



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Faktaark

Engangsvgiften — ny målemetode for utslipp av CO₂

Regjeringen foreslår at CO₂-utslipp målt etter WLTP benyttes som grunnlag for CO₂-komponenten i engangsvgiften for personbiler i 2020.

Nye regler for måling og beregning av utslipp for nye personbiler og varebiler

Engangsvgiften beregnes på bakgrunn av kjøretøyets vekt og utslipp av NO_x og CO₂. Dataene hentes fra typegodkjenningen som er basert på EUs felles regelverk.

EU har vedtatt nye regler for måling og beregning av utslipp for nye personbiler og varebiler. Blant annet er det innført en ny kjøresyklus (WLTP) som vil gi mer realistiske utslippsverdier enn dagens kjøresyklus (NEDC). De nye reglene har blitt innført trinnvis. For personbiler ble den nye målemetoden gjort gjeldende for nye typegodkjenninger fra 1. september 2017, og obligatorisk for alle nye personbiler fra 1. september 2018. For varebiler er innfasingen ett år senere.

Frem til 2021 vil det bli fastsatt CO₂-utslipp basert både på WLTP og NEDC for alle nye person- og varebiler. For biler godkjent etter WLTP vil NEDC-verdiene være basert på WLTP-verdier som omregnes til NEDC etter en fastsatt modell (CO2MPAS). I 2019 benyttes NEDC-verdier som grunnlag for engangsvgiften, enten målte eller omregnet fra WLTP-verdier.

Vegdirektoratet har levert grunnlagsdata for å beregne de avgiftsmessige konsekvensene av overgangen til WLTP. For perioden fra mars/april til juli er det tilgjengelig registreringsstatistikk for nær 23 000 kjøretøy som både har NEDC- og WLTP-verdier. Gjennomsnittlig økning i målt utslipp i denne perioden er anslått til vel 24 prosent. Biler med særlig høye utslipp har lavere økning i målt utslipp enn gjennomsnittet.

Provenynøytral innføring av WLTP i engangsvgiften i 2020

Regjeringen foreslår en provenynøytral innføring av WLTP som avgiftsgrunnlag for personbiler og minibusser med virkning fra 1. januar 2020. Siden WLTP i gjennomsnitt gir høyere målte utslipp enn NEDC, må satsen og innslagspunkt i CO₂-komponenten justeres. Generelt benyttes en fast omregningsfaktor på 1,242 til å justere satsene og innslagspunktet. Innslagspunktene økes med denne faktoren, mens satsene nedjusteres. Unntaket er satsen som etter gjeldende regelverk betales for utslipp som overstiger 195 gram/km. Nivået på denne satsen videreføres, og den får nytt

innslagspunkt på 225 gram/km. Nye satser og innslagspunkt i CO₂-komponenten med forslaget for 2020 fremgår av tabell 1 nedenfor:

Tabell 1 Foreslått CO₂-komponent i engangsvgiften for 2020

Intervall i gram/km	Sats per gram/km
0–50	- 932,92
51–87	- 792,95
88–118	773,91
119–155	867,25
156–225	2 272,56
Over 225	3 625,17

For biler med gjennomsnittlig økning i målt utslipp vil forslaget innebære om lag uendret avgift. Biler med lavere utslippøkning enn gjennomsnittet vil få redusert avgift og motsatt for biler med høyere utslippøkning enn gjennomsnittet. Fremgangsmåten belønner derfor kjøretøy som med den mer realistiske WLTP-målesyklusen får relativt lav økning i målt utslipp og motsatt. Slik bidrar endringen til å forsterke den grønne omleggingen av engangsvgiften. Samlet anslås endringene å være provenynøytrale, men for de enkelte bilmodeller vil overgangen kunne gi endret avgift.

For varebiler og campingbiler gjennomføres overgangen til WLTP fra 2021. Dette har sammenheng med at WLTP ikke ble obligatorisk for disse kjøretøygruppene før 1. september i år, og at det derfor foreløpig er begrenset grunnlagsdata for å beregne hvordan overgangen slår ut. I 2020 vil disse kjøretøygruppene bli avgiftsbelagt på bakgrunn av NEDC, med egne avgiftsatser som viderefører dagens nivå (inflasjonsjustert).

Det vil også fastsettes NEDC-baserte avgiftssatser for personbiler og minibusser som mangler WLTP -verdier. Dette er nødvendig av hensyn til bruktimporten som gjennomgående vil være målt etter NEDC.