

Hørings svar ifb Bilavgifter – Rapport fra en arbeidsgruppe 16.8.2003

Vi viser til høringsbrev datert 16 mai 2003.

Think Nordic AS er en norsk bedrift med 96 ansatte som besitter mer enn ti års erfaring fra utvikling, produksjon og salg av elektriske biler. Think Nordic bidrar gjennom salg av elbilen THINK city til å drive den norske transportsektoren i miljøvennlig retning.

Elbilen, som har vært kommersielt tilgjengelig i markedet i mange år, har opplevd nesten en femdobling av salgsvolumet i Norge i løpet av de siste fire årene. Dette mener vi har klar sammenheng med insentiver som gratis passering av bompenger og parkering, fri årsavgift og moms fritak ved kjøp. I tillegg ser vi en bredere kunnskap om miljøvennlige biler, der forbrukerne for eksempel i større grad er klar over de svært lave driftskostnadene eller servicekostnadene. Vi opplever også en stor pågang etter biler i forbindelse med prøveordningen med elbiler i kollektivfeltene i Oslo og Akershus.

Det er tydelig at når forbrukerne erfarer at det økonomisk eller bruksmessig ikke er en klar ulempe å velge en miljøvennlig løsning er svært mange villig til å bidra til et bedre miljø.

Elbilen er idag den eneste kommersielle nullutslippsbilen. Andre teknologier vil også etterhvert kunne kommersialiseres og bli økonomisk tilgjengelig for forbrukerne og dermed bidra til større bredde og utbredelse av null/lavutslippsbiler.

Avgiftsgrunnlaget bør utformes uten teknologiavhengighet og med henblikk på null/lavutslipp, og må være tilgjengelig allerede idag for å kunne bidra til en mer miljøvennlig bilpark i Norge.

Avgiftssystemet bør være relatert til bilens totale samfunnskostnader, hvor støy og forurensning utgjør en stor andel. Dersom en kunde står ovenfor et bilvalg mellom en konvensjonell bil og en nullutslippsbil, bør myndighetene gjennom avgiftspolitikken styre valget i retning av den mest miljøvennlige bilen, slik at miljøkostnadene for fellesskapet blir lavest mulig

Da rapporten i punkt 7.5. omhandler hvorfor elbiler ikke har lyktes i markedet, finner vi det riktig å kommentere dette. Serieproduksjonen av THINK city startet i 1999 og totalt ble produsert i 1 005 eksemplarer. Grunnene til at dette tallet ikke er høyere er flere. En grunn er generell treghet i markedet knyttet til ny teknologi, samt mindre konkurransedyktighet i pris sammenlignet med en konvensjonell bil. Andre grunner er blant annet at det tok over et halvt år fra momsfritaket ble annonsert til det ble iverksatt og at antall offentlige ladestasjoner er relativt beskjedne i bykjerner. Salget av Think Nordic AS fra Ford Motor Company til Kamcorp Microelectronics har ført til utsatt produksjonsstart for ny modell. Utviklingen av neste modell av THINK city går inn i slutfasen og planene er klare for et langt større produksjonsvolum av denne modellen som har en kjørelengde på inntil 130 kilometer per lading. Et høyere produksjonsvolum åpner for lavere enhetspris, noe som sammen med insentivene vil føre til muligheten for å kunne tilby kundene en topp moderne elbil til en konkurransedyktig markedspris

Norge er et viktig hjemmemarked for THINK city og norske myndigheter har så langt vært flinke til å legge til rette for økt bruk av elbil. Siste tiltak var å åpne alle kollektivfelt for elbiler i Oslo og Akershus. Dette har ført til stor pågang hos Think Nordic og andre aktører i elbilmarkedet, som også melder om ventelister på nye og brukte elbiler. Den norske elbilparken er nesten femdoblet i løpet av de siste fire årene, fra 185 elbiler i 1999 til 875 elbiler i 2003. Dette viser at det nytter å arbeide sammen for å gi forbrukerne reelle miljø-valg.

I punkt 8.3 omhandles nye kjøretøyteknologier; "En svakhet ved dagens system er at biler med nye kjøretøyteknologier ikke automatisk blir fanget opp, og det må lages spesialregler for at slike biler skal få en ønsket avgiftsmessige behandling." Think Nordic AS har opplevd denne situasjonen ved flere anledninger og håper at det nye avgiftssystemet tar tilstrekkelig høyde for nullutslippskjøretøy i fremtiden.

Da fritaket for merverdiavgiften ble innført for elektriske biler, unnlot man å inkludere mva-fritak for leasing. Dette har ført til at leasing av elbiler fortsatt ikke er konkurransedyktig med



konvensjonelle biler (jfr. Batterikostnader). For å bidra til flere miljøvennlige biler i private og statlige bedrifter er momsfritak ved leasing nødvendig.

Firmabilbeskatningen som omtales under punkt 10.1, oppleves som urimelig av elbileiere. En elbil som firmabil er ikke en naturalytelse på lik linje med en bensin- eller dieselbil da elbiler har begrenset rekkevidde. Det er nærmest umulig å komme opp i en privat kjørelengde på 13 000 km/år. En kundeundersøkelse blant Think Nordic AS' kunder, utført av MMI i mars 2001, viser at gjennomsnittlig ukentlig kjørelengde med THINK city til og fra jobb utgjør 123 km, mens privat bruk utgjør i gjennomsnitt 49 km. Tilsvarende tall for bruk av personbil er nærmest omvendt proporsjonale, der jobbrelatert kjøring med personbil utgjør 54 km, mens privat bruk utgjør 129 km

I rapporten er det diskutert en eventuell gjeninnføring/endring av engangsavgift for elektriske biler. Tar vi Think Nordics bil THINK city som eksempel, vil dette medføre en salgsprisøkning på 34.000 kroner. Dette vil føre til at markedsgrunlaget for å selge THINK city i Norge faller tilbake til stadiet før momsfritaket trådte i kraft. I praksis betyr dette så få salg at elbilproduksjon ikke kan forsvares økonomisk

Vi kan ikke se at det vil bidra til et grønnere transport-Norge å gjøre elbilen mindre konkurransedyktig i markedet. Myndighetene bør videreføre dagens insentiver for å oppnå en kontinuerlig utbygging av bilparken til mer miljøvennlig teknologi.

Aurskog, 15.8.03
Tryk Helbostad