

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Vår dato:  
4.8.2014

Vår ref:  
C.B.

Deres dato:  
16.6.2014

Deres ref:  
13/5470 -

## Innspill til helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene.

Norsk Elbilforening takker for invitasjonen til å komme med synspunkter på bilavgiftene og forslag til mulige endringer, og vil gi følgende innspill.

Norsk Elbilforening er en medlems- og interesseorganisasjon som jobber for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi representerer i dag over 12.000 elbiler.

### Oppsummering

- Dagens elbilpolitikk er det viktigste tiltaket for å kutte klimautslipp fra transport i Norge og blant Norges viktigste bidrag til klimakutt globalt.
- Elbilpolitikken har sannsynlig ingen samfunnsøkonomisk nettokostnad.
- Befolkningen støtter fortsatt fritak for engangsavgift og moms.
- Kun 16 prosent ville kjøpt elbil uten moms- og avgiftsfritak.
- 0-sats for moms må videreføres til minst 2022 før gradvis nedtrapping vurderes.
- 0-sats for moms for leasing av elbil og batterier må innføres slik stortinget har besluttet.
- Fritak for engangsavgift må videreføres til minst 2020.
- Fritak for årsavgift, bom- og fergeavgifter bør tidligst innføres fra 2018, og da gjennom gradvis og forutsigbar opptrapping.
- Fritak fra veiavgift på elektrisitet som drivstoff bør bevares til minst 2025.
- Det bør gis større insentiv til å velge null- og lavutslippsbiler som næringskjøretøy.
- Drosjer bør også ha progressiv CO<sub>2</sub>-avgift over 120 gram/km.
- Dagens CO<sub>2</sub>-avgift for varebiler bør gradvis økes til 100 prosent av det klasse A har.

### Generelt

Introduksjon av null- og lavutslippsbiler, herunder elbiler, er helt nødvendig om utslippene fra transportsektoren skal reduseres i henhold til politiske mål. Dette slo nylig det store forskningsprosjektet TEMPO fast, gjennomført av Transportøkonomisk Institutt (TØI) og CICERO Senter for klimaforskning: «reduksjon i personbilenes drivstofforbruk og utslipp er den norske klima-

politikken lavthengende frukt. Ved å videreføre og forsterke klimaprofilen i engangsavgiften for personbiler kan en halvere bilenes CO<sub>2</sub>-utslipp i løpet av 25-30 år. Enda kraftigere utslippskutt er mulig på lengre sikt».<sup>1</sup>

Vi vil understreke at det å opprettholde tillit fra forbrukerne krever forutsigbarhet og tydelig politisk retning. Uten dette er det ikke gitt at den norske elbil-suksessen vil fortsette. Avgiftsfritak og insentiver må beholdes til markedet fungerer og vi har tilstrekkelig antall nullutslippsbiler på veiene. Det er vanskelig å si når vi vil nå en slik introduksjon, årstallene vi skisserer for nedtrapping av avgiftsfritakene forutsetter at salget fortsetter å øke og at elbilene har blitt konkurransedyktige.

Norge er et svært viktig marked for produsentene av nullutslippsbiler og gir viktig inspirasjon til andre land. Senest Kina som nylig annonserte at de fritar elbiler, brenselcellebiler og plug-in-hybrider for moms ut 2017<sup>2</sup>. De neste 2-4 årene er avgjørende for el- og ladbare hybridbilers framtid i det globale bilmarkedet og i denne sammenheng spiller Norge en viktig rolle. Den norske elbil-politikken er med andre ord blant Norges viktigste bidrag til reduserte klimautslipp i global sammenheng, fordi vi viser vei og inspirerer. Ringvirkningene av Norges politikk er store.

### **Trolig lav samfunnsøkonomisk nettokostnad**

Det har vært pekt på at elbilsatsingen medfører store avgiftstap for staten, anslått til 1,5-2 milliarder kroner i 2013. TEMPO-prosjektet understreker imidlertid at: «dette beløpet består kun av overføring mellom ulike poster på statsbudsjettet, og mellom ulike grupper av bilkjøpere, og må ikke forveksles med tiltakets samfunnsøkonomiske kostnad. Den samfunnsøkonomiske nettokostnaden ved elbilsatsingen er trolig lav, og med en viss sannsynlighet til og med negativ. Verdien av energieffektiviseringen kan komme til å mer enn oppveie kostnadene ved overgang til lavutslippsbiler. Når gjennomsnittsutslippet fra personbiler blir halvert, vil samfunnet spare kostnadene til rundt 1,3 milliarder liter fossilt drivstoff per år, sammenliknet med 2013. Bilbrukerne sparer i størrelsesorden 18 milliarder kroner i året. Når vi trekker fra moms og drivstoffavgift, utgjør beløpet snaut 8 milliarder. Dette er sparte ressurskostnader for samfunnet.» De kostnadmessige besparelsene bør dessuten vurderes framover i tid. Fram mot 2030 og 2050 vil reduserte klimautslipp, langt mindre lokal forurensning, samt mindre støy spare store kostnader.

Det er også verdt å bemerke at Norge har svært høye bilavgifter sammenlignet med resten av Europa. På sikt bør Norge nærme seg snittet i EU, og det kan til og med etter hvert bli et krav. Dette gir rom for reduksjoner i det totale avgiftsnivået, og det muliggjør innfasingen av null- og lavutslippsbiler.

### **Avgiftsfritak nødvendig for salg av elbiler**

Salget av elbiler har steget jevnt de siste årene og vært på rundt 13 % av salget så langt i år. Folk velger å kjøpe elbil fordi den kommer godt ut avgiftsmessig, og derfor kan konkurrere med konvensjonelle biler.

---

<sup>1</sup> <https://www.toi.no/publikasjoner/vegen-mot-klimavennlig-transport-article32519-8.html>

<sup>2</sup> <http://www.bloomberg.com/news/2014-07-09/china-to-exclude-electric-cars-from-purchase-tax-amid-smog-fight.html>

Konsekvensen av en mindre proaktiv elbilpolitikk ser en for øvrig i det øvrige Europa. Her er salget lavt og elbil er bare for de spesielt interesserte.

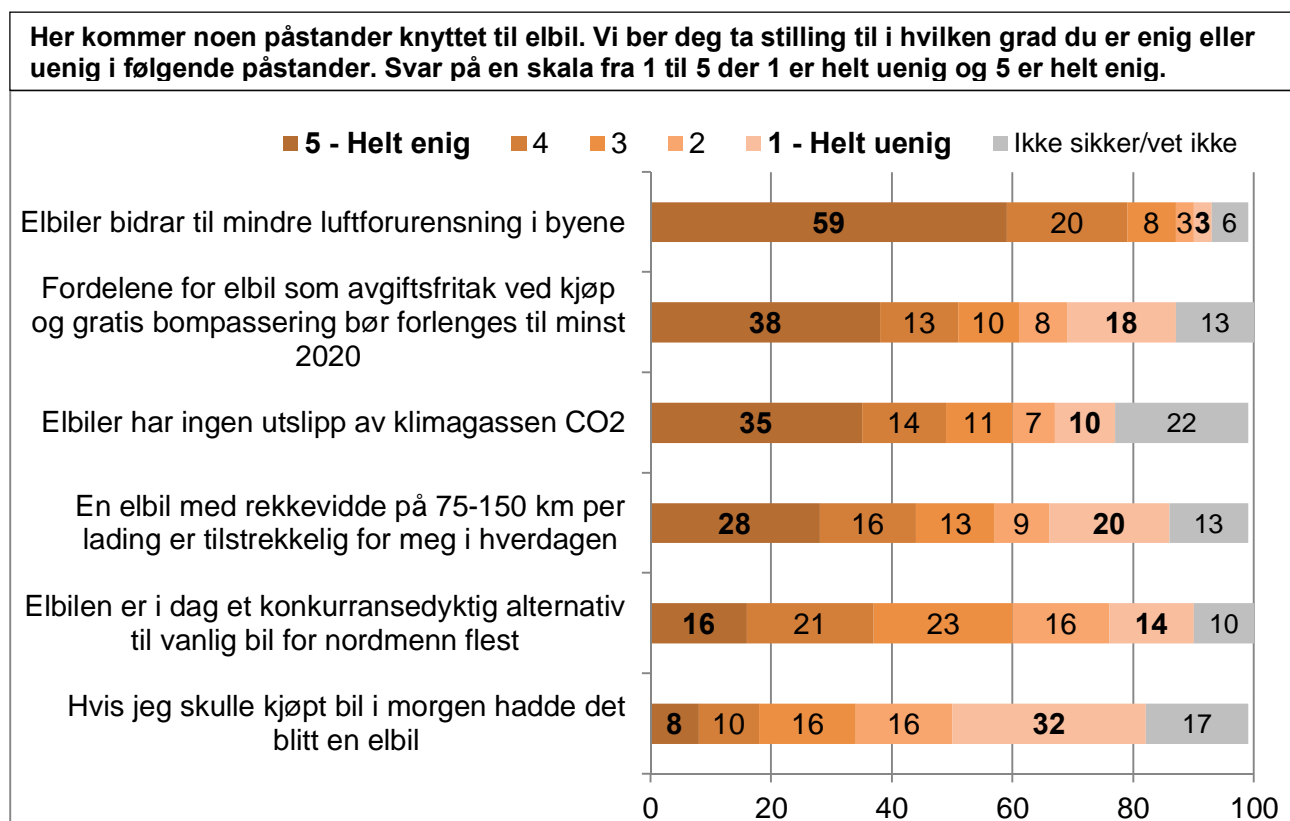
I juni gjennomførte vi en stor medlemsundersøkelse som ble besvart av 3405 respondenter, noe som tilsvarer over 10 prosent av alle elbilister i Norge. Elbilistene liker godt å kjøre elbil. Hele 91 % svarer at de er svært fornøyde med å være elbilist. Likevel, ville kun 16 prosent kjøpt elbil uansett uten avgiftsfritak (moms og engangsavgift). Elbilistene er også tydelige på at lavere kostnader ved bilbruken er den viktigste fordelen ved å være elbilist (54 %).

Dette viser at det er helt essensielt at elbilen kan konkurrere prismessig i markedet. Norsk avgiftspolitikken muliggjør dette.

## Hva mener opinionen?

I juni gjennomførte vi også en befolkningsundersøkelse utført av Opinion. Undersøkelsen viser at befolkningen støtter Norges elbilpolitikk. Hele 51 prosent sier seg enig eller helt enig i at fordelene for elbil som avgiftsfritak ved kjøp og gratis bompassering bør forlenges til minst 2020.

Undersøkelsen viser dessverre også at få anser elbilen til å være et konkurransedyktig alternativ, og kun 18 prosent svarer at de med stor sannsynlighet ville kjøpt en elbil i morgen. Dette viser at det ikke er gitt at salget fortsetter med den veksten vi har sett hittil.



## 0-sats for moms på kjøp av nullutslippsbiler

Ingen moms på kjøp av elbiler er det viktigste virkemiddelet i dagens elbilpolitikk, og den viktigste grunnen til at elbiler kan konkurrere med konvensjonelle biler. Dette kommer tydelig fram i vår

medlemsundersøkelse. Vi mener 0-satsen bør videreføres til minst 2022, for deretter å få en gradvis nedtrapping. I TEMPO legges det til grunn at 0-satsen først fjernes i 2022 når de beregner utslippsbanene framover.

Det bør gis tydelige signaler om at 0-sats for moms skal videreføres. Dette gir nødvendig forutsigbarhet for bilimportører og forbrukere, og sikrer at salget kan opprettholdes og økes de neste årene. Nedtrappingen kan til slutt skje ved at moms gradvis innføres med for eksempel 5 prosent om gangen.

Det bør også vurderes å gi plug-in hybrider delvis reduksjon i moms i en periode, for eksempel halv sats. Disse bilene kan være et godt alternativ for mange, og muliggjør dermed kjøring på energieffektiv strøm for flere. Dette bør stilles krav til minimum rekkevidde på strøm for biler som omfattes av en slik ordning.

### **0-sats for moms for leasing av elbiler og batterier**

I statsbudsjettet for 2014 ble det vedtatt å også gi 0-sats for moms på leasing av elbiler, samt ved omsetning av batterier<sup>3</sup>. Dessverre er iverksettingen utsatt mens saken notifiseres til ESA. Vi opplever at Stortingets vedtatte politikk nå utsettes unødvendig. Fritaket burde vært innført med en gang, og så får dette heller gjøres om hvis det mot formodning skulle være slik at ESA vil gå imot dette. Det finnes flere konkrete eksempler hvor ESA har godkjent lignende saker tidligere (blant annet saken om støtte til privatpersoner ved kjøp av pelletsovner i 2009<sup>4</sup>).

Fritak for moms på leasing er et viktig tiltak for å øke antall nullutslippsbiler. Så langt er de fleste elbilene solgt i privatmarkedet, fordi det ikke er attraktivt å lease en elbil uten momsfristak. Dette gjør det vanskeligere for kommuner, bedrifter osv. å velge elbil i flåten sin. Leasing blir dessuten stadig mer vanlig også i privatmarkedet.

### **Engangsavgiften**

Engangsavgiften utgjør et kraftig klimapolitisk virkemiddel. I følge TEMPO-prosjektet kan en halvere bilenes CO<sub>2</sub>-utslipp i løpet av 25-30 år ved å videreføre og forsterke klimaprofilen i engangsavgiften. Halvert drivstofforbruk gir 30-35 prosent lavere CO<sub>2</sub>-utslipp fra all reisevirksomhet i Norge, dvs. 2,5-3 millioner tonn. Det er med andre ord energieffektiviseringen av bilene som virkelig monner i klimasammenheng. Forskningen viser dessuten at potensialet er enda større, en kan kutte utslippene fra personbilparken med opptil 80 prosent ved å bruke engangsavgiften til å fremme null- og lavutslippsbiler som elbiler, hydrogenbiler og ladbare hybridbiler.

Klimaprofilen i engangsavgiften bør generelt videreføres og forsterkes ved hjelp av en kontinuerlig tilstramming. Det sikrer en raskere omlegging av bilparken enn det vi ellers vil få til. Dette kan gjøres ved å stramme inn knekkpunktene for CO<sub>2</sub>-utslipp, kombinert med økte satser per gram.

En innføring av engangsavgift for elbiler vil ikke ha veldig stor betydning ettersom elmotoren er fritatt effektavgift og den negative CO<sub>2</sub>-avgiften veier opp for en del av vektavgiften. Engangsavgiften bli dermed i mange tilfeller null. Unntaket er større og tyngre elbiler som passer for familier og

---

<sup>3</sup> Fritaket gjelder kjøretøy som omfattes av Stortingets vedtak om engangsavgift § 5 første ledd bokstav i og som er registreringspliktige etter vegtrafikkloven.

<sup>4</sup> <http://www.eftasurv.int/press-publications/press-releases/state-aid/nr/259>

dekker en viktig del av markedet. For å sikre at elbiler også kan konkurrere i disse segmentene bør fritaket for engangsavgift videreføres til minst 2020.

## **Omregistreringsavgiften**

De siste årene er omregistreringsavgiften for personbiler blitt redusert med 26 %. Norge er eneste land i Europa med omregistreringsavgift, det er uheldig fordi den i dag i praksis reduserer utskiftingstakten på den eldste delen av bilparken.

Elbiler har så vidt begynt å komme inn på bruktmarkedet, men det er usikkerhet i dette markedet. Forbrukeren må vurdere eventuell redusert batterikapasitet og rekkevidde. Tilbydere av ny elbiler opplever dessuten sterk konkurranse, i tillegg stadig teknologisk utvikling. Det gjør at nye elbiler flere ganger har falt kraftig i pris. Ford satte for eksempel nettopp ned prisen på sin elektriske Focus med inntil 59.000 kroner. Det er ikke mer enn fire år siden en enkel elbil kostet 300.000 kroner. I dag koster en Mitsubishi i-MiEV 159.000. Dette skaper usikkerhet rundt annenhåndsverdien for elbiler, og påvirker det totale markedet negativt.

For å redusere risiko og gi brukte elbiler noe bedre vilkår, mener vi at omregistreringsavgiften for elbiler bør erstattes av et fast gebyr som kun dekker statens utgifter ved omregistrering, slik det er gjort med tilhengere. På sikt vil dette kunne omfatte alle biler og ordningen vi har i dag bli lik som i andre europeiske land.

## **Årsavgift, bom- og fergeavgifter**

Ytterligere insentiver er viktige for salget av elbiler i en overgangsperiode. Usikkerhet knyttet til rekkevidde - spesielt på vinteren, ladetilgang og ukjent teknologi gjør at det ofte skal mer til enn at bilen har en konkurransedyktig pris i kjøpsøyeblikket før folk velger elbil. Ytterligere stimulans som tilgang til kollektivfelt, fritak for bom- og fergeavgifter, samt årsavgift gjør at flere velger å satse på elbil. Spesielt har fritak for ferge- og bomavgifter stor betydning lokalt mange steder. Dette har for eksempel ført til en høy elbilandel på steder vi ellers ville sett få elbiler, og gir markedet et puff utenfor byene.

I følge TEMPO-forskningen vil salget av elbiler synke med anslagsvis 20 prosent om bompeng- og fergeavgiftsfritaket opphører i 2018. Dette viser at disse tiltakene er svært viktige for mange, og gir et signifikant bidrag i en helhetlig virkemiddelpakke som fremmer nullutslippsbiler. Derfor bør ikke slike insentiver fjernes for tidlig.

Vi mener fritaket for årsavgift, bom- og fergeavgifter tidligst bør fjernes etter 2018 og da gradvis, gjennom en forutsigbar opptrapping. Plutselige endringer gir høy frustrasjon for dem som har lagt vekt på slike insentiver når de kjøper elbil, regnskapet blir ikke lenger slik de la opp til.

Opptrappingen etter 2018 kan skje i takt med at antall elbiler øker, ved å gradvis øke de generelle satsene. Nullutslippsbiler bør imidlertid i overskuelig framtid ha lavere sats enn konvensjonelle biler som ønskes faset ut.

## Drivstoffavgiftene

I dag er det ingen veiavgift for elektrisitet eller hydrogen. Dette fritaket bør bevares til minst 2025. Lavere drivstoffkostnader er en viktig medvirkende grunn til at forbrukere bytter til elbil. I vår medlemsundersøkelse svarer hele 18 prosent at de ikke ville kjøpt elbil i dag uten «billig drivstoff».

## Næringskjøretøy

Rundt 40 prosent av alle nye personbiler som selges registreres som næringskjøretøy. En del av disse er firmabiler der arbeidstaker kan disponere bilen fritt, drivstoff inkludert, mot en flat fordelsbeskatning utfra bilens verdi.

Denne ordningen gjør det forholdsvis lite attraktivt å velge en bil med lavt utslipp, samt å redusere bilkjøring og kjøre økonomisk. Mange bedrifter gir dessuten liten valgfrihet i valg av bil, for på den måten å forenkle ordningen administrativt.

For arbeidstakere med firmabil vil bilen alltid være det billigste reisealternativet. Dette er prinsipielt uheldig. Man burde ikke skattemessig, rett nok indirekte, stimulere til økt bruk av fossilt drivstoff. Prinsipielt burde man ikke skattemessig indirekte stimulere til økt bruk av fossilt drivstoff. Dette bør vurderes endret slik at det blir mer attraktivt å vurdere null- og lavutslippsbiler som firmabil.

I dag er det halv verdivurdering av bilens verdi for de som velger å bruke en elbil som firmabil. For ladbar hybridbil er det ingen fungerende virkemidler rettet mot arbeidstaker. De som velger en elbil eller en ladbar hybridbil vil i praksis få fri bruk av drivstoff dekket av arbeidsgiver, mens strøm ladet hjemme må de betale for selv. I Nederland hadde de inntil nylig en politikk som gjorde det attraktivt å velge plug-in-hybrider, spesielt for næringskjøretøy. Utfordringen har imidlertid vært at insentivet til å sette bilen til lading og generelt kjøre økonomisk ikke var til stede. Det gjorde at mange kun fylte vanlig drivstoff på bilen.

Ladbare hybridbiler kan gis redusert firmabilbeskatning i form av halv verdivurdering, på linje med elektriske biler, men kun for arbeidstakere der drivstoff ikke dekkes av arbeidsgiver.

## Drosjer

Personbiler registrert som drosjer (avgiftsgruppe H) gis 60-prosent fradrag i vekt- og motoreffektkomponenten, mens CO<sub>2</sub>-komponenten er rettlinjet fra og med 120 g/km, den stiger med andre ord ikke progressivt som for privatbiler. NO<sub>x</sub>-komponenten er lik som avgiftsklasse A. Etter tre år kan drosjen selges som bruktbil, uten at avgiftsfradraget må tilbakebetales.

Vi mener CO<sub>2</sub>-avgiften bør gjøres progressiv over 120 gram/km som for vanlige personbiler. Det er i dag et stort utvalg av biler i alle segmenter med utslipp under dette.

## Varebiler

Næringskunder som kjøper varebil klasse 2 (med forbrenningsmotor) kvalifiserer til moms-refusjon. Derfor betaler majoriteten av kundene i praksis ikke moms for varebilene. 0-sats for moms på nullutslippsbiler har dermed ingen effekt, da varebilkjøperne likevel ikke belastes for moms i regnskapene.

Varebiler innrømmes i tillegg betydelig avgiftsrabatt i engangsavgiften. Varebiler belastes kun 20-30 prosent av avgiftene tilsvarende personbilregistrerte kjøretøy (avgiftsgruppe A) må betale:

Oversikt engangsavgift for varebiler klasse 2 (avgiftsgruppe B)			
Vekt	22 % av avgiften personbiler betaler (avgiftsgruppe A)		
Motoreffekt	22 % av gruppe A		
NOx	30 % av gruppe A		
CO2	15,5 – 30 % av gruppe A:		
g/km	Personbiler (avgiftsgruppe A)	Varebiler (avgiftsgruppe B)	
Under 50	-984	-295,2	30 %
50-105	-829	-248,7	30 %
0-105	0	0	
106-120	779	233,7	30 %
121-160	785	235,5	30 %
161-230	1830	457,5	25 %
Over 230	2938	457,5	15,5 %

Grunnstrukturen tilsier 22 prosent av vekt og motoreffektavgiften i gruppe A, samt 30 prosent av NOx-avgiften. For CO2 skiller det mer. For CO2-utslipp opp til 160 g/km betales 30 prosent, mens intervallene over 160 gram er fjernet. I intervallet 161-230 g/km blir avgiften derfor kun 25 prosent, mens for utslipp over 231 g/km blir «bonusen» enda større, ca. 15,5 prosent av avgiftsgruppe A betales.

Tilsvarende avkortninger er gjort for fradragssatsene for CO2-utslipp under 105 gram/km. Ved CO2-utslipp under hhv. 105 g/km og 50 g/km er «avgiftsrefusjonen» kun 30 prosent av det en får ved kjøp av en personbil.

Denne avgiftsstrukturen «belønner» med andre ord høyere CO2-utslipp. Det er svært uheldig, og gir i tillegg ingen avgiftsmessige insentiver til å velge miljøsmarte el-varebiler. Elektriske varebiler koster fortsatt vesentlig mer enn tilsvarende biler på fossilt drivstoff i innkjøp. Svært få elektriske biler selges nå i denne avgiftsklassen.

Det er allerede flere varebilmodeller i salg, og enda flere kommer i salg i Norge den nærmeste tiden. Disse vil være fullgode alternativer til nye fossile varebiler for mange yrkesgrupper.

Dagens CO2-avgift for varebiler bør gradvis økes til 100 prosent av det klasse A har. Det gjelder også fradraget for utslipp under 105 gram. Bedre fradragsordninger og regnskapsmessig avskrivning kan også vurderes, i tillegg til ingen firmaskatt ved valg av el-varebil som næringskjøretøy.

Med vennlig hilsen  
NORSK ELBILFORENING

Christina Bu  
Generalsekretær