



Representantforslag 138 S

(2012–2013)

fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Kenneth Svendsen og Jørund Rytman

Dokument 8:138 S (2012–2013)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Kenneth Svendsen og Jørund Rytman om modernisering av engangsavgiften for bil

Til Stortinget

Bakgrunn

Det er et omfattende sett av bilrelaterte avgifter i Norge som dels er knyttet til bruk og dels til kjøp. Den viktigste inntektskilden for staten er engangsavgiften som i dagens form er sterkt politisk styrt og har ført til at Norge har en av Europas mest forurensende og minst trafikksikre bilparker.

Kjøpsavgiften, som var forløperen til dagens engangsavgift på bil, ble innført i 1955 for å begrense valutaforbruket. Engangsavgiften for bil er i dag først og fremst fiskalt begrunnet, men det høye avgiftsnivået har også som virkning at nybilsalget holdes nede.

Den opprinnelige kjøpsavgiften for motorvogner ble enkelt og ubyråkratisk satt til 10 pst. av importverdi. Dagens engangsavgift for bil er utviklet til en omfattende byråkratisk konstruksjon der avgiften for mange bilmodeller kan være mange ganger den reelle nybilprisen. Fra 1996 ble det gjennomført en større endring av importavgiften, og denne skulle nå beregnes på bakgrunn av bilens vekt, motorvolum samt motoreffekt. Innledningsvis var det også med et verdielement, men dette ble fjernet fra 1998. I 2001 ble importavgiften lagt om fra å være en avgift ved import til å bli en avgift ved førstegangsregistrering. Fra 2007 ble motorvolum erstattet av CO₂-utslipp som avgiftskomponent, noe som har medført en favorisering av små dieselmotorer. For ytterligere å kompli-

sere systemet er det også lagt til en komponent som går på NO_x-utslipp. Felles for alle komponentene er at de er sterkt progressive, gir ekstreme utslag og medfører begrensninger i forbrukernes muligheter til å velge bil etter sin livssituasjon.

Forslagsstillerne mener at engangsavgiften er moden for reform for å stimulere til en større utskifting av bilparken samtidig som man treffer bedre både når det gjelder miljø og trafikal sikkerhet. Dagens byråkratiske modell må erstattes med et enklere system der politisk detaljstyring erstattes med større frihet og forutsigbarhet for forbrukerne til å velge bil etter behov. Lavere avgiftssatser vil stimulere til økt nybilsalg som vil gi en mer moderne, miljøvennlig og trafikksikker bilpark.

Situasjonsbeskrivelse

Dagens avgiftssystem er gitt en byråkratisk oppbygning. Avgiften er satt sammen av flere komponenter, herunder vekt, motoreffekt, CO₂- samt NO_x-utslipp, flere av dem med høy progresjon. Selv om miljøhensyn også brukes som begrunnelse for avgiften, så er det vektkomponenten som utgjør den største inntektskilden for staten. Bilbransjen og bilorganisasjonene mener man i stor grad bør dreie avgiftene bort fra vekt og effekt og over mot utslipp.

Systemets kompleksitet og det høye avgiftsnivået gjør at det også er innført noen unntak der særlig nyttekjøretøy subsidieres med reduserte avgifter.

Avgiftens størrelse gjør at bruksfradragordninger for bruktimport av bil blir viktig for mange bilkjøpere og at det også er en stor import av brukte kjøretøy.

Den tekniske utviklingen i bilverdenen går fort og et tungt byråkratisk avgiftssystem har ofte problemer med å holde følge. Det har de siste årene vært en rekke eksempler på at biler med ny teknikk som gir lave utslipp, får en avgiftsberegning som gjør den usalg-

bar. Et eksempel er Plug-in hybridbiler der regelverket nok en gang måtte justeres for å få en rettmessig avgiftsbehandling. Men fremdeles ser man utslag på over 200 000 kroner i disfavør av den mest miljøvennlige bilen. Det illustrerer at det er lite samsvar mellom hva man betaler i engangsavgift for et kjøretøy og det faktiske CO₂-utslippet.

Forslagsstillerne mener at dagens kompliserte avgiftssystem med høy progresjon på vekt og effekt erstattes av et enklere system med en generell stykkavgift samt en CO₂-komponent som premierer lave utslipp. Dette vil være et system som vil gi lavere avgifter, som gir forbrukerne valgmuligheter og som gir avgiftsfordel ved lave utslipp uten at man samtidig gjør sikrere biler usalgbare. En slik reform vil kunne føre til at dagens særordninger med varebiler som avgiftsklasse, som er begrunnet i de ekstreme utslagene av dagens system, kan avvikles. Dette er en modell som enkelt tar opp i seg den tekniske utviklingen og medfører at behovet for stadige avgiftstilpasninger som har vært de siste årene, forsvinner.

Bilparkens alder

Engangsavgiften for personbiler er høy og begrenser omsetningen av nye biler. Ifølge Vista Analyse var høyeste avgift betalt i 2011 1,4 mill. kroner. Gjennom dette bidrar dagens engangsavgift til å legge grunnlaget for en av Europas eldste bilparker. Gjennomsnittlig levealder for biler er på ca. 19 år i Norge, mot ca. 14 år ellers i Europa. Det høye avgiftsnivået bidrar dermed til dårligere sikkerhet på norske veier og høyere utslipp fra bilparken enn et mer rimelig avgiftssystem vil gi.

Forbruker

Nivået på dagens engangsavgift gjør det uoppnåelig for mange forbrukere å kjøpe ny bil. Norge har som konsekvens av dette fått en av Europas smalleste sammensatte bilparker når det gjelder modellutvalg. Denne strukturen med det smale modellutvalget begrenser forbrukernes mulighet til å velge bil etter eget behov. Systemet diskriminerer spesielt normale familiebiler der utgaver som fra fabrikk er rimelig priset gjøres nærmest uselgelige i det norske markedet med ekstreme utslag i avgiftsberegningen. En konsekvens er at barnefamilier typisk henvises til bruktbilmarkedet eller tvinges til å velge små biler med lavere sikkerhet enn behovet tilsier. Systemet diskriminerer også miljøvennlig teknologi så lenge vekt og effekt står for over 2/3 av beregningsgrunnlaget. Forslagsstillerne mener at avgiftssystemet må endres opp slik at forbrukerne selv skal kunne velge bil etter eget behov. En slik reform vil innebære at ekstremutslagene i avgiftssystemet avvikles og at beslutningsmyndighet flyttes fra politikere og byråkrater til den enkelte forbruker.

Miljø

Dagens engangsavgift begrenser nybilsalget og gjør at Norge har en eldre bilpark med høyere utslipp enn det en mer rimelig beskatning vil gi. Det er et sidehensyn ved dagens system at CO₂-utslippet skal reduseres, men det er slik at CO₂-utslippet faller mer i bilmarkedet uten engangsavgift. Dette viser at det er den tekniske utviklingen som reduserer utslippene og ikke den norske avgiftspolitikken. En konsekvens av sammensetningen av avgiften er at en bil der utslippet reduseres allikevel ilegges en høyere avgift dersom vekt og effekt øker samtidig. Forslagsstillerne vil ha et system med generelt lavere avgifter der man beskattes for utslipp, men uten dagens ekstremutslag. Dette vil gi høyere nybilsalg, raskere modernisering av bilparken og dermed lavere totale utslipp samt en bilpark med høyere trafikal sikkerhet.

Sikkerhet

Engangsavgiftens vektkomponent medfører at større familiebiler med god sikkerhet blir diskriminert i det norske bilmarkedet. Avgiftssystemet i dagens form fremmer små biler med lav sikkerhet og fører til at de som har behov for en større bil og prioriterer sikkerhet, henvises til bruktbilmarkedet. Et system der vektkomponenten i engangsavgiften fjernes, vil gjøre det økonomisk mulig for flere forbrukere å prioritere sikkerhet ved anskaffelse av ny bil.

Økonomi

Engangsavgiften har som formål å sikre inntekter til staten og hadde i 2010 et proveny på i underkant av 20 mrd. kroner. Det ble solgt 127 940 nye personbiler dette året, og gjennomsnittsavgiften per bil var på ca. 109 000 kroner ifølge Vista Analyses rapport nr. 2011/29. Over tid har engangsavgiften hatt som effekt en betydelig skatteskjerpelse for befolkningen. Forslagsstillerne mener at de norske bilavgiftene er for høye og skal reduseres. Et system med engangsavgift med lavere satser vil kunne føre til at flere forbrukere kan realisere drømmen om ny bil etter eget valg. En slik reform vil innebære at avgiften per bil reduseres, men vil også medføre et høyere nybilsalg som vil generere avgiftsinntekter. Endringene vil også medføre en mer moderne bilpark med bedre sikkerhet og lavere utslipp.

Vurdering

Forslagsstillerne ønsker en forbrukerrettet reform av engangsavgiften. Dagens kompliserte system for utregning av engangsavgift med sterke progressive satser og flere særlige avgiftssatser erstattes av et enklere forbrukerrettet system. De generelle unntaksbestemmelsene for spesielle kjøretøy er godt begrunnet og bør beholdes, herunder det generelle unntaket for nullutslippsbiler. Forslagsstillerne ønsker et nytt

system der man reduserer avgiftskomponentene til en nøytral stykkavgift per bil kombinert med en flat CO₂-avgift per gram utslipp over 100 gram CO₂. Dette vil gi langt lavere avgifter generelt sett og vil bety at biler med de laveste utslippene kun vil få en stykkavgift. Lavere utslipp er uansett lønnsomt i avgiftsmodellen, og man unngår samtidig ekstremutslagene som dagens system gir.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et nytt system for engangavgift for bil bygget på en stykkavgift og en flat CO₂-avgift med lav sats.

4. juni 2013

