



Innst. S. nr. 143

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:31 (2005-2006)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Peter Skovholt Gitmark, Trond Helleland og Torbjørn Hansen om å redusere kjøpsavgiftene på bil og legge om kjøpsavgiftene på bil til å være basert på CO₂-utslipp, for å legge til rette for en sikrere og mer miljøvennlig bilpark

Til Stortinget

SAMMENDRAG

For å legge til rette for en sikrere og mer miljøvennlig bilpark mener forslagsstillerne at det er nødvendig å legge om bilavgiftssystemet og redusere kjøpsavgiftene på bil.

Den høye gjennomsnittsalderen på bilparken i Norge har ifølge forslagsstillerne to klart negative konsekvenser. For det første svekker den høye snittalderen på bilparken trafikksikkerheten. For det andre forurenses eldre biler mer enn nyere biler.

I dokumentet fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2007 fremme forslag til et nytt system for kjøpsavgifter for biler, basert på CO₂-utslipp.

II

Stortinget ber Regjeringen i statsbudsjettet for 2007 ta de første skritt til å redusere kjøpsavgiftene på bil, slik at lavere bilavgifter fra 2007 og i etterfølgende år stimulerer til sikrere og mer miljøvennlige biler, og derved til at gjennomsnittsalderen på den norske bilparken reduseres."

Det vises til dokumentet for en nærmere drøfting av forslagene.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Marianne Aasen Agdestein, Rolf Terje Klunghland, Torgeir Micaelsen, Reidar Sandal, lederen Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og Eirin Kristin Sund, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Peter Skovholt Gitmark og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Berge og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, og fra Venstre, Lars-Henrik Michelsen, viser til at dokumentet 6. mars 2006 ble sendt til finansminister Kristin Halvorsen til uttalelse. Svaret fra finansministeren 16. mars 2006 er vedlagt innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, viser til brev fra finansministeren av 16. mars hvor finansministeren sier at spørsmålet om å innføre CO₂-utslipp som del av avgiftsgrunnlaget for engangsavgiften er ett av de elementer som vil bli vurdert i forbindelse med omleggingen av bilavgiftene i budsjettet for 2007.

Flertallet mener at en omlegging til et bilavgiftssystem som stimulerer til sikrere og mer miljøvennlige biler vil kreve så omfattende utredninger at det derfor er naturlig at Regjeringen kommer tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2007 slik som planlagt.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Dokument nr. 8:31 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Peter Skovholt Gitmark, Trond Helleland og Torbjørn Hansen om å redusere kjøpsavgiftene på bil og legge om kjøpsavgiftene

på bil til å være basert på CO₂-utslipp, for å legge til rette for en sikrere og mer miljøvennlig bilpark - vedlegges protokollen."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at regjeringspartiene i Soria Moria-erklæringen slår fast at en vil utrede en omlegging av bilavgiftene for å stimulere til sikrere og mer miljøvennlige biler. Regjeringen varslet i statsbudsjettet for 2006 at den tar sikte på å legge frem en omlegging av bilavgiftene i en sikrere og mer miljøvennlig retning i statsbudsjettet for 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i statsbudsjettet for 2007 ta de første skritt til å redusere kjøpsavgiftene på bil, slik at lavere bilavgifter fra 2007 og i etterfølgende år stimulerer til sikrere og mer miljøvennlige biler, og derved til at gjennomsnittsalderen på den norske bilparken reduseres."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener de norske kjøpsavgiftene på bil er for høye. Ved å redusere og legge om bilavgiftssystemet vil man få en sikrere og mer miljøvennlig bilpark. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen ikke ønsker samlet å redusere kjøpsavgiftene på bil, men bare gjøre endringer innen en provenynøytral ramme. Det er positivt at miljøvennlige biler får lavere avgift, men så lenge dette skal skje innenfor en provenynøytral ramme, vil en slik omlegging gjøre trygge familiebiler dyrere. Disse medlemmer er sterkt kritisk til dette, og mener at en slik omlegging av avgiftene vil gå på bekostning av trafikksikkerheten. Det svenske forsikringsselskapet Folksam utgir årlig rapporten "Hur säker er bilen?". Grunnlaget for rapporten er data fra et stort antall kollisjoner mellom to biler. I tallene fra 2005 konkluderes det med at dødsrisikoen blir redusert med 90 prosent dersom bilen er fra 2000 eller nyere sammenlignet med en bil fra perioden 1985-1989. Norske SINTEF har følgende konklusjon: "Dersom all person- og varebiler produsert før 2000 i dag hadde blitt byttet ut med biler produsert i 2000 eller senere, ville dette ut fra Folksams undersøkelser av risiko, gitt over 100 færre drepte per år." Videre viser SINTEF til at det har funnet sted en kontinuerlig forbedring av årsmodellene når det gjelder passiv sikkerhet og dødsrisikoen for bilfører og passasjerer. Imidlertid er spranget særlig stort når en sammenligner årsmodellene fra 2000 og nyere med de fra før 2000. Disse medlemmer mener slike tall viser viktigheten av å øke takten for utskiftning av norske biler.

Disse medlemmer vil også vise til at den norske bilparken er gammel sett i forhold til gjennomsnittet i EU og USA, 10,3 år mot 7-8 år. Det går også utover miljøet. Biler produsert i dag har utslipp som er om lag

95 prosent lavere enn biler produsert for 15 år siden. Disse medlemmer vil vise til forslaget der de miljømessige konsekvensene av reduserte avgifter utdypes.

Disse medlemmer mener at avgiftene på kjøp, eie og bruk må ses i sammenheng. Det må bli gunstigere både å kjøpe, eie og bruke miljøeffektive biler med høyt sikkerhetsnivå. Disse medlemmer ønsker en gradvis reduksjon av norske kjøpsavgifter på bil.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er opptatt av å få redusert bilrelaterte avgifter. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at staten tar inn ca. 50 mrd. kroner hvert år i bilrelaterte avgifter mens bare ca. 13 mrd. kroner går tilbake til vei. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2006 foreslo en betydelig økning av veginvesteringene samt reduksjon av bilrelaterte avgifter. Disse medlemmer vil i denne sammenheng nevne at i tillegg til en betydelig reduksjon av bensinavgift, dieselavgift, årsavgift på kjøretøy samt økning av vrakpanten fra 1 500 kroner til 6 000 kroner foreslo disse medlemmer også å redusere engangsavgiften på bil med 10 prosent. Disse medlemmer mener at en gradvis avvikling av engangsavgiften på bil kombinert med økning av vrakpanten er gode virkemiddel for å få til en fornyelse av den norske bilparken. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til at to seniorforskere ved SINTEF har beregnet at en fornyelse av bilparken kan spare 250 liv de neste 15 årene. I tillegg til å få redusert de personlige belastningene trafikkdødsfall påfører samfunnet, vil en fornyelse av bilparken også gi en økonomisk gevinst ved at liv blir spart. På bakgrunn av dette vil disse medlemmer støtte forslaget om en reduksjon av engangsavgiften på bil som et første skritt for avvikling av denne avgiften.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2007 fremme forslag til et nytt system for kjøpsavgifter for biler, basert på CO₂-utslipp."

Komiteens medlem fra Venstre viser til det arbeidet som ble startet av Bondevik II-regjeringen og som nå videreføres av dagens regjering når det gjelder omlegging av bilavgiftssystemet til en sikrere og mer miljøvennlig bilpark. Dette medlem går inn for en ordning med miljømerking av biler som skal være retningsgivende for hvilke avgifter den enkelte bil ilegges. Dette medlem mener at engangsavgiften må reduseres og baseres på utslipp. Da vil det lønne seg å kjøpe utslippsgjerrige biler. Videre bør omregistreringsavgiften fjernes og eller endres til et gebyr som dekker de kostnadene som er forbundet med omregistrering.

FORSLAG FRA MINDRETALL**Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:***Forslag 1*

Stortinget ber Regjeringen i statsbudsjettet for 2007 ta de første skritt til å redusere kjøpsavgiftene på bil, slik at lavere bilavgifter fra 2007 og i etterfølgende år stimulerer til sikrere og mer miljøvennlige biler, og derved til at gjennomsnittsalderen på den norske bilparken reduseres.

Forslag fra Høyre og Venstre:*Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2007 fremme forslag til et nytt system for kjøpsavgifter for biler, basert på CO₂-utslipp.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til dokumentet og det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

Dokument nr. 8:31 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Peter Skovholt Gitmark, Trond Helleland og Torbjørn Hansen om å redusere kjøpsavgiftene på bil og legge om kjøpsavgiftene på bil til å være basert på CO₂-utslipp, for å legge til rette for en sikrere og mer miljøvennlig bilpark - vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 9. mai 2006

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen
leder

Torgeir Micaelsen
ordfører

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 16. mars 2006

Dokument 8:31 (2005-2006) fra Solberg, Gitmark, Helland og Hansen vedrørende å redusere kjøpsavgiftene på bil og legge om kjøpsavgiftene på bil til å være basert på CO₂-utslipp

Det vises til Dokument nr. 8:31 fra stortingsrepresentantene Erna Solberg, Peter Skovholt Gitmark, Trond Helleland og Torbjørn Hansen om å innføre et nytt system for kjøpsavgifter for biler basert på CO₂-utslipp, og å redusere kjøpsavgiftene på bil. Finanskomiteen har sendt meg forslaget til uttalelse. Kommentarene nedenfor er i hovedsak hentet fra mitt svar på spørsmål nr. 485 fra stortingsrepresentanten Gjermund Hagesæter, og som ble utarbeidet i samarbeid med Samferdselsministeren.

I Soria Moria-erklæringen har regjeringspartiene uttalt at vi vil ha en omlegging av bilavgiftene for å stimulere til sikrere og mer miljøvennlige biler. Dette er fulgt opp i Budsjettet for 2006, hvor det i St.prp. nr. 1 (2005-2006) varsles at Regjeringen tar sikte på å legge fram forslag til omlegging av bilavgiftene i mer miljøvennlig retning i budsjettet for 2007. Spørsmålet om å innføre CO₂-utslipp som del av avgiftsgrunnlaget for engangsavgiften er et av de elementer som vil bli vurdert i denne sammenhengen.

Når det gjelder spørsmålet om å redusere engangsavgiften, for med dette å legge til rette for en sikrere og mer miljøvennlig bilpark, viser jeg til at det i dag er seks ulike særavgifter på bil og bilbruk i Norge. Engangsavgiften, årsavgiften, vektårsavgiften og omregistreringsavgiften er avgifter som ikke er avhengig av bruken, og som først og fremst er ment å gi inntekter til staten (fiskale avgifter). Særavgiftene på bensin og autodiesel er bruksavhengige avgifter, og nivået på disse bør derfor i prinsippet tilsvare de eksterne kostnadene knyttet til bruk av bil. Dette er hovedsakelig veibruks-, kø-, ulykkes- og miljøkostnader. I tillegg betales en CO₂-avgift på bensin og autodiesel. Til sammen er det anslått at disse avgiftene vil gi en inntekt til staten på i overkant av 44 mrd. kroner i 2006, hvorav inntektene fra engangsavgiften vil utgjøre om lag 17 mrd. kroner.

Nivået på disse avgiftene og hvordan de er innrettet vil på ulike måter påvirke sammensetningen av bilparken. Arbeidsgruppen som vurderte bilavgiftene i 2003 viste også til andre forhold som kan påvirke bilparkens sammensetning, bl.a. firmabilbeskatningen, bruksfradragene, vrakpantordningen og ordningen med periodisk kjøretøykontroll (EØS-kontroll).

Forskningsorganisasjonen SINTEF har anslått at 250 menneskeliv ville vært spart i løpet av 15 år dersom utskiftingen av bilparken ble forsert med fem år, jf. artikkel i bladet Samferdsel (Nr. 1, Februar 2006). Anslaget baseres på en endring i den såkalte passive sikkerheten, det vil si det reduserte skadeomfanget ved gitte kollisjoner. Beregningen tar ikke hensyn til at trafikantene kan endre kjøreatferd som følge av at bilen er sikrere. Dersom sikrere biler fører til mer uforsiktig kjøring, vil gevinsten reduseres.

I samme artikkel peker SINTEF også på en rekke tiltak som i framtiden kan påvirke kjøreatferden. Dette kan være ulike mekanismer som griper inn når føreren kjører for fort, for nær bilen foran osv. Slike mekanismer vil hindre at økt passiv sikkerhet tas ut i mer usikker kjøreatferd.

Arbeidsgruppen som vurderte bilavgiftene i 2003 hadde følgende vurdering av sammenhengen mellom bilens alder og trafiksikkerhet:

"Ved kollisjoner er nyere biler gjennomgående sikrere for de som sitter i bilen. Samtidig kan det argumenteres for at bilføreren helt eller delvis kompenserer for at han sitter i en sikrere bil ved å justere kjøreatferden etter kjøretøyets sikkerhetssegenskaper. Totalvirkningen på sikkerheten av en nyere bilpark er dermed usikker."

Hvis engangsavgiften reduseres betydelig vil dette sannsynligvis føre til økt salg av nye biler. Dersom de nye bilene kommer til erstatning for eldre biler, vil dette føre til at gjennomsnittsalderen på bilparken går ned. Det er imidlertid grunn til å tro at ikke hele økningen i salget av nye biler vil motsvares av en tilsvarende økning i antall vrakede biler. Det samlede antall biler vil altså kunne øke. De negative effektene av dette når det gjelder bl.a. kø-, ulykkes- og miljøkostnader må også tas med i vurderingen av effekten av en eventuell reduksjon i engangsavgiften.

Jeg ser at den relativt sett høye engangsavgiften i Norge kan bidra til at mange beholder bilene lenge. Imidlertid er gjennomsnittsalderen på bilparken i Norge ikke vesentlig høyere enn i Sverige (10,2 år i Norge og 9,6 år i Sverige). Sverige har som kjent ingen engangsavgift ved kjøp av bil, og bilene er derfor vesentlig billigere enn i Norge. Dette tyder på at også andre forhold enn engangsavgiften er viktige for alderen på bilparken.

Som nevnt ovenfor tar Regjeringen sikte på å legge fram forslag til omlegging av bilavgiftene i mer miljøvennlig retning i budsjettet for 2007.