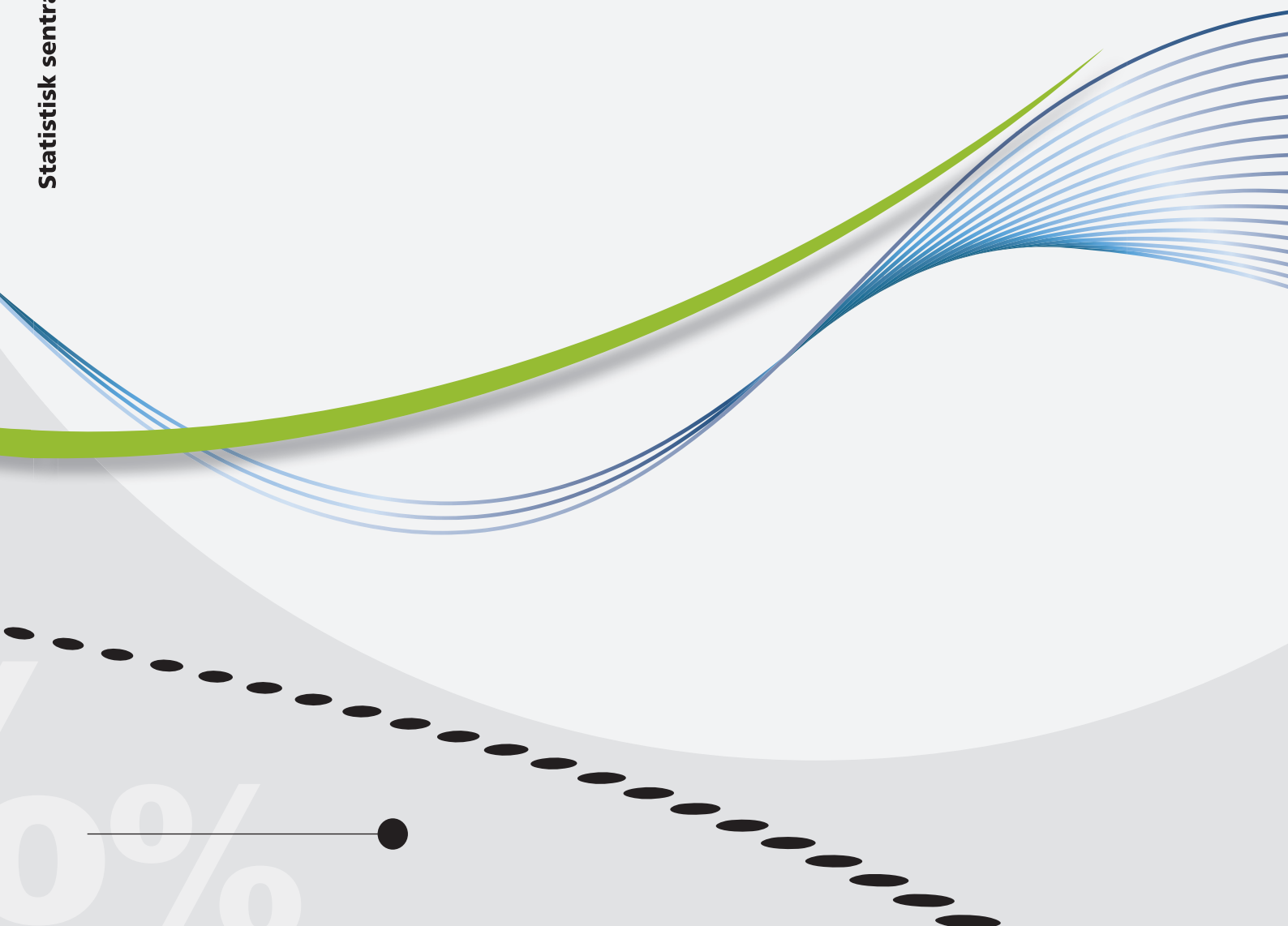


Sandra Wessman, Bente Halvorsen og Bodil M. Larsen

Særaggifter relatert til husholdningenes energiforbruk

Dokumentasjon 1970-2012



*Sandra Wessman, Bente Halvorsen og
Bodil M. Larsen*

**Særavgifter relatert til husholdningenes
energiforbruk**

Dokumentasjon 1970-2012

	Standardtegn i tabeller	Symbol
© Statistisk sentralbyrå	Tall kan ikke forekomme	.
Ved bruk av materiale fra denne publikasjonen skal Statistisk sentralbyrå oppgis som kilde.	Oppgave mangler	...
Publisert november 2012	Oppgave mangler foreløpig	...
	Tall kan ikke offentliggjøres	:
	Null	-
ISBN 978-82-537-8503-5 (trykt)	Mindre enn 0,5 av den brukte enheten	0
ISBN 978-82-537-8504-2 (elektronisk)	Mindre enn 0,05 av den brukte enheten	0,0
ISSN 1891-5906	Foreløpig tall	*
Emne: 01.03.10 og 01.90	Brudd i den loddrette serien	—
	Brudd i den vannrette serien	|
Trykk: Statistisk sentralbyrå	Desimaltegn	,

Forord

Dette notatet inneholder en oversikt over særavgifter relatert til husholdningenes energiforbruk i Norge i perioden 1970 til 2012. Notatet er en del av prosjektet *"Husholdningenes respons på energi- og miljøpolitiske tiltak"* ved Statistisk sentralbyrås forskningsavdeling. Forskningsprosjektet analyser ulike energi- og miljøpolitiske tiltak og hvilke atferdseffekter disse utløser hos husholdningene. Særavgiftene har lenge vært en sentral komponent i norsk energi- og klimapolitikk. Det har derfor vært viktig å få på plass en historisk oversikt over endringer i avgiftsordningene og utviklingen i avgiftssatsene. Notatet er ment å være et oppslagsverk som kan brukes for videre analyser og forskning på området.

Statistisk sentralbyrå, 3. november 2012

Hans Henrik Scheel

Sammendrag

Dette notatet inneholder en oversikt over særavgifter relatert til husholdningenes energiforbruk i Norge i perioden 1970 til 2012. Særavgiftene er presentert etter hvilket objekt de pålegges (istedet for å beskrive avgiftsordningene hver for seg). Videre er de kategoriserte i tre grupper; avgifter på stasjonært energiforbruk, avgifter på mobile formål knyttet til eierskap og bruksavhengige avgifter på mobile formål. Kapittel 2 samler avgiftene i den første kategorien. Her omtales særavgifter som pålegges husholdningens stasjonære energiforbruk, slik som oppvarming av bolig. Kapittel 3 omtaler de ulike avgiftene som pålegges eieren av kjøretøyer, og hvor disse avgiftene er uavhengige av hvor mye transportmiddelet brukes. I kapittel 4 vises historikk over bruksavhengige avgifter på mobile formål, som omfatter avgiftene på drivstoff.

Notatet har som formål å være et oppslagsverk til bruk i fremtidige analyser av særavgiftenes atferdseffekter hos norske husholdninger. Det er da først og fremst i prosjektet *Husholdningenes respons på energi- og miljøpolitiske tiltak*, finansiert av Norges forskningsråd I prosjektet kommer man ikke bare til å se på særavgiftene separat men også hvordan ulike energi- og miljøpolitiske instrumenter virker sammen. Dette er en av begrunnelsene for den inndelingen av særavgiftene som er gjort i notatet.

Husholdningenes energiforbruk bidrar til en betydelig andel av klimagassutslippene og en reduksjon av husholdningenes energiforbruk er derfor en viktig målsetning i klimapolitikken. En rekke politikkinstrumenter er blitt iverkatt for å flytte husholdningens energiforbruk bort fra fossilt brensel til fornybar energi, og øke energieffektiviteten i norske hjem. For å sikre effektiviteten av nåværende og fremtidige politiske tiltak, og minimere uønskede atferdseffekter, vil informasjon fra analyser av hvordan en kombinasjon av virkemidler endrer husholdningens tilpasning være av stor betydning.

Prosjektstøtte: Arbeidet med dette notatet er finansiert innenfor Norges forskningsråds Renergi-program (prosjektet "Household response to multiple environmental policy instruments"). Under arbeidet har vi også vært assosiert med forskningssenteret CREE - Oslo Center for Research on Environmentally friendly Energy. CREE er finansiert av Norges forskningsråd.

Innhold

Forord	.....	3
Sammendrag	.....	4
Innhold	.....	5
1. Innledning	.....	6
2. Avgifter på stasjonært energiforbruk	.....	7
2.1. Avgift på elektrisk kraft	.....	7
2.2. Avgift på mineralske produkter	.....	8
2.3. Avgift på kull og koks	.....	10
3. Avgifter på mobile formål knyttet til eierskap	.....	10
3.1. Årsavgiften på kjøretøyer	.....	10
3.2. Engangavgift på motorvogner	.....	11
3.3. Omregistreringsavgift på kjøretøyer	.....	17
3.4. Avgift på båtmotorer	.....	23
3.5. Årsavgift på båter	.....	24
4. Bruksavhengige avgifter på mobile formål	.....	24
4.1. Avgift på bensin	.....	25
4.2. Kilometeravgift på diesekjøretøy	.....	26
4.3. Autodieselavgift	.....	27
5. Videre arbeid	.....	28
Referanser	.....	30
Tabellregister	.....	31

1. Innledning

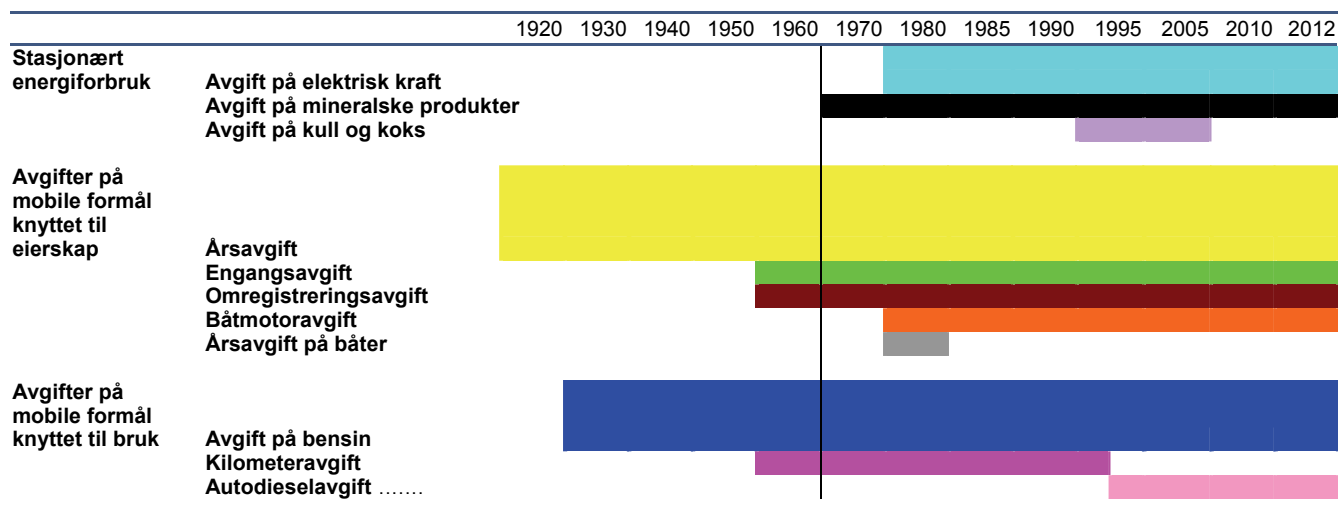
Målet med dette notatet er å skape en oversikt over særaggifter som er relatert til norske husholdningers energiforbruk fra 1970 til i dag (2012). Notatet er en del av prosjektet ”*Husholdningenes respons på energi- og miljøpolitiske tiltak*”, ved Statistisk sentralbyrås forskningsavdeling. Prosjektet er finansiert av Norges forskningsråd og analyserer hvordan energiforbruket i husholdningene endres som følge av ulike energi- og miljøpolitiske tiltak, både på nasjonalt og lokalt plan. De ulike tiltakene vil bli koblet sammen med informasjon om energiforbruket til et stort utvalg av husholdninger fra hele landet, for å analysere hvilke effekter de ulike tiltakene har hatt på forbruket.

Vi ønsker med notatet å få en oversikt over særaggifter for å oppnå energi- og miljøpolitiske målsettinger som husholdningene står overfor. Særaggifter pålegges etter prinsippet at forurenser skal betale, et standpunkt fra Stortinget siden 1970-tallet. Det er imidlertid vanskelig å avgrense hva som er en miljø- og energirelatert avgift. For det første har vi de direkte miljøavgiftene, som for eksempel CO₂-avgift. Det finnes imidlertid også avgifter som kan ha indirekte effekter på energi- og miljøpolitiske målsettinger, men hvor begrunnelsen for avgiften i utgangspunktet er fiskal. Eksempler på slike avgifter er flere av kjøretøyavgiftene, som vil ha en indirekte effekt på bruk av kjøretøy og dermed på husholdningenes mobile energiforbruk.

Særaggiftene kan grupperes på flere måter. Fra en administrativ synsvinkel kan avgiftene kategoriseres i fire modeller; vareavgifter, utslippsavgifter, utskrivningsavgifter og registreringsavgifter (NOU 2007:8). I dette notat klassifiseres avgift på elektrisk kraft, avgift på båtmotorer og grunnsatsene i avgift på mineraloljer som vareavgifter. Disse avgiftene har til felles at avgiftsplikten oppstår ved innførsel og produksjon av den definerte varen. Videre pålegges det utslippsavgifter på alle typer mineraloljer, i tillegg til grunnsatsene. Disse utslippsavgiftene er begrunnet i spesifiserte miljøskader. Relevante utslippsavgifter er CO₂-, SO₂- og NO_x-avgiftene. I stedet for å presentere utslippsavgiftene som separate avgifter, omtales de i dette notatet sammen med vareavgiften for objektet der utslippet oppstår. Utskrivningsavgiftene er representert ved årsavgiften på motorvogner og årsavgiften på båter. Her oppstår avgiftsplikt ved eierskap av avgiftsobjektet på et spesielt tidspunkt hvert år, og avgiften er uavhengig av bruk av objektet. Engangsavgiften og omregistreringsavgiften på kjøretøyer tilhører kategorien registreringsavgifter, hvor avgiftsplikt oppstår til eieren ved registrering av kjøretøyet hos registreringsforretningen.

Med begrunnelse i prosjektets fremtidige analyser, er avgiftene i notatet delt opp i andre typer kategorier enn de administrative. Her er avgiftene inndelt i tre grupper, etter hvilken type energibruk som belastes. Den første kategorien er avgifter på stasjonært energiforbruk og omfatter særaggifter som er pålagt husholdningens bruk av energikilder til oppvarming av bolig. Avgiftsordninger som faller inn under denne kategorien er avgifter på elektrisk kraft, mineralske produkter, kull og koks. De to andre kategoriene er begge relatert til mobile formål. Den ene er avgiftsordninger relatert til eierskapet av mobile transportmidler. Her finner vi avgifter som årsavgiften, engangsavgiften og omregistreringsavgiften. Den andre kategorien er avgiftsordninger som er relatert til bruk av mobile formål, som avgiften på bensin og autodiesel.

Tabell 1.1 skisserer avgiftene omtalt i dette notatet. Tabellen viser at visse avgifter ble innført allerede på første halvdel av 1900-tallet. I dette notatet fokuseres det imidlertid på perioden fra 1970 til 2012. Av avgiftene som omtales i notatet er alle aktive i 2012, med unntak av kilometeravgiften, årsavgiften på båter og avgiften på kull og koks. Årsavgiften på båter ble sløyfet i 1985 og avgiften på kull og koks ble sløyfet i 2002. Når kilometeravgiften ble sløyfet i 1993, ble den erstattet av vektårsavgiften og autodieselavgiften. Vektårsavgiften faller utenom dette notatet, da denne kun gjelder for tunge kjøretøy og ikke er relevant for personbiler.



Tabell 1.1 Oversikt over avgifter omtalt i notatet

I tillegg til avgiftene i tabell 1.1, finnes det en del utslippsavgifter. Siden disse ofte kommer i tillegg til en vareavgift, har vi valgt å ikke omtale utslippsavgiftene som en egen avgift, men presentere dem sammen med de tilhørende vareavgiftene. Den første av disse utslippsavgiftene var svovelavgiften. Den ble innført i 1970 som en gradert tilleggsavgift for mineralolje. Dette ble senere utvidet til å gjelde kull og koks i 1999, autodiesel i 2000 og bensin i 2005. Avgiften kan ses på som et virkemiddel for å oppnå forpliktelsene Norge har tatt på seg gjennom "Konvensjon om langtransportert grenseoverskridende luftforurensning". CO₂-avgiften ble innført i 1991. Den ble pålagt bruk av fossile brenslere til energiformål gjennom en tilleggsats til avgiften på mineralske produkter og avgiften på bensin. I 1992 ble kull og koks pålagt CO₂-avgift, og da autodieselavgiften trådte i kraft i 1993, ble denne også avgiftspliktig. I 1999 samlet man CO₂- og svovelavgiftene under vedtak om CO₂- og svovelavgift på mineralske produkter. I 2011 ble vedtaket omorganisert, og har nå benevnningen miljøavgifter på mineralske produkter. Den omfatter CO₂-avgift på mineralske produkter, svovelavgift og avgift på smøreolje. Fra 2007 har CO₂-utslipp blitt ett av avgiftsgrunnlagene i engangsavgiften for personbiler. I tillegg ble det i 2007 innført en NO_x-avgift på utslipp ved energiproduksjon fra fremdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW. Denne avgiften faller utenom notatets rammer, men det er under vurdering å utvide denne utslippsavgiften til flere områder. Fra 2012, er NO_x-utslipp inkludert som et avgiftsgrunnlag i engangsavgiften på biler.

2. Avgifter på stasjonært energiforbruk

Særagifter relatert til husholdningens stasjonære energiforbruk omfatter vareavgifter og utslippsavgifter, som er pålagt energikilder som brukes til oppvarming i husholdningene. Dette gjelder avgift på elektrisk kraft, avgift på mineralske produkter og CO₂- og svovelavgifter på mineralske produkter, kull og koks.

2.1. Avgift på elektrisk kraft

Avgiften på forbruk av elektrisk kraft ble innført allerede 1. juli 1951, med en sats på 0,1 øre pr kWh. Det var først 1. juli 1978 at avgiften ble pålagt elektrisitet brukt i husholdninger (se tabell 2.1).

Fra 1. januar 1989 ble det innført en lavere sats for Finnmark og kommunene Karlsøy, Kvænangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord i Nord-

Troms. For samme kommuner ble det innført fritak fra 1. juli 1990 og dette gjelder fortsatt i 2012. Satsen økte betydelig i 2000 og 2001 for så, i 2002, å bli senket for første og eneste gang i avgiftens historie. Fra 1. januar 2004 ble innkreving av avgiften overført fra kraftleverandørene til nettselskapene.

Tabell 2.1. Avgift på elektrisk kraft, øre pr kWh, 1978-201

År	Grunnsats	
1.7.1978 – 31.12.1980	2,00	
1.1.1981 – 31.12.1982	2,20	
1983	2,50	
1984	2,70	
1985	2,90	
1986	3,10	
1987	3,40	
1988	3,60	Lav sats ^{a)}
1989	3,70	2
1.1.1990 – 30.6.1990	3,85	2
01.07.1990	3,85	0
1991	4,00	0
1992	4,15	0
1993	4,60	0
1994	5,10	0
1995	5,20	0
1996	5,30	0
1997	5,62	0
1998	5,75	0
1999	5,94	0
2000	8,56	0
2001	11,30	0
2002	9,30	0
2003	9,50	0
2004	9,67	0
2005	9,88	0
2006	10,05	0
2007	10,23	0
2008	10,50	0
2009	10,82	0
2010	11,01	0
2011	11,21	0
2012	11,39	0

a) Lav sats gjelder for Finnmark fylke og kommunene Karlsøy, Kvæangen, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa, Skjervøy og Storfjord i Nord-Troms.

Kilde: Avgiftshistorie 2011, Toll- og avgiftsdirektoratet
Avgift på Elektrisk Kraft 2012; Rundskriv nr 10/2012 S

2.2. Avgift på mineralske produkter

Tabell 2.2 viser avgiftsatsene for mineralske produkter relatert til husholdningens stasjonære energiforbruk i tidsperioden 1970 til 2012. 16. november 1970 ble avgift på mineralolje innført på lyspetroleum, motorbrenseloljer, fyringsoljer og andre bunkersoljer. Det er da først og fremst fyringsolje som kan relateres til husholdningens stasjonære energiforbruk. Motorbrenseloljer har også betydning for husholdningen, men da disse retter seg mot det mobile forbruket, er de omtalt under kategorien avgifter på drivstoff (se avsnitt 4.1 og 4.3).

Avgiftsordningen bestod fra begynnelsen av en grunnsats og en tilleggsats. Tilleggsatsen blir pålagt oljer som inneholder svovel, og satsen er gitt i øre per liter for hver overskredet 0,25 prosent vektandel svovel i oljen. I 1991 ble det innført en CO₂-avgift. Til forskjell fra tilleggsatsen for svovel, gjelder CO₂-avgiften for alle mineraloljer under vedtaket. Fra 1. juli 1992 ble grunnsatsen betydelig senket med motivasjon om å bedre næringslivets rammevilkår, og i 1993 ble grunnsatsen sløyfet.

I 1999 ble avgiften lagt om, og ordningen ble nå delt opp i to separate vedtak; grunnavgift på fyringsolje og CO₂- og svovelavgift på mineralske produkter. Avgiftsmodellen var fortsatt den samme, med en grunnsats, en tilleggsats for svovelandelen og en CO₂-avgift, men administrativt sett ble vareavgiften (grunnsatsen) skilt ut fra utslippsavgiftene. I denne sammenheng ble også fyringsoljer skilt fra mineraloljer til fremdrift av kjøretøy. Grunnavgiften på

fyringsolje ble innført sammen med en økning av el-avgiften på 2,5 øre pr kWh utover prisjustering fra 1. januar 2000. Formålet var å hindre en miljømessig uheldig overgang fra bruk av elektrisitet til bruk av olje til oppvarming.

Tabell 2.2. Avgift på mineralske produkter, 1970-2012

	<i>Grunnsats kr/liter</i>	<i>Tilleggsats^{a)} kr/liter</i>			
1970 - 1979 ..	0,01	0,002			
1980 - 1982 .	0,02	0,004			
1983	0,022	0,005			
1984	0,024	0,005			
1985	0,026	0,007			
1986	0,028	0,0075			
05.05.1986 ...	0,050	0,0075			
01.07.1986 ...	0,080	0,0075			
1987	0,150	0,0075			
				Smøreolje kr/liter	
1988	0,210	0,015		0,50	
1989	0,210	0,025		0,50	
1990	0,310				
			CO₂-avgift kr/liter		
		0,050		0,50	
1991	0,320	0,070	0,300	0,50	
1992	0,330	0,070	0,300	0,50	
01.07.1992 ...	0,170	0,070	0,300	0,50	
1993	0	0,070	0,400	0,50	
1994	0	0,070	0,410	1,00	
1995	0	0,070	0,415	1,00	
1996	0	0,070	0,425	1,02	
1997	0	0,070	0,435	1,05	
1998	0	0,070	0,445	1,07	
1999	0	0,070	0,460	1,11	
2000	0,190	0,070	0,470	1,46	
2001	0,382	0,070	0,480	1,46	
2002	0,389	0,070	0,490	1,53	
2003	0,398	0,070	0,500	1,56	
2004	0,405	0,070	0,510	1,59	
2005	0,414	0,070	0,520	1,62	
2006	0,421	0,070	0,530	1,65	
2007	0,429	0,070	0,540	1,68	
2008	0,845	0,072	0,550	1,72	Naturgass^{b)} kr/m³
2009	0,87	0,074	0,570	1,77	0,490
2010	0,886	0,075	0,580	1,80	0,510
2011	0,983	0,076	0,590	1,83	0,440
2012	0,999	0,077	0,600	1,86	0,450
					LPG^{c)} kr/kg
					0,640
					0,650
					0,660
					0,670

a) Tilleggsats for hver overskredet 0,25 % vektandel svovel i oljen.

b) CO₂-avgift på naturgass, naturgass kun CO₂-avgift og er dermed ikke pålagt noen grunnsats.

c) CO₂-avgift på LPG, LPG kun CO₂-avgift og er dermed ikke pålagt noen grunnsats.

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet,

NOU 2007:8 En vurdering av særvgiftene, s.18.

NOU 2004:8 Differensiert el-avgift for husholdninger s. 34.

NOU 1996:9 Grønne skatter - en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting, s.304.

Den seneste omleggingen av avgiften var at man samlet alle miljøavgifter på mineralske produkter under ett vedtak. Dette skjedde i 2011, og i denne sammenheng endret grunnsatsen på fyringsolje navn til grunnavgift på mineralolje. I 2012 består avgift på mineralolje av tre komponenter; en grunnavgift, en CO₂-avgift og en tilleggsats for hver overskredet 0,25 prosent vektandel svovel i oljen.

Under vedtaket om miljøavgifter på mineralske produkter finner vi også andre produkter som er relatert til husholdningenes energiforbruk: CO₂-avgiften på naturgass og LPG, samt avgiften på smøreolje. Avgiften på smøreolje fikk eget vedtak i 1988, mens smøreolje tidligere lå under avgift på mineralolje. Fra 1970 til 1988 ble samme grunnsats som for fyringsolje benyttet. Satsen for smøreolje ble doblet i 1994, og motivasjonen bak den store satsøkningen var å bidra til en økning i muligheten for forbrukerne å innlevere spillolje gratis. Det skal gis refusjon pr liter spillolje når denne er samlet inn og håndtert på forsvarlig måte. Fra 1. januar 2011 videreføres avgiften sammen med de andre mineralske produktene under miljøavgifter på mineralske produkter.

CO₂-avgift på naturgass og LPG til oppvarming av bygg og bolig ble introdusert i 2009. Disse to varegruppene har da ingen vareavgift, kun en utslippsavgift.

Naturgass er avgiftsbelagt med en sats i kroner per standardkubikkmeter og LPG i kroner per kilo.

2.3. Avgift på kull og koks

CO₂-avgiften ble innført i 1991, og ble utvidet til å gjelde kull og koks til energiformål i private husholdninger i 1992. CO₂-avgiften for kull og koks regnes pr kg, og er lik for alle kull- og koksprodukter. På grunn av tilpasningen til ESAs retningslinjer for miljøstøtte, ble ordningen kortvarig, og avgiften ble sløyfet allerede fra 2003. Grunnen var at ESA mente at avgiftsordningen var konkurransevridende på en måte som ikke er tillatt ifølge retningslinjene.

Tabell 2.3. CO₂- og SO₂-avgift på kull og koks, kr pr kg, 1992-2002

År	CO ₂ -avgift	SO ₂ -avgift						
		kr pr 100 kg for følgende posisjoner i tolltariffen ^{a)}						
		Generell	27.01.	27.02.	27.04.	27.08.2000	27.13.1100	27.13.12000
1992	0,300							
1993	0,400							
1994	0,410							
1995	0,415							
1996	0,425							
1997	0,435							
1998	0,445	SO ₂ -avgift						
1999	0,460	3,000	6,000	10,500	2,500	2,500	18,000	18,000
2000	0,470	3,000	6,000	10,500	2,500	2,500	18,000	18,000
01.07.2000	0,470	6,000	12,000	21,000	5,000	5,000	36,000	36,000
2001	0,480	3,090	6,180	10,820	2,580	2,580	18,540	18,540
2002	0,490	SO ₂ -avgift sløyfet						

a) Avgiften på varer som faller inn under følgende posisjoner i tolltariffen:

27.01; Steinkull; briketter og lignende fast brensel fremstilt av steinkull.

27.02; Brunkull, også agglomerert, unntatt gagat (jett).

27.04; Koks og halvkoks av steinkull eller brunkull, også agglomerert; retorkull.

27.18.2000; Bekkoks fremstilt av steinkulltjære eller annen mineralisk tjære.

27.13.1100; Petrolkoks, ubrent.

27.13.1200; Petrolkoks, brent.

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

NOU 2000:1 Dagens virkemidler overfor klimagasser

Ved den administrative omleggingen av miljøavgifter i 1999, da man opprettet vedtaket om CO₂- og svovelavgifter på mineralske produkter, ble svovelavgiften også utvidet til å omfatte kull og koks. SO₂-avgiften var beregnet som en avgift per kilo SO₂ i varen. Siden det er store variasjoner i svovelinnhold i de ulike varegrupper av kull og koks, var SO₂-avgiften utformet som en gradert produktavgift. I 2002 ble avgiften på SO₂-utslipp fra kull og koks og utslipp fra raffineringsanlegg erstattet med en avtale mellom Miljøverndepartementet og prosessindustrien.

3. Avgifter på mobile formål knyttet til eierskap

Mobile formål som omfattes av dette notatet er personbiler, motorsykler og båter. Avgifter på eierskap knyttet til mobile formål omfatter utskrivnings- og registreringsavgifter. Avgiftsvedtak som kobles til denne kategorien er årsavgiften, engangsgiften, omregistreringsavgiften, årsavgiften på båter og avgift på båtmotorer.

3.1. Årsavgiften på kjøretøyer

Tabell 3.1 viser satsene for årsavgiften på kjøretøy i perioden 1969-2012.

Årsavgiften skrives ut en gang i året med forfall den 20. mars. Det er den enkelte bileier som er ansvarlig for innbetaling av avgiften. Årsavgiften kan i dag betraktes som en form for eiendomsskatt på bil.

Avgiften ble etablert under betegnelsen "Skat paa motorvogner og lystfartøier" som ledd i beskatning av luksus 1. august 1917. Beregningsgrunnlaget for avgiften ble lagt om flere ganger frem til 1970-tallet. I 1971 ble betegnelsen på avgiften endret

til "Årsavgift". Fra 2005 ble elbiler, kjøretøy som er 30 år eller eldre og mopeder avgiftspliktige. Tidligere har disse grupper hatt fritak for avgiften. Fra 1. januar 2008 ble det innført en miljødifferensiert avgift for innenlandsregistrerte kjøretøy med tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg. Dieseldrevne kjøretøy som ikke har fabrikkmontert partikkelfilter har høyere sats. For kjøretøy over 7500 kg betales vektårsavgift i stedet for årsavgift.

Tabell 3.1. Årsavgift, kr pr kjøretøy, 1969-2012

År	Personbiler	Lette og tunge		Kjøretøy eldre enn 30 år	Elbiler	Dieseldrevne kjøretøy uten partikkelfilter
		Personbiler	Personbiler				Personbiler
1969-1970	250		100			
1971 - 1973	300		100			
1974- 1979	300		300			
1980	400		400			
1981	600		600			
1982	600		600			
1983	700		700			
1984	700		700			
1985	750		750			
1986	800		800			
1987	900		900			
1988	1 000		1 000			
1989	1 070		1 070			
1990	1 100		1 100			
1991	1 150		1 150			
1992	1 400		1 150			
1993	1 500		1 200			
1994	1 550		1 250			
1995	1 575		1 270			
1996	1 605		1 270			
1997	1 705		1 340			
1998	1 900		1 500			
1999	1 965		1 550			
2000	2 005		1 580			
2001	2 265		1 785			
2002	2 310		1 820			
2003	2 360		1 180			
2004	2 755	1 150				
2005	2 815	1 585	180	360		
2006	2 865	1 615	365	365		
2007	2 915	1 645	370	370		
2008	2 660	1 690	380	380		3 090
2009	2 740	1 675	390	390		3 185
2010	2 790	1 705	395	395		3 245
2011	2 840	1 735	400	400		3 305
2012	2 885	1 765	405	405		3 360

Kilde: Avgiftshistorie 2011, Toll- og avgiftsdirektoratet

Historisk oversikt over satser mv. årene 1975-1992, Statistisk sentralbyrå Rapporter 92/93

Årsavgift 2012 Rundskriv nr. 3/2012 MO

NOU 2007:8 En vurdering av særvavgiftene

3.2. Engangsavgift på motorvogner

Det har vært mange omlegginger av engangsavgiften, og den består av mange komponenter. Nedenfor gis en oversikt over tabeller for de ulike avgifts- og fradragordningene:

- Tabell 3.2 Engangsavgift på personbiler 1968-1995
- Tabell 3.3 Fradragordning for airbag og ABS, 1992-1995
- Tabell 3.4 Engangsavgift på personbiler 1996-2012
- Tabell 3.5 Utslippsavgift på motorvogner med plikt å dokumentere CO₂-utslipp 2007-2012
- Tabell 3.6 Slagvolumavgift på bensindrevne motorvogner som ikke plikter å dokumentere CO₂-utslipp 2007-2012
- Tabell 3.7 Slagvolumavgift på ikke bensindrevne motorvogner som ikke plikter å dokumentere CO₂-utslipp 2007-2012
- Tabell 3.8 Bruksfradrag 1980-2011, etter alder på kjøretøyet

- Tabell 3.9 Engangsavgift på motorsykler 1968-1996
- Tabell 3.10 Engangsavgift på motorsykler 1997-2012
- Tabell 3.11 Engangsavgift på veteranbiler 1998-2012
- Tabell 3.12 Vrakpantavgift på kjøretøy 1978-2012
- Tabell 3.13 Utbetaling av vrakpant 1978-2012

Personbiler

Den 2. februar 1955 ble midlertidig avgift på motorkjøretøyer og traktorer etablert som ledd i tiltak for å bremse valutaforbruket. Satsen ble satt til 10 % av verdien på kjøretøyet. I 1974 ble avgiften endret til *Importavgift på motorvogner*, og ble i 1979 gitt betegnelsen *Engangsavgift på motorvogner mv.* Plikten til å betale engangsavgift oppstår når et kjøretøy registreres for første gang i det sentrale motorvognsregisteret, og avgiften beregnes på opplysninger derifra.

Tabell 3.2 viser engangsavgiftens avgiftsgrunnlag med satser i perioden 1968-1995 for personbiler. Dette omfatter da de to første ordningene; frem til 1982, da engangsavgiften var beregnet på bilens verdi, og frem til 1995, da beregningen var delt mellom bilens verdi og egenvekt. Tabell 3.3 viser fradragssatsene for airbag. Tabell 3.4 viser engangsavgiftens avgiftsgrunnlag med satser for personbiler etter omleggingen i 1996 frem til 2012. Avgiftsgrunnlaget er nå basert på fire komponenter; bilens egenvekt, NO_x-utslipp, motorens slagvolum og effekt. Etter at slagvolumkomponenten ble differensiert i 2007, ble det tre forskjellige avgiftsgrunnlag. Disse får ikke plass i tabell 3.4 men vises i tabellene 3.5-3.7.

Tabell 3.2. Engangsavgift på personbiler 1968-1995

	Verdiavgiftsgrunnlag (% av verdi)				Vektavgiftsgrunnlag (kr/kg)				
	0- 6000 kr	> 6000 kr			0- 700kg	700-1200kg	>1200 kg		
1968	40	70							
	0-5 000	> 5000							
1.1.69 – 31.12.75	67	100							
1.1.76 – 31.12.77	65	110							
1978	68	113							
	0-5 000	5000 – 22 000	> 22 000						
1979	68	113	188						
1.1.80 – 31.12.81	68	113	153						
	0-10 000	10 000 -22 000	> 22 000						
1982	64	110	143						
	0-12 000	12 000 – 24 000	> 24 000						
1.1.83 - 6.10.83	64	100	130						
7.10.83 - 31.12.84	66	103	134						
	0-12 000	12 000 – 24 000	24 000 -50 000	> 50 000					
1.1.85-31.12.86	65	95	125	130	6,00	12,00	21,00	26,00	
	0-12 000	12 000 – 24 000	> 24 000						
1987	42,5	90	120		10,50	16,00	25,00	31,00	
1988	42,5	90	105		13,20	22,20	34,00	46,00	
	0-12 480	12 480 -24 960	> 24 960						
1989	42,5	90	105		13,70	23,10	35,40	47,80	
	0-21 000	> 21 000							
1990	42,5	90			19,50	35,00	48,00	60,00	
	0-20 000	> 20 000							
1.1.91 – 30.06.94	35	75			24,00	45,00	60,00	75,00	
	0-20 000	20 000 -81 000	> 81 000						
1.7.94 – 31.12.94	35	75	125		24,00	45,00	60,00	75,00	
1995	35	75	125		24,50	45,50	61,00	76,00	

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998

Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Det har vært flere omlegginger av avgiftsgrunnlaget for personbiler siden 1970-tallet. Frem til 1981 var avgiften en viss prosent av bilens verdi. I 1982 introduserte man i tillegg til verdigrunnlaget motorvognenes egenvekt som en komponent i avgiftsgrunnlaget. Begrunnelsen var å tilrettelegge for bruk av mer sikre, miljøvennlige og ressursparende biler. Med samme motivasjon ble elektrisk drevne motorvogner fritatt fra avgiften fra 1. januar 1990. Videre var det i perioden 1. juli 1992 til 31. desember 1995 en fradragssordning i engangsavgiften for

personbiler med innmontert luftpute (airbag), biler med blokkeringsfrie bremses (ABS) og ekstra bremselys (midtmontert stopplys) fra 1994 (se tabell 3.3).

Tabell 3.3. Fradragsordning for airbag og ABS, kr pr kjøretøy, 1992-1995

	Airbag	ABS / ekstra bremselys
1992	3 000	-
1993	3 000	-
1994	5 000	3 400
1995	5 075	3 450

Kilde: Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998

Neste store omlegging kom i 1996, da verdikomponenten ble sløyfet samtidig som man innførte to nye komponenter; motorens slagvolum (cm³) og motorens effekt (kW). Den nye avgiftsstrukturen innebar en gjennomsnittlig avgiftsreduksjon på 15 prosent. Fra 1999 ble det reduserte satser for hybridbiler. Effekten knyttet til den elektriske motoren beregnes ikke med i motorens effektavgiftsgrunnlag, og det gir et fradrag på 25 prosent i vektavgiftsgrunnlaget.

Tabell 3.4. Engangsavgift på personbiler, 1996-2012

	Vektavgiftsgrunnlag (kr/kg)		Slagvolumavgift (kr/cm ³)					Motoreffektavgift (kr/kW)			NOx (kr per mg/km)	
	0-1150 ^{a)}	1150-1400	> 1400	0-1200 ^{b)}	1200-1600	> 1600	0-65 ^{c)}	65-90	90-130	>130		
1996	22,00	44,00	88,00	6,5	17	50		85,00	310,00	620,00	1 050,00	
				0-1200	1200-1800	1800-2200	> 2200					
1997	23,35	46,7	93,40	6,89	18,05	42,45	53,05	90,20	329,00	658,20	1 114,00	
1998	23,16	46,32	92,64	7,05	18,46	43,41	54,24	92,23	336,40	673,01	1 139,00	
1999	23,92	47,85	95,70	7,28	19,07	44,84	56,03	95,27	347,50	695,22	1 176,70	
	0-1150	1150-1400	1400-1500	> 1500								
2000	25,16	50,32	100,64	117,05	7,43	19,45	45,74	57,15	97,18	354,85	709,12	1 200,00
01.01.2001	25,86	51,73	103,46	120,33	7,64	19,99	47,02	58,75	99,90	364,37	728,98	1 234,00
01.04.2001	32,07	64,14	128,29	149,21	9,47	24,79	58,31	72,85	123,88	451,82	903,93	1 529,70
2002	32,68	65,36	130,73	152,04	9,65	25,26	59,42	74,23	126,23	460,40	921,10	1 558,72
2003	33,40	66,80	133,61	155,38	9,86	25,82	60,73	75,86	129,01	470,53	941,36	1 593,01
2004	34,00	68,00	136,01	158,18	10,04	26,28	61,82	77,23	131,33	479,00	958,30	1 621,68
2005	34,75	69,5	139	161,66	10,26	26,86	63,18	78,93	134,22	489,54	979,38	1 657,36
2006	35,36	70,72	141,43	164,49	10,44	27,33	64,29	80,31	136,57	498,11	996,52	1 686,36
2007	33,16	72,27	144,55	168,11			Se tabell 3.5-3.7	120,59	502,47	1 205,92	2 512,33	
2008	34,02	74,15	148,31	172,48			Se tabell 3.5-3.7	123,73	515,53	1 237,27	2 577,65	
2009	35,04	76,37	152,76	177,65			Se tabell 3.5-3.7	127,44	531,00	1 274,39	2 654,98	
2010	35,67	77,74	155,51	180,85			Se tabell 3.5-3.7	55,10	481,00	1 297,33	2 702,77	
2011	36,31	79,41	158,31	184,11								
2012	36,89	80,41	160,84	187,06			Se tabell 3.5-3.7	0,00	466,00	1 320,68	2 751,42	22,00
							Se tabell 3.5-3.7	0,00	315,00	895,00	2 220,00	

a) første 0-1150 kg

b) første 0-1200 cm³

c) første 0-65 kW

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1996-1998

Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Fra 1. april 2001 ble engangsavgiften lagt om fra å være en innførselsavgift til en avgift som betales ved førstegangsregistrering i det sentrale motorvognregisteret. I forbindelse med denne omleggingen ble merverdiavgiftsloven endret, slik at det ikke oppsto merverdiavgift på engangsavgiften. Som erstatning for dette ble satsene for engangsavgiften økt med 23 % i forbindelse med omleggingen.

I 2007 ble slagvolumkomponenten endret. Motorvogner som omfattes av plikten til å dokumentere drivstofforbruk og CO₂-utslipp etter forskrift av 4. oktober 1994 nr 918 kapittel 49, er fra 2007 fritatt fra slagvolumavgiften og er i stedet pålagt en utslippsavgift. Utslippsavgiften er basert på kjøretøyets utslipp av CO₂, med kroner per g/km. Satsene for tidsperioden 2007-2012 vises i tabell 3.5. I 2009 ble det iverksatt en fradragsordning for CO₂-utslipp under 120 gram (500 kroner per g/km som er under 120 gram). I 2011 ble den oppdelt i to trinn; CO₂-utslipp under 115 til og med 50 gram og under 50 gram.

Tabell 3.5. Utslippsavgift på motorvogner med plikt å dokumentere CO₂-utslipp, kr pr g/km 2007-2012

	0-120	120-140	140-180	> 180			
2007	40,20	190,94	502,47	1 406,90			
2008	41,25	195,90	515,53	1 443,48			
	0-120	1 20- 140	1 40- 180	1 80- 250	>250	Fradrag CO₂ under 120 g/km^{a)}	
2009	0	526,00	531,00	1 486,78	2 500,00	500,00	
2010	0	725,00	731,00	1 704,00	2 735,00	609,00	
	0-115	1 16- 135	1 36- 175	1 76- 245	>245	Fradrag CO₂ 50-115 g/km^{b)}	Fradrag CO₂-utslipp under 50 g/km^{c)}
2011	0	738,00	744,00	1 735,00	2 784,00	620,00	738,00
	0-110	1 11- 130	1 31- 170	1 71- 240	>240		
2012	0	750,00	756,00	1 763,00	2 829,00	750,00	850,00

a) CO₂-utslipp: fradrag pr g/km for den del av utslippet som ligger under 120 g/km.

b) CO₂-utslipp: fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 115 tom. 50 g/km.

c) CO₂-utslipp: fradrag per g/km for den del av utslippet som ligger under 50 g/km.

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet.

Arsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo.

Kjøretøy som ikke plikter å dokumentere CO₂-utslipp plikter fortsatt å betale slagvolumavgift, men satsene er differensiert mellom bensindrevne og ikke bensindrevne kjøretøy. Tabell 3.6 viser satsene for bensindrevne personbiler og tabell 3.7 viser satsene for ikke bensindrevne personbiler. Satsene for bensindrevne er høyere enn for de personbiler som ikke er bensindrevne. Motorvogner som plikter å dokumentere CO₂-utslipp er nå unntatt slagvolumavgiften, men er isteden pålagt en utslippsavgift. Alle motorvogner er fortsatt pålagt vekt- og motoreffektavgiftskomponent. Den siste endringen i avgiftsgrunnlaget ble innført fra 1. januar 2012, da man innførte NO_x-utslipp som en del av avgiftsgrunnlaget. For øvrig beregnes avgiftsgrunnlaget slik det ble gjort i 2011.

Tabell 3.6. Slagvolumavgift på bensindrevne motorvogner som ikke plikter å dokumentere CO₂-utslipp, kr pr cm³, 2007-2012

	0-1200	1200-1800	1800-2200	> 2200
2007	12,88	33,71	79,30	99,05
2008	13,21	34,59	81,36	101,63
2009	13,61	35,63	83,80	104,68
2010	13,85	46,14	108,30	116,82
2011	14,10	46,97	110,25	118,92
	0-1150	115 1-1 750	175 1-2 150	>2150
2012	14,10	46,97	110,25	118,92

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Arsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Tabell 3.7. Slagvolumavgift på ikke bensindrevne motorvogner som ikke plikter å dokumentere CO₂-utslipp, kr pr cm³, 2007-2012

	0- 1200	1200-1800	1800-2200	> 2200
2007	9,87	25,85	60,80	75,94
2008	20,13	26,52	62,38	77,91
2009	10,43	27,32	64,25	80,25
2010	10,62	37,68	88,40	91,95
2011	10,81	38,36	89,99	93,61
	0-1150	115 1-1 750	175 1-2 150	>2150
2012	10,81	38,36	89,99	93,61

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Arsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Bruksfradrag

Det finnes en fradragsordning for brukt kjøretøy. Kjøretøy som bruktimporteres til Norge gis et fradrag i engangsavgiften basert på kjøretøyets alder. Fradraget er ment å avspeile verdifallet et tilsvarende brukt kjøretøy har hatt på det norske bruktbilmarkedet. Fradraget kan ikke være større enn at resterende avgift tilsvarer engangsavgiften for veteranbiler. Tabell 3.8 viser fradragsatser i prosent i tidsperioden 1980-2011.

Tabell. 3.8. Bruksfradrag etter alder på kjøretøyet, % fradrag i engangsavgiften, 1980-2011

	1980-1983	1984-1990	1991-1995	1996-2002	2003-2006	2007-2011
Alder over 1 md.	0	0	0	0	2	2
Alder over 2 md.	0	0	0	0	4	4
Alder over 3 md.	0	0	0	0	6	6
Alder over 4 md.	0	0	0	0	8	8
Alder over 5 md.	0	0	0	0	10	10
Alder over 6 md.	0	0	0	12	12	11
Alder over 7 md.	0	0	0	12	12	12
Alder over 8 md.	0	0	0	12	12	13
Alder over 9 md.	0	0	0	12	12	14
Alder over 10 md.	0	0	0	12	12	15
Alder over 11 md.	0	0	0	12	12	16
Alder over 1 år	0	10	15	17	17	17
Alder over 1 år og 2 md.	0	10	15	17	17	19
Alder over 1 år og 4 md.	0	10	15	17	17	21
Alder over 1 år og 6 md.	0	10	15	17	17	23
Alder over 1 år og 8 md.	0	10	15	17	17	25
Alder over 1 år og 10 md.	0	10	15	17	17	27
Alder over 2 år	15	20	30	30	30	30
Alder over 2 år og 6 md.	15	20	30	30	30	33
Alder over 3 år	25	30	45	36	36	36
Alder over 3 år og 6 md.	25	30	45	36	36	39
Alder over 4 år	25	30	45	42	42	42
Alder over 5 år	25	30	45	45	45	45
Alder over 6 år	25	30	45	50	50	50
Alder over 7 år	25	30	45	55	55	55
Alder over 8 år	25	30	45	59	59	59
Alder over 9 år	25	30	45	63	63	63
Alder over 10 år	25	30	45	67	67	67
Alder over 11 år	25	30	45	70	70	70
Alder over 12 år	25	30	45	73	73	73
Alder over 13 år	25	30	45	76	76	76
Alder over 14 år	25	30	45	78	78	78
Alder over 15 år	25	30	45	80	80	80

Kilde: Særvavgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1980-1998

Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Andre kjøretøy

Engangsavgiften er pålagt flere typer kjøretøy, og er inndelt i ni ulike avgiftsgrupper. I tillegg til personbiler (avgiftsgruppe A), viser notatet også tabeller over motorsykler (avgiftsgruppe F) og veteranbiler (avgiftsgruppe I). Engangsavgiften frem til 1997 var i prosent av verdigrunnlaget for motorsykler. Etter det ble avgiftsgrunnlaget endret til en stykkavgift, slagvolumavgift og motoreffektavgift. Veteranbilene har siden 1983 hatt en stykkavgift.

Motorsykler

Tabell 3.9 viser satsene for engangsavgift på motorsykler i tidsperioden 1968-1996. Da var avgiftsgrunnlaget kun basert på motorsykelens verdi.

Tabell 3.9. Engangsavgift på motorsykler, % av verdi, 1968-1996

	Verdiavgiftsgrunnlag		
1.1.68- 31.12.73	25		
	0-5000	> 5000	
1.1.74 – 31.12.75	67	100	
1.1.76 – 31.12.77	65	110	
1.1.78 – 31.12.78	68	113	
	0-5000	5 000 -22 000	> 22 000
1979	68	113	188
1.1.80 – 31.12.81	68	113	153
	0-5000	> 5000	
1982	68	113	
1.1.83 – 31.12.88	100	113	
	0-5200	> 5200	
1989	100	113	
	0-5400	>5400	
1990	100	113	
	0-5600	> 5600	
1991	100	113	
	0-5800	> 5800	
1.1.92 – 31.12.96	100	113	

Kilde: Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998

Fra 1. januar 1997 fikk motorsykler en lignende satsutregning som personbiler. I stedet for å basere satsen på verdien av motorsykkelen ble den nå basert på tre komponenter; stykkavgift, slagvolum og motoreffekt (se tabell 3.10).

Tabell 3.10. Engangsavgift på motorsykler, 1997-2012

	Stykkavgift (kr/kjøretøy)	Slagvolumavgift (kr/cm ³)			Motoreffektavgift (kr/kW)	
		0- 125 cm ³	125- 900 cm ³	> 900 cm ³	0-11 kW	>11 kW
1997	6 200	0	21,30	46,70	0	276,00
1998	6 339,50	0	21,78	47,75	0	282,21
1999	6 550	0	22,50	49,33	0	291,50
2000	6 681	0	22,95	50,32	0	297,33
01.01.01-						
01.04.01	6 868	0	23,59	51,73	0	305,66
01.04.01-						
31.12.01	8 516	0	29,25	64,14	0	379,01
2002	8 678	0	29,81	65,36	0	386,21
2003	8 869	0	30,47	66,80	0	394,71
2004	9 029	0	31,02	68,00	0	401,81
2005	9 228	0	31,70	69,50	0	410,65
2006	9 389	0	32,25	70,72	0	417,84
2007	9 558	0	32,83	71,99	0	425,36
2008	9 807	0	33,68	73,86	0	436,42
2009	10 101	0	34,69	76,08	0	449,51
2010	10 283	0	35,31	77,45	0	457,60
2011	10 468	0	35,95	78,84	0	465,84
2012	10 635	0	36,53	80,10	0	473,29

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1997-1998

Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Veteranbiler

Fra 1983 ble det innført en differensiert avgift for veteranbiler. Tabell 3.11 viser satsene for engangsavgiften på veteranbiler i tidsperioden 1998-2012.

Tabell 3.11. Engangsavgift på veteranbiler 1998-2012

År	Kr pr kjøretøy
1983-88	1 500
1989	1 560
1990	1 650
1991	1 720
1992	1 780
1993	1 820
1994	1 850
1995	1 880
1996	1 920
1997	2 040
1998	2 086
1999	2 155
2000	2 200
2001 ^{a)}	2 262
2001 ^{b)}	2 804
2002	2 857
2003	2 920
2004	2 973
2005	3 038
2006	3 091
2007	3 147
2008	3 229
2009	3 326
2010	3 386
2011	3 447
2012	3 502

a) 1.1.2001-1.4.2001

b) 1.4.2001-31.12.2001

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998

Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo

Vrakpant

Vrakpantavgiften kreves inn sammen med engangsavgiften. Det er en stykkavgift per kjøretøy. Ved levering av kjøretøyet til vraking utbetales en vrakpant av

distriktollstedet. Utbetaling av vrakpant forutsettes over tid å samsvare med inntektene fra vrakpantavgiften. Satsene for vrakpantavgift og utbetaling av vrakpant vises i tabell 3.12 og 3.13.

Tabell 3.12. Vrakpantavgift på kjøretøy, 1978-2012

År	Kr pr kjøretøy
3.5.1978 - 1979	450
1980-1985	550
1986-1993	700
1994-1998	900
1999	1 200
2000 – 2011	1 300
2012	1 700

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet
Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998
Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo
NOU 2007:8, En vurdering av særvgiftene
NOU 1996:9 Grønne skatter - en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting

Tabell 3.13. Utbetaling av vrakpant, kr pr kjøretøy, 1978-2012

År	Utbetalingsbeløp
03.05.1978-1995	Samme som vrakpant
1996	1000 + 5000
1997-1999	1 000
2000-2007	1 500
2008	1500 + 5000
2009-2011	1 500
2012	2 000

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet
Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998
Årsavgift Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo
NOU 2007:8, En vurdering av særvgiftene
NOU 1996:9 Grønne skatter - en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting

I 1996 ble det utbetalt et tillegg på 5000 kroner for kjøretøy som oppfylte følgende krav:

- 1 Kjøretøyet må ikke ha registreringsdato, (være på- eller omregistrert) i det norske motorvognregisteret i desember 1995 eller i 1996.
- 2 Kjøretøyet skal være registrert i det norske motorvognsregisteret 1. januar 1996.
- 3 Forfalte årsavgifter må være betalt.
- 4 Kjøretøyet må leveres etter 1. januar 1996, og innen 31. desember 1996 til godkjent oppsamlingsplass for bilvrak.

I 2008 ble det igjen utbetalt et tillegg på 5000 kroner, men da var kravet for personbiler at de var dieseldrevne med tillatt totalvekt fom. 2501 kg tom. 3500 kg for årsmodeller til og med 1990.

3.3. Omregistreringsavgift på kjøretøyer

Omregistreringsavgift på kjøretøyer ble innført den 1. januar 1956. Benevnningen på avgiften var da *Avgift ved overdragelse av tidligere her i landet registrerte motorkjøretøyer*. På 1970-tallet skiftet avgiften navn flere ganger; *Avgift ved overdragelse av tidligere her i landet registrerte motorkjøretøyer og tilhengere* (1971), *Avgift ved registrering av motorvogner og tilhengere* (1974) og til *Omregistreringsavgift* i 1979.

Omregistreringsavgiften er av typen registreringsavgift, og avgiftsplikten oppstår når kjøretøyet registreres hos registreringsforretningen. I 2012 er alle kjøretøy som har avgiftsplikt oppdelt i fire grupper:

- 1) mopeder og motorsykler
- 2) personbiler og busser
- 3) lastbiler og varebiler
- 4) tilhengere

I dette notatet omtales de første to gruppene som i sin tur er oppdelt på forskjellige undergrupper. Omregistreringsavgiften er først og fremst en fiskal avgift.

Motorsykler

I denne gruppen finner vi fire undergrupper; mopeder, motorsykler med slagvolum under 250 cm³, motorsykler med slagvolum over 250 cm³ og beltemotorsykler (sistnevnte blir ikke omtalt videre).

Mopeder ble egen undergruppe i 1972, og har siden da hatt en stykkavgift per kjøretøy. Motorsykler har et noe mer komplisert avgiftsgrunnlag, og har hatt et par omlegginger av ordningen siden 70-tallet. Først og fremst skiller man mellom motorsykler som har et slagvolum under 250cm³ og de som har et slagvolum over dette. Fra 1968 til 1979 hadde man en ordning der avgiften også var gradert etter alderen på motorsykkelen. Det var syv forskjellige aldersgrupper, der de nyeste kjøretøyene hadde de høyeste avgiftene.

På 1980-tallet tok man bort aldersdifferensieringen og baserte avgiften kun på slagvolumet. Fra 1989 gikk man tilbake til en aldersbasert avgift, men kun to aldersgrupper; de over og de under 12 år (se tabell 3.14).

Tabell 3.14. Omregistreringsavgift på mopeder og motorsykler etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012

	Moped r	Motorsykler med slagvolum under 250 cm ³							Motorsykler med slagvolum over 250 cm ³									
		0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	5-6 år	6 år og eldre	0-1 år	1-2 år	2-3 år	3-4 år	4-5 år	5-6 år	6 år og eldre			
1968 .	0	150	150	150	100	100	100	50	300	300	300	200	200	200	100			
1969 .	0	150	150	150	100	100	100	50	300	300	300	200	200	200	100			
1970 .	0	150	150	150	100	100	100	50	300	300	300	200	200	200	100			
1971 .	0	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1972 .	50	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1973 .	50	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1974 .	50	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1975 .	50	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1976 .	50	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1977 .	50	300	300	300	200	200	200	100	600	600	600	400	400	400	200			
1978 .	60	360	360	360	240	240	120	120	720	720	720	480	480	240	240			
1979 .	60	360	360	360	240	240	120	120	720	720	720	480	480	240	240			
					Alle årsmodeller											Alle årsmodeller		
1980 .	70							400							830			
1981 .	100							500							1 000			
1982 .	100							500							1 000			
1983 .	200							600							1 100			
1984 .	250							700							1 200			
1985 .	300							800							1 300			
1986 .	320							860							1 390			
1987 .	340							920							1 480			
1988 .	360							970							1 550			
				0-12 år				12 år og eldre			0-12år				12 år og eldre			
1989 .	370			1 010				1 000			1 610				1 000			
1990 .	400			1 050				1 000			1 650				1 000			
1991 .	400			1 100				1 000			1 750				1 000			
1992 .	400			1 150				1 000			1 800				1 000			
1993 .	400			1 150				1 000			1 850				1 000			
1994 .	400			1 150				1 000			1 900				1 000			
1995 .	405			1 165				1 015			1 930				1 015			
1996 .	415			1 190				1 035			1 970				1 035			
1997 .	425			1 220				1 060			2 020				1 060			
1998 .	435			1 245				1 085			2 065				1 085			
1999 .	450			1 285				1 120			2 135				1 120			
2000 .	460			1 310				1 140			2 180				1 140			
2001 .	519			1 480				1 290			2 467				1 290			
2002 .	529			1 508				1 315			2 514				1 315			
2003 .	540			1 541				1 343			2 569				1 343			
2004 .	550			1 569				1 367			2 615				1 367			
2005 .	562			1 604				1 397			2 673				1 397			
2006 .	572			1 632				1 421			2 720				1 421			
2007 .	582			1 661				1 447			2 769				1 447			
2008 .	597			1 705				1 484			1 705				1 484			
2009 .	615			1 756				1 529			1 756				1 529			
2010 .	626			1 788				1 557			1 788				1 557			
2011 .	637			1 820				1 585			1 820				1 585			
2012 .	615			1 757				1 530			2 927				1 530			

Personbiler

Personbiler er i sin tur oppdelt i fire undergrupper etter kjøretøyets egenvekt. I likhet med motorsykler er avgiften også gradert etter alderen på kjøretøyet, der det nyeste har den høyeste satsen. Det har vært en del omlegginger av ordningen for personbiler, ved at man enten har utvidet eller minsket antall trinn i graderingen av egenvekten eller alder. Men avgiften har alltid vært basert på begge komponentene. Tabellene 3.15-3.18 viser avgiftsgrunnlaget basert på kjøretøyets alder for de fire undergruppene; personbiler med egenvekt til og med 800 kg, 801-1200 kg, 1201-1600 kg og over 1600 kg.

Tabell 3.15. Omregistreringsavgift på personbiler til og med 800 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012

	0-1 år	1-2 år	2-3 år	4-5 år	5-6 år	7-8 år	8-9 år	9-10 år	10-11 år	11-12 år	12-13 år	13-16 år	Eldre enn 16 år
1968	900	750	650	550	450	350	250	250	250	250	250	250	150
1969	900	750	650	550	450	350	250	250	250	250	250	250	150
1970	900	750	650	550	450	350	250	250	250	250	250	250	150
1971	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1972	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1973	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1974	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1975	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1976	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1977	1 800	1 500	1 300	1 100	900	700	500	300	300	300	300	300	300
1978	2 200	1 800	1 600	1 300	1 100	600	600	600	600	600	600	600	600
1979	2 200	1 800	1 600	1 300	1 100	600	600	600	600	600	600	600	600
1980	2 300	2 300	1 800	1 400	900	900	900	900	900	900	900	900	900
1981	2 600	2 600	2 100	1 600	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100
1982	2 600	2 600	2 100	1 600	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100	1 100
1983	2 900	2 900	2 300	1 700	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
1984	3 200	3 200	2 500	1 900	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
1985	3 500	3 500	2 800	2 100	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
1986	3 750	3 750	3 000	2 250	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500
1987	3 990	3 990	3 200	2 400	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
1988	4 610	4 610	3 530	2 650	1 760	1 760	1 760	1 760	1 760	1 760	1 760	1 760	1 760
1989	4 790	4 790	3 670	2 760	1 830	1 830	1 830	1 830	1 830	1 830	1 000	1 000	1 000
1990	5 000	5 000	3 800	2 850	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900	1 000	1 000	1 000
1991	5 200	5 200	4 000	3 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	1 000	1 000	1 000
1992	5 350	5 350	4 100	3 100	2 050	2 050	2 050	2 050	2 050	2 050	1 000	1 000	1 000
1993	5 500	5 500	4 200	3 150	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	1 000	1 000	1 000
1994	5 600	5 600	4 250	3 200	2 150	2 150	2 150	2 150	2 150	2 150	1 000	1 000	1 000
1995	5 685	5 685	4 315	3 250	2 180	2 180	2 180	2 180	2 180	2 180	1 015	1 015	1 015
1996	5 800	5 800	4 400	3 315	2 225	2 225	2 225	2 225	2 225	2 225	1 035	1 035	1 035
1997	5 945	5 945	4 510	3 400	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280	1 060	1 060	1 060
1998	6 080	6 080	4 610	3 475	2 330	2 330	2 330	2 330	2 330	2 330	1 085	1 085	1 085
1999	6 280	6 280	4 760	3 590	2 405	2 405	2 405	2 405	2 405	2 405	1 120	1 120	1 120
2000	6 405	6 405	4 855	3 660	2 445	2 445	2 445	2 445	2 445	2 445	1 140	1 140	1 140
2001	7 247	7 247	5 490	4 138	2 765	2 765	2 765	2 765	2 765	2 765	1 290	1 290	1 290
2002	7 385	7 385	5 594	4 217	2 818	2 818	2 818	2 818	2 818	2 818	1 315	1 315	1 315
2003	7 547	7 547	5 717	4 309	2 880	2 880	2 880	2 880	2 880	2 880	1 343	1 343	1 343
2004	7 683	7 683	5 820	4 387	2 932	2 932	2 932	2 932	2 932	2 932	1 367	1 367	1 367
2005	7 852	7 852	5 948	4 484	2 997	2 997	2 997	2 997	2 997	2 997	1 397	1 397	1 397
2006	7 989	7 989	6 052	4 562	3 049	3 049	3 049	3 049	3 049	3 049	1 421	1 421	1 421
2007	8 133	8 133	6 161	4 644	3 104	3 104	3 104	3 104	3 104	3 104	1 447	1 447	1 447
2008	8 344	8 344	6 321	4 765	3 185	3 185	3 185	3 185	3 185	3 185	1 484	1 484	1 484
2009	8 594	8 594	6 511	4 908	3 281	3 281	3 281	3 281	3 281	3 281	1 529	1 529	1 529
2010	8 749	8 749	6 628	4 996	3 340	3 340	3 340	3 340	3 340	3 340	1 557	1 557	1 557
2011	8 906	8 906	6 747	5 086	3 400	3 400	3 400	3 400	3 400	3 400	1 585	1 585	1 585
2012	8 596	8 596	6 512	4 909	3 282	3 282	3 282	3 282	3 282	3 282	1 530	1 530	1 530

Kilde: Omregistreringsavgift Rundskrift nr 5/1968-2012 MO

Tabell 3.16. Omregistreringsavgift på personbiler 801-1200 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012

	0-1 år	1-2 år	2-3år	4-5 år	5-6 år	7-8 år	8-9 år	9-10 år	10-11 år	11-12 år	12-13 år	13-16 år	Eldre enn 16 år
1968	1 200	1 050	900	750	600	450	300	300	300	300	300	300	150
1969	1 200	1 050	900	750	600	450	300	300	300	300	300	300	150
1970	1 200	1 050	900	750	600	450	300	300	300	300	300	300	150
1971	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1972	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1973	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1974	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1975	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1976	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1977	2 400	2 100	1 800	1 500	1 200	900	600	300	300	300	300	300	300
1978	2 900	2 500	2 200	1 800	1 400	800	800	800	800	800	800	800	800
1979	2 900	2 500	2 200	1 800	1 400	800	800	800	800	800	800	800	800
1980	3 100	3 100	2 500	1 900	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200	1 200
1981	3 600	3 600	2 900	2 100	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
1982	3 600	3 600	2 900	2 100	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
1983	4 000	4 000	3 200	2 400	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
1984	4 400	4 400	3 500	2 600	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
1985	4 800	4 800	3 900	2 900	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000	2 000
1986	5 140	5 140	4 170	3 100	2 140	2 140	2 140	2 140	2 140	2 140	2 140	2 140	2 140
1987	5 470	5 470	4 440	3 300	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280	2 280
1988	6 320	6 320	4 890	3 640	2 510	2 510	2 510	2 510	2 510	2 510	2 510	2 510	2 510
1989	6 570	6 570	5 090	3 790	2 610	2 610	2 610	2 610	2 610	2 610	1 000	1 000	1 000
1990	6 850	6 850	5 300	3 950	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	1 000	1 000	1 000
1991	7 100	7 100	5 500	4 100	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	1 000	1 000	1 000
1992	7 350	7 350	5 700	4 250	2 900	2 900	2 900	2 900	2 900	2 900	1 000	1 000	1 000
1993	7 500	7 500	5 850	4 350	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	1 000	1 000	1 000
1994	7 650	7 650	5 950	4 400	3 050	3 050	3 050	3 050	3 050	3 050	1 000	1 000	1 000
1995	7 765	7 765	6 040	4 465	3 095	3 095	3 095	3 095	3 095	3 095	1 015	1 015	1 015
1996	7 920	7 920	6 160	4 555	3 155	3 155	3 155	3 155	3 155	3 155	1 035	1 035	1 035
1997	8 120	8 120	6 315	4 670	3 235	3 235	3 235	3 235	3 235	3 235	1 060	1 060	1 060
1998	8 305	8 305	6 455	4 775	3 310	3 310	3 310	3 310	3 310	3 310	1 085	1 085	1 085
1999	8 580	8 580	6 670	4 935	3 420	3 420	3 420	3 420	3 420	3 420	1 120	1 120	1 120
2000	8 750	8 750	6 805	5 035	3 490	3 490	3 490	3 490	3 490	3 490	1 140	1 140	1 140
2001	9 895	9 895	7 695	5 695	3 948	3 948	3 948	3 948	3 948	3 948	1 290	1 290	1 290
2002	10 083	10 083	7 841	5 803	4 023	4 023	4 023	4 023	4 023	4 023	1 315	1 315	1 315
2003	10 305	10 305	8 014	5 931	4 112	4 112	4 112	4 112	4 112	4 112	1 343	1 343	1 343
2004	10 490	10 490	8 158	6 038	4 186	4 186	4 186	4 186	4 186	4 186	1 367	1 367	1 367
2005	10 721	10 721	8 337	6 171	4 278	4 278	4 278	4 278	4 278	4 278	1 397	1 397	1 397
2006	10 909	10 909	8 483	6 279	4 353	4 353	4 353	4 353	4 353	4 353	1 421	1 421	1 421
2007	11 105	11 105	8 636	6 392	4 431	4 431	4 431	4 431	4 431	4 431	1 447	1 447	1 447
2008	11 394	11 394	8 860	6 558	4 547	4 547	4 547	4 547	4 547	4 547	1 484	1 484	1 484
2009	11 736	11 736	9 126	6 755	4 683	4 683	4 683	4 683	4 683	4 683	1 529	1 529	1 529
2010	11 947	11 947	9 290	6 877	4 767	4 767	4 767	4 767	4 767	4 767	1 557	1 557	1 557
2011	12 162	12 162	9 457	7 001	4 853	4 853	4 853	4 853	4 853	4 853	1 585	1 585	1 585
2012	11 739	11 739	9 128	6 757	4 684	4 684	4 684	4 684	4 684	4 684	1 530	1 530	1 530

Kilde: Omregistreringsavgift Rundskrift nr 5/1968-2012 MO

Tabell 3.17. Omregistreringsavgift på personbiler 1201-1600 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012

	0-1 år	1-2 år	2-3 år	4-5 år	5-6 år	7-8 år	8-9 år	9-10 år	10-11 år	11-12 år	12-13 år	13-16 år	Eldre enn 16 år
1968	1 800	1 500	1 250	1 000	800	600	400	400	400	400	400	400	150
1969	1 800	1 500	1 250	1 000	800	600	400	400	400	400	400	400	150
1970	1 800	1 500	1 250	1 000	800	600	400	400	400	400	400	400	150
1971	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1972	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1973	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1974	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1975	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1976	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1977	3 600	3 000	2 500	2 000	1 600	1 200	800	300	300	300	300	300	300
1978	4 300	3 600	3 000	2 400	1 900	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
1979	4 300	3 600	3 000	2 400	1 900	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
1980	4 500	4 500	3 600	2 700	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800	1 800
1981	5 200	5 200	4 100	3 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
1982	5 200	5 200	4 100	3 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100	2 100
1983	5 700	5 700	4 600	3 400	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
1984	6 300	6 300	5 100	3 700	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
1985	6 900	6 900	5 600	4 100	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800
1986	7 380	7 380	5 990	4 390	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
1987	7 860	7 860	6 380	4 680	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200	3 200
1988	9 080	9 080	7 040	5 160	3 530	3 530	3 530	3 530	3 530	3 530	3 530	3 530	3 530
1989	9 440	9 440	7 320	5 370	3 670	3 670	3 670	3 670	3 670	3 670	1 000	1 000	1 000
1990	9 800	9 800	7 600	5 600	3 800	3 800	3 800	3 800	3 800	3 800	1 000	1 000	1 000
1991	10 200	10 200	7 900	5 800	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	1 000	1 000	1 000
1992	10 550	10 550	8 200	6 000	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100	1 000	1 000	1 000
1993	10 800	10 800	8 400	6 150	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	4 200	1 000	1 000	1 000
1994	11 000	11 000	8 550	6 250	4 250	4 250	4 250	4 250	4 250	4 250	1 000	1 000	1 000
1995	11 165	11 165	8 680	6 345	4 315	4 315	4 315	4 315	4 315	4 315	1 015	1 015	1 015
1996	11 390	11 390	8 855	6 470	4 400	4 400	4 400	4 400	4 400	4 400	1 035	1 035	1 035
1997	11 675	11 675	9 075	6 630	4 510	4 510	4 510	4 510	4 510	4 510	1 060	1 060	1 060
1998	11 940	11 940	9 280	6 780	4 610	4 610	4 610	4 610	4 610	4 610	1 085	1 085	1 085
1999	12 335	12 335	9 585	7 005	4 760	4 760	4 760	4 760	4 760	4 760	1 120	1 120	1 120
2000	12 580	12 580	9 775	7 145	4 855	4 855	4 855	4 855	4 855	4 855	1 140	1 140	1 140
2001	14 228	14 228	11 051	8 080	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490	1 290	1 290	1 290
2002	14 498	14 498	11 261	8 234	5 594	5 594	5 594	5 594	5 594	5 594	1 315	1 315	1 315
2003	14 817	14 817	11 509	8 415	5 717	5 717	5 717	5 717	5 717	5 717	1 343	1 343	1 343
2004	15 084	15 084	11 716	8 566	5 820	5 820	5 820	5 820	5 820	5 820	1 367	1 367	1 367
2005	15 416	15 416	11 974	8 754	5 948	5 948	5 948	5 948	5 948	5 948	1 397	1 397	1 397
2006	15 686	15 686	12 184	8 907	6 052	6 052	6 052	6 052	6 052	6 052	1 421	1 421	1 421
2007	15 968	15 968	12 403	9 067	6 161	6 161	6 161	6 161	6 161	6 161	1 447	1 447	1 447
2008	16 384	16 384	12 726	9 303	6 321	6 321	6 321	6 321	6 321	6 321	1 484	1 484	1 484
2009	16 876	16 876	13 108	9 582	6 511	6 511	6 511	6 511	6 511	6 511	1 529	1 529	1 529
2010	17 180	17 180	13 344	9 754	6 628	6 628	6 628	6 628	6 628	6 628	1 557	1 557	1 557
2011	17 489	17 489	13 584	9 930	6 747	6 747	6 747	6 747	6 747	6 747	1 585	1 585	1 585
2012	16 880	16 880	13 111	9 584	6 512	6 512	6 512	6 512	6 512	6 512	1 530	1 530	1 530

Kilde: Omregistreringsavgift Rundskrift nr 5/1968-2012 MO

Tabell 3.18. Omregistreringsavgift på personbiler over 1600 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012

	0-1 år	1-2 år	2-3 år	4-5 år	5-6 år	7-8 år	8-9 år	9-10 år	10-11 år	11-12 år	12-13 år	13-16 år	Eldre enn 16 år
1968	2 300	1 900	1 600	1 300	1 050	800	550	550	550	550	550	550	150
1969	2 300	1 900	1 600	1 300	1 050	800	550	550	550	550	550	550	150
1970	2 300	1 900	1 600	1 300	1 050	800	550	550	550	550	550	550	150
1971	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1972	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1973	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1974	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1975	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1976	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1977	4 600	3 800	3 200	2 600	2 100	1 600	1 100	300	300	300	300	300	300
1978	5 500	4 600	3 800	3 100	2 500	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
1979	5 500	4 600	3 800	3 100	2 500	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300	1 300
1980	5 800	5 800	4 600	3 500	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
1981	6 700	6 700	5 300	4 000	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700
1982	6 700	6 700	5 300	4 000	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700	2 700
1983	7 400	7 400	5 900	4 400	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
1984	8 100	8 100	6 500	4 800	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300	3 300
1985	8 900	8 900	7 200	5 300	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600	3 600
1986	9 520	9 520	7 700	5 670	3 850	3 850	3 850	3 850	3 850	3 850	3 850	3 850	3 850
1987	10 140	10 140	8 200	6 040	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100	4 100
1988	11 710	11 710	9 040	6 660	4 530	4 530	4 530	4 530	4 530	4 530	4 530	4 530	4 530
1989	12 180	12 180	9 400	6 930	4 710	4 710	4 710	4 710	4 710	4 710	1 000	1 000	1 000
1990	12 650	12 650	9 800	7 200	4 900	4 900	4 900	4 900	4 900	4 900	1 000	1 000	1 000
1991	13 200	13 200	10 200	7 500	5 100	5 100	5 100	5 100	5 100	5 100	1 000	1 000	1 000
1992	13 650	13 650	10 550	7 750	5 300	5 300	5 300	5 300	5 300	5 300	1 000	1 000	1 000
1993	14 000	14 000	10 800	7 900	5 400	5 400	5 400	5 400	5 400	5 400	1 000	1 000	1 000
1994	14 250	14 250	11 000	8 050	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	1 000	1 000	1 000
1995	14 465	14 465	11 165	8 170	5 580	5 580	5 580	5 580	5 580	5 580	1 015	1 015	1 015
1996	14 755	14 755	11 390	8 335	5 690	5 690	5 690	5 690	5 690	5 690	1 035	1 035	1 035
1997	15 125	15 125	11 675	8 545	5 830	5 830	5 830	5 830	5 830	5 830	1 060	1 060	1 060
1998	15 465	15 465	11 940	8 735	5 960	5 960	5 960	5 960	5 960	5 960	1 085	1 085	1 085
1999	15 975	15 975	12 335	9 025	6 155	6 155	6 155	6 155	6 155	6 155	1 120	1 120	1 120
2000	16 295	16 295	12 580	9 205	6 280	6 280	6 280	6 280	6 280	6 280	1 140	1 140	1 140
2001	18 427	18 427	14 228	10 403	7 101	7 101	7 101	7 101	7 101	7 101	1 290	1 290	1 290
2002	18 777	18 777	14 498	10 601	7 236	7 236	7 236	7 236	7 236	7 236	1 315	1 315	1 315
2003	19 190	19 190	14 817	10 834	7 395	7 395	7 395	7 395	7 395	7 395	1 343	1 343	1 343
2004	19 536	19 536	15 084	11 029	7 528	7 528	7 528	7 528	7 528	7 528	1 367	1 367	1 367
2005	19 966	19 966	15 416	11 272	7 694	7 694	7 694	7 694	7 694	7 694	1 397	1 397	1 397
2006	20 315	20 315	15 686	11 469	7 829	7 829	7 829	7 829	7 829	7 829	1 421	1 421	1 421
2007	20 681	20 681	15 968	11 675	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	1 447	1 447	1 447
2008	21 218	21 218	16 384	11 979	8 177	8 177	8 177	8 177	8 177	8 177	1 484	1 484	1 484
2009	21 855	21 855	16 876	12 338	8 422	8 422	8 422	8 422	8 422	8 422	1 529	1 529	1 529
2010	22 248	22 248	17 180	12 560	8 574	8 574	8 574	8 574	8 574	8 574	1 557	1 557	1 557
2011	22 648	22 648	17 489	12 786	8 728	8 728	8 728	8 728	8 728	8 728	1 585	1 585	1 585
2012	21 860	21 860	16 880	12 341	8 424	8 424	8 424	8 424	8 424	8 424	1 530	1 530	1 530

Kilde: Omregistreringsavgift Rundskrift nr 5/1968-2012 MO

3.4. Avgift på båtmotorer

Den 27. januar 1978 ble avgift på motorer (framdriftsmotorer) til fritidsbåter innført, og i 1979 fikk avgiften betegnelsen *Avgift på båtmotorer*. Ordningen er av avgiftsmodellen vareavgifter, og dermed oppstår avgiftsplikt ved import eller innenlands produksjon. Det er en fiskalt begrunnet avgiftsordning, og var fra begynnelsen en del av strategien for å bremse valutaforbruket. Det finnes også en miljøbegrunnelse, da avgiften blir større om motoren har mer hk. Motorer under 9 hk og elektriske motorer er unntatt fra avgiftsplikt. Avgiften har hatt samme struktur i hele perioden 1978 til 2012 (se tabell 3.19).

Tabell 3.19. Avgift på båtmotorer, kr pr hk, 1978-2012

År	Avgift
27.1.1978 – 1980	30
1981-1982	60
1983	65
1984-1985	75
1986-1988	80
1989	85
1990	90
1991	94
1992	97
1993	100
1994	102
1995	103,50
1996	105,50
1997	112
1998	114,50
1999	118,50
2000	118,50
2001	124
2002	126,50
2003	129,50
2004	132
2005	135
2006	137,50
2007	140
2008	143,60
2009	147,81
2010	150,50
2011	153
2012	155,50

Kilde: NOU 2007:8 En vurdering av særvgiftene
Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet
Avgift på Båtmotorer 2012, Rundskriv nr17/2012 S

3.5. Årsavgift på båter

I perioden 1978 til 1985 var det en *Årsavgift på båter*. Ordningen var, i likhet med årsavgiften for motorvogner, en avgift som ble skrevet ut en gang i året til eiere av avgiftspliktige båter, og tilhørte dermed familien utskrivningsavgifter. Fra 1978 til 1982 var avgiftspliktige båter delt inn i tre grupper; først skiller man mellom de som har en listepris som ny over eller under 100 000 kroner. Deretter skiller man de med en listepris under 100 000 mellom bensindrevne og ikke bensindrevne båter (se tabell 3.20). Båter med motorer under 38 hk er fritatt fra avgift.

I de to siste årene av ordningen slo man sammen alle gruppene til en og kriteriet for avgiftsplikt var at båten med utstyr skulle ha en verdi på minst 150 000 kroner. Avgiften ble sløffet i 1985.

Tabell 3.20. Årsavgift på båter, kr pr år, 1978-1985

År	Avgiftsgruppe	Avgift
1978-1982	Gruppe a	400
	Gruppe b	200
	Gruppe c	400
1983-1984	Båter med utstyr som til sammen er forsikret for minst kr 150 000 eller har en antatt salgspris på minst samme beløp	600
1985		

a) Båter som bruker motor og/eller seil til fremdrift, med listepris som ny på minst kr 100 000.

b) Båter med listepris som ny under kr 100 000 og med motor på minst 38 hk som utelukkende bruker bensin som drivstoff.

c) Båter med listepris som ny under kr 100 000 og med motor på minst 38 hk som bruker annet drivstoff enn bensin.

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

4. Bruksavhengige avgifter på mobile formål

Særvgiftene som faller inn under kategorien bruksavhengige avgifter på mobile formål, er i dette notatet de avgifter som er relatert til husholdningens bruk av kjøretøy. Relevante avgifter er da avgiften på bensin og kilometeravgiften, som

senere ble erstattet av autodieselavgiften. Siden 2011 administreres avgiften på bensin og autodieselavgiften under samme vedtak, Veibruksavgift på drivstoff.

4.1 Avgift på bensin

Avgiften på bensin ble etablert med sats 3 øre pr liter allerede den 1. januar 1931. Tabell 4.1 viser avgiftsatser i tidsperioden 1970-2012. I 1970 var satsen 80 øre pr liter og var kun en grunnsats som omfattet alle typer bensin.

I 1985 trådte bensinforskriften av 1985 i kraft. Den fastsatte maksimumsgrenser for innholdet av benzen og bly i bensin, satte et regelverk for merking av pumpene for blyfri bensin og det ble lovfestet at alle bensinstasjoner skulle forhandle blyfri bensin fra 1. juli 1987. I denne sammenheng skjedde også en omlegging av avgiften for bensin. Det tidligere skillet mellom lav og høy oktan ble sløyfet, og i stedet ble det skilt mellom blyfri og blyholdig bensin. Fra 1995 skapte man et nytt trinn i avgiften. Blyholdig bensin fikk da to undergrupper, hvor man skiller mellom blyholdig bensin som inneholder mindre enn 0,05 gram bly per liter og bensin som inneholder mer.

I forskrift nr 287 av 22. mars 2000 er det kun tillatt å benytte blyfri bensin, der bensin regnes som blyfri om den inneholder mindre enn 0,005 gram bly per liter. Miljøverndepartementet vurderte i 2004 at stort sett all bensin som omsettes på det norske markedet kunne klassifiseres som blyfri. Av denne grunn, og på grunn av ett nytt EU-direktiv om overgang till svovelfritt drivstoff innen 2009, ble det en omlegging av avgiften fra 2006. Man fjernet da skillet mellom blyfri og blyholdig bensin og erstattet dette med et skille mellom svovelfri (under 10 ppm), lavsvovlet (under 50 ppm) og annen bensin. Annen bensin, for eksempel bensin som har høyere en 50 ppm svovel har hatt samme satser som lavsvovlet i periode 2006-2012. Fra 1. januar 2011 ligger bensinavgiften under vedtaket om Veibruksavgift på drivstoff. Strukturen på avgiftene er fortsatt den samme.

I tillegg til avgift på bensin, er varen siden 1991 pålagt en CO₂-avgift. CO₂-avgiften fikk eget vedtak i 1999 under benevnningen *CO₂-avgift på mineralske produkter*. Etter den administrative omleggingen av CO₂-avgifter i 2011, ligger utslippsavgiften under vedtaket om miljøavgifter på mineralske produkter. I 2012 er for eksempel den totale særavgiften for svovelfri bensin 5,58 kr pr liter (4,69 kr avgift på bensin og 0,89 kr CO₂ -avgift).

Tabell 4.1. Avgift på bensin, kr pr liter, 1970-2012

1970 - 1973	0,80				
1974 - 1976 ...	0,90				
1977	0,95				
1978	1,10				
1979	1,10				
	<i>Lavoktan</i>	<i>Høyoktan</i>			
1980	1,26	1,30			
1981	1,41	1,45			
1982	1,41	1,45			
1983	1,55	1,60			
01.12.1983 ...	1,70	1,75			
1985	1,75	1,75			
	<i>Blyfri</i>	<i>Blyholdig</i>			
1986	1,72	1,92			
1987	2,20	2,42			
1988	2,38	2,70			
1989	2,45	2,81			
1990	2,63		3,06		<i>CO₂-avgift</i>
1991	2,68		3,21		0,60
1992	2,77		3,42		0,80
01.07.1992 ...	3,07		3,72		0,80
1994	3,12		3,78		0,82
01.07.1994 ...	3,37		4,03		0,82
	<i>Blyfri</i>	<i>Blyholdig (0,05 g/l eller under)</i>	<i>Blyholdig over 0,05 g/l</i>		
1995	3,57	3,79	4,24		0,83
1996	3,64	3,86	4,31		0,85
1997	4,02	4,26	4,76		0,87
1998	4,11	4,36	4,87		0,89
1999	4,25	4,50	5,03		0,92
2000	4,34	4,59	5,13		0,94
2001	4,06	4,31	4,85		0,72
01.07.2001 ...	3,74	3,99	4,53		0,72
2002	3,81		4,62		0,73
2003	3,89		4,72		0,75
2004	3,96		4,80		0,76
	<i>Svovelfri (under 10 ppm)</i>	<i>Lavsvovlet (under 50 ppm)</i>	<i>Annen</i>		
2005	4,03	4,07	4,07		0,78
2006	4,10	4,14	4,14		0,79
2007	4,17	4,21	4,21		0,80
2008	4,28	4,32	4,32		0,82
01.07.2008 ...	4,33	4,37	4,37		0,82
2009	4,46	4,50	4,50		0,84
2010	4,54	4,58	4,58		0,86
2011	4,62	4,66	4,66		0,88
2012	4,69	4,73	4,73		0,89

Kilde: Særvgifter i Norge, 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet,

NOU 2007:8 En vurdering av særvgiftene, Veibruksavgift på drivstoff 2011/2012 Rundskriv nr. 13 S

NOU 1995:4 Virkemidler i miljøpolitikken

St.prp.nr.1 (2004-2005) Skatte-, avgifts- og tollvedtak

4.2. Kilometeravgift på dieselkjøretøy

Kilometeravgift på dieselkjøretøy ble innført 1. juli 1959 for alle innenlandsregistrerte dieseldrevne biler og tunge bensinbiler. Med tunge bensinbiler menes bensindrevne kjøretøy over 10 tonn. De ble tatt med for å motvirke en ubalanse mellom avgiftene på tunge dieseldrevne og bensindrevne kjøretøy, men fra 1971 ble avgiften sløffet for bensinbilene da disse ble pålagt vektårsavgift.

Kilometeravgiften er ikke en direkte avgift på bruk av drivstoffet slik som bensinavgiften, men er likevel en bruksavhengig avgift siden avgiftsgrunlaget er antall kilometer som kjøretøyet har kjørt. Selve begrunnelsen for avgiften var at dieselbilene skulle beskattes basert på utkjørt distanse, slik som bensinbilene blir beskattet av bensinavgiften. Tabell 4.2 viser satsene for de tre letteste vektclassene av dieselbiler, da det i hovedsak er disse som representerer personbiler.

I 1993 ble avgiften sløffet og erstattet av vektårsavgiften og autodieselavgiften. Vektårsavgiften gjelder kun for tyngre biler og faller derfor utenom dette notat.

Autodieselavgiften er beskrevet i avsnitt 4.3. Fra 1. januar 1993 ble også kravet til innmontering av kilometerteller i nye dieslbiler sløyfet, men autodieselavgiften trådte ikke i kraft før 1. oktober samme år. Man iverksatte en temporær overgangsordning for nye kjøretøy, hvor telleapparatet ikke var innmontert fra januar til oktober. Overgangsordningens avgiftsgrunnlag var basert på kr pr dag istedenfor øre pr km. (se tabell 4.3).

Tabell 4.2. Kilometeravgift, øre pr km, 1969-1993

	0-2000 kg	2001-3000 kg	3001-4000 kg
1969	5,00	6,00	7,00
1970	5,00	6,00	7,00
1971	5,00	6,00	7,00
1972	5,00	6,00	7,00
1973	5,00	6,00	7,00
1974	5,00	6,00	7,00
1975	5,00	6,00	7,00
1976	5,00	6,00	7,00
1977	5,70	6,90	8,00
1978	6,60	7,90	9,20
1979	6,60	7,90	9,20
1980	7,10	8,70	10,00
1981	8,00	9,60	11,00
1982	8,00	9,60	11,00
1983	9,60	10,60	12,10
1984	11,50	11,10	12,70
1985	12,20	12,20	13,50
1986	13,10	13,10	14,40
1987	14,00	14,00	15,30
1988	14,80	14,80	16,10
1989	14,80	14,80	16,10
1990	15,40	15,40	16,70
1991	16,00	16,00	17,40
1992	16,60	16,60	18,00
1993	16,90	19,90	18,40

Tabell 4.3. Overgangsordning ved innføring av nytt avgiftssystem, kr pr dag, 1993

	0- 2000 kg	2001-3000 kg	3001-4000 kg
1993	9	10	11

Kilde: Bil og Vei, Statistikk 1969-1993, Opplysningsrådet for biltrafikken
Særvgifter i Norge 2010, Toll- og avgiftsdirektoratet

4.3. Autodieselavgift

Autodieselavgiften (se tabell 4.4) ble etablert i 1993, samtidig med *Vektårsavgift* i forbindelse med avvikling av kilometeravgiften. Autodieselavgiften er pålagt all diesel som brukes til fremdrift av motorvogn. For å skille mellom diesel som brukes til fremdrift av motorvogn fra annen diesel, ble oljeselskapene pålagt å merke den oljen som ikke var til framdrift av motorvogn. Merket olje blir ikke avgiftsbelagt med autodieselavgiften.

Som andre mineraloljer er autodiesel også pålagt en CO₂-avgift. Denne avgiften har ligget på samme nivå som for fyringsoljer, og er dermed lavere enn CO₂-avgiften på bensin. Grunnavgiften har også, siden den trådte i kraft i 1993, hatt en lavere sats enn grunnavgiften for bensin, men har en betydelig høyere grunnavgift enn fyringsoljer.

I 2000 skjedde en omlegging av avgiften. Det ble da innført en tilleggsavgift for autodiesel som inneholder mer enn 0,005 % svovel. I 2002 ble avgiften omlagt igjen, og svovelholdig autodiesel fikk da en egen sats i stedet for grunnsats og tilleggsavgift. Med svovelholdig autodiesel menes fortsatt autodiesel som inneholder mer enn 0,005 % svovel.

Neste omlegging kom i 2005, og i likhet med bensinavgiften ble den delt inn i tre ulike satser; svovelfri (under 10 ppm), lavsvovlet (under 50 ppm) og annen. Disse er alle satser, ikke tilleggsatser.

I 2010 fikk man også en avgift på biodiesel. Tittelen på vedtaket ble da også endret til: *Vedtak om avgift på olje til framdrift av motorvogn* (autodieselavgift). I 2011 overføres avgiften på Autodiesel til avgiften for Veibruksavgift på drivstoff, og avgiften kommer i tillegg til avgift som skal betales etter Stortingets vedtak om CO₂- og svovelavgift på mineralske produkter.

Tabell 4.4. Autodieselavgift, kr pr liter, 1993-2012

	Grunnavgift	CO ₂ -avgift		
1993	2,250	0,400		
1994	2,450	0,410		
1995	2,870	0,415		
1996	2,930	0,425		
1997	3,350	0,435		
1998	3,430	0,445		
1999	3,540	0,460		
	<i>Svovelfri</i>	<i>CO₂-avgift</i>	<i>Svovelholdig</i>	
2000	3,740	0,460	0,250	
2001	3,040	0,470	0,260	
01.07.2001 ..	2,720	0,470	0,260	
	<i>Grunnsats svovelfri</i>		<i>Grunnsats svovelholdig</i>	
2002	2,770	0,480	3,100	
2003	2,830	0,490	3,170	
2004	2,880	0,500	3,230	
	<i>Svovelfri</i>		<i>Lavsvovlet</i>	
	<i>(under 10 ppm)</i>		<i>(under 50 ppm)</i>	
2005	2,920	0,510	2,970	2,970
2006	2,970	0,520	3,020	3,020
2007	3,020	0,530	3,070	3,070
2008	3,300	0,540	3,350	3,350
01.07.2008 ..	3,400	0,550	3,450	3,450
2009	3,500	0,570	3,550	3,550
2010	3,560	0,580	3,610	3,610
2011	3,620	0,590	3,670	3,670
2012	3,680	0,600	3,730	3,730
				<i>Annen</i>
				<i>Biodiesel</i>
				1,780
				1,810
				1,840

Kilde: Avgiftshistorie 2011, Toll- og avgiftsdirektoratet
Veibruksavgift på drivstoff 2012, Rundskriv nr. 13/2012 S
NOU 1996:9 Grønne skatter - en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting

5. Videre arbeid

Dette notatet har som formål å være et oppslagsverk til bruk i fremtidige analyser av særvgiftenes atferdseffekter hos norske husholdninger, først og fremst i prosjektet *Husholdningenes respons på energi- og miljøpolitiske tiltak*, finansiert av Norges forskningsråd. I prosjektet kommer man ikke bare til å se på særvgiftene separat men også hvordan ulike energi- og miljøpolitiske instrumenter virker sammen. Dette er en av begrunnelsene for den inndelingen av særvgiftene som er gjort i notatet.

Husholdningenes energiforbruk bidrar til en betydelig andel av klimagassutslippene og en reduksjon av husholdningenes energiforbruk er derfor en viktig målsetning i klimapolitikken. En rekke politikkinstrumenter er blitt iverksatt for å flytte husholdningens energiforbruk bort fra fossilt brensel til fornybar energi, og øke energieffektiviteten i norske hjem. For å sikre effektiviteten av nåværende og fremtidige politiske tiltak, og minimere uønskede atferdseffekter, vil informasjon fra analyser av hvordan en kombinasjon av virkemidler endrer husholdningens tilpasning være av stor betydning.

Oversikten over avgiftene i kategorien stasjonært energiforbruk kan brukes til analyser av effekter av den enkelte avgiften, effekter av avgiften sammen med andre avgifter i den samme kategorien eller med andre nasjonale og kommunale tiltak for å redusere det stasjonære energiforbruket i husholdningene. Dette kan for eksempel være støtteordninger, informasjonsarbeid og direkte reguleringer (se også Wessman mfl. 2012).

Mange av særavgiftene relatert til eierskap til kjøretøyer har i første rekke ikke en miljøpolitisk begrunnelse, men en fiskal. Da det som regel er lavere satser for mer miljøvennlige kjøretøyer kan disse også få atferdseffekter i husholdningenes valg av kjøretøy. Data fra kapittel 3 og 4 som omtaler personbiler har allerede blitt brukt i rapporten *Kjøretøyrelaterte avgifter - Avgiftspolitikken innvirkning på drivstofforbruk og sammensetningen av bensin- og dieslbiler i bilparken* (Hovland, 2012).

Avgiftene omtalt i kapittel 4 er særavgifter som er bruksavhengige. Disse kan bli brukt til å analysere endringer i husholdningers bruk av kjøretøyer i forhold til endringer i satsene på avgiftene. Det er også mulig at det her kan finnes ulike virkemidler som bør analyseres i sammenheng, som for eksempel kommunale bompengerordninger, kollektivtrafikk-, sykkel-, gangvei- og parkeringspolitikk.

Referanser

Finansdepartementet (2004), *St.prp.nr.1 (2004-2005) Skatte-, avgifts- og tollvedtak*

Hovland, J-K.R. (2012): Kjøretøyrelaterte avgifter. Avgiftspolitikken innvirkning på drivstofforbruk og sammensetningen av bensin- og dieslbiler i bilparken, Masteroppgave ved Økonomisk institutt, Universitetet i Oslo.

NOU 1995:4 *Virkemidler i miljøpolitikken*

NOU 1996:9 *Grønne skatter - en politikk for en bedre miljø og høy sysselsetting*

NOU 2000:1 *Dagens virkemidler overfor klimagasser*

NOU 2004:8 *Differensiert el-avgift for husholdninger*

NOU 2007:8 *En vurdering av særagiftene*

Statistisk Sentralbyrå (1993), *Historisk oversikt over satser mv. årene 1975-1992, Rapporter 92/93*

Toll- og avgiftsdirektoratet (1969-1998), *Rundskriv; avgift på motorkjøretøyer/engangsavgift på motorvogner 1969-1998*

Toll- og avgiftsdirektoratet (1969-2012), *Omregistreringsavgift Rundskrifter nr 5/1968-2012*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2010), *Særagifter i Norge 2010*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2011), *Avgiftshistorie 2011*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2012), *Avgift på Båtmotorer 2012, Rundskriv nr17/2012 S*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2012), *Avgift på Elektrisk Kraft 2012; Rundskriv nr 10/2012 S*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2012), *Engangsavgift på motorvogner mv. 2012 Rundskriv nr 1/2012 Mo*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2012), *Veibruksavgift på drivstoff 2011/2012 Rundskriv nr. 13 S*

Toll- og avgiftsdirektoratet (2012), *Årsavgift 2012 Rundskriv nr. 3/2012 MO*

Wessman, S., B. Halvorsen og B.M. Larsen (2012): Statlige og kommunale tilskuddsordninger for elektrisitetssparing i husholdninger. Dokumentasjon 1970-2012. Notater, Statistisk sentralbyrå.

Tabellregister

Tabell 1.1	Oversikt over avgifter omtalt i notatet.....	7
Tabell 2.1.	Avgift på elektrisk kraft, øre pr kWh, 1978-201	8
Tabell 2.2.	Avgift på mineralske produkter, 1970-2012.....	9
Tabell 2.3.	CO ₂ - og SO ₂ -avgift på kull og koks, kr pr kg, 1992-2002	10
Tabell 3.1.	Årsavgift, kr pr kjøretøy, 1969-2012	11
Tabell 3.2.	Engangsavgift på personbiler 1968-1995	12
Tabell 3.3.	Fradragsordning for airbag og ABS, kr pr kjøretøy, 1992-1995.....	13
Tabell 3.4.	Engangsavgift på personbiler, 1996-2012	13
Tabell 3.5.	Utslippsavgift på motorvogner med plikt å dokumentere CO ₂ -utslipp, kr pr g/km 2007-2012	14
Tabell 3.6.	Slagvolumavgift på bensindrevne motorvogner som ikke plikter å dokumentere CO ₂ -utslipp, kr pr cm ³ , 2007-2012.....	14
Tabell 3.7.	Slagvolumavgift på ikke bensindrevne motorvogner som ikke plikter å dokumentere CO ₂ -utslipp, kr pr cm ³ , 2007-2012	14
Tabell 3.8.	Bruksfradrag etter alder på kjøretøyet, % fradrag i engangsavgiften, 1980-2011	15
Tabell 3.9.	Engangsavgift på motorsykler, % av verdi, 1968-1996	15
Tabell 3.10.	Engangsavgift på motorsykler, 1997-2012	16
Tabell 3.11.	Engangsavgift på veteranbiler 1998-2012	16
Tabell 3.12.	Vrakpantavgift på kjøretøy, 1978-2012.....	17
Tabell 3.13.	Utbetaling av vrakpant, kr pr kjøretøy, 1978-2012	17
Tabell 3.14.	Omregistreringsavgift på mopeder og motorsykler etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012	19
Tabell 3.15.	Omregistreringsavgift på personbiler til og med 800 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012	20
Tabell 3.16.	Omregistreringsavgift på personbiler 801-1200 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012	21
Tabell 3.17.	Omregistreringsavgift på personbiler 1201-1600 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012	22
Tabell 3.18.	Omregistreringsavgift på personbiler over 1600 kg etter alder på kjøretøyet, kr pr kjøretøy, 1968-2012	23
Tabell 3.19.	Avgift på båtmotorer, kr pr hk, 1978-2012	24
Tabell 3.20.	Årsavgift på båter, kr pr år, 1978-1985.....	24
Tabell 4.1.	Avgift på bensin, kr pr liter, 1970-2012	26
Tabell 4.2.	Kilometeravgift, øre pr km, 1969-1993	27
Tabell 4.3.	Overgangsordning ved innføring av nytt avgiftssystem, kr pr dag, 1993	27
Tabell 4.4.	Autodieselavgift, kr pr liter, 1993-2012	28

B Returadresse:
Statistisk sentralbyrå
NO-2225 Kongsvinger

Avsender:
Statistisk sentralbyrå

Postadresse:
Postboks 8131 Dep
NO-0033 Oslo

Besøksadresse:
Kongens gate 6, Oslo
Oterveien 23, Kongsvinger

E-post: ssb@ssb.no
Internett: www.ssb.no
Telefon: 62 88 50 00

ISBN 978-82-537-8503-5 (trykt)
ISBN 978-82-537-8504-2 (elektronisk)
ISSN 1891-5906

ISBN 978-82-537-8503-5



9 788253 785035

