



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortinget
Finanskomiteen
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2587-

Dato
2. mai 2025

Uttalelse om Dokument 8:158 S (2024-2025) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Roy Steffensen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Marius Arion Nilsen om endringer i engangsavgiften for kjøretøy

Jeg viser til brev 11. april 2025 fra Stortingets finanskomité hvor det bes om min vurdering av representantforslag 8:158 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Roy Steffensen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Marius Arion. De enkelte forslagene gjengis nedenfor med mine vurderinger og anbefalinger.

Forslag 1: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for person- og varebiler, slik at dagens dobbeltbeskatning opphører.»

Engangsavgiften betales når motorvogner registreres i Statens vegvesens kjøretøyregister for første gang. Avgiften ilegges de fleste typer motorvogner ment for kjøring på vei, unntatt store lastebiler og busser. Det er også engangsavgift på snøscootere.

For kjøretøy med forbrenningsmotor er kjøretøyene delt inn i seks avgiftsgrupper med ulike satser og avgiftsgrunnlag, se tabell nedenfor. Reglene om dette følger av Stortingets vedtak om engangsavgift § 3

Avgiftsgruppe	Beregningsgrunnlag
Personbiler mv.	Egenvekt, CO ₂ -utslipp ¹ og NO _x -utslipp
Varebiler	Egenvekt, CO ₂ -utslipp ¹ og NO _x -utslipp
Campingbiler	Egenvekt, slagvolum og NO _x -utslipp

Avgiftsgruppe	Beregningsgrunnlag
Motorsykler	Slagvolum og CO ₂ -utslipp ²
Beltemotorsykler	Egenvekt, slagvolum og motoreffekt
Minibusser	Egenvekt, CO ₂ -utslipp ¹ og NO _x -utslipp

¹ For kjøretøy uten dokumenterte CO₂-utslippsverdier, beregnes avgiften på grunnlag av slagvolum.

² For motorsykler uten dokumenterte CO₂-utslippsverdier benyttes motoreffekt som beregningsgrunnlag, sammen med en stykkavgift.

Gjennomsnittlig avgift for personbiler og varebiler med forbrenningsmotor etter § 3 utgjorde i 2024 hhv. om lag 170 000 kroner og 120 000 kroner. Engangsavgiften for personbiler og varebiler ble økt fra 1. april 2025.

Etter Stortingets vedtak om engangsavgift § 2 skal det for personbiler i tillegg betales en vektgradert avgift på 12,44 kroner per kg for den delen av egenvekten som overstiger 500 kg. Denne avgiften omfatter også elektriske personbiler. For en bil med egenvekt på 2000 kg utgjør avgiften 18 660 kroner. Som følge av høyere vekt vil avgiften på elbiler gjennomgående være høyere enn avgiften på sammenlignbare biler med forbrenningsmotor.

Forslaget om å avvikle «den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for person- og varebiler», forstås slik at vektkomponenten som i dag gjelder for kjøretøy med forbrenningsmotor avvikles for personbiler og varebiler. Personbiler vil i så fall bare være gjenstand for den vektgraderte avgiften etter § 2, mens varebilene ikke lenger vil ilegges vektgradert avgift. For de øvrige avgiftsgruppene videreføres vektkomponenten i § 3.

Forslaget vil innebære en betydelig avgiftslettelse for personbiler og varebiler med forbrenningsmotor, mens nivået videreføres for de øvrige avgiftsgruppene. Dette vil fremstå som ulogisk og vil kunne gi utilsiktede tilpasninger. Ved større endringer i engangsavgiften bør de ulike avgiftsgruppene ses i sammenheng og avstemmes mot hverandre.

Dagens system, hvor personbiler med forbrenningsmotor avgiftslegges etter vekt, både etter § 2 og § 3, kunne alternativt gjennomføres ved å avgrense § 2 til elektriske personbiler, kombinert med en tilsvarende økning av satsene i vektkomponenten i § 3 for personbiler med forbrenningsmotor. Dagens system er i så måte en teknisk måte å gjennomføre ønsket avgiftsbelastning på, og kan ikke ses som en form for dobbeltbeskatning.

Å redusere utslippene fra transportsektoren er sentralt for at Norge skal oppfylle sine forpliktelser om å redusere klimagassutslippene. Avgiftene på kjøp av bil har over lang tid blitt brukt til å påvirke sammensetningen av bilparken i retning av lav- og nullutslippsbiler og dermed bidratt til reduserte utslipp fra veitrafikken.

De sterke insentivene til å velge elbiler har virket. I 2024 ble det registrert i underkant av 15 000 nye personbiler med forbrenningsmotor, en reduksjon på nær 90 pst. siden toppåret 2011. Så langt i 2025 utgjør nullutslippskjøretøy over 90 pst. av alle nye

førstegangsregistrerte personbiler. Å gjennomføre en betydelig avgiftslettelse for personbiler og varebiler med forbrenningsmotor vil kunne snu denne trenden.

På dette grunnlaget frarår jeg at forslaget vedtas.

Forslag 2: «Stortinget ber regjeringen innføre tak på engangsavgiften for henholdsvis personbil og varebil.»

Engangsavgiften på motorvogner beregnes på bakgrunn av tekniske kriterier. Avgiftsberegningen skjer på grunnlag av data fra kjøretøyregisteret, som igjen er hentet fra kjøretøyets typegodkjenning eller samsvarssertifikat. Å innføre et beløpsmessig tak i engangsavgiften for henholdsvis personbil og varebil, vil innebære et nytt element i avgiften. Gjennom tilpasninger i satsstrukturen vil en kunne oppnå mye av det samme som en beløpsbegrensning. Ut fra et avgiftsteknisk synspunkt er dette å foretrekke.

En beløpsbegrensning vil, avhengig av hvordan taket settes, kunne innebære en betydelig reduksjon av engangsavgiften på personbiler og varebiler. På samme måte som forslaget om å avvikle den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for person- og varebiler vil dette kunne føre til økt salg av kjøretøy med forbrenningsmotor, på bekostning av salget av elektriske biler. Dette vil redusere elbilandelen av nybilsalget.

På dette grunnlaget frarår jeg at forslaget vedtas.

Forslag 3: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at engangsavgiften avvikles for kjøretøy som er ti år eller eldre, med oppdatert tabell for bruksfradrag.»

For brukte motorvogner gis det fradrag i den utregnede engangsavgiften (bruksfradrag). Reglene om dette følger av forskrift 19. mars 2001 nr. 268 om engangsavgift på motorvogner §§ 3-2 til 3-4. Bruksfradraget fastsettes etter tabell, med prosentvist fradrag i avgiften ut fra kjøretøyets alder. For kjøretøy som er 20 år eller eldre gis det 100 pst. fradrag. Det kan også søkes om alternativ beregning, som er en mer individuell beregningsmåte av bruksfradraget.

Gjeldende bruksfradrag er ment å reflektere verdifallet på brukte biler i Norge. Biler vil normalt ha en levetid på mellom 15 og 20 år.

Å redusere fradagsperioden til 10 år vil gjøre det mer lønnsomt å bruktimportere biler, fremfor å kjøpe tilsvarende nye biler. Siden elbiler avgiftslegges med lav sats vil dette i første rekke gjelde for kjøretøy med forbrenningsmotor. Foruten å redusere inntektene fra engangsavgiften, vil tiltaket kunne føre til økt innførsel av biler med forbrenningsmotor. Dette vil igjen føre til økte utslipp fra transportsektoren.

På dette grunnlaget frarår jeg at forslaget vedtas.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jens Stoltenberg". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Jens Stoltenberg