



STORTINGET

Innst. 544 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra finanskomiteen

Dokument 8:158 S (2024–2025)

Innstilling fra finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Roy Steffensen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Marius Arion Nilsen om endringer i engangsavgiften for kjøretøy

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 1. april 2025:

- «1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for person- og varebiler, slik at dagens dobbeltbeskatning opphører.
2. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et tak på engangsavgiften for henholdsvis personbil og varebil.
3. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at engangsavgiften avvikles for kjøretøy som er 10 år og eldre, med oppdatert tabell for bruksfradrag.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Dokumentet ble 11. april 2025 oversendt finansministeren til uttalelse. Finansminister Jens Stoltenbergs uttalelse om representantforslaget i brev av 2. mai 2025

er vedlagt innstillingen. Sakens dokumenter er tilgjengelig på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eigil Knutsen, lederen Tuva Moflag, Tellef Inge Mørland, Bjørnar Skjæran, Maria Aasen-Svensrud og Rigmor Aasrud, fra Høyre, Tina Bru, Mahmoud Farahmand, Heidi Nordby Lunde og Helge Orten, fra Senterpartiet, Emilie Mehl, Ole André Myhrvold og Geir Pollestad, fra Fremskrittspartiet, Hans Andreas Limi og Roy Steffensen, fra Sosialistisk Venstreparti, Andreas Sjalg Unneland, fra Rødt, Marie Sneve Martinussen, fra Venstre, Sveinung Rotevatn, fra Miljøpartiet De Grønne, Sigrid Zurbuchen Heiberg, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til forslagene fra representantene Hans Andreas Limi, Roy Steffensen, Frank Edvard Sve, Morten Stordalen og Marius Arion Nilsen og til at behandlingen av disse sammenfaller med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett. Komiteen viser til at de ulike partiene legger frem sine samlede forslag til budsjettprioriteringer i Innst. 540 S (2024–2025).

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er gode grunner til å se på innretningen av bilavgiftene, men at dette må gjøres basert på grundige utredninger og en helhetlig vurdering. Bilavgiftene må innrettes slik at de legger til rette for en omstilling til lavere utslipp i transportsektoren, reduserer miljøpåvirk-

ningen og reflekterer samfunnets utgifter ved bilbruk, samtidig som avgiftene bør være på et moderat nivå som gjør det mulig for folk å kjøpe og bruke trygge og moderne biler. Disse medlemmer viser til at endringer i bilavgiftene vil ha budsjettmessige konsekvenser og må vurderes i de ordinære budsjettprosessene.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet har som mål å redusere avgiftene for folk. I regjering sørget partiet blant annet for redusert elavgift og redusert trafikkforsikringsavgift, fjernet grunnavgiften på anleggsdiesel og holdt avgiftene på mat og drivstoff nede.

Disse medlemmer mener det vil være positivt å redusere engangsavgiften for kjøretøy, men mener samtidig dette må sees i sammenheng med øvrige bilavgifter og det øvrige skatte- og avgiftsopplegget, og at det best gjøres i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilen har avgjørende betydning for både person- og varetransporten og er det mest fleksible transportmiddelet vi har. Disse medlemmer viser til at avgiftsbelastningen på norske bilister er høy, og at Arbeiderparti-regjeringen, sammen med Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, har økt avgiftene ved flere anledninger denne stortingsperioden. Disse medlemmer viser til at engangsavgiften for kjøretøy ble økt siste gang med virkning fra 1. april 2025, en endring som i særlig grad rammer ladbare biler. Disse medlemmer mener at høye kjøps- og bruksavgifter for kjøretøy bidrar til et høyt prisnivå i samfunnet og innskrenker folks valgmuligheter. Disse medlemmer mener at regjeringens avgiftsøkninger i en tid med generell høy prisvekst i samfunnet er uansvarlig og bidrar til inflasjon.

Disse medlemmer mener at avgiftsnivået på kjøretøy skal reduseres, og at dagens engangsavgift med ekstremt høye satser og utslag må endres og reduseres. Disse medlemmer vil øke folks valgfrihet og sikre et fortsatt mangfold av kjøretøy og drivlinjer i kjøretøyparken. Dette er viktig også av beredskapsgrunner. Disse medlemmer mener at vektkomponenten i engangsavgiften er en skatt på trafiksikkerhet som gir sikre biler en uforholdsmessig høy avgiftsbelastning. Disse medlemmer viser til at ladbare biler i særlig grad er blitt rammet av regjeringens avgiftsøkninger i denne stortingsperioden. Enkeltmodeller har fått en avgiftsøkning på mer enn 200 000 kroner. Disse medlemmer mener at dette er uholdbart, og at det må gjøres endringer i engangsavgiften som gir et lavere avgiftsnivå og en enklere struktur samt skjærmer mot ekstreme utslag.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å utvikle den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for person-, vare- og campingbiler.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et tak på engangsavgiften for henholdsvis person-, vare- og campingbil.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at engangsavgiften utvikles for kjøretøy som er 10 år og eldre, med oppdatert tabell for bruksfradrag.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at engangsavgiften på nye biler har vært et av de viktigste virkemidlene for å fremme overgangen til en bilpark med lavere utslipp. Representantforslaget fremhever at avgiftssystemet for kjøretøy må være teknologinøytralt. Disse medlemmer mener at avgiftssystemet ikke bør være utslippsnøytralt. Dagens innretning har ført til at mer enn 90 pst. av nybilkjøperne kjøper nullutslippsbiler så langt i år, og disse bilkjøperne betaler lavere engangsavgift fordi de blir med på samfunnets dugnad for å kutte klimagassutslipp.

Disse medlemmer merker seg at forslagsstillerne fra Fremskrittspartiet motsetter seg en avgiftsbasert utvikling av nysalg av bensin-, diesel- og hybridbiler. Disse medlemmer vil minne om at det var Fremskrittspartiets samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen som i 2017 la frem Nasjonal transportplan 2018–2029 med følgende målsetting: «I 2025 skal alle nye biler være nullutslippsbiler». Et enstemmig storting støttet at målet ble fremmet. Disse medlemmer mener at når man politisk setter målsettinger, er det også mest troverdig å følge opp med politiske virkemidler som styrer mot målene man i fellesskap har satt.

Disse medlemmer er enig med forslagsstillerne i at elektrifisering av samfunnet reiser nye spørsmål om beredskap. Disse medlemmer mener likevel det er lite kunnskapsbasert når Fremskrittspartiet hevder at en elektrisk kjøretøypark har liten nytteverdi i en krisesituasjon. Disse medlemmer viser til at nær 50 000 norske elbiler har funksjoner som gjør at de kan benyttes som batteribanker, og andelen øker stadig. Dette gjør at man i en situasjon uten strøm kan bruke el-bilen til å forsyne husholdningen med strøm i flere dager til kaffetrakter, internett, lys, vannkoker, oppvaskmaskin, TV, lading av mobiltelefoner og mer. Disse medlemmer mener Fremskrittspartiet burde se mulighetene som ligger i ny klimavennlig teknologi, heller

enn stadig å fremme forslag som tar utgangspunkt i at alt var bedre før. For det var det ikke.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å avvikle den gamle vektkomponenten i engangsavgiften for person-, vare- og campingbiler.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å innføre et tak på engangsavgiften for henholdsvis person-, vare- og campingbil.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om at engangsavgiften avvikles for kjøretøy som er 10 år og eldre, med oppdatert tabell for bruksfradrag.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

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 – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 17. juni 2025

Tuva Moflag

leder og ordfører



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

