

Innspill til Finansdepartementets arbeid med bærekraftige bilavgifter

Norsk elbilforening takker for muligheten til å komme med innspill til regjeringens arbeid med utformingen av bilavgifter etter 2025, når målet om at det kun skal selges nullutslippsbiler skal være oppnådd. Norsk elbilforening har tidligere tatt til orde for nedsettelse av et offentlig utvalg for å sikre en helhetlig gjennomgang av bilrelaterte avgifter, og for å få utredet eventuelle avgiftsendringer grundig, mener vi det ville gitt det beste beslutningsgrunnlaget.

Spørsmål nummer 1:

Hvilke prinsipper bør legges til grunn for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem, dvs. et bilavgiftssystem som er bærekraftig med hensyn til både proveny og miljø i en situasjon hvor alle nye personbiler og varebiler er nullutslippskjøretøy, og hvor konvensjonelle bensin- og dieslbiler gradvis fases ut av bilparken?

Hovedprinsippet som må ligge til grunn er at det skal lønne seg å velge nullutslipp – politikerne må øke forskjellen mellom utslipp og nullutslipp ved kjøp, leasing og bruk.

Følgende prinsipper bør ligge til grunn for innfasingen og utformingen av et nytt avgiftssystem:

- Fritaket for merverdiavgift for nullutslippsbiler beholdes til elbiler er konkurransedyktige i alle segmenter uten.
- Tidligst innfase en lav mva-sats når elbilers slagsandel har passert 80 prosent på helårsbasis.
- Engangsavgiften for biler med forbrenningsmotor videreføres.
- Fritaket for engangsavgift for nullutslippsbiler videreføres for å opprettholde insentivet til å velge elbil.
- Avgiftene for biler med og uten utslipp differensieres ytterligere, i favør av nullutslippsbiler.
- En satellittbasert vegprising skal ikke erstatte kjøpsavgiftene for forurensende biler, men komme i tillegg.
- Nytteskjøretøy med forbrenningsmotor, som drosjer og varebiler, ilegges samme engangsavgift som personbiler.
- Ytterligere virkemidler for leasing- og firmabilmarkedet utredes.
- Miljørabatten som sikrer nullutslippsbiler maksimalt halv pris ved bom, ferjer og parkering er en fast og varig regel.
- Eventuell innføring av bompenger og betaling for ferje må være knyttet opp til andel elbiler i hvert enkelt bomprosjekt og ferjestrekning.
- Rabatten for elbil som firmabil opprettholdes på minimum samme nivå som i dag.
- Elbiler gis fortsatt en miljørabatt i trafikkforsikringsavgiften.
- Fritaket for omregistreringsavgift for elbiler bevares.

Uten kjøpsfordelene ville elbiler vært betydelig dyrere enn sammenlignbare bilmodeller med forbrenningsmotor. Kjøps- og bruksfordelene er selve fundamentet i den norske elbilsuksessen. For at det skal være mulig å nå målet om salg av kun elbiler fra 2025, må de sterkeste virkemidlene få virke lengst mulig. Vi er, særlig i distriktene, fortsatt inne i en introduksjonsfase i markedet - på veien mot massemarkedet.

Endringer i avgiftsregimet for elbiler må utredes, varsles i god tid, være stegvis og baseres på elbilens salgssandel. Eventuelle endringer i bilrelaterte avgifter må fortsatt sikre nullutslippsbilenes konkurransedyktighet. Innføring av en lav mva-sats kan tidligst vurderes innført når elbilens andel av nybilsalget når 80 prosent på helårsbasis. Generell sats (25 prosent) kan ikke innføres før elbilsalget når 100 prosent. Norske myndigheter må jobbe aktivt opp mot ESA for å sikre at elbilfordelene kan videreføres.

Dersom det innføres mva for elbiler, må engangsavgiften for biler med forbrenningsmotor økes i forkant eller parallelt med en mva-endring. Det må til for å sørge for elbilers konkurransedyktighet i pris. Elbiler bør ikke ilegges engangsavgift, men man kan bruke vegprising for å ta inn tilsvarende en engangsavgift. Dersom det innføres en satellittbasert vegprising som helt eller delvis erstatter engangsavgiften, må det sikres at insentivene for elbiler opprettholdes på minst samme nivå som i dag.

CO₂-komponenten i engangsavgiften må innføres fra første gram utslipp, og de generelle satsene økes gradvis. Det vil øke forskjellen mellom forurensende og utslippsfrie biler, og er i tråd med prinsippet om at forurenser betaler. Kravene til elektrisk rekkevidde for at ladbare hybrider skal oppnå fradrag i engangsavgiften må bli strengere, og på sikt må dette fradraget fjernes.

Firmabiler utgjør omtrent halvparten av nybilmarkedet. Om arbeidsgiver dekker både kjøp av bil og bilhold, svekkes insentivene for valg av nullutslippsbil for den som disponerer bilen. Derfor er det viktig å beholde redusert firmabilbeskatning.

Fordelene ved bruk av elbil er en viktig motivasjon for å få folk over fra forurensende biler til nullutslippskjøretøy, og må få virke lokalt. Innføring av bompenger bør følge elbilers andel i lokale bomprosjekter. Elbilforeningen mener at innføring av betaling i bom for elbil bør følge andelen elbiler i det aktuelle, eksisterende bomprosjektet. Når elbiler har passert 25 prosent i snitt over et år, kan man innføre 25 prosent betaling for elbiler, og når andelen passerer 50 prosent, kan man innføre 50 prosent betaling. På samme måte bør man vente med å innføre betaling på ferje til elbiler utgjør over 20 % av bilene.

Spørsmål nummer 2:

Hvilke prinsipper bør legges til grunn for overgangen fra dagens bilavgiftssystem til et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem?

Det er svært viktig å ikke forhaste seg. Bilmarkedet er veldig følsomt for endringer, noe erfaringer fra Danmark viser godt. Danmark ila elbiler 20 prosent av kjøpsavgiften for nye biler i 2016, og resultatet ble at salget av elbiler stoppet fullstendig opp, og det har fortsatt

ikke tatt seg opp, selv om avgiftsøkningen ble reversert. Det viser hvor følsomt markedet er for større endringer i pris.

Det er viktig å ikke innføre merverdiavgift på elbiler for tidlig. Dersom det skjer, vil man mislykkes i å nå Stortingets målsetning om at nybilsalget kun skal bestå av nullutslippsbiler fra 2025. Fritaket for merverdiavgift for elbiler må beholdes til elbiler er konkurransedyktig i alle segmenter uten. Det er avgjørende at eventuelle endringer i avgiftssystemet for elbil utredes, varsles i god tid, er stegvis og basert på elbilenes salgsandel. Dersom man skal endre merverdiavgiften for elbiler, må det fastslås som prinsipp å ikke innføre merverdiavgift før elbiler nærmer seg 100 prosent av nybilsalget. Innføring av lav mva-sats kan tidligst vurderes innført når elbilens andel av nybilsalget når 80 prosent. Satsen må være så lav at den ivaretar konkurransedyktigheten. Generell sats kan ikke innføres før elbilsalget når 100 prosent.

Eksempel på hvordan merverdiavgift ville slått ut på Golf med forbrenningsmotor og en e-Golf:

	Golf	e-Golf
Bilpris før avgifter	216 056	323 800
Moms (25%)	54 014	80 950
Engangsavgift	61 430	-
Vrakpant	2 400	2 400
Utsalgspris	333 900	407 150

I beregningen er det brukt en Volkswagen Golf highline, 115 hk, 113 g/CO2 (NEDC).

Selv om merverdiavgiftens formål i utgangspunktet har vært å skaffe staten inntekter, er fritaket for nye elbiler et eksempel på at avgiften har vært et viktig og avgjørende virkemiddel. Fritaket har gjort at det faktisk finnes elbiler på norske veier, og er avgjørende for en av de største miljøpolitiske satsingene i Norge det siste tiåret.

I våre naboland Sverige, Danmark og Finland er pris viktigste barriere mot å kjøpe elbil, men slik er det ikke i Norge, ifølge undersøkelsen *Elbilbarometeret*. Flere undersøkelser viser også at flertallet av dagens elbileiere ikke ville valgt elbil uten fritaket for mva, og at økonomiske fordeler er viktigste grunn til valg av elbil for den store majoriteten.

Med vennlig hilsen

Christina Bu
Generalsekretær

Morten Edvardsen
Politisk seniorrådgiver