

Finansdepartementet
Akersgata 40
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

FINANSDEPARTEMENTET
1 8. AUG. 2003

Saksnr.
2002-1 3340-33
Arkivnr.



NORSTART
norsk elbilforening

www.elbil.no
Postboks 8955, Youngstorget
0028 OSLO

E mail norstart@elbil.no
Dato 16 08 03

Høring = Bilavgifter = Rapport fra en arbeidsgruppe

Vi viser til høringsbrev av 16 05 03 på Odin, og e-post fra Lars Einar Legernes til Jørgen Dale 02 06 03

Norstart - norsk elbilforening er en forening med formål å øke interessen for og bruken av miljøvennlige kjøretøy - med hel eller delvis elektrisk fremdrift - for å bidra til å redusere utslippene fra kjøretøyparken. Foreningen er et koordinerende ledd, en idebank, et kunnskapssted og en arena for utveksling av erfaringer som har som mål å føre til økt bruk av miljøvennlige kjøretøy. Norstarts medlemsmasse består av elbileiere, produsenter og importører av elbiler. Gjennom praktiske erfaringer med produksjon, distribusjon og bruk av elbiler sitter foreningen på unik kompetanse om innføring av miljøvennlig teknologi i transportsektoren.

Dagens konvensjonelle bilteknologi er ikke bærekraftig, og påfører samfunnet en rekke miljøproblemer som støy, stort energiforbruk, lokal, regional og global luftforurensing. Det finnes i dag teknologi som helt eller delvis kan eliminere miljøproblemene knyttet til bilbruk, og muliggjøre et bærekraftig transportsystem. Det må imidlertid satses langsiktig og tungt fra myndighetenes side dersom man skal makte å foreta et slikt radikalt skifte av teknologi i en så kompleks og sammensatt sektor som transportsektoren. Rapporten *Bilavgifter* omhandler i liten grad avgiftspolitikkenes påvirkning på langsiktig utvikling av miljøvennlig transportteknologi.

Det er to typer elbilteknologi som kan eliminere de overnevnte problemer, batterielektriske biler (populært kalt elbiler) og hydrogenbaserte brenselcellebiler. Begge typer er nullutslippsbiler, og de har mye til felles. Den viktigste forskjellen i dag er at elbiler allerede er kommersielt tilgjengelige, mens brenselcellebiler er på prototyp stadium. Ulikhetene er sammenholdt i tabellen nedenfor.

	Hydrogen brenselcellebil	Elbil
Energieffektivitet (well to wheel)	<i>På nivå og til dels bedre enn de mest effektive konvensjonelle bilene</i>	<i>Om lag dobbelt så effektive som konvensjonelle biler</i>
Fylling av tank	<i>Tilsvarende en konvensjonell bil (marginalt lenger tidsbruk)</i>	<i>2 - 10 timer</i>
Rekkevidde mellom hver fylling - kommersiell teknologi	<i>Finnes ikke kommersielt tilgjengelige kjøretøyer</i>	<i>50 - 100 km</i>
Rekkevidde mellom hver fylling - prototyper	<i>100 - 250 km</i>	<i>100 - 250 km</i>
Teknologisk modenhet	<i>Ingen kommersialisering før 2010. Trolig vil det ta 10 - 30 år før teknologien er ferdig utviklet og tilgjengelig til en konkurransedyktig pris</i>	<i>Kommersielt tilgjengelig og i småskala måssèproduksjon (noen tusen produsert av de mest populære modellene). Nye modeller med avanserte batterier og lenger kjørelengde står nå for å lansering</i>
Pris per i dag	<i>Per i dag svært dyr teknologi (mer enn 10 ganger så dyr som konvensjonell teknologi)</i>	<i>Om lag dobbelt så dyr i produksjon som konvensjonell teknologi</i>

I tillegg finnes det prototypbiler med hydrogenforbrenningsmotorer som er tilnærmet nullutslippbiler. Disse har utslipp av NO_x og støyer som en konvensjonell bil, men har ellers ingen utslipp.

Det er en rekke barrierer som hindrer et teknologiskifte i transportsektoren. Den største er utsalgsprisen på bilene. Dette er trolig den faktoren som forbrukerne er mest sensitive ovenfor. Per i dag er alle typer nullutslippsbiler betydelig dyrere å produsere enn konvensjonelle biler. Dette skyldes først og fremst at prisene på komponenter er svært mye høyere ved lave volumer enn ved storserieproduksjon. Dermed blir utsalgsprisen til kunde høy, etterspørselen holder seg lav og gir ikke grunnlag for økning i produksjonsvolumet. Denne "høna og egget" situasjonen hindrer dermed forbrukerne i å få tilgang til ny og miljøvennlig teknologi, og krever at myndighetene legger tilrette for at forbrukerne får en reell mulighet til å velge grønn transport.

En annen barriere er teknologiskepsis. Når det gjelder bil er vanlige forbrukere lite villige til å satse på radikalt annerledes teknologi før "naboen" har gjort det. Dette skyldes blant annet at det er vanskelig å få et inntrykk av pålitelighet, som er en svært viktig faktor for bileiere, før en teknologi har en viss utbredelse. Det at nullutslippbiler kanskje i større grad er en fordel for fellesskapet enn for individet er også en viktig årsak til at kommersialiseringen tar tid. Det er først og fremst naturen og samfunnet rundt bilene som nyter godt av redusert støy og eliminering av forurensing. Derfor er det viktig å sørge for at enkeltindividene og enkeltbedrifter som ønsker å benytte nullutslippsbiler blir tilbudt insentiver som gjør det attraktivt å kjøre miljøvennlig.

Begrenset tilgjengelighet er også en faktor som hindrer en rask omlegging til biler uten utslipp. Det tar tid å etablere produsenter og forhandlere av ny teknologi. Det er få aktører i markedet, og blant aktørene er det begrenset vilje til å satse. Dette skyldes at de fleste aktørenes kjernevirksomhet er konvensjonelle biler. Det er lettere for dem å tjene penger på å produsere og selge konvensjonell teknologi, enn å bygge opp et helt nytt marked for nullutslippsteknologi. Det å tilpasse en organisasjon til en radikalt annerledes teknologi er svært ressurskrevende, og lite hensiktsmessig så lenge ikke det er mulig å høste store marginer på den nye teknologien. Myndighetenes insentiver er derfor også svært viktige for å få markedsaktører til å satse på miljøvennlig teknologi.

Punkt 7.5

Rapporten angir at batterielektriske biler har vært produsert i flere år og at det har vært gitt en rekke avgiftslettelser, uten at det er "opnådd tilstrekkelig interesse fra forbrukerne". Til dette er å bemerke at nullsats for merverdiavgift ble innvilget så sent som 1. juli 2001 og først i sommer blir det tillatt å kjøre i kollektivfelt med elbil i Oslo. Det må også bemerkes at det generelle fritaket for merverdiavgift ikke gjelder ved leasing av elbiler. Leasing er den vanligste eieformen for flåtemarkedet, det potensielt største for elbiler. Kunder som leaser kjøretøyene sine (typisk bedrifter, stat og kommune) har dermed ikke fått nullsats for merverdiavgift. Begrepet "tilstrekkelig interesse fra forbrukerne" er lite presist. Utviklingen av antall registrerte elbiler i Norge har vært som følger (tall oppgitt av Opplysningsrådet for Veitrafikken)

31.12.98	178	personbiler	7	varebiler
31.12.99	231	personbiler	51	varebiler
31.12.00	395	personbiler	73	varebiler
31.12.01	548	personbiler	77	varebiler
31.12.02	794	personbiler	77	varebiler

Det har altså nesten vært en femdobling på fire år. Veksten er med andre ord betydelig, selv om det absolutte volumet er lavt. Som nevnt over er dette et utslag av at en endring av teknologi er tidkrevende. Først etter 10-20 år vil man kunne si om virkemidlene har fungert tilfredsstillende. Dokumenterte tilbakemeldinger fra brukere av batterielektriske biler er svært positive. I forhold til konsekvenser av avgiftreduksjoner for ny teknologi, bør man observere at lavt antall solgte slike kjøretøy også gjør de fiskale konsekvensene neglisjerbare.

Punkt 10.1

Elbil som firmabil fører til en sjablonmessig fordelsbeskatning tilsvarende en privat bruk av bilen på 13 000 km per år. Dette er urimelig, siden en elbil har begrenset rekkevidde. En elbil er først og fremst egnet til pendling og småturer, og ikke til lange feriereiser eller lignende.

Punkt 8.3 og 8.5

I utgangspunktet kan en CO₂-komponent i engangsavgiften sies å ha miljømessig positiv innvirkning på forbrukernes valg ved nybilkjøp og bruktimport. Imidlertid vil en slik modell alene ikke være tilstrekkelig til å motivere innføring av nullutslippsteknologi. Rapporten angir "Sammenliknet med slagvolum, kan en CO₂-komponent ha den fordelene at reduksjonen av skattegrunnlaget kan knyttes mer bevisst opp mot en komponent som det er ønskelig å redusere, og at en på den måten kan fjerne dagens særregler for biler med lave CO₂-utslipp (hybridbiler og el-biler)".

Dersom man skulle fjerne dagens fritak for engangsavgift for batterielektriske biler, ville dette stoppe innføringen av slik teknologi i Norge. I en fase hvor man skalerer opp produksjonen av batterielektriske biler for å redusere enhetskostnadene, vil økning av avgiftene fjerne muligheten for å oppnå kostnadseffektivt produksjonsvolum. Selv om man i utgangspunktet skulle anta at markedet ville velge nullutslippskjøretøy dersom det totaløkonomisk var mest attraktivt, må man altså ta hensyn til såkalt "path dependence". Markedsmekanismen vil føre til fortsatt produksjon av miljømessig uheldige kjøretøy med lave enhetskostnader dersom det ikke foreligger kraftige insentiver for å endre teknologi i en overgangsfase. Når det gjelder hybridbiler er det å bemerke at insentivene i Norge er for lave til at det er regningssvarende å anskaffe biler med slik teknologi.

Selv om det er generelt fordelaktig å forenkle avgiftssystemet, må man være klar over at dersom man simpelthen fjerner særreglene for batterielektriske og hybride biler, vil dette ha svært negative konsekvenser for utvikling og implementering av bærekraftig bilteknologi.

Pga mulige nye teknologiske løsninger som gir miljømessige fortrinn, er en teknologinøytral favorisering av nullutslippsteknologi og lavutslippsteknologi ønskelig. Det er generelt vanskelig å vite hvilke teknologier som vil klare å slå gjennom i fremtiden, så det er uheldig å ikke gi alle teknologier med samme egenskaper like rammebetingelser.

Det insentivet som har gitt det største bidraget til utvikling og kommersialisering av nullutslippsteknologi internasjonalt er California-mandatet. California påla bilprodusentene å tilføre markedet et antall nullutslippsbiler årlig, tilsvarende en viss andel av produsentens totale markedsandel. Dette kan oppfylles ved at den enkelte produsent selger nullutslippsbiler selv, eller at de kjøper sertifikater fra andre produsenter som har solgt flere nullutslippsbiler enn de trenger i forhold til sin markedsandel. Et tilsvarende system, kalt grønne sertifikater er i ferd med å innføres i kraftbransjen i Norge for å fremme produksjon av fornybar strøm. Det samme bør gjøres for nullutslippsbiler. Grønne sertifikater er et insentiv som benytter pisk på produsenter og forhandlere for å øke tilgjengeligheten av alternativ teknologi. Avgiftslettelser fungerer etter gulrotprinsippet for å lokke forbrukere til å velge miljøvennlig teknologi. Det er behov for å benytte begge typer virkemidler.

Gjennom aktiv bruk av en grønn avgiftspolitik kan myndighetene forsere kommersialiseringen og øke tilgjengeligheten av gode alternativer til konvensjonell teknologi. Det må sterkere insentiver til enn det som finnes i dag for å få til en varig og økende tilførsel av nullutslippsbiler til norsk transportsektor. Norstart oppfordrer derfor på det sterkeste til at

1. **Alle avgiftsreduksjoner som elbiler har per i dag videreføres og utvides til å gjelde alle nullutslippsbiler inntil slik teknologi har fått en betydelig markedsandel.**
2. **Privat bruk av arbeidsgivers bil settes til 0 km per år for nullutslippsbiler med lav aksjonsradius, da privat bruk av slike biler naturlig nok er langt mindre enn av petroleumsdrevne kjøretøy.**
3. **Det generelle merverdiavgiftsfritaket utvides til også å gjelde ved leasing av elbiler og andre nullutslippsbiler.**
4. **Lavutslippsbiler med CO₂ utslipp under 120g/km gis en proporsjonal reduksjon i engangsavgift. For eksempel 90g/km gir 50% engangsavgift, mens 60 g/km gir 0% engangsavgift.**
5. **Det innføres et grønt sertifikatsystem på biler i Norge etter mønster fra Zero Emission Vehicle Mandate i California og grønne sertifikater på elektrisk kraft.**

Når det gjelder hydrogenbaserte forbrenningsmotorer, bør disse regnes som utslippisfrie siden utslippene er tilnærmet lik null. I fremtiden, der nullutslippsbiler utgjør en stor andel av bilparken, bør energieffektivitet innarbeides som et beregningskriterium for bilavgifter. All energiproduksjon innebærer uheldige miljøpåvirkninger i en eller annen form. Det er derfor viktig å styre mot en energieffektiv teknologi.

Det bør bemerkes at disse tiltakene skal hjelpe til i en overgangsfase der teknologien utvikles til å bli konkurransedyktig. I denne fasen vil teknologien ha lave markedsandeler, og derfor gi svært små fiskale konsekvenser. Så snart nullutslippsteknologi tar betydelige markedsandeler, vil den bli mer og mer konkurransedyktig i seg selv.

Med vennlig hilsen
for Norstart

Malin Kjørro e.f.
Øyvind Lunde
Styreleder