



Norwegian Ministry
of Finance

Bilavgifter

Studiebesøk fra det danske Folketings skatteutvalg

Oslo, 30.01.2017



Disposisjon

- Bilavgiftene i Norge
- Gjennomgang av bilavgiftene våren 2015
- Grønt skifte i budsjettet for 2017
- Endringer i engangsavgiften i 2016 og 2017
- Utvikling i bilsalg og utslipp
- Nærmere om engangsavgiften, inkl. tidligere endringer i 1996 og 2007
- Kort om øvrige bilavgifter
- Elbilfordeler

Oversikt over bilavgiftene i Norge

- **Bruksavhengige avgifter** for å prise eksterne virkninger
 - Veibruksavgift
 - CO₂-avgift
- **Bruksuavhengige avgifter** – i utgangspunktet fiskale avgifter
 - Engangsavgift
 - Årsavgift
 - Vektårsavgift
 - Omregistreringsavgift
- Samlede inntekter i 2017 på 49 mrd. kroner. Om lag 5 % av samlede skatter og avgifter i statsbudsjettet.

Helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene våren 2015

- Regjeringen la i revidert nasjonalbudsjett for 2015 fram prinsipper og retning for framtidige bilavgifter
- Enighet mellom regjeringspartiene Høyre og Fremskrittspartiet og samarbeidspartiene i Stortinget, Kristelig Folkeparti og Venstre.
- Målsettingen var en nyere, sikrere og mer miljøvennlig bilpark
- Gjennomgangen skulle gi forutsigbarhet over tid
- Forslag til endringer skulle fremmes i de årlige budsjettene



Prinsipper for et godt avgiftssystem

- Bidra til en nyere og sikrere bilpark
- Prise faktiske eksterne kostnader som påføres samfunnet
- Gi staten inntekter uten å endre atferd til aktører mer enn nødvendig
- Bidra til at Norges klimamål for 2030 nås.
- Teknologinøytrale avgifter er et mål over tid
- Enkelt å administrere, med få unntak, avvik og særregler. Endringer bør være forutsigbare og fases inn gradvis



Marginale eksterne kostnader ved personbilbruk

- Bruk av bil fører til eksterne kostnader:
 - Klimagassutslipp
 - Ulykker
 - Kø
 - Støy
 - Lokal luftforurensning
 - Veislitasje
 - Vinterdrift (salting)
- Bruksavhengige avgifter som veibruksavgift og CO₂-avgift skal stille brukerne overfor disse kostnadene



Drivstoffavgifter

Mål fra enigheten med samarbeidspartiene:

- Målet er at alle fossile drivstoff på sikt ilegges veibruksavgift gradert etter energiinnhold i drivstoffet
- CO₂-avgiften bør på sikt prisen utslipp fra fossile drivstoff likt i kroner per tonn CO₂



Engangsavgiften

Mål fra enigheten med samarbeidspartiene:

- Legge om engangsavgiften:
 - Mer avgift på utslipp
 - Fjerne avgiften på motoreffekt
 - Mindre avgift på vekt
- Fase inn endringene gradvis fra og med 2016



Grønt skifte på drivstoffavgifter for 2017

- Drivstoffavgifter på bensin økes med 15 øre
- Drivstoffavgifter på diesel økes med 35 øre
- CO₂-avgift tilsvarende 450 kroner per tonn CO₂

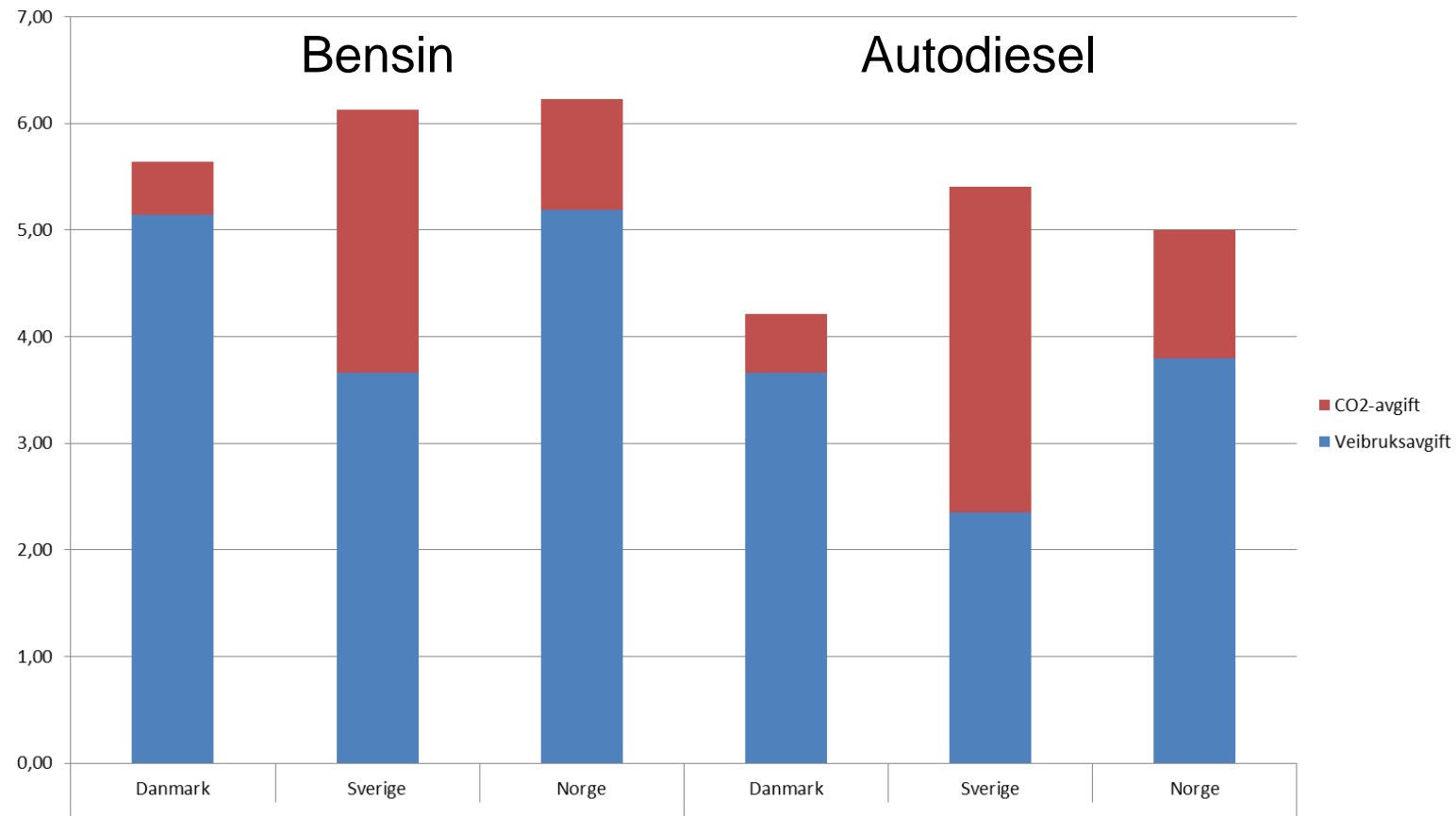
Kompensasjon:

- Redusere årsavgift med 12 pst. (380 kr)
- Redusere bompenger utenfor de store byene med 10 pst.
- Øke reisefradraget

- Mva-fritak for elbiler videreføres til 2020



Særlavgifter på bensin og diesel i Danmark, Sverige og Norge



NOK per liter, 2017

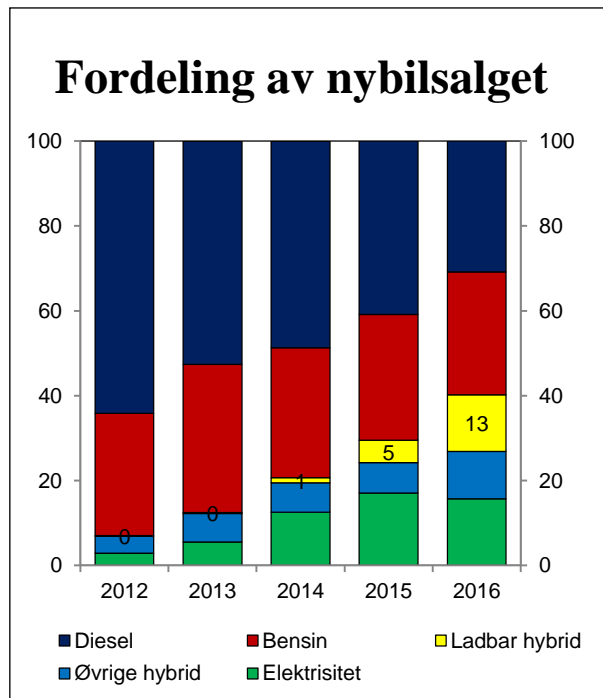


Engangsavgiften lagt om i 2016 og 2017

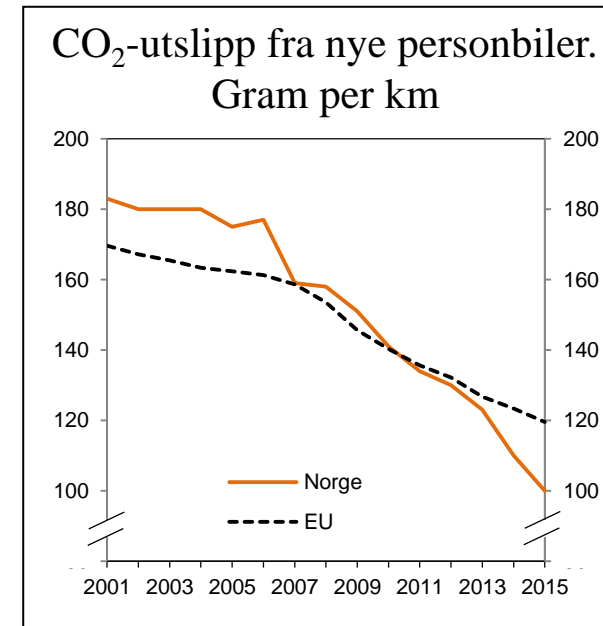
- Omleggingen gjennomført i to steg, i budsjettene for 2016 og 2017
 - Økt avgift på utslipp av CO₂ og NO_x
 - Redusert avgift på vekt
 - Avgiften på effekt ble halvert i 2016 og fjernet i 2017.
- Avgiften ved kjøp av bil har nå tre komponenter: Vekt, CO₂ og NO_x
- Omleggingen som ble gjort i 2016 var anslått å være provenynøytral, mens engangsavgiften i 2017-budsjettet ble økt med 330 mill. kroner.
- Et tilskudd til vraking av varebiler, bobiler, fritidsbåter, mopeder, campingvogner og motorsykler ble økt med et tilsvarende beløp.



Insentivene påvirker bilsalget og utslipp fra bil



Fordeling av nybilsalget etter kjøretøyteknologi, 2012- 2016. Prosent.
Kilde: Opplysningsrådet for veitrafikken

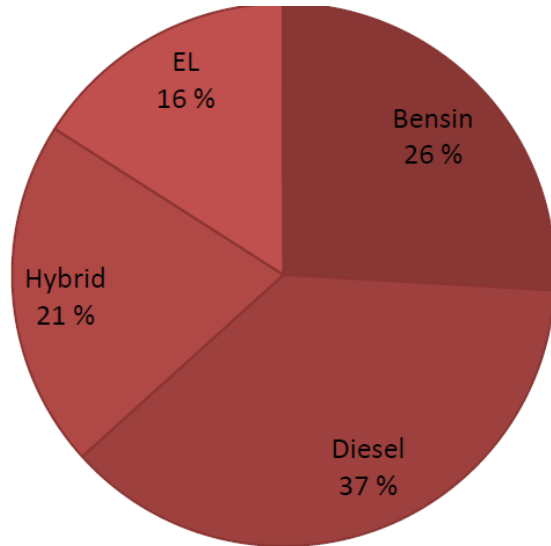


Utvikling i årlig gjennomsnittlig CO₂-utslipp fra nye personbiler i Norge og EU. 2001 til 2015. Gram per km

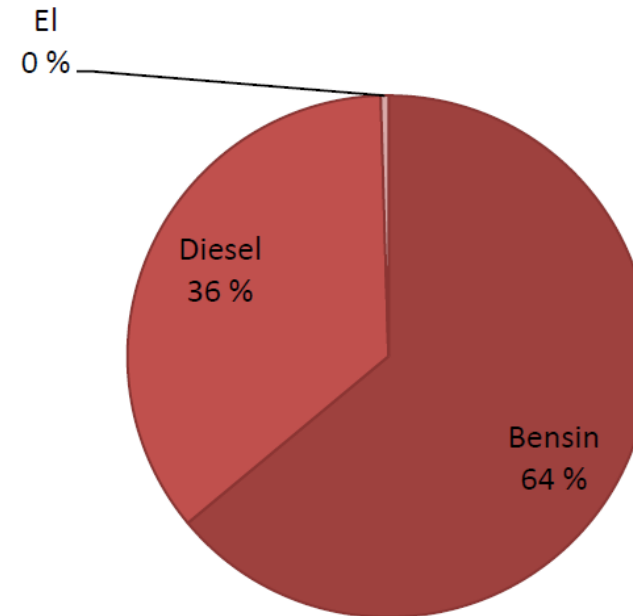
Kilder: Det europeiske miljøbyrået og Opplysningsrådet for veitrafikken.

Nybilsalg etter drivstoff

Fordeling etter drivstoff Norge 2016

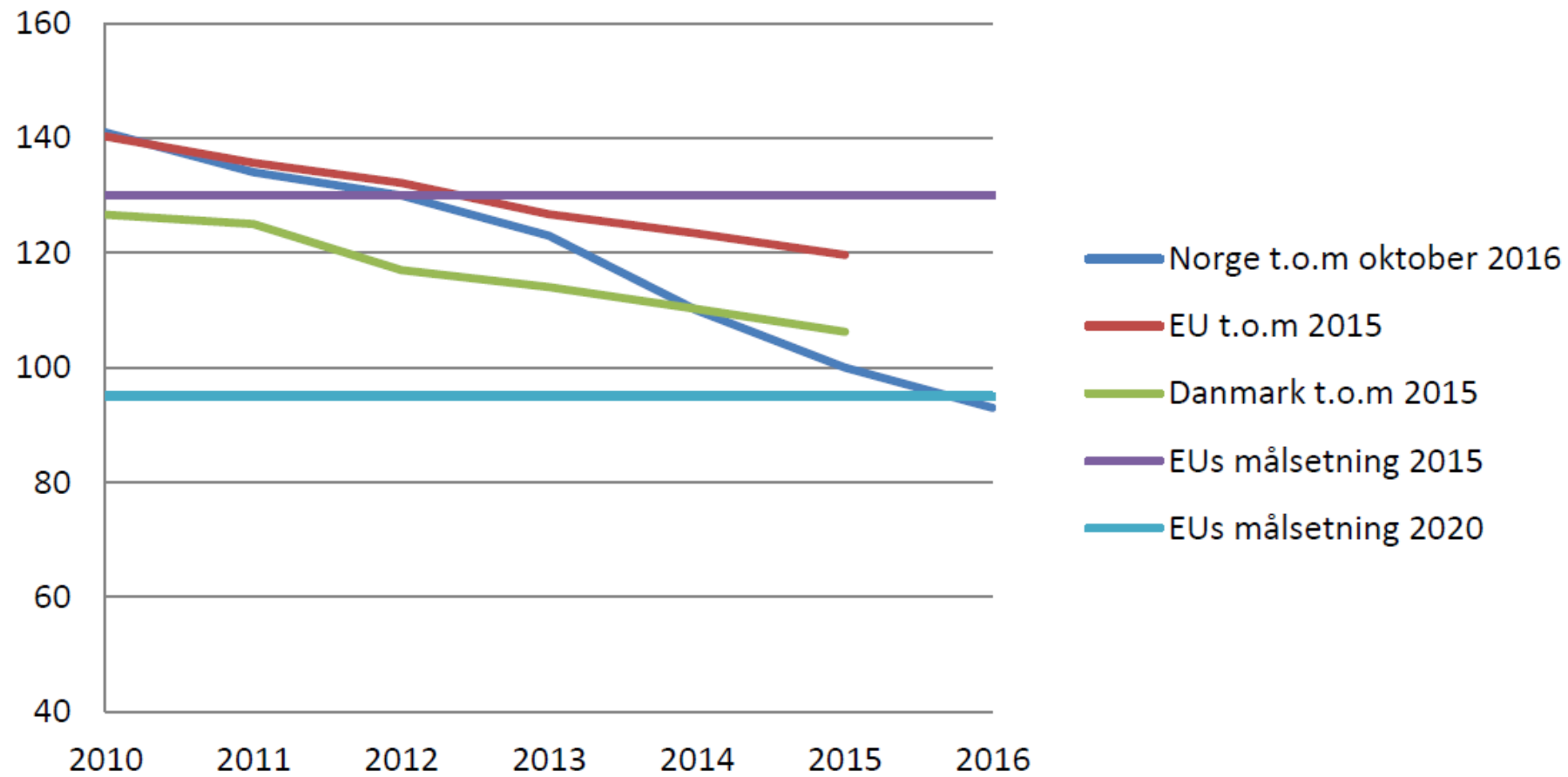


Fordeling etter drivstoff Danmark 2016*



* Hybridbiler inngår i tall for bensin og dieselkjøretøy

CO₂-utslipp for nye personbiler



Engangsavgiftens historiske utvikling

- Avgift ved førstegangsregistrering, både for nye og bruktimporterte kjøretøy
- Forløperen for dagens avgift ble innført i 1955 som et midlertidig tiltak for å begrense valutaforbruk. Da var avgiften på 10 pst. av importverdien.
- Stegvis endringer i avgiften:

Før 1982	Verdiavgift
Fra 1982	Vekt- og verdiavgift
Fra 1996	Vekt, slagvolum og effekt. Verdielement kun for særlig dyre biler
Fra 1998	Verdielementet avviklet også for særlig dyre biler
Fra 2007	Avgift på CO ₂ -utslipp erstattet slagvolum
Fra 2012	Innføring av NO _x -komponent
2016-2017	Utfasing av avgift på effekt. Vekt, CO ₂ og NO _x

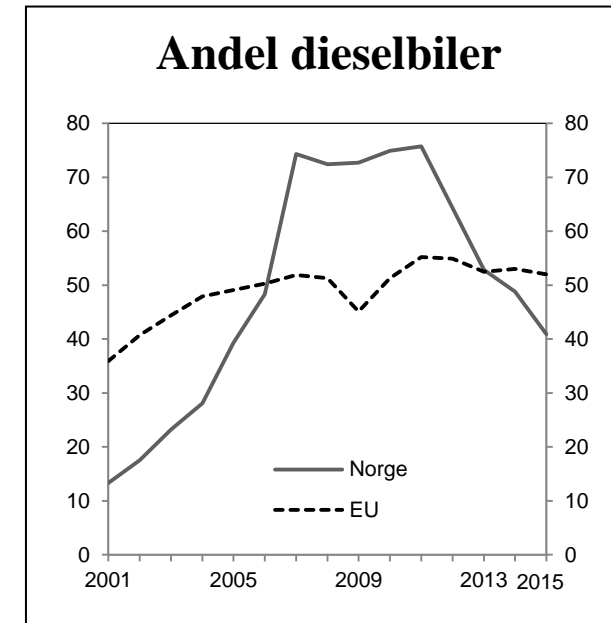


Omlegging i 1996

- Før:
 - Vekt og verdi utgjorde hver om lag halvparten av avgiften
- Etter:
 - Verdielement fjernet, med unntak for de dyreste bilene (til 1998)
 - Avgift på motoreffekt og slagvolum i tillegg til vekt
- Bakgrunn for fjerning av verdiavgift:
 - Miljø- og sikkerhetsutstyr ga økt avgift
 - Komplisert og administrative kostnader ved fradrag
 - Kontrollutfordringer

Omlegging i 2007

- CO₂-komponent innført
- Slagvolum utfaset
- Motivere til kjøp av biler med lave CO₂-utslipp
- Mer framtidsrettet avgiftsgrunnlag siden det er teknologiavhengig
- I 2008 ble det innført miljødifferensiering av årsavgiften knyttet til lokale utslipp.
- I 2012 ble det lagt til en NO_x-komponent i engangsavgiften.



Andeler av nye personbiler i Norge og EU. 2001 til 2015. Prosent.

Kilder: Det europeiske miljøbyrået og Opplysningsrådet for veitrafikken.

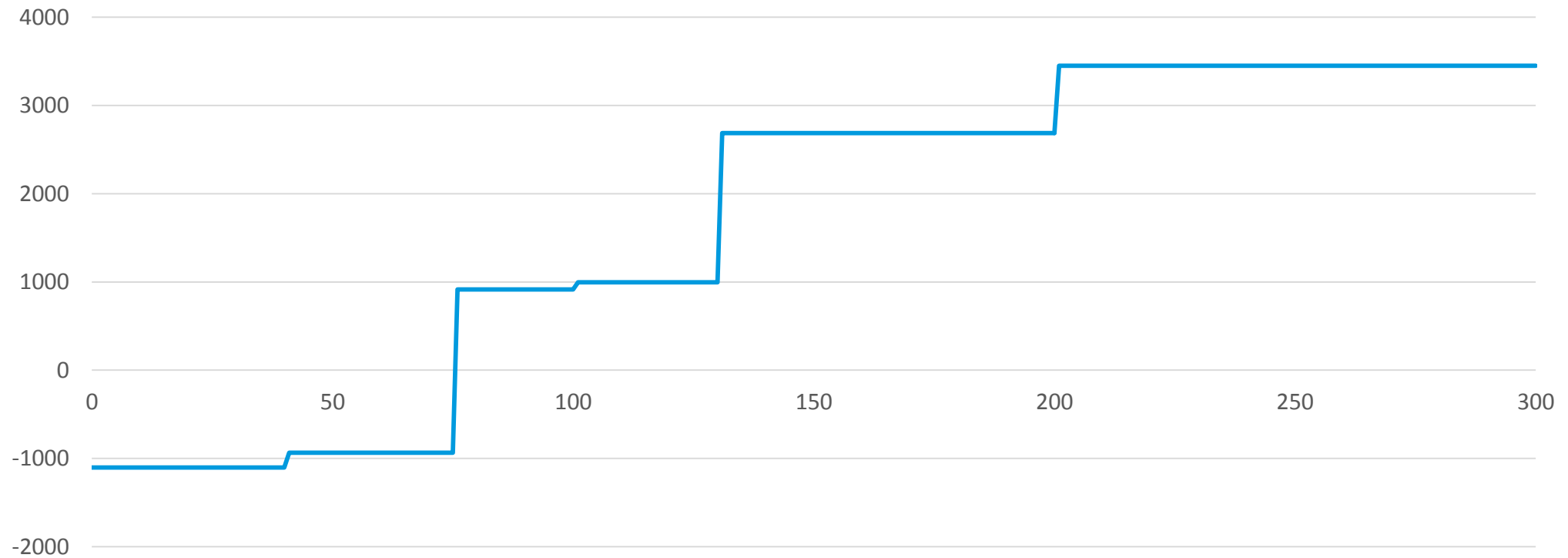
Om engangsavgiften – i 2017

- Engangsavgiften er en registreringsavgift. Budsjettert proveny er 17,3 mrd. kroner i 2017
- Vektkomponent.
 - Fra vekt på 350 kg og oppover
 - Progressive satser, økende med vekt
- CO₂-komponent
 - Biler med utslipp under 75 gram/km får fradrag på 900 – 1100 kroner per gram
 - Progressiv satsstruktur over 75 gram/km, avgift fra 900 kroner opp til nær 3 500 kroner per gram
- NO_x-komponent
 - Flat sats på 71 kroner per mg/km
- Elbiler har fritak
 - CO₂-fradraget innebærer at kun de tyngste bilene uansett ville fått avgift
- Fordelaktige særregler for hybridbiler
 - Fradrag i vektgrunnlag 5 pst. hybridbiler og 26 pst. ladbare hybridbiler
 - Sjablong som opprinnelig var ment å tilsvare vekten av el-motor og batteri.



Engangsavgiften: Sterke insentiver til å velge biler med lave utslipp

Satser i 2017 for utslipp av CO₂, kroner per gram



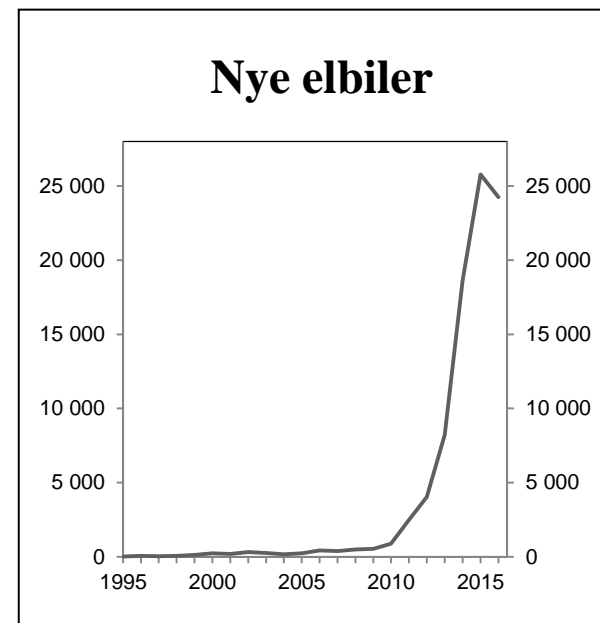
Om de øvrige bilavgiftene

- Årsavgiften (9,7 mrd. kroner)
 - Satser i årsavgiften i 2017 på 2 820 kroner for bensinbiler og dieselmotorer med fabrikkmontert partikkelfilter, 3 290 kroner for dieselmotorer uten fabrikkmontert partikkelfilter og 455 kroner for elbiler
 - I 2018 legges det opp til å erstatte årsavgiften med en avgift på trafikkforsikring.
- Vektårsavgift for tyngre kjøretøy (360 mill. kroner)
- Omregistreringsavgift ved eierskifte (1,4 mrd. kroner)
- Veibruksavgift (16,3 mrd. kroner)
- CO₂-avgift på bensin og autodiesel (4 mrd. kroner)



Fordeler for elbiler

- Ikke merverdiavgift ved kjøp av elbil og elbilbatterier, eller ved elbil-leasing (1,5-2 mrd. kroner)
- Fritak for engangsavgift (800 mill. kroner)
- Lav årsavgift (250 mill. kroner)
- Gunstig firmabilbeskatning (135 mill. kroner)
- Betaler ikke veibruksavgift
- Øvrige bruksfordeler som bruk av kollektivfelt, bompenger og parkeringsplasser. Kommuner skal få mer innflytelse på bruksfordeler fremover.
- Stortinget har bedt om at det skal foreslås fritak for omregistreringsavgift og årsavgift i 2018.



Antall nye førstegangsregistrerte elektriske personbiler. 1995-2016.

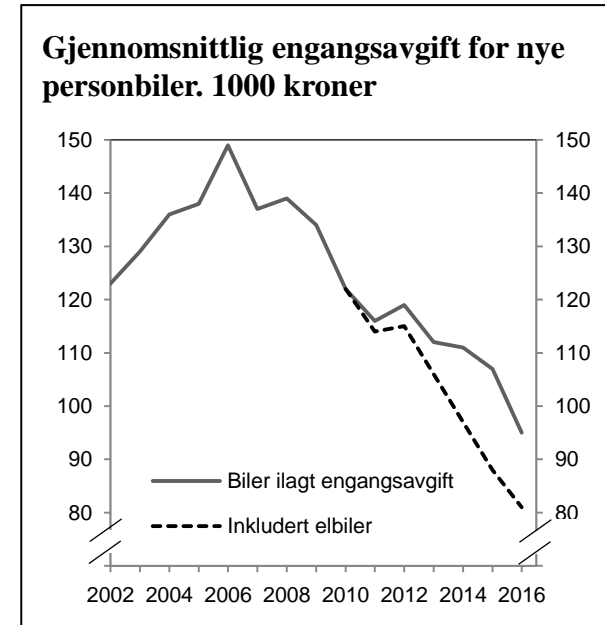
Kilder: Opplysningsrådet for veitrafikken og Statens vegvesen.



Flere miljøbiler betyr mindre avgiftsinntekter

Salg i 2016

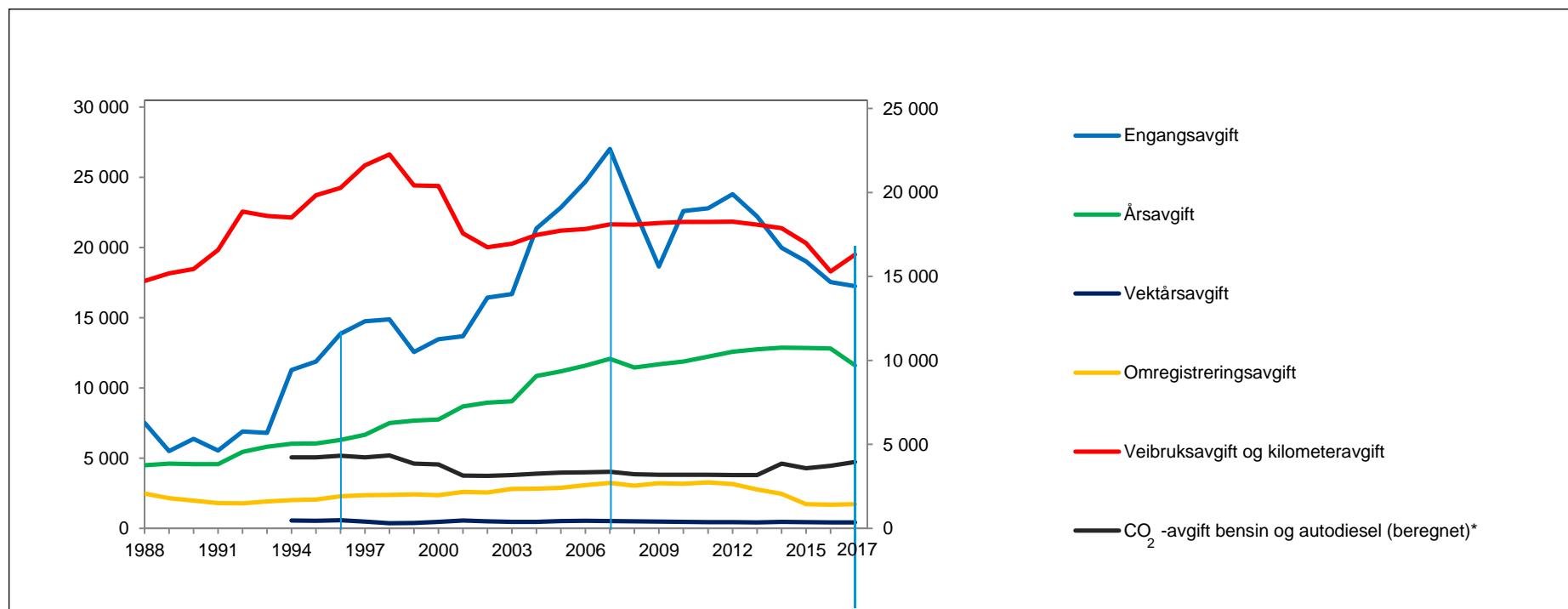
- 16 % elbiler (17 % i 2015)
- 13 % ladbare hybridbiler (5 % i 2015)
- Økt salg av null- og lavutslippsbiler gir mindre engangsavgift og moms
- Gradvis reduksjon i årsavgift og veibruksavgifter



Utvikling i gjennomsnittlig engangsavgift for nye personbiler. 2002 til juni 2016. 2016-priser. 1000 kroner

Kilder: Skattedirektoratet og Finansdepartementet.

Inntekter fra særavgiftene på kjøretøy og drivstoff



Inntekter fra særavgifter på kjøretøy og drivstoff i perioden 1988 til 2017. Mill. kroner i 2017-priser

*Mangler data tilbake til 1988. CO₂-avgiften er beregnet tilbake til 1994.

Kilde: Finansdepartementet





Norwegian Ministry
of Finance

