



Prinsipper for nytt bilavgiftssystem 2025-2035

Både bilkjøpere og bilbransjen opplever en stadig større uforutsigbarhet når det gjelder bilrelaterte avgifter. Norge er nå i en situasjon hvor statens inntekter fra bilavgifter reduseres grunnet bruks- og avgiftsinsentiver for elbiler og lavutslippsbiler. Et stort politisk flertall har satt som mål at det kun skal selges biler uten lokalt klimagassutslipp fra 2025, men fremdeles er det ingen som vet hva slags bilavgiftssystem som skal erstatte det nåværende.

Regjeringen lovet i Granavolden-plattformen at den ville "...starte arbeidet med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025". Siden har det skjedd lite. Det ble presentert prinsipper i Nasjonalbudsjettet 2021, men de var langt fra noen skisse til nytt system. Heller ikke opposisjonen har lagt frem noe forslag til hvordan problemet skal løses.

Dagens bilavgiftssystem rammer skjevt ettersom 78 pst. av engangsavgiften for personbiler betales av 19 pst. av de nye bilene som selges. Videre står dieselbiler for 41,9% av avgiftene, men kun 8,5% av bilene som selges. Det er gjerne større familiebilene som rammes. Insentiver til å velge lavutslipp er bra, men avgiftsbyrden kan fordeles mer jevnt samtidig som man opprettholder en god incentiveeffekt og innfører et avgiftssystem som sikrer inntekter til fellesskapet.

Som Norges største organisasjon for bilentusiaster har AMCAR tatt ansvar for å utarbeide et realistisk forslag til nytt bilavgiftssystem. Forslaget er basert på følgende grunnleggende forutsetninger:

- Politikerne må velge mellom en miljøvennlig bilpark eller økte avgiftsinntekter. Statens inntekter fra bilavgifter vil gå ned. Vi kan ikke både ha voldsomme insentiver for å få folk til å kjøpe lav- og nullutslippsbiler og samtidig opprettholde avgiftsnivået. Vi kan heller ikke skatte i hjel de som er avhengig av en diesel- eller bensinbil. Det siste blir å føre en politikk der de med minst kjøpekraft skal subsidiere de med mest kjøpekraft.

- 2025-målet må avskaffes. Det er ikke bare urealistisk, men også miljøfiendtlig å tvinge igjennom dette målet. Det er fire år til 2025 og bare 12 % av bilparken er elektrisk. Det er åpenbart at miljøeffekten av å erstatte gamle bensin- og dieslbiler med nye bensin- og dieslbiler som har en brøkdel av utslippet under bruk vil være stor. På den annen side vil det føre til en bruk-og-kast kultur der destruksjon av gamle biler for å produsere nye ikke er forenelig med god klimapolitikk. Og 2025-målet, slik det fremsettes i dag vil gjøre at mange bilister vil kjøre rundt i gamle bensin- og dieslbiler til de har råd til å kjøpe en elbil som faktisk kan dekke behovene deres uten at den koster mer enn en årslønn.
- Det bør ikke innføres GPS-basert veipricing fordi det er utidig overvåkning, dyrt å innføre og drifte, lett å jamme, og et sugerør ned i bilistenes lommebok.
- Teknologinøytralitet og relativt stabile avgiftsgrunnlag.

Dagens bilavgiftssystem

I dag består bilavgiftene av avgifter på kjøp, bruk og eie. Avgiftene på kjøp og eie av privatbil er engangsavgift, trafikkforsikringsavgift og omregistreringsavgift. Avgift på bruk er CO₂- og veibruksavgiften på drivstoff, samt bompenger. Til sammen gir bilrelaterte avgifter staten inntekter på 40 mrd. kroner i dag dersom vi holder bompenger utenfor. Bilister ilegges i tillegg merverdiavgift (mva) på bilkjøp fordi bilverdien før engangsavgift ilegges mva og bilbruk ved at mva regnes på toppen av bensinpris inkludert særavgifter.

Elbilene slipper i dag både engangsavgift og mva på nybilkjøp, de betaler lav trafikkforsikringsavgift på linje med motorsykkel, de slipper omregistreringsavgift og veibruksavgift, men betaler elavgift på ladestrømmen. Finansdepartementet har beregnet at reduserte skatteinntekter med dagens elbilpark i forhold til om elbiler hadde vært ilagt avgifter som andre biler er 9,2 mrd. kroner. Elbilene har dessuten gratis eller gunstig takst for bompasering og parkering.

Bilavgiftenes opprinnelige formål var først og fremst å gi staten inntekter. Avgiftene på bruk av kjøretøy har i tillegg hatt som formål å prise de eksterne kostnadene ved bruk av kjøretøy.

De siste tiårene, siden 1996, har bilavgiftene også blitt brukt til å påvirke sammensetningen av bilparken i retning av lavutslippsbiler og elbiler. Politikernes problem er at den økte andelen av denne typen biler fører til at avgiftsinntektene faller. Målet er derfor å lage et system som både er bærekraftig med hensyn på miljøet og for statsfinansene uten at bilistene skattes urimelig eller for hardt.

AMCAR presenterer med dette et forslag til nytt bilavgiftssystem som kan opprettholde bilrelaterte avgifter på dagens nivå eller senkes. Systemet vil ha insentiver til å velge bilmodeller med lavere utslipp, samtidig som det blir lettere å velge den bilen man har behov for, eks stor familiebil som kan trekke henger eller campingvogn eller en hobbybil.

AMCARs forslag til nytt bilavgiftssystem

AMCARs forslag til nytt bilavgiftssystem er enkelt, forutsigbart og vil kunne tilpasses ulike politiske ønsker når det gjelder avgiftstrykk. Dette er grepene AMCAR foreslår:

- *Engangsavgiften* legges om til en stykkavgift på 20 000 kroner, pluss en gradert miljøkomponent basert på utslipp på 200 kroner per gram per km i oppgitt utslipp. Miljøkomponenten gjøres lineær, slik at den ikke straffer større familiebiler uforholdsmessig. Elbiler får halv stykkavgift på 20 000 kroner.
- *Trafikkforsikringsavgift* innføres for elbiler på linje med andre biler.
- *Veibruksavgift* for elbiler legges på trafikkforsikringsavgiften.
- MVA opprettholdes på bensin- og dieslbiler og innføres gradvis over tre år på såkalte nullutslippsbiler fra 2026.
- Omregistreringsavgiften beholdes som den er.
- CO2-avgift i drivstoff beholdes på 2021-nivå
- Bruksfradrag på engangsavgiften settes til 100% etter 10 år, slik at importerte biler eldre enn dette slipper engangsavgift.

Amcars kunne godt sett at flere av bilavgiftene forsvant – engangsavgiften må gjerne fases helt ut - men vi kommer her med et konstruktivt innspill fordi vi ser at politikerne har behov for inntekter i statsbudsjettene i årene fremover, og bransjen og forbrukerne vil ha langsiktighet. Stykkavgiften i vår foreslåtte engangsavgift kan reduseres i tråd med at mva fases inn for elbiler.

Engangsavgift blir stykkavgift pluss gradert miljøkomponent

Engangsavgiften gir i dag inntekter til staten på 9,5 mrd. kroner. Det selges om lag 140 000 nye biler årlig. Gjennomsnittlig engangsavgift er følgelig på rundt 70 000 kroner.

AMCAR foreslår en helt ny modell for engangsavgiften. For å sikre en viss inntekt til fellesskapet innføres det en stykkavgift når man kjøper bil på 20 000 kroner. I tillegg innføres en flat utslippskomponent i avgiften for å beholde insentiver til å velge bilmodeller som slipper ut mindre. Satsen i bør være den samme per utslippsenhet, ikke sterkt progressiv som i dag. Vi foreslår en flat sats på 200 kroner per g/km av oppgitt WLTP-utslipp.

En slik omlegging vil gi noe mindre proveny ved omleggingen, men vil sikre inntekter og et bærekraftig avgiftssystem, samt forutsigbarhet for bilkjøpere i årene fremover. Alternativet vil være null avgiftsinntekter fra elbilene. Vi antar at modellen for ny engangsavgift vil redusere inntektene fra engangsavgiften med om lag 4 mrd. kroner, men vil henvisse til Finansdepartementet for å gjøre konkrete beregninger i sine modeller som grunnlag for fremtidige budsjettopplegg.

Ved import gis det i dag et bruksfradrag i engangsavgiften. Fradraget er spesifikt per måned og år, og følger verdifallet for nye biler som er ganske kraftig de første årene. Eksempelvis er bruksfradraget i beregnet engangsavgift 19 pst. etter 1 år, 50 pst etter 5 år og 90 pst etter 10 år. AMCAR mener bruksfradraget kan være 10 prosentenheter hvert år slik at engangsavgiften bortfaller etter 10 år. Så gamle biler kjøres betydelig mindre enn biler yngre enn 10 år, og er gjerne hobbykjøretøy.

AMCAR vil presisere at det også må kunne importeres bensin- og dieslbiler etter 2025, selv om det er et mål at nye biler skal være elbiler.

Trafikkforsikringsavgift (tidligere årsavgift)

Trafikkforsikringsavgiften gir staten inntekter på 9,5 mrd. kroner, som er det samme som engangsavgiften for inntektsåret 2021. Elbiler har tidligere vært fritatt for trafikkforsikringsavgift, men fikk avgift med lav sats (lik som mc) fra 2021. Lav sats utgjør om lag 2/3 av generell sats og gir staten årlige inntekter på 600 mill. kroner med dagens elbilandel. Elbiler bør betale trafikkforsikringsavgift på samme nivå som andre biler.

I tillegg bør elbilene betale veibruksavgift. De bruker og har behov for samme infrastruktur som alle biler har. Og de har samme «samfunnsmessige» eksterne kostnad. Istedenfor å innføre GPS-basert veipricing kan veibruksavgift for elbiler legges inn i trafikkforsikringsavgiften og betales etter årlig kjørt lengde. Tilsvarende det bensin- og dieslbiler betaler veiavgift pr forbrukte liter drivstoff.

Veibruksavgift

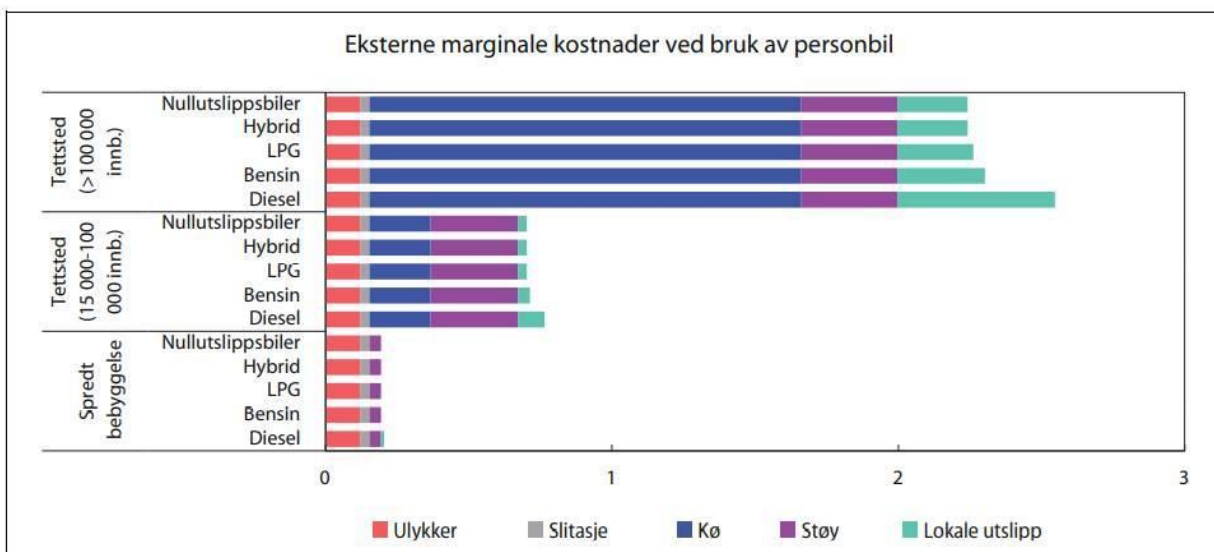
I dag betaler bare bensin- og dieslbiler veibruksavgift, mens elbiler også påfører samfunnet eksterne kostnader. Spørsmålet er hvordan veibruksavgift kan innføres for elbiler?

Det bør ikke innføres GPS-basert veipricing, både fordi det er overvåkning, men også fordi det blir et sugerør ned i bilistenes lommebok og uoversiktlig hva man betaler. Dessuten vil systemet være kostbart å innføre, både med tanke på installasjoner i tilknytning til veinettet og for alle biler. Et GPS-system er dessuten svært utsatt for jamming. Kontroller i tilknytning til dette vil nødvendigvis bety systemer som bryter med personvern hensyn.

Veibruksavgift for elbiler kan løses ved at den legges inn som en komponent i trafikkforsikringsavgiften og kreves inn av forsikringsselskapene sammen med trafikkforsikringsavgiften per kjørte kilometer. Siden avgiften kreves inn gjennom forsikringsselskapene skal den ikke ilegges mva. AMCAR mener det er rimelig at elbiler får noe lavere avgiftstrykk på denne måten, og kan betraktes som et insentiv eller evt. et sjablongmessig fratreck for utenlandkjøring.

For vanlige biler kan avgiften fortsatt betales ved pumpen.

Veibruksavgiften skal prise de eksterne kostnadene bilkjøring påfører samfunnet, som ulykker, veislitasje, støy og kø. Se tabell under.



Figur 4.3 Gjennomsnittlig eksterne marginale kostnader (utenom utslipp av CO₂) over døgnet ved bruk av personbil. 2020-kroner¹ per km.

(Kilde: Statsbudsjettet, Skatter og avgifter 2021)

Det kan diskuteres hvor logisk det er at bilistene skal betale for ulempen med kø fordi veiene ikke er godt nok bygget ut, og i tillegg straffes med avgift på toppen. Kø er også den største prisingskomponenten i veibruksavgiften. Når den komponenten trekkes ut er ikke forskjellen så stor fra by til tettsted. Det tilsier en lik avgift for hele landet. AMCAR mener kø-komponenten bør tas ut av veibruksavgiften fordi den ikke har tilstrekkelig god logisk begrunnelse. Det utjevner forskjellene mellom tettbygde strøk og mindre bebygde strøk, og taler for at veibruksavgiften reduseres. Det er ikke Amcar imot.

CO₂-avgift

Co₂-utslipp prises gjennom Co₂-avgiften som også legges på pumpeprisen som i dag. Elbiler betaler ikke Co₂-avgift. AMCAR mener CO₂-avgiften ikke må økes utover dagens nivå.

Mva på elbiler

Amcar foreslår at merverdiavgift opprettholdes på bensin- og dieslbiler og innføres gradvis på nullutslippsbiler fra 2026. Det kan gjøres som en tilskuddsordning, men uten et tak, som bare vil ramme større familiebiler, entusiastbiler og de elbilene som er best egnet til å konkurrere med bensin- og dieslbiler.

Det økte provenyet fra merverdiavgift på elbiler kan benyttes til å redusere engangsavgiften.

Nei til forbud mot salg av bensin og dieslbiler

AMCAR mener at man ikke trenger forbud mot salg av bensin og dieslbiler. Den teknologiske utviklingen styres av de produserende stater og mål som er satt i internasjonale avtaler. Land som USA, Japan og Storbritannia snakker om at den siste bilen med bensin og diesel skal selges i 2035. AMCAR

mener at man med gode insentiver, et forutsigbart avgiftssystem i kombinasjon med den teknologiske utviklingen ikke danner behov for en «sluttdato» for nyregistrering av bensin- og dieselmotorer.

Og hvem vet, 3-5 år frem i tid kan teknologien forsyne oss med CO₂-nøytralt drivstoff og motorteknologier som gjør at vi lettere reduserer klimagassutslippene og hensyntar miljø like godt.

Vi mener derfor at et «forbud» først bør være aktuelt for Norge hvis teknologiutviklingen- og et samlet verdenssamfunn krever det. Vi tror ikke det kommer til å skje.

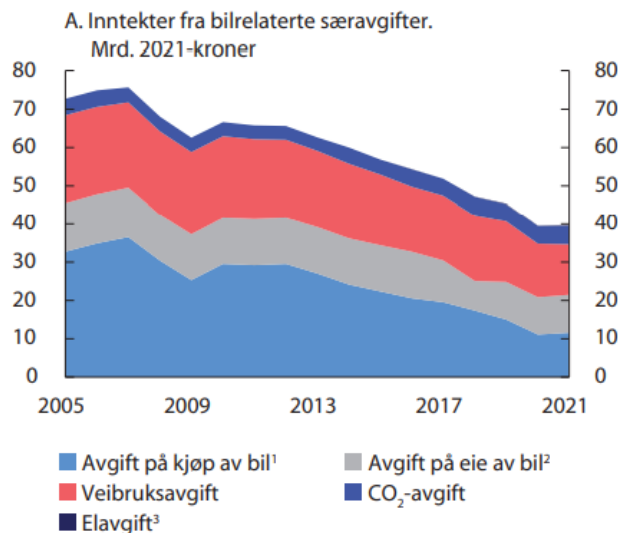
AMCAR mener og at dersom et forbud noen ganger skulle bli aktuelt, må det hensyntas de som fortsatt har kjøretøy som er avhengig av bensin- eller diesel og, ikke minst, den store kjøretøyhobbyen der de fleste kjøretøyentusiaster ser mot eldre kjøretøy både for bruk og import fra andre land.

Statens inntekter fra bilavgifter

Bilrelaterte avgifter utenom merverdiavgift, og bompenger har falt de siste årene. Finansdepartementet skriver i statsbudsjettet 2021:

«Etter et midlertidig fall under finanskrisen økte inntektene igjen, til de i 2013 utgjorde om lag 63 mrd. kroner. Deretter, under denne regjeringen, har inntektene fra bilrelaterte avgifter falt, og anslås til om lag 40 mrd. kroner i forslag til statsbudsjett for 2021, 23 mrd. kroner lavere enn i 2013. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig nedgang på om lag 2,9 mrd. kroner. I samme periode er gjennomsnittlig årlig samlet avgift på eie og bruk redusert med vel 3 600 kroner per kjøretøy.».

Dette illustreres i følgende figur:



Kilde: Skatter og avgifter 2021, Finansdepartementet

Det senkede avgiftstrykket for bilister er selvsagt gledelig, og vi ønsker ikke tilbake det skyhøye avgiftsnivået fra tidligere, men vi ser behov for forutsigbarhet fremover.

Tabellen nedenfor viser budsjetterte inntekter fordelt på bilrelaterte avgifter for 2021 som summerer seg til nesten 40 mrd. kroner. Tabellen omfatter ikke merverdiavgift, bompenger eller parkering.

Vedtatt budsjett for 2021		
Kap	Post	Proveny (mill. Kroner)
5536		Avgift på motorvogner
	71	Engangsavgift
	72	Trafikkforsikringsavgift
	73	Vektårsavgift
	75	Omregistreringsavgift
5538		Veibruksavgift drivstoff
	70	Veibruksavgift bensin
	71	Veibruksavgift autodiesel
	72	Veibruksavgift naturgass og LPG
5543		Miljøavgift på mineralske produkter mv.
	70	Co2-avgift (anslag drivstoff)
5541	70	Avgift på elektrisk kraft (elbil)
		SUM
		39938

Med AMCARS modell vil bilavgiftene bli redusert i forhold til dagens nivå, men man sikrer et forutsigbart avgiftsgrunnlag i modellen. Modellen gir også rom for skalering.

Når det i fremtiden innføres merverdiavgift på elbiler vil dette øke avgiftstrykket på bilistene. AMCAR mener disse ekstraintektene bør komme bilistene til gode gjennom å redusere andre bilrelaterte avgifter og eventuelt bygge ut nødvendig ladeinfrastruktur.

**HILBERG OVE
JOHANSEN**

General Manager

amcar
REFUEL

Tlf.: 928 09 096

Web: amcar.no / refuel.no