

Til Stortingets Samferdselskomite

Leder	Løvik, Petter (H)
Første nestleder	Ringstad, Jorunn (Sp)
Andre nestleder	Hansen, Geir-Ketil (SV)
Medlem	Andersen, Anne Berit (H)
Medlem	Eng, Sigrun (A)
Medlem	Froyn, Bjørgulv (A)
Medlem	Hoddevik, Sverre J. (H)
Medlem	Holten, Odd (KrF)
Medlem	Kjæstad, Hans Gjeisar (H)
Medlem	Nistad, Thore A. (FrP)
Medlem	Sahl, Jan (KrF)
Medlem	Starrfelt, Oddbjørg Ausdal (A)
Medlem	Strøm, Tor-Arne (A)
Medlem	Svendsen, Kenneth (FrP)
Medlem	Sørensen, Heidi (SV)

Sammendrag

Det er et uomtvistelig faktum at bilen er en svært viktig ressurs for samfunnet. Bilen står for rundt 80% av persontransporten og kan i realiteten ikke erstattes av andre transportmidler. Bilen kan sammenlignes med vann og strøm som en kritisk ressurs for samfunnet.

Både med tanke på landets økonomi, miljø og trafikksikkerhet er en bevisst og helhetlig samferdselspolitikk av stor betydning. Investeringene i vei har vært kraftig forsømt de siste 10-20 årene og Norge har derfor et stort investeringsbehov i nye og bedre veier.

Som det er dokumentert forøvrig i dette dokumentet er det likeledes et stort etterslep av tiltak som bør gjøres for at Norge skal kunne etterleve egne visjoner rundt trafikksikkerhet og miljø. Mange av disse tiltakene er enkle å iverksette og vil samfunnsøkonomisk sett betale seg i løpet av få år.

De viktigste tiltakene Bilaksjonen foreslår iverksatt er:

1. En kraftig forsert utbygning av stamveinettet mellom de største byene til sikre og effektive 4-felts veier. Minst Kr. 8 mrd. ekstra avsettes årlig til dette.
2. Engangsavgiften avvikles i løpet av 6 år . Kun mva beregnes som avgift på nye biler slik praksis er i de fleste andre land i Europa.
3. Omregistreringsavgiften fjernes i dagens form og tilpasses kostnadene.
4. Årsavgiften avvikles fullstendig.
5. Drivstoffavgiften gjøres til den primære avgiften for bruk av bil.
6. De enkelte bomringene avvikles senest etter endt finansiering.
7. Vrakpanten økes til kr 10.000 noe som vil fjerne de aller dårligste bilene.
8. Mer synlig politi i gatene og på veiene.
9. Bøtenivået harmoniseres til et nivå på linje med andre land.
10. Ansvar og personlig oppførsel i trafikken gis sterkere fokus.

Innledning

Stort sett alle er i dag enige om at det er på tide med en omlegging av bilavgiftene fra det å eie en bil, til det å bruke en bil. Både miljø-, trafikksikkerhets- og skattemessige forhold tilsier at dette er hensiktsmessig og fornuftig.

Byråkratene bekrefter også at dagens avgiftssystem mer er et resultat av ”tidens tann” og historikk, enn en planlagt politikk. Alle virker å være enige om at nå er det er på tide med en forbedring og ny kurs!

I samtaler med politiske partier, organisasjoner som arbeider med trafikksikkerhet og miljøorganisasjoner har Bilaksjonen fått tydelig støtte for de tiltakene vi foreslår for å få fart på en ny politikk for samferdselen i Norge.

Bilaksjonen har også på kort tid vokst til snart 30.000 medlemmer og vi har mottatt en nærmest uendelig lang rekke med støtteerklæringer. Vi ønsker nå å ta steget videre og konkretisere våre forslag sammen med besluttsende myndigheter og da på en slik måte at dette kan bli en positiv sak i det kommende valget.

Bilaksjonen krever i de følgende i fire avsnitt en rekke tiltak uten politisk preferanse. Tiltakene er begrunnet med forskning og undersøkelser, blant annet fra Transportøkonomisk institutt, Norges Teknisk Vitenskaplige Universitet, Norges Statsbaner og Opplysningsrådet for Veitrafikk.

Politikere får ofte skylden for mye ”rart”, men våre beste eksempler på at det nytter å tenke konstruktivt og oppnå resultater er selvsagt også basert på politiske beslutninger.

Som et konkret eksempel på hvor lønnsomt det er å investere i skikkelige veier, er nye E-18 i nordre Vestfold glimrende. Dette er nå en av landets mest moderne veier, med en prislapp på ca. 3 milliarder. Dette er det samme beløpet som trafikkulykkene alene ble beregnet å koste i løpet av 10 år på den gamle veien. I dag har veien 100 km/t fartsgrense og det har ikke vært alvorlige trafikkulykker her siden veien ble åpnet for 4 1/2 år siden. Lange og forurensende køer er byttet ut med flyt i trafikken og det er nå forslag på å øke fartsgrensen her til 110 km/t.

Dette er et eksempel, på hvor lønnsomt det er å investere i slike veier. Dette betyr sikker og rask transport av personer og gods og da er bilen faktisk en meget lønnsom ressurs.

På den gamle veien var bilen en alvorlig trussel mot både miljø og helse!

La oss ta lærdom av denne erfaringen og stake ut kursen for en ny og bedre samferdselspolitikk for Norge i fellesskap!

Samferdsel

Offentlig statistikk viser at personbilen i dag utfører rundt 80% av persontransportarbeidet i Norge målt i passasjerkilometer. Til sammenligning tar jernbane/bane bare 4-5%, fly 7%, båt 1,4% og buss rundt 6-7% av transportarbeidet.

Opplysningsrådet for Veitrafikken har regnet ut at dersom NSB øker sin persontransport med 50% og alt dette blir overført fra bil, blir personbiltransporten redusert med bare 3,1%. Toget står for 4-5% av persontransport og koster samfunnet 12-13 mrd. i direkte kostnader og er dermed et uforholdsmessig dyrt transportmiddel.

Likeles er situasjonen at dersom bussen fordobler sin andel av persontransporten, vil personbiltrafikken bare bli redusert med 9,1%. Forskning ved NTNU viser at de samfunnsmessige kostnadene ved busstrafikk (og tog/bane) er langt høyere enn biltransport. En økning i busstrafikk på bekostning av biltransporten vil dermed også innebære store kostnader for samfunnet uten at en oppnår tilsvarende fordeler.

Totalt regnes merkostnaden for buss/tog i forhold til den langt rimeligere bilen å være ca. Kr. 2,- per persontransportkilometer. Biltransport utfører i dag 53 milliarder persontransportkilometer årlig og dersom det var mulig å flytte biltransporten til buss/tog ville merkostnaden for samfunnet i tilfelle være Kr. 106 mrd årlig. Norsk konkurransevne tåler ikke dette og en slik omstilling vil ikke bli akseptert av befolkningen.

Bilen står altså for rundt en 4/5 deler av all persontransport og er den rimeligste transportformen vi har. Det er i realiteten urealistisk at samfunnet skal kunne flytte denne transporten til andre transportmidler uten enorme merkostnader og kraftig redusert effektivitet for samfunnet og næringslivet. For å bedre norsk samferdsel ligger dermed nøkkelen i å forbedre forholdene for biltransporten og trekke nytte av andre transportmidler i kombinasjon med biltransport.

Størst effekt kan trolig oppnås ved å målrette innsatsen mot stamveinettet mellom de større byene og dermed samferdselen for hoveddelen av Norges befolkning og næringsliv som faktisk bor nært stamveinettet. Dernest er det viktig å sørge for en mest mulig effektiv og miljøvennlig samferdsel innenfor og gjennom de store byene. Endelig er det vesentlig å sikre distriktene et veinett som kan ta unna både gods- og persontrafikk i tilknytning til øvrig infrastruktur med rimelig effektivitet.

Bilaksjonen krever:

1. En kraftig forsert utbygning av stamveinettet mellom de største byene til sikre og effektive 4-felts veier. Minst Kr. 8 mrd. ekstra avsettes årlig til dette.
2. Forbedrede tilknytningsveier fra tettsteder og mindre byer til stamveinettet.
3. Forbedrede tilknytningsveier for distriktene til stamveinettet der dette er samfunnsøkonomisk forsvarlig.
4. En overføring av tungtransport mellom byene til jernbane tilrettelegges i større grad for å avlaste veinettet, bedre sikkerheten og redusere slitasjen på veiene.
5. Forbedre mulighetene for kombinert biltransport og kollektive transportmidler i og rundt byene, såkalt ”bil-og-bane” og ”bil-og-buss” kombinasjoner.

Avgifter

Bilavgiftene i Norge er i dag blitt usosiale, urettferdige og innebærer en tilfeldig skattlegging helt uten rimelighet. Alle er i dag avhengig av samferdsel, biltransport og øvrige samfunnsgoder. Det tas i dag inn bilskatter og avgifter tilsvarende minst Kr. 50 mrd, trolig ca. Kr. 60 mrd dersom man inkluderer mva. I tillegg er bilen en helt avgjørende ressurs for samfunnet, nesten på linje med strøm og vann. Verdien av det arbeidet bilen utfører som ressurs kan anslås til minimum Kr. 120 mrd. per år.

Utgiftene til bil kan regnes på mange forskjellige måter. Bygging av veier og vedlikehold av disse beløper seg til rundt Kr. 12 mrd. årlig, men en stor del av disse utgiftene må deles med kollektive transportmidler og andre samfunnsbehov for transport.

I tillegg kommer ulykkes-/følgekostnader ved biltransport. I følge tall fra TØI er ulykkes-/følgekostnadene rundt 8-25 mrd. per år avhengig av hva man inkluderer. En betydelig del av disse kostnadene skjuler selvmord, ulykker forårsaket av andre forhold enn biltransporten direkte og utenforliggende forhold som alkoholmisbruk og annet. Dermed kan en med rimelighet anta at disse kostnadene reellt sett ikke overstiger 10-15 mrd.

Totalt sett innebærer dermed biltransporten dermed kostnader for samfunnet på i størrelsesorden 20-25 mrd. Netto innebærer dette at bilistene betaler en særskatt til samfunnet på i størrelsesorden 30-40 mrd. årlig. Dette er en stor fiskalskatt som betales av bilistene og som går til å dekke generelle samfunnsoppgaver. Det er svært urimelig og usosialt at tilfeldigheter som avstand til barnehage, antall barn og reiseavstand til jobb og dermed behovet for egen bil skal avgjøre størrelsen på skatten den enkelte skal betale.

Forskjellene utgjør gjerne Kr. 20.000 til 50.000 for den enkelte skattebetaler/familie. I praksis innebærer dette blant annet at skilte foreldre pålegges en ekstraskatt årlig på minst Kr. 20.000,- årlig fordi man ikke kan dele samme bil. Enkelt sagt undergraver dagens bilskatter hele vårt lignings- og skattesystem ved å introdusere en stor grad av tilfeldighet i skatteberegning.

Bilaksjonen krever:

1. Engangsavgiften avvikles i løpet av 6 år . Kun mva beregnes som avgift på nye biler slik praksis er i de fleste andre land i Europa.
2. Omregistreringsavgiften fjernes i dagens form og tilpasses kostnadene.
3. Årsavgiften avvikles fullstendig.
4. Drivstoffavgiften gjøres til den primære avgiften for bruk av bil.
5. De enkelte bomringene avvikles senest etter endt finansiering.
6. En veiprisning basert på mengde utslipp fra bil (EU standard) og eventuelt transportbehov vurderes som et alternativ til en økning i prisen på fossilt drivstoff.

Miljø

Med utgangspunkt i at biltransporten ikke kan erstattes av andre transportmidler for å løse miljøproblemene må innsatsen rettes mot å forbedre bilene miljømessig og å forbedre det totale transporttilbudet, inkludert buss, bane og jernbane. Bedre og mindre forurensende biler kan oppnås ved en rekke tiltak, hvorav flere burde vært innført i langt større grad allerede.

I dag kommer 75% av forurensingen fra biltransporten fra de eldste bilene. En dramatisk reduksjon i forurensingen kan dermed oppnås ved å gjøre det lettere å bytte inn eldre biler til nyere og mer miljøvennlige biler.

Lokal forurensing i byene og i tettsteder er også et betydelig miljøproblem i dag. For å redusere trafikken i byene foreslås at det legges bedre tilrette for ”bil-og-bane” og ”bil-og-buss” tiltak slik at disse kan benyttes i større grad. I dag er det dessverre slik at parkeringsmulighetene i tilknytning til knutepunkter for kollektivtrafikken enten er sprengt på kapasitet eller totalt fraværende.

Biler som ikke forurenser ved kjøring i byer/byhastighet, som el-, hydrogen-kommende generasjoner hybridbiler og tilsvarende bør gis tilgang til å bruke kollektivfeltene på innfartsveiene og fordeler ved parkering innenfor og rundt byene.

Bilaksjonen krever:

1. Engangs- og omregistreringsavgiften reduseres/fjernes som foreslått i avsnittet om avgifter for å bidra til fornyelse av bilparken. Prisen på forbruk av fossilt brennstoff vil økes i forhold til eiekostnadene på biler, når eiekostnadene reduseres som foreslått i avsnittet om avgifter. Dette vil gjøre bruk av bil generelt mindre attraktivt enn situasjonen er i dag.
2. By-og-bane og By-og-buss tilbud utbygges rundt byene til å bli et reelt alternativ for langt flere.
3. Ringveier helt utenfor de største byene vurderes bygget for å redusere kø og miljøkonsekvenser.
4. I perioden med reduksjon av engangsavgiften gis hybrid-, hydrogen-, el- og andre miljøvennlige biler en avgiftsfordel ved at utelukkene motoreffekten, cylindervolumet og vekten som er knyttet til forbruk av fossilt brennstoff benyttes for beregning av avgiften.
5. Ikke fossilt drivstoff (biodiesel, sprit og lignende) gis avgiftsmessige fordeler slik at det blir fordelaktig å bruke slik brennstoff.
6. Gass gjøres i større grad til et alternativt drivstoff ved reduserte avgifter og opprettelse av fyllestasjoner i og rundt byene.
7. Norge øremerker minst fem mrd. kroner årlig av oljeinntektene til forskning og innovasjon knyttet til miljørettet samferdsel. Målet er at Norge istedetfor for å være en miljøsinke innen samferdsel kan bidra til at verdens totale samferdsel i fremtiden blir langt mer miljøvennlig. Videre er dette en investering i et av de mest spennende investeringsområdene som finnes i dag.
8. Vrakpanten økes til kr 10.000 noe som vil fjerne de aller dårligste bilene. Dette var en suksess forrige gang dette ble prøvet. Nå selges de dårligste bilene som delebiler og de holder liv i andre dårlige biler?

Sikkerhet

En stor andel av de mest alvorlige ulykkene skyldes i dag møteulykker. Slike ulykker unngås lettest ved å skille kjørebane og å redusere den totale kjøretiden for å unngå tretthet og redusert oppmerksomhet i trafikken. Dagens stamveinett utvides i den grad det er samfunnsøkonomisk forsvarlig til 4-felts veier med veiskille og øvrige veier søkes utbedret med veiskiller slik at de alvorlige møteulykkene kan reduseres.

Fordi alderen på biler i Norge i dag er uvanlig høy er det en ufordsmessig stor andel med biler uten moderne sikkerhetssystemer som ESP (stabilitetskontroll), BAS (aktiv bremsehjelp) og lignende. Videre er det også unødig mange biler uten kollisjonsputer og med trafikkfarlig karosseri. Undersøkelser foretatt blant annet i Sverige viser entydig at ESP reduserer faren for ulykker kraftig (inntil 50% er dokumentert) og det er helt klart at kollisjonsputer reduserer skadeomfanget i de fleste ulykker i stor grad. En fornyelse av bilparken er en enkel og på alle måter hensiktsmessig vei å gå for å bedre trafikksikkerheten og skadeomfanget.

Straff, trusler og kontroll kan være viktige virkemidler for å oppnå god trafikksikkerhet. Det kan i dag virke som disse virkemidlene har tatt overhånd. For å gjøre den enkelte bilist bedre i trafikken er det sannsynlig at mer personlig ansvar, en større forståelse/akssept for regler og grenser, samt et mer aktivt forhold til trafikk i hele samfunnet er vesentlig for å kunne oppnå en enda sikrere trafikk.

Skyhøye bøter med skattemessig motivasjon undergraver respekten for regler og lover. Mangel på synlig politi og håndhevelse av andre regler enn fartsgrensene gjør også at andre hensyn i trafikken får mindre fokus og blir en økende ulykkesårsak etterhvert. Mer enn 90% av bilistene unnlater i dag å bruke blinklys i rundkjøringer, noe som er klart ulovlig og hensynsløst overfor andre bilister. Regelen håndheves ikke i praksis og etterlater et inntrykk av at reglen egentlig er uten verdi.

Det å anskaffe seg førerkort er nå blitt så kostbart at mange på alle mulige måter forsøker å redusere antall timer med opplæring eller oppfatter opplæringen som et urimelig kostbart statsdiktat. Samferdsel bør tas sterkere inn i skoleverket som undervisning og det er egentlig ingen grunn til at ikke elever i skolen skal kunne ta teoridelen av førerkortet gratis eller rimelig på skolen fremfor å betale tusenvis av kroner til private trafikkskoler.

Bilaksjonen krever:

1. Engangs- og omregistreringavgiften fjernes som foreslått i avsnittet om avgifter for å bidra til fornyelse av bilparken.
2. Mer synlig politi i gatene og på veiene.
3. Bøtenivået harmoniseres til et nivå på linje med andre land.
4. Ansvar og personlig oppførsel i trafikken gis sterkere fokus.
5. Mer fokus på personlig belønning som motiverende tiltak
6. Håndhevelse av regler "alle" bryter iverksettes eller reglene fjernes.
7. Trafikkopplæringen forsterkes som en del av den offentlige utdanningen.
8. Kostnadene for anskaffelse av førerkort reduseres.