det største hinderet for en fornuftig fornyelse av den norske bilparken. Inntil dette kan skje, vil vi støtte opp om en dreining av avgiften i en retning som fremmer et renere miljø.

Årsavgiften slik den er utformet i dag er en ren ekstraskatt man blir pålagt for å ha bil. Opprinnelig var dette definert som en luksusavgift. Det er i praksis slik den fungerer også i dag - en luksusavgift som blir lagt på alle som har bil. Nivået er det samme - om man kjører lite eller mye, om bilen er dyr eller billig, ny eller gammel. Man må nå innse at bilen ikke lenger er en luksusgjenstand man skal beskattes for å ha. Bilen er blant annet en svært viktig omsorgsarbeider - opp mot 90 % av all omsorgstransport i Norge skjer med privat bil. Uten bilen ville vi fått et kaldere samfunn med mindre samkvem og mindre mulighet til å hjelpe hverandre. Bilens bidrag til verdiskapningen i samfunnet er anslått til omkring 50 milliarder pr. år.

Som en erstatning for årsavgiften går KNA inn for at man etablerer en avgift som er knyttet opp til i hvilke grad bilen forurenses - med andre ord en årlig miljøavgift som er gradert i forhold til nivået på utslippene fra bilen. Dette vil stimulere til en raskere utskiftning av de mest forurensende og eldste bilene.

Innen EU blir det arbeid for å gjennomføre en dreining av avgiftene fra engangsavgift/registreringsavgift til årsavgift og drivstoffavgifter. KNA ser med sterk bekymring på signalene fra EU om at man ser for seg en generelt svært høy årsavgift, pluss høye drivstoffavgifter. Motivasjonen er å sørge for stabile offentlige inntekter og harmonisering av avgiftsnivået EU-landene imellom. KNA frykter at motivasjonen for arbeidet med revisjon av avgiftssystemet er det samme i Norge som innen EU. Man vil ha inn like mye penger fra bilistene, og helst mer, men forholdsmessig mer av inntekten skal tas fra bruken av bilen. Dette er en dreining KNA er svært lite fornøyd med. Det vil ramme alle som er avhengig av bilen i det daglige - ikke minst småbarnsfamilier som sliter med å få kombinasjonen arbeids- og familieliv til å fungere tidsmessig.

KNA arbeider for at *omregistreringsavgiften* på brukte biler blir satt til et nivå som tilsvarer de reelle kostnadene myndighetene har med omregistreringen. Dette ligger betydelig under det nivået omregistreringsavgiften ligger på i dag. Nivået må settes uten hensyn til bilens verdi. Det krever ikke mer ressurser å omregistrere enn dyr bil enn en rimelig bil, en stor bil eller en liten bil.

KNA kan akseptere at *veiavgiften* opprettholdes, under forutsetning av at det dokumenteres av pengene som kommer inn fra denne avgiften blir brukt til *veiformål*.

En videreutvikling av *veiavgiften* i form av *veipricing* - definert som betaling i henhold til hvor mye man kjører på veien, er KNA sterkt imot. Dette vil igjen først og fremst ramme de som er mest avhengige av bilen - barnefamilier, folk i grisgrendte strøk og transportbransjen.

Det blir hevdet at *veipricing* er et avgiftssystem der målet er å redusere biltrafikken av miljømessige hensyn. KNA vil hevde at et vel så viktig motiv er at man ønsker å øke de offentlige inntektene fra bilen ytterligere. Samferdselsminister Skogsholm har allerede åpnet for *veipricing* på kommunalt nivå for de kommunene som ønsker det. I snitt vil en bilist som kjører i rushtiden måtte betale mellom 60 og 80 kroner pr. dag. Dette utgjør ca. 12.000 kroner pr. år for en dagpendler som bruker bil.

Resultatet av *veipricing* vil være at vi får et system der bare de rike har råd til å bruke veien i den mest attraktive perioden. Taperne vil bli barnefamiliene som i en stresset hverdag med barnehage, skole, jobb og innkjøp ikke har noen fleksibilitet når de skal få dagen til å strekke til.

KNA er generelt imot at det kreves inn *bompenger* på veiene. Dette må ses i lys av det skatte- og avgiftsnivået bilen og bilbrukeren fra før er utsatt for, og som allerede langt oppveier de ulempene biltrafikken påfører samfunnet, pluss det som investeres på vei i Norge. Bompenger er enda en ekstraskatt som ikke kommer bilistene til gode. KNA ser

med sterk bekymring på det omfanget bompengefinansiering etter hvert har fått. Og tendensen går raskt i retning av stadig flere bommer.

KNA ønsker en betydelig reduksjon i avgiftene på drivstoff generelt. Bensinavgiften, CO2-avgiften og momsen utgjør ca. 65% av pumpeprisen (ca 60% av pumpeprisen på diesel). Dette er et urimelig høyt avgiftsnivå

På nittitallet økte bensinavgiftene fire ganger mer enn prisstigningen for øvrig. Denne tendensen har fortsatt, til tross for lovnader om reduksjon i avgiftsnivået. I samme tidsrom har selve bensinprisen vært ganske stabil.

KNA mener at avgiftssystemet bør utformes på en slik måte at det fremmer overgangen til mest mulig rent drivstoff, som svolvelfri bensin og etter hvert hydrogen.

En undersøkelse som Norsk Petroleumsinstitutt (NP) gjennomførte i 2000 viser at bensinavgiften skaper mer vrede og vekker større engasjement enn noen annen avgift, ikke minst i grisevredte strøk, der man er helt avhengig av bilen. Mens 47 prosent av de som bor i byene mener bensinavgiften må reduseres, svarer 63 prosent på landsbygda det samme. NP mener avgiftsnivået på bensin kan settes ned to kroner og likevel dekke de kostnadene bilbruken påfører samfunnet.

Oslo 15. august 2003

Med vennlig hilsen,

KNA



Ove Nærvesen

Informasjonssjef