



Konkurransetilsynet
Norwegian Competition Authority

ARB - OG ADMINISTRASJONSDEPT
ARKIVKODE 008/FIN
EKSP.
10 JULI 2003
SAKSB KPA-ANH
SAKSNR 200302336-4

Arbeids- og administrasjonsdepartementet

Postboks 8004 Dep.
0030 Oslo

Deres ref

Vår ref 2003/449
MA1-M3 ODDS 50

Saksbeh Odd Solheim

Dato 09 07 2003

■ Høring - bilavgifter

Vi viser til brev fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet av 5. juni 2003 og til brev fra Finansdepartementet av 16. mai 2003 vedrørende arbeidsgruppen for bilavgifter sin rapport.

Vi har merket oss at mandatet for arbeidet har vært å foreslå endringer innefor en provenynøytral ramme og at arbeidsgruppen kom til følgende hovedkonklusjoner;

- Systemet for beregning av engangsavgift bør ikke endres nå, men på sikt bør en vurdere å erstatte dagens slagvolumkomponent i engangsavgiften med en CO₂-komponent
- Det bør innføres en miljødifferensiert årsavgift for kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 12 tonn, der det skilles mellom vektklasse, årgang og drivstofftype. Trafikkskadeavgiften og årsavgiften bør også samordnes.
- Avgiftsforskjellen mellom bensin og diesel bør utjevnes, og en bør innføre avgiftsinsentiv for svovelfritt drivstoff i den grad i den grad dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt.
- I årene fremover bør det legges større vekt på årsavgift og drivstoffavgifter enn på engangsavgiften. Dette er i tråd med EU-kommisjonens signaler.
- Nye satser for bruksfradrag bør beregnes, og endres så raskt som mulig.

Vi har vurdert rapporten, og har følgende merknader;

Skatte- og avgiftsmessig forskjellsbehandling av ulike biler eller drivstoff kan ha konkurransemessige virkninger ved at etterspørselen vris mot de produktene som pålegges lavest avgift

Vi mener generelt at skatte- og avgiftssystemer i minst mulig grad bør medvirke til å vri konkurransen mellom forskjellige aktører eller produkter, med mindre dette er ønsket ut fra miljøhensyn eller andre eksterne virkninger.

- Engangsavgiften har som hovedformål å skaffe staten inntekter. Engangsavgiften er beregnet ut fra den enkelte bils vekt, slagvolum og motoreffekt. Disse komponentene er valgt av miljøhensyn. Fiskale avgifter beregnet kun på bakgrunn av slike komponenter knyttet til miljø, kan bidra til at det gis for sterke insentiver til kjøp av biler med lave miljøskadelige utslipp. Avgiftssystemet kan således bidra til å vri etterspørselen mellom ulike biler i større grad enn det som kan begrunnes ut fra eksterne virkninger.

Det bør derfor vurderes å inkludere ytterligere en komponent for beregning av engangsavgiften. Den delen av engangsavgiften som har fiskalt formål bør virke mest mulig nøytralt i forhold til etterspørselen etter ulike biler. En slik komponent kan være bilens verdi, eventuelt med fradrag for sikkerhetsutstyr.

- Varebiler skattlegges lavere enn andre biler. Dette kan føre til skattemotivert ombygging av personbiler til varebiler og at etterspørselen vris mot typiske næringskjøretøy. Dette er samfunnsøkonomisk ineffektivt bruk av ressurser.

Vi støtter derfor arbeidsgruppens ønske om et mer enhetlig nivå på engangsavgiften i de ulike kjøretøygruppene.

- Vi støtter videre en harmonisering av avgiften på bensin og diesel. Da diesel ikke gir lavere miljøskadelige utslipp enn bensin, bør ikke skattesystemet gi insentiv til at diesel benyttes som drivstoff fremfor bensin. Ideelt sett burde det drivstoffet som har de største skadelige eksterne virkningene også ha den høyeste avgiften.

Med hilsen

Ove Skaug Halsos (e.f.)
fung seksjonssjef

Odd Solheim
rådgiver