



Representantforslag nr. 46

(2008–2009)

fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Gjermund Hagesæter og Kåre Fostervold

Dokument nr. 8:46 (2008–2009)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Gjermund Hagesæter og Kåre Fostervold om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre

Til Stortinget

BAKGRUNN

Personbiler som ble vraket mot vrakpant i Norge i 2007 var i snitt 19,4 år gamle, og gjennomsnittsalderen på en bensindreven personbil var samme år 11,5 år. Utviklingen går i feil retning, for i 1985 var gjennomsnittsalder på vrakbilene 14 år. Dette er skremmende, særlig med tanke på at gamle biler gir dårligere sikkerhet og mer forurensning. Nettopp derfor tok Fremtiden i våre hender nylig til orde for en kraftig økning i vrakpanten, og foreslo at vrakpanten for biler fra 1990 og eldre må heves til minst 15 000 kroner.

80 pst. av norsk eksport går til EU, og Norge er derfor helt avhengig av økonomien i EU for å komme seg ut av dagens nedkonjunktur. Stadig flere EU-land øker nå vrakpanten kraftig for å redde bilbransjen, og Tyskland har gått lengst med 2 500 euro i vrakpant for biler som er eldre enn 9 år. Dette gjelder imidlertid bare dersom man kjøper enten en ny bil som tilfredsstillende utslippstandard Euro 4, eller dersom man kjøper en bil som er brukt i mindre enn 1 år. Samtidig har både Østerrike og Italia økt vrakpanten til 1 500 euro, mens Frankrike har økt vrakpanten til 1 000 euro. Felles for de fleste som nå bruker vrakpanten som virkemiddel til å styrke bilbransjen, er at en utbetaling forutsetter at det kjøpes en ny bil med lavt utslipp.

Europeiske bilprodusenter er for tiden i store finansielle vanskeligheter, ikke minst de europeiske General Motors-selskapene Saab og Opel. Norge har også bilindustri, og norske bildelprodusenter omsetter for milliarder av kroner. Dette gjelder blant annet Hydro Aluminium Structures Raufoss AS og Kongsberg Automotive AS. Den store norske produsenten av aluminiumsfelger, Fundo Wheels AS, ble slått konkurs 12. januar 2009. Totalt sysselsetter bilbransjen i Norge 30 000 personer direkte, og 100 000 hvis man tar med støttefunksjoner som tilbehør osv.

Vrakpanten i Norge er på 1 500 kroner for 2009 og dekker ikke engang transportkostnadene hvis bilen er avskiltet eller ikke kan kjøres. Man har imidlertid gode erfaringer med økt vrakpant i Norge, for i 1996 ble vrakpanten midlertidig økt til 6 000 kroner. Dette førte til at 211 311 biler ble skrotet, og at 3,5 ganger flere biler ble vraket i 1996 sammenlignet med 1995. Nettopp derfor inneholdt Fremskrittspartiets forslag til tiltakspakke, "Tid for fornyelse", et forslag om å øke vrakpanten til 6 000 kroner med provenyeffekt på 450 mill. kroner.

Forslagsstillerne har merket seg at andre europeiske land har koblet vrakpanten opp mot nybilkjøp, men mener at de skyhøye norske engangsvavgiftene vil gjøre det vanskelig for folk å erstatte vrakede biler med helt nye biler. I Tyskland kan man for eksempel ifølge VG Nett 17. februar 2009 kjøpe seg en fabrikkny Volkswagen Golf til 10 000 euro, og dette er under halvparten av prisen for en tilsvarende bil i Norge. Forslagsstillerne vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2008–2009) om å redusere engangsvavgiftene med 10 pst. i alle satser som et første skritt for å få et avgiftsnivå på linje med gjennomsnittet i Europa, og at dette hadde en provenyeffekt på 1,2 mrd. kroner i avgiftskutt. Forslagsstillerne mener derfor at det inntil videre er bedre å

heve vrakpanten uten å knytte dette opp mot nybilkjøp.

I 1989 ble det påbudt med katalysator i alle nye biler, men den høye gjennomsnittlige alderen på biler som blir vraket mot vrakpant, gjør at det fortsatt finnes en god del gamle biler fra før 1989 på norske veier. Ifølge Opplysningsrådet for veitrafikkens (OVF) statistikk for bil og vei 2008, var det pr. 31. desember 2007 nesten 200 000 personbiler som var over 21 år gamle, mens ca. 400 000 personbiler var eldre enn 16 år. Dette tilsier at det finnes omtrent 250 000 personbiler eldre enn 1989.

Forslagsstillerne peker på at forslaget vil ha den effekt at flere eldre, forurensende og trafikkfarlige biler forsvinner fra veiene, i tillegg til at høyere vrakpant både vil ha en positiv miljøeffekt og sikre ar-

beidsplasser i næringen. Det vises også til at kostnadene ved høyere vrakpant vil motvirkes av økte inntekter fra importavgiften.

FORSLAG

Forslagsstillerne vil på denne bakgrunn fremme følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en sak om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre.

25. februar 2009