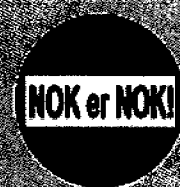


Bilaksjonen.no



Høring om nye bilavgifter

Kjell Hansen (formann)

og

Kay Seljeseth (talsmann)

Sikkerhet, miljø, teknologi og vekt



Fremdriftsteknologi og utslipp er relevante avgiftsparametre, men det må tillates noe høyere utslipp for tyngre biler uten at avgiftene løper løpsk slik det er i dag!

Vekt som parameter diskriminerer barnefamilier og medfører en farligere bilpark

Fremdriftsteknologi
(bensin \rightarrow lavutslipp)

Forslag til nye bilavgifter

- Avgifter på utslipp / CO2 gjøres enklest og mest ryddig ved å legge de på drivstoffet som forbrukes.
- Avgiftene på kjøp av bil bør reduseres til utelukkende mva, eller sekundært en prosentsats som tillegges bilens fakturaverdi.
- Sistnevnte bør fungere på samme måte som mva, med tanke på eksport/ import.

EU / EØS

- Dagens engangsavgifter forhindrer eksport av biler fra Norge, fordi eksport er en økonomisk umulighet.
- Dette driver gjennomsnittsalderen på biler opp, spesielt fordi et stort antall 1-4 år gamle biler samtidig importeres fra EU.
- Avgifter på bil bør være enten bare mva eller en prosentatsats av bilens fakturaverdi, som kan benyttes både for påslag ved import og som fradrag ved eksport.
- EU / EØS krever endringer i regelverket for fastsettelse av (import/engangs)avgiftene. Norge er i utakt med EU.
- Dagens system favoriserer billimportørene på bekostning av frihandel og er kostnadsdrivende.

Næringsliv og konkurranse

- Gjestearbeidere fra EU (Polen, Estland osv.) nyter stor fordel av lave innkjøpspriser på bil og generelt lave eiekostnader i hjemlandet, gjerne ca. halvparten av hva næringslivet i Norge må betale for å dekke det samme transportbehovet.
- Avgifter på drivstoff gir mer likeverdige konkurranseforhold.
- Norge diskriminerer eget næringsliv.

Balansert formel?

- Vekt og utslipp for noen typiske biler:

Bil	VW Polo 1.4 Personbil	Toyota Avenis 2.0 Stasjon	VW Sharan 7 Seter	Toyota Prius Hybrid
Ant personer	2-3	3-4	4-6	2-3
Drivstoff	Bensin	Bensin	Bensin	Hybrid
Egenvekt	1200	1355	1800	1300
Utslipp (g/km)	154	192	230	104
Forbruk (komb.)	0.65	0.81	0.97	0.43

Dagens priser

- Fra 194.000,- til ca. 500.000,- !!



- En liten familie kontra en større familie?
- Ønsker man bare familier med 1 barn i Norge?
- Mener vi noe med hullvisjonen og at vi ønsker å få ned dødstallene på veiene?

Behov og realitet

- Folk flest forsøker å kjøpe en bil som dekker deres transportbehov og folk flest bruker ikke mer penger enn de trenger på kjøp av bil.
- Bil er ikke luksus – det er 80% av norsk transport og en enorm ressurs for Norge.
- Liten bil er høy dødsrisiko.
- I dag kjører mange rundt i for gamle og små biler.

CO₂ avgift?

- CO₂ avgiftsfaktor = (CO₂ utslipp / Vekt) i %
- Eksempel CO₂ avgiftsfaktor:

• Polo:	12,83%
• Avenis:	14,16%
• Sharan:	12,77%
• Prius:	8,00%

$$\begin{aligned} & \times \text{CO}_2 \text{ avgiftsfaktor} \\ & \times \text{Avgiftsfaktor (*)} \\ & \times \text{Fakturaverdi} \\ & = \text{Bilpris} \end{aligned}$$

- Mer sosialt rettferdig modell
- Belønner sikre og miljøvennlige biler!

(*) Prosentvis justering iht. statsbudsjett

Andre momenter

- Norge som oljenasjon har en plikt til å investere i miljøtiltak.
- Dagens avgifter er sterkt usosiale da tilfeldigheter avgjør skattenivå.
- Dagens avgifter bidrar til at trafikkulykker er den største dødsårsaken blant barn og ungdom.
- Bilen har en verdi for samfunnet på minst Kr. 60-150 mrd. kroner i året.
God og trygg samferdsel er LØNN SOM T!!

Takk...



... for oppmerksomheten!