

Mål og prinsipper

Målsettingen er:

«Nyere, sikrere og mer miljøvennlig bilpark.»

Prinsipper for et godt avgiftssystem:

Avgiftene skal dekke de faktiske eksterne kostnadene som påføres samfunnet.

- a. Teknologinøytralitet er et mål for utformingen av avgiftene over tid.
- b. Avgiftssystemet skal drive den teknologiske utviklingen i en mer klima- og miljøvennlig retning.
- c. Avgiftene skal bidra til at klima- og miljømålene fra klimaforliket forsterkes og at målet om 40 prosent reduksjon av klimagassutslipp innen 2030 nås.
- d. Avgiftssystemet skal bidra til en nyere og sikrere bilpark.
- e. Avgiftene bør utformes på en enkel måte som gir lavest mulige administrative kostnader.
- f. Eventuelle kompensasjoner for uønskede eller urimelige utslag skal i) være midlertidige, ii) skje på utgiftssiden av budsjettet og iii) være i samsvar med Norges internasjonale forpliktelser.
- g. Avgiftene innrettes slik at nullutslippsbiler kommer økonomisk bedre ut sammenlignet med en tilsvarende tradisjonell bilmodell, jf. punktene om nullutslippsbiler.

Engangsavgift

Engangsavgiften legges om slik at

1. Den stimulerer sterkere til mer klima- og miljøvennlige valg og til at målet om 85 gram CO₂ pr km oppnås innen 2020, jf. Klimaforliket.
2. Personbiltransporten gir sitt forholdsmessige bidrag til å nå EU og Norges mål om 40 pst reduksjon av klimagassutslipp innen 2030.
3. Endringene i engangsavgiften fases inn gradvis fra og med 2016 og det søkes å unngå urimelige utslag for enkeltmodeller.
4. Co₂ komponenten skal økes, være progressiv og vurderes i sammenheng med en utfasing av effektkomponenten og reduksjon av vekt-komponenten.
5. NO_x-komponenten beholdes og økes.
6. Det legges vekt på enkelhet og forutsigbarhet i systemet.
7. Forbrukernes valgfrihet økes.
8. Prinsippene 1-7 bør også fungere som rettesnor for øvrige kjøretøygrupper og unntak så langt det er hensiktsmessig og mulig.

Regjeringen kommer tilbake med en vurdering av om og hvordan avgiftssystemet bør ytterligere premiere ladbare hybrider med lang elektrisk rekkevidde for å bidra til utslippsreduksjoner.

Endringene forventes å medføre noe lavere inntekter fra engangsavgiften over tid i takt med lavere utslipp fra bilparken.

Nullutslippsbiler

Arbeidsgruppen viser til punkt 1 og 2 under engangsavgift hvor nullutslippsbiler er en viktig faktor.

Følgende legges til grunn for endring av reglene for nullutslippsbiler:

1. Avgiftsfordelene for nullutslippsbiler beholdes uendret ut 2017.
2. Fritaket for engangsavgift for nullutslippsbiler forlenges til 2020. Fritaket vurderes opp mot måloppnåelse av klimamålene for 2020 og 2030.
3. Det vurderes en rettighetsbasert tilskuddsordning ved kjøp av nullutslippsbiler til erstatning for dagens merverdiavgiftsfritak. Tilskuddsordningen skal i utgangspunktet tilsvare merverdiavgiften og trappes ned i takt med teknologiutviklingen. Det kan fastsettes et tak for støtte per bil som gradvis reduseres, men uten at det fører til store prisøkninger for noen bilmodeller. Tilskuddsordningen vurderes opp mot måloppnåelse av klimamålene for 2020 og 2030.
4. Nullutslippsbiler kan ilegges halv årsavgift fra 1. januar 2018 og full årsavgift fra 2020.
5. Det igangsettes en prosess som gir lokale myndigheter frihet til å fastsette om nullutslippsbiler skal ha fritak fra parkeringsavgift, gratis tilgang til lading og innføring av begrensninger dersom nullutslippsbilene hindrer kollektivtrafikkens fremkommelighet. Regjeringen skal igangsette en vurdering av miljøeffekten av å innføre miljødifferensiering og en lav sats for nullutslippsbiler i bomringene, bomstasjonene og på riksvegferger.
6. Halv firmabilbeskatning (basert på allerede lavere listepreis enn tilsvarende biler som går på fossilt drivstoff) kan utgå fra 2018.

Veibruksavgift

1. Dagens og vedtatte unntak for alternative drivstofftyper evalueres i 2020. Unntakene vurderes opp mot måloppnåelse av klimamålet i 2030.
2. Målsettingen på sikt er at alle fossile drivstoff ilegges veibruksavgift gradert etter energiinnhold i drivstoffet.

CO₂-avgift

CO₂-avgiften bør på sikt innrettes slik at den priser CO₂-utslipp likt per tonn CO₂ for fossile drivstoff.

Vrakpant

Vrakpanten endres ikke. Tilskudd for vraking kan vurderes økt.