



Jens Stoltenberg tar null selvkritikk for månelandingsfiaskoen, melder VG. Nei, hvorfor skulle han det? Han er jo på en annen planet enn miljøbevegelsen.

Gauselvågen for alle  
DEBATT 2. DEL side 30

Klimaeffekten av de graderte engangsavgiftene er usikker, og er det egentlig lurt at vi stimuleres til å kjøpe små biler?

# Bilavgifter – hvem lurer hvem?

Eirik Wærness  
Econ Pöyry



## KOMMENTAR

**INNTEKTSKILDE:** Bilavgiftene er en viktig inntektskilde for det offentlige. Hensynet til statens inntekter spiller derfor en betydelig rolle når avgiftene utformes. Samtidig brukes avgiftene til å forsøke å sikre at bilistene tar hensyn til miljøeffekter og andre negative virkninger av bilbruket når de velger hvor mye de vil kjøpe og hvilken bil de skal kjøpe. Disse hensynene er det ikke alltid mulig å kombinere på en samfunnsøkonomisk effektiv måte. Dermed blir avgiftspolitikken et ikke perfekt kompromiss som kan ha uønskede konsekvenser. Det er grunn til å tro at miljøgraderingen av engangsavgiften er et eksempel på det.

Gitt de høye avgiftene på kjøp av biler vi har i Norge, går utskiftingen av en gammel, miljøvennlig bilpark trolig mye saktere enn om en hadde redusert engangsavgiftene og økt vrakpanten. Da ville imidlertid det offentlige måtte finne andre inntektskilder som kan ha minst like negative samfunnsøkonomiske virkninger. Engangsavgiften pr kjøretøy har reelt sett steget med 40-50 prosent de siste sju-åtte årene. Det innebærer at samtidig som det argumenteres for at en gjennom engangsavgiften ønsker å stimulere til mer miljøvennlige biler, stimulerer avgiftspolitikken generelt og i større grad enn før til å la være å bytte ut den gamle bilen med en ny og mer miljøvennlig.

**MILJØKONSEKVENSENE** av bilkjøring oppstår når bilen kjøres, ikke når den kjøpes. I utgangspunktet skulle derfor bruksavgiftene (drivstoffavgiftene) være det virkemidlet som sørget for at bilistene tar hensyn til utslippene når de velger hvor mye de vil kjøpe, og hva de vil kjøpe med. De siste årene har en imidlertid forsterket miljøgraderingen også i avgiftene på kjøp av biler, på en slik måte at det oppstår svært store avgifts- og prisforskjeller mellom små, «miljøvennlige», og kanskje usikre, biler på den ene siden, og store familiebilene på den andre. Av hensyn til det offentlige skatteinntekter er det kanskje positivt at norske husholdninger for å dekke sitt faktiske transportbehov i stor grad fremdeles velger å kjøpe familiebilene, men for dem som har argumentert for at det er



**MILJØEFFEKT:** Det er ikke slik at engangsavgiften entydig favoriserer biler med relativt lave CO<sub>2</sub>-utslipp. (Foto: Jon Ingemundsen)

**Den avgifts-premieringen som nå tilfaller de minste bilene, kan stimulere til å kjøpe en ekstra bil i husholdningene fremfor å bruke kollektivtrafikk, og det var vel ikke hensikten?**

viktig med miljøgradering av engangsavgiften, er det kanskje problematisk.

Om det er problematisk for miljøet, er imidlertid tvilsomt.

**HVA ER** problemet med dagens avgifter, som innebærer at engangsavgiften på en liten 4-seter kan være rundt 25.000 kroner, mens tilsvarende for en 5-seters eller 7-seters familiebil kan være henholdsvis 115.000 kroner eller 170.000 kroner? Utfordringen er at alle komponentene i engangsavgiften, både CO<sub>2</sub>, vekt- og effekt-elementet er svært progressive, slik at samlet engangsavgift utgjør ca 20 prosent av importprisen for en liten 4-seter, men 80 prosent av importprisen for en 7-seter. Progressiviteten gjør at små og lette biler kan ha høyere CO<sub>2</sub>-utslipp enn store biler, men likevel ha betydelig lavere engangsavgift. Tilsvarende vil vesentlige reduksjoner i CO<sub>2</sub>-utslippene for store biler ha liten effekt på engangsavgiften. Det er altså ikke slik at engangsavgiften entydig favoriserer biler med relativt lave CO<sub>2</sub>-utslipp.

Målet med miljøgradering av en-

gangsavgifter bør endres til å være så lavt CO<sub>2</sub>-utslipp pr gjennomsnittlig personkilometer som mulig. Det betyr at en bør ta hensyn til hvor mange passasjerer og hvor mye bagasje det er på en gjennomsnittlig biltur, og ideelt sett også til hvordan bilens drivstofforbruk avhenger av vekten på passasjerer og last. En buss slipper ut 10 ganger mer CO<sub>2</sub> enn en vanlig bil, men det oppfattes selvsagt ikke som et miljøproblem, fordi bussen normalt transporterer mange personer.

**HVORFOR** tenker vi ikke på samme måte om personbilene? Det er aldri mer enn 4 personer i en 4-seter, mens det kan være sju personer i en 7-seter. I gjennomsnitt er det 1,8 personer pr km kjørt i Norge. Det er trolig i gjennomsnitt flere personer i en 7-seter enn i en 4-seter. Hvis det i gjennomsnitt er 1,4 personer pr km i en 4-seter, 1,8 i en 5-seter og 2 i en 7-seter gjennom året, er CO<sub>2</sub>-utslippet pr personkilometer *det samme* for de tre bilene. Gir det da de riktige miljøsignalene at engangsavgiften er henholdsvis fem og sju ganger så høy

for familiebilene som for den lille bilen?

Med de store avgiftsforskjellene er det slik at tre småbiler til sammen koster mindre enn en familiebil, og gir 100.000 kroner i lavere avgifter. Hvilket alternativ gir minst utslipp av CO<sub>2</sub>? Den avgiftspremieringen som nå tilfaller de minste bilene, kan stimulere til å kjøpe en ekstra bil i husholdningene fremfor å bruke kollektivtrafikk, og det var vel ikke hensikten?

**DET KAN I** tillegg stilles spørsmål ved om beregningsgrunnlaget for miljøgraderingen av engangsavgiften er rimelig. Drivstofforbruket, og dermed CO<sub>2</sub>-utslippet, for en liten bil som er full av folk og bagasje og på veg til fjells, er trolig mye høyere enn det som er bilens «standardiserte forbruk». En familiebil har et mer stabilt drivstofforbruk, uavhengig av passasjerantall og bagasje. CO<sub>2</sub>-graderingen i engangsavgiften tar ikke hensyn til dette.

Et annet spørsmål er om en har vurdert de sikkerhetsmessige konsekvensene av å favorisere små, lette biler, som i møteulykker og trolig også utforkjøring kan gi dårligere sikring enn større biler.

Skal en unngå at graderingen av den norske engangsavgiften fremstår som en miljøbløff, bør en vurdere følgende endringer:

■ En grunnavgift pr kjøretøy, som betaling for tilgang til plass i vegnettet. Denne bør være lik for *alle* biler, også el-biler og hybridbiler.

■ En progressiv avgift for CO<sub>2</sub>-utslipp basert på gjennomsnittlig personbelegg for den aktuelle bilstørrelsen. En kan i tillegg ha en ekstra CO<sub>2</sub>-avgift for biler med ekstra høye utslipp i forhold til gjennomsnittet for nye biler.

Konsekvensen av en slik omlegging vil være at de kunstig høye prisforskjellene mellom små og store biler blir mindre, som følge av at avgiften i større grad avspeiler reelle forskjeller i CO<sub>2</sub>-utslippene. Videre vil lavt CO<sub>2</sub>-utslipp innen hver bilstørrelse bli premiært, og det vil bli mindre attraktivt å kjøpe en liten bil som ekstrabil i husholdningen.

Dersom målet er å gjøre det samlede CO<sub>2</sub>-utslippet knyttet til persontransport minst mulig, er det et lite egnet virkemiddel å fokusere på CO<sub>2</sub>-utslipp pr kjøretøy basert på standardiserte mål.

Det viktige er å belønne hensiktsmessig persontransport som har lave CO<sub>2</sub>-utslipp, i så sikre kjøretøy som mulig.