



DET KONGELIGE ARBEIDS-  
OG ADMINISTRASJONSDEPARTEMENT

SØ

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

FINANSDEPARTEMENTET	
13. AUG. 2003	
Saksnr.	2002 1 33340-23
Arkivnr.	

Deres referanse  
02/3340 SØ

Vår referanse  
200302336-/AKH

Dato  
11 08 2003

### Høring – Bilavgifter – Rapport fra en arbeidsgruppe

Arbeids- og administrasjonsdepartementet (AAD) viser til brev fra Finansdepartementet av 16 05 03 med anmodning om merknader til rapport fra arbeidsgruppe om bilavgifter

Saken har vært forelagt Konkurransetilsynet som har avgitt uttalelse i brev av 9 07 03  
Uttalelsen følger vedlagt, og er i hovedsak i overensstemmelse med AADs synspunkter

Dagens engangsavgift på bil er sammensatt av komponentene vekt, slagvolum og motoreffekt  
Siden det er miljøavgifter på drivstoff, er det rimelig å anta at dagens avgiftsregime i for stor grad virker etterspørselen mot lette og motorsvake biler

Innenfor en provenynøytral ramme bør bilavgiftene utformes slik at de i minst mulig grad virker konkurransen mellom ulike bilmerker Der hvor det er eksterne kostnader vil det imidlertid være naturlig å korrigere for disse ved å bruke avgiftssystemet Det er i stor grad *bruken av bil* som forårsaker eksterne virkninger, og korrigerende av disse bør skje ved at forbruket skattlegges AAD er av den oppfatning at bilavgiftene bør knyttes til bruken av bil for å korrigere for eksterne kostnader Det gjenstående provenyet bør dekkes ved at avgiftssystemet utformes så nøytralt det lar seg gjøre, slik at det ikke oppstår konkurransevridninger mellom ulike biler.

I den utstrekning *engangsavgiften* har fiskalt formål, bør den utformes så nøytralt som mulig En verdiavgift er i prinsippet nøytral ved at den ikke virker etterspørselen på bakgrunn av bilenes tekniske egenskaper Samtidig kan avgiftsgrunnlaget påvirkes ved å endre bilens verdi gjennom nivået på standardutstyret, for eksempel gjennom å fjerne fordyrende ekstrautstyr for å unngå økt avgift AAD foreslår derfor at den del av engangsavgiften som har fiskal begrunnelse knyttes til en komponent som relateres til bilens verdi fratrukket verdien av sikkerhetsutstyr

Postadresse  
Postboks 8004 Dep  
N-0030 OSLO

Kontoradresse  
A kersg 59

Telefon  
22 24 90 90  
Org no  
972 417 785

Administrasjonsavdelingen  
Telefaks  
22 24 27 14

Saksbehandler  
Anne Kristine Hage  
22 24 48 51

AAD slutter seg i utgangspunktet til arbeidsutvalgets konklusjon om at det ikke bør innføres en CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften. Begrunnelsen for dette er at miljøproblem knyttet til CO<sub>2</sub> oppstår ved bruk av bil. Gitt at CO<sub>2</sub> avgiften knyttet til drivstoffet er optimal, vil en slik komponent i engangsavgiften bidra til å vri etterspørselen i retning av små og motorsvake biler i større grad enn det som kan begrunnes ut fra eksterne virkninger. Hvis valget derimot står mellom slagvolum og CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften i dagens regime, er AAD av den oppfatning at CO<sub>2</sub>-komponenten vil være mer presis med hensyn til å korrigere for de eksterne virkningene.

Dagens ordning med lavere skattlegging av varebiler vrir etterspørselen mot næringskjøretøy, ved at det blir lønnsomt å anskaffe næringskjøretøy til privat bruk. AAD deler derfor utvalgets oppfatning om en endring i retning av et mer enhetlig nivå på engangsavgiften i de ulike kjøretøygruppene.

Skattesystemet bør ikke legges opp slik at det subsidierer forbrukerne av det mest forurensende drivstoffet, ved at disse ikke må dekke de eksterne kostnadene forbundet med forbruket. Videre bør det drivstoffet som medfører de største eksterne kostnadene pålegges den høyeste avgiften. I den grad marginale eksterne kostnadene for dieseldrevne kjøretøy er vesentlig høyere enn dieselavgiften, slutter AAD seg til utvalgets oppfatning om en utjevning i avgiftene på diesel og bensin.

Med hilsen

*Solgunn Tverfjell*  
for Anne Christoffersen (ef)

*Anne Kristine Hage*  
Anne Kristine Hage

Vedlegg.