



Bilavgiftene

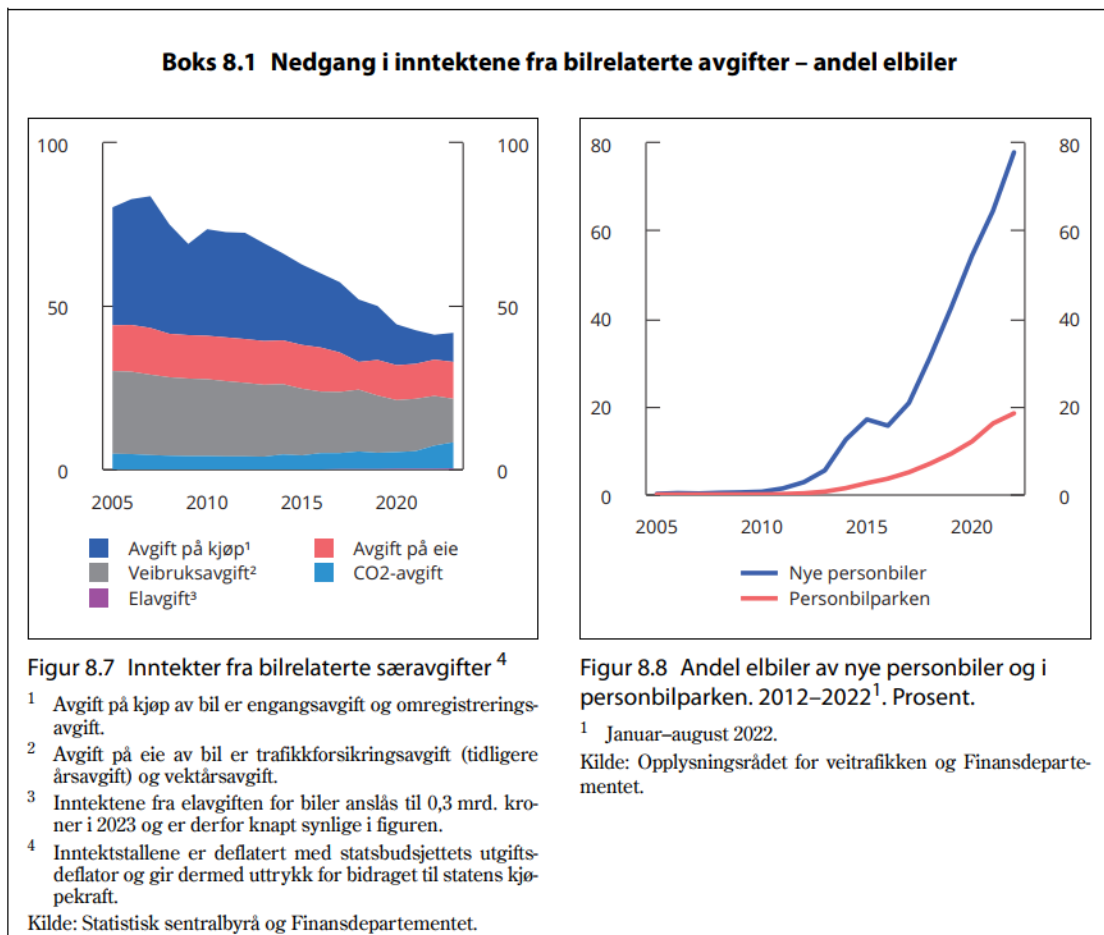
Bilavgifter

Bilavgifter er en viktig finansieringskilde for den norske stat og det er avgifter på både kjøp og bruk av bil. Det er ulike politiske oppfatninger om hvor mye bilavgifter myndighetene bør ta inn og hvordan avgiftssystemet skal utformes.

Kjøpsavgifter

Historisk har begrunnelsen for kjøpsavgiftene på bil nærmest utelukkende vært å skaffe inntekter til staten. I de senere årene har avgiftene i økende grad blitt brukt som et virkemiddel for å kutte utslipp fra veitrafikken gjennom å gjøre det gunstig for kjøper å velge biler med lave eller ingen klimagassutslipp.

Dette har bidratt sterkt til at Norge har verdens høyeste andel nullutslippsbiler, om lag 80 prosent av alle nye biler i 2023 er elektriske. En annen konsekvens er at statens inntekter fra bilavgifter er kraftig redusert.



Stortinget har som mål at alle nye personbiler og lette varebiler som selges fra 2025 skal være nullutslippsbiler. Med det vil forutsetningene for avgiftssystemet endres.

De samlede bilavgiftene vil i 2023 ligge på om lag 40 milliarder kroner, drøyt 40 milliarder kroner lavere enn i 2007.

Engangsavgiften (avgiften som betales ved registrering av en ny bil) har blitt gradvis endret gjennom årene. Det er i dag avgifter på bilens vekt, samt CO₂- og NO_x-utslipp.

CO₂-avgiften er progressiv. Det vil si at satsene er lavere jo mindre CO₂ bilen slipper ut, og negative dersom utslippene er svært lave. På biler med negativ CO₂-avgift trekkes denne fra vektavgiften, til en nedre grense på null kroner. De ulike satsene og trinnene for avgiftene justeres i de årlige statsbudsjettene i tråd med teknologisk utvikling og/eller politiske føringer.

Ladbare hybrider har over flere år hatt avgiftsfordeler gjennom vektfradrag og negativ CO₂-avgift. Fordelene for ladbare hybrider er trappet ned over flere år og fra 1. januar 2024 vil alle fordelene være borte.

Frem til 2023 var elbiler verken ilagt merverdiavgift eller engangsavgift. Det var i mange år bred politisk enighet om at elbiler skulle fritas for alle kjøpsavgifter.

Men fra 2023 avgjorde Stortinget at elbiler skal betale merverdiavgift for den delen av kjøpesum som overstiger 500 000 kroner.

Fra 1. januar 2023 ble det også innført en ny delavgift i engangsavgiften basert på vekt. Den nye vektavgiften gjelder for alle personbiler. For vekten over 500 kg beregnes det en engangsavgift på 12,50 kroner per kg.

Biler med forbrenningsmotor omfattes av ny vektavgift og den generelle engangsavgiften (CO₂, NO_x og egenvekt), mens elektriske biler bare omfattes av den nye vektavgiften.

For tyngre kjøretøy er det ikke engangsavgift. Men Stortinget vedtok i forbindelse med behandlingen av Statsbudsjett for 2023 at engangsavgift for tyngre kjøretøy med fossil drivlinje skal utredes frem mot behandlingen av Statsbudsjett for 2024.

Bruksavgifter

For å bruke bilen betaler bilistene en rekke ulike avgifter. Trafikkforsikringsavgiften (tidligere årsavgift) kreves inn via forsikringsselskapene og er en avgift for obligatorisk ansvarsforsikring. I tillegg betaler bilister som har biler med forbrenningsmotor CO₂-avgift og veibruksavgift som en del av prisen når de fyller drivstoff på tanken.

Bompenger er en annen bruksavgift som betales av bilistene. Inntektene fra bompenger er anslått til 16,1 milliarder kroner i 2023. I en del bommer har nullutslippsbiler fritak fra å betale bompenger. Stortinget har vedtatt at ingen bomselskap har anledning til å kreve nullutslippsbiler for mer enn 70 prosent av taksten som biler med fossil drivlinje betaler.

Elbilene kreves heller ikke for veibruksavgift når de lader, slik bilene med forbrenningsmotor gjør gjennom veibruksavgiften på drivstoff. Veksten i antallet elbiler på veiene har dermed store konsekvenser både for statens inntekter fra bompenger og inntektene fra veibruksavgift.

Skatteetaten og Statens Vegvesen har derfor fått i oppdrag av regjeringen å utrede et nytt, helhetlig system for veibruksavgift og bompenger, med sikte på en kilometerbasert, flat veibruksavgift for elbiler og et to-sonebasert veipringsssystem for tunge kjøretøy. Skal dette bli innført, må det først godkjennes av Stortinget.

Hva mener BIL?

BIL samarbeider med forbrukerorganisasjonen NAF og Norges Bilbransjeforbund i bilavgiftspolitikken.

Vi er opptatt av at bilen både er nødvendig og et samfunnsgode. For de fleste familier er bilen en stor investering, og de er avhengige av bilen for å få hverdagslogistikken til å gå opp. Bilpolitikken må være forutsigbar og alle endringer må skje med små steg.

BILs mål er at politikken som føres forsterker det grønne skiftet på veiene, men uten at avgiftene drives opp.

BIL mener et moderne bilavgiftssystem må være langsiktig, forutsigbart og helhetlig. Det skal fremme mobilitet og anerkjenne verdien av høy mobilitet, både for samfunnet og for enkeltmennesker. Et moderne bilavgiftssystem fremmer klimamålene gjennom positive insentiver og legger til rette for at det skal lønne seg å gjøre klimavennlige kjøretøyvalg, både for næringsliv og familier.

Bilavgifter skal brukes til å dekke bilens samfunnsøkonomiske kostnader, ikke være et middel for å gi staten selvstendige provenyinntekter. BIL mener det er riktig å regne bompenger som en bilrelatert avgift.

Kjøpsavgifter

Utskiftingen av bilparken må forseres hvis vi skal nå klimamålene. Bilavgiftene må tilpasses til dette.

For de elektriske personbilene bør merverdiavgift for kjøpsbeløp under 500 000 kroner innføres gradvis og forutsigbart gjennom stortingsperioden 2025 - 29. En moderat engangsavgift for nullutslippskjøretøy må være forutsigbar og basert på objektive kriterier. Avgiftsnivået må være tilpasset behovet for å fase inn nye nullutslippskjøretøy i bilparken.

For nyttekjøretøy er det behov for betydelige kjøpsinsentiver for utslippsfrie vare- og tungvogner for å sikre at de er konkurransedyktige i pris. Engangsavgift på tunge kjøretøy må ikke innføres.

Bruksavgifter

Når nivået på bruksavgiftene settes, mener BIL at verdien av mobilitet, hensynet til næringsliv og faren for uheldige sosiale konsekvenser må vektlegges.

Høy mobilitet er et gode for samfunnet og skaper store verdier, både økonomisk og sosialt. For næringstransporten må bruksavgiftene gi et forutsigbart avgiftsbilde som er enkelt å viderefakturere.

Bruksavgiftene må ikke være så høye at slik mobilitet reduseres, særlig ikke for utslippsfrie kjøretøy.

BIL mener det er riktig at nullutslippsbiler bør betale for veibruk. Etter vårt skjønn er en flat, moderat kilometersats å foretrekke. Om man på sikt skal vurdere å utrede videre et posisjonsbasert system, må vi være sikre på at alle personvern hensyn er tilstrekkelig ivare tatt.

For tungtransporten er et posisjonsbasert system akseptabelt utfra personvern hensyn. Forutsetningen er at det holdes provenynøytralt og sikrer like konkurransevilkår for alle som driver næringstransport på norske veier.

Balansen mellom kjøp og bruk

Det er viktig at vi har et avgiftssystem der kjøpsavgiftene ikke blir så høye at utskiftingstakten av bilparken reduseres. Dette vil sette ned farten i det grønne skiftet.

Det er også viktig at vi har et avgiftssystem der bruksavgiftene ikke blir så høye at folk ikke har råd til å bruke bilen. Det vil gå ut over økonomien og den sosiale bærekraften.

De siste tjue årene har gjennomsnittsalderen for bilparken steget med ett år. Det er i distriktene at bilparken er eldst. Selv om gjennomsnittlig vrakingsalder er 18,2 år, er likevel en stor andel av bilparken i Norge over 20 år gammel. Det må innføres en ordning som bidrar til å få de eldste, minst trafiksikre og mest forurensende bilene vekk fra veien.

BIL går inn for styrking av kollektivtrafikken og å bygge bedre veier. Det vil være gode bidrag til å redusere klimagassutslipp, løse trafikale utfordringer og redusere både antall og skadepotensiale i trafikkulykker.

Det grønne skiftet i nyttetransporten fordrer tilgjengelig og adekvat grønn teknologi. Når teknologien finnes, skal BIL stå i første rekke for å bidra til å få den i bruk. Men den teknologiske modenheten er kommet vesentlig kortere for nyttetransporten enn for privatbilene. For mange varebilkunder (laste og trekke tungt) finnes ikke gode elektriske alternativer. Det må avgiftsnivået for diesel/bensinvarebiler gjenspeile. Samtidig er det nødvendig med solide grønne insentiver for å sikre tempo i overgangen til nullutslipp for nyttetransporten.

Les mer/aktuelle lenker:

Statsbudsjett for 2023; Prop. 1 LS (2022–2023) — Skatter, avgifter og toll 2023:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20222023/id2931482/>

Nasjonal Transportplan 2025-2036 Klima – leveranse til prioriteringsoppdraget:

<https://www.regjeringen.no/contentassets/f517f097ff11468fbb8087f6bc981c43/felles-svar-prioppdrag-310323/klima.pdf>

Regjeringens politiske plattform, Hurdalsplattformen;

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/hurdalsplattformen/id2877252/>

BILs strategi 2025 – 2029: <https://bilimportorene.no/nyheter/bilbransjens-strategi-for-2025-til-2029/>