



FINANSDEPARTEMENTET

Regjeringens politikk for norske bilavgifter Medlemsmøte BIL

Statssekretær

Geir Axelsen

19. november 2008

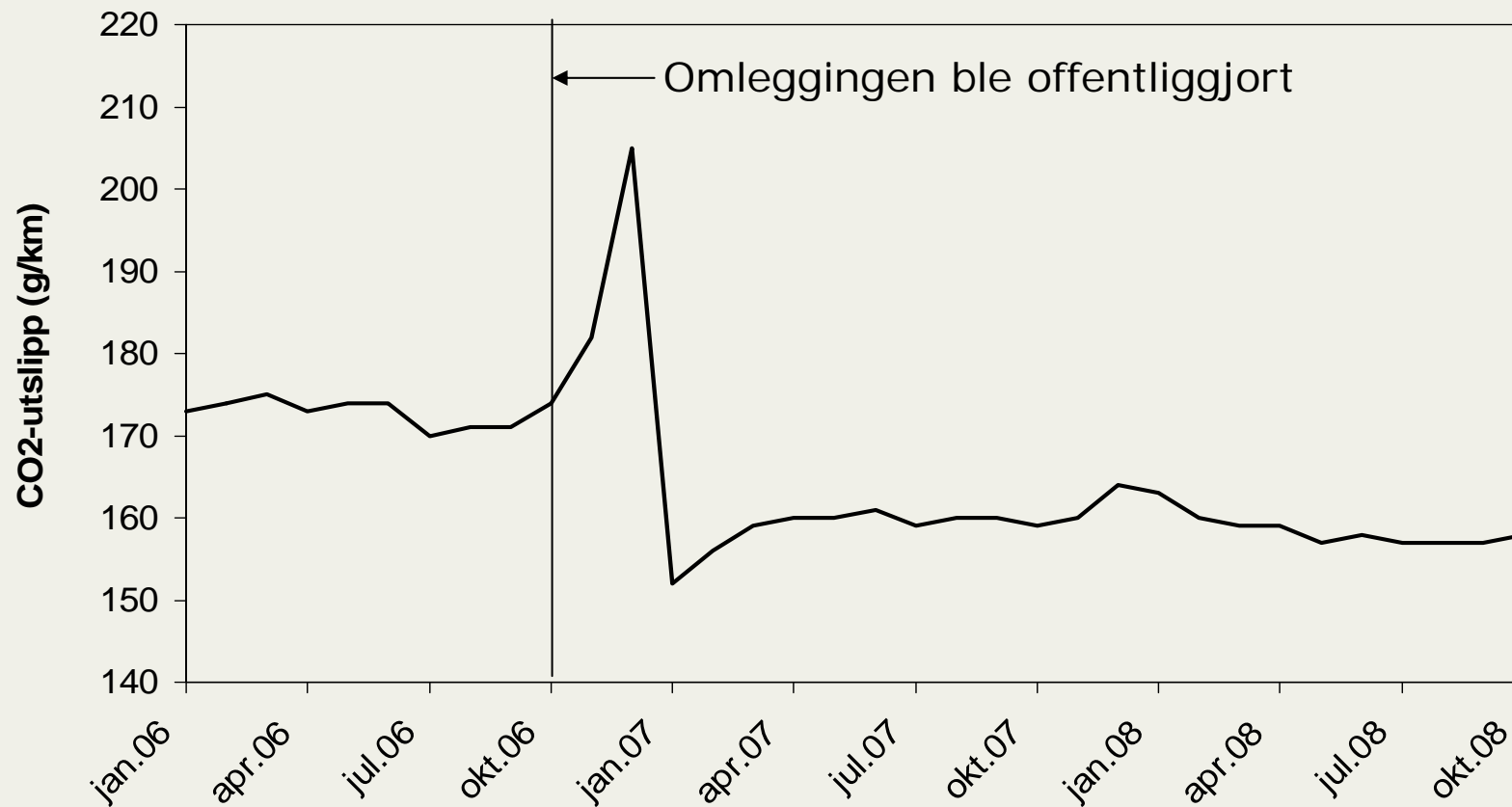
Bilavgifter i Norge

- Høyt avgiftsnivå på bil i Norge
 - viktige for å finansiere velferd
 - reflekterer høye eksterne kostnader
- Bilavgiftene er i første rekke fiskal avgift
men: gjør det mulig å gi sterke incentiver til kjøp av miljøvennlig biler

Grønn omlegging av bilavgiftene I

- Mål: Gjennomsnittlig CO₂-utslipp på 120 g/km i nybilparken i 2012.
- 2007: Endringer i engangsavgiften
 - CO₂-utslipp erstattet slagvolum som avgiftskomponent
 - Gjennomsnittlig CO₂-utslipp gikk raskt ned fra 177 g/km til under 160 g/km.

Gjennomsnittlig CO2-utslipp fra nye personbiler 2006-2008

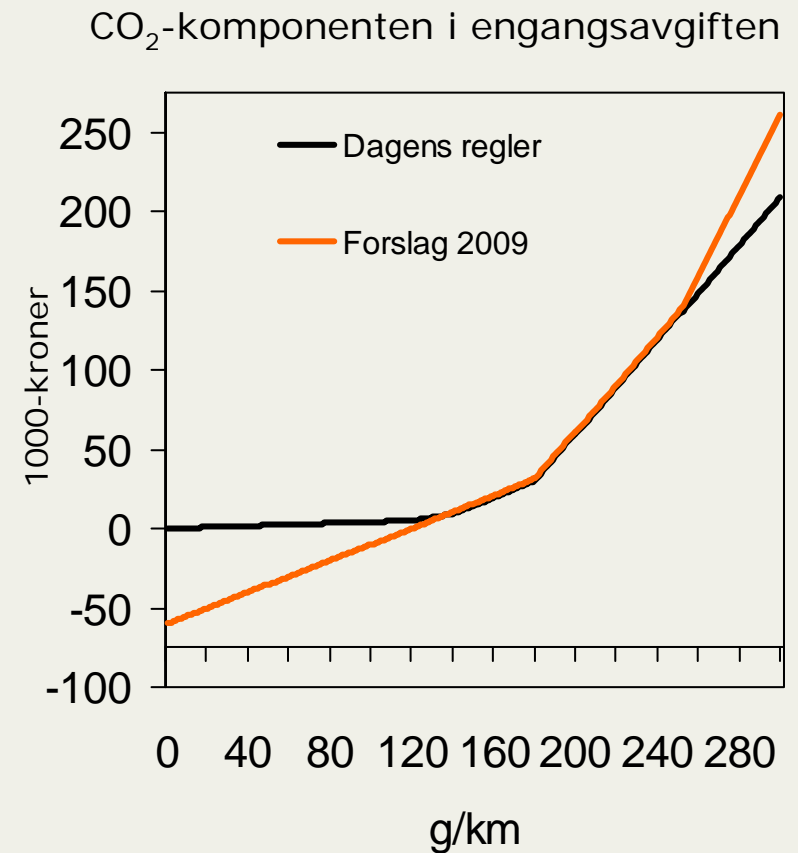


Grønn omlegging av bilavgiftene II

- 2008: Miljødifferensiering av årsavgiften
 - 430 Kroner høyere årsavgift for diesel personbiler uten fabrikkmontert partikkelfilter
 - Økt vrakpant for gamle, sterkt forurensende dieselbiler
- Andre endringer
 - 10 000 kroner i støtte til kjøp av E85-bil
 - Bioetanol som blandes i bensin fritatt for CO2-avgift
- SFT: En vellykket omlegging

2009: Forsterke incentivene for å kjøpe miljøbiler

- Incentivene i CO₂-komponenten forsterkes ytterligere.
 - 500 kroner i fradrag per gram under 120 g/km
 - Ny og høy sats for kjøretøy med utslipp over 250 g/km
- Reell avgiftslettelse
 - Utslipp 110 g/km: -9 674 kr
 - Utslipp 100 g/km: -14 249 kr
- Gunstigere behandling av el-biler i firmabilbeskatningen



Hva vil regjeringen arbeide videre med?

- Vi vil arbeide videre i retning av å øke andelen lavutslippsbiler.
- Ved framtidige endringer i bilavgiftene er det viktig legge vekt på systemer som gjør det enkelt å implementere ny teknologi og ikke forskjellsbehandler miljøvennlig teknologi. Avgiftssystemet må være:
 - Enkelt, minst mulig særregler
 - Objektive beregningsgrunnlag, objektive standarder
 - Beregningsgrunnlag som sikrer et vist inntektsgrunnlag