Norsk elbilforening

Medlem av: AVERE

Vår dato: 9. mars 2016

Vår ref: ERL/CB

Deres dato:

Deres ref:

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep.
0030 Oslo

Høringsinnspill til NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet

Det vises til høringen av NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet. Elbilforeningen takker for muligheten for å komme med våre innspill til utredningen. Vårt høringssvar er i hovedsak begrenset til å omhandle anbefalingene knyttet til null- og lavutslippsbiler.

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 35.000 elbilister og har i 20 år spilt en viktig rolle for Norges elbilsuksess.

Nedenfor har vi gitt en punktvis oppsummering av våre innspill til utvalgets arbeid. Utdypende kommentarer følger etter punktlisten.

- Dagens elbilpolitikk er det viktigste tiltaket for å kutte klimagassutslippene i Norge og blant Norges viktigste bidrag til klimagassreduksjoner globalt.
- Norge når trolig ikke sitt 85g CO_2/km mål for nye biler i 2020 uten et vesentlig innslag av ladbare biler.
- Utvalget bommer totalt i sin vurdering av elbilmarkedet, og utvalgets anbefalinger vil, om de blir fulgt, strupe elbilmarkedet i Norge.
- Elbilen er foreløpig ikke konkurransedyktig uten insentiver, og dagens insentiver må videreføres inntil elbiler kan konkurrere uten. Innretningen av dagens insentiver, hvor en vesentlig del av insentivene treffer forbrukeren i kjøpsprosessen, må også videreføres.
- Utviklingen i elbilsalget i Norge er unik i verdenssammenheng, men fortsatt velger godt over 80 % en bil som går på bensin eller diesel når de kjøper ny bil.
- Elbilforeningen mener at dagens merverdiavgiftsfritak er et mer effektivt og forutsigbart virkemiddel enn utvalgets forslag om en støtteordning som tilsvarer verdien av fritaket.
- Elbilforeningen støtter ikke forslaget om en svekkelse av CO_2-komponenten i engangsavgiften, denne komponenten bør økes ytterligere.
- Elbilforeningen støtter forslaget om å ilegge full CO_2- og NO_X-komponent i engangsavgiften for varebiler og drosjer.
- CO_2-avgift på 420 kroner tonnet vil ikke føre til reduserte utslipp fra veitrafikken, og om dette skal være hovedvirkemiddelet for å redusere utslippene vil utslippene fra sektoren fortsette å øke.

Hagegata 23
0653 Oslo

www.elbil.no
elbil@elbil.no

+47 90 70 45 45

Innledende kommentarer

Innledningsvis vil vi påpeke at Elbilforeningen stiller seg positive til en langsiktig omlegging av bil- og drivstoffavgiftene til et system som på en mer presis måte prissetter de eksterne kostnadene fra veitrafikken, som for eksempel et GNSS-basert system, forutsatt at personvernsrelaterte utfordringer løses på en tilfredsstillende måte. Utvalgets alternative forslag til et GNSS-basert system for lette kjøretøy, hvor det forslås innført miljø- og køprising i storbyene, ulykkesavgift og en avgift på alle typer drivstoff, vil etter vårt syn være et mindre presist system.

Vi vil imidlertid understreke at elbilsalget fortsatt er helt avhengig av dagens insentivpakke, og at det ved en eventuell omlegging av avgiftssystemet er helt avgjørende at elbilinsentivene videreføres på minst samme nivå som i dag inntil elbilen kan konkurrere uten. Innretningen av insentivene, hvor en vesentlig del treffer forbrukeren i kjøpsprosessen, må også videreføres.

Vi er skeptiske til utvalgets strengt samfunnsøkonomiske tilnærming til oppgaven, hvor en lik og i norsk sammenheng lav CO_2-pris legges til grunn for alle sektorer. Utvalgets anbefaling vil ifølge utvalget selv kun bidra til minimale reduksjoner i norske klimagassutslipp, og utredningen tilfører lite nytt til den viktige debatten om hvordan vi skal redusere våre utslipp. Flere av anbefalingene vil, dersom de tas til følge, bidra til en sterk økning i klimagassutslippene. Beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at forslaget om endringene i engangsavgiften alene vil medføre en økning i livsløpsutslippene fra hvert årskull av personbiler med anslagsvis 600 000 tonn CO_2.

En kraftig reduksjon av CO_2-komponenten i engangsavgiften for biler i kombinasjon med billigere drivstoff og utfasing av avgifts- og bruksfordelene for elbiler er svært dårlig klimapolitikk som vil bidra til økte utslipp av klimagasser.

I overgangen til et lavutslippssamfunn står vi overfor et paradigmeskifte i både transportsektoren og verdensøkonomien. I denne overgangen er det nødvendig å fri seg fra den tradisjonelle samfunnsøkonomiske tankegangen hvor målet om en lik pris på klimagassutslipp i hele verden effektivt setter en stopper for nødvendige nasjonale klimatiltak. En må også innse at forbrukere i liten grad oppfører seg rasjonelt i økonomisk forstand. Dette må tas hensyn til i politikkutformingen, siden det i stor grad er forbrukerens individuelle valg som har betydning for klimagassutslippene fra transportsektoren.

Etter vårt syn er dagens elbilpolitikk nødvendig, og ikke minst svært velfungerende, og det er ikke mulig å se for seg at en ville oppnådd den samme elbilsuksessen ved en tilnærming hvor en kun priser utslippene, og ikke i tillegg benytter seg av andre, positive, virkemidler.

Utvalget anbefaler å fjerne dagens elbilfordeler, noe som uten tvil vil strupe elbilsalget om det gjennomføres. Elbilforeningen vil på det sterkeste advare mot å følge utvalgets anbefalinger slik som de foreligger.

Om norske klimamål og transportsektoren

Norge har ambisiøse klimamål, og transportsektoren må redusere sine utslipp av klimagasser betydelig fram mot 2030 om målene skal nås. I transportetatenes forslag til Nasjonal transportplan

2018-2029 tas det utgangspunkt i at transportsektoren om lag bør halvere sine utslipp fra i dag og fram mot 2030. Dette er kun mulig ved en storskala innfasing av ny teknologi, noe som underbygges av flere omfattende analyser på området (blant annet Klimakur 2020, TEMPO, og siste NTP-utredning). Det omfattende utredningsarbeidet som er gjort på området viser entydig at det er svært krevende å redusere utslippene betydelig gjennom redusert transportomfang og transportmiddel-omfordeling alene, og at innfasingen av lav- og nullutslippsløsninger er helt nødvendig.

For eksempel er introduksjon av null- og lavutslippsbiler, herunder elbiler, det enkelttiltaket i Norge som har klart størst potensiale til å redusere utslippene ifølge Miljødirektoratet sine siste tiltaksanalyser[1]. Utslipp fra veitransport er heller ikke en del av det europeiske klimakvotesystemet, og om Norge skal redusere utslippene sine som ikke er dekket av kvotesystemet, peker veitransport seg ut som den klart største utslippskilden. Elektrifisering av veitransport innebærer også at en flytter utslipp fra ikke-kvotepliktig (veitrafikk) til kvotepliktig sektor (elproduksjon).

Status for elbiler i Norge

Så langt har elbilsalget i Norge overgått forventningene, og var i 2015 på 17,1 % av nybilsalget. Per februar 2016 ligger salget på om lag 16,5 % av nybilsalget. Utviklingen i elbilsalget i Norge er unik i verdenssammenheng, men fortsatt velger godt over 80 % en bil som går på bensin eller diesel når de kjøper ny bil. Vi ser også at den tidligere veksten i markedsandeler har stoppet opp. Utviklingen de siste årene viser imidlertid at det mulig å få til en overgang til nullutslippskjøretøy, selv om vi fortsatt har en lang vei å gå.

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 elbiler kan konkurrere på lik linje med bensin- og dieselbiler, men analyser peker i retning av at dette kan skje i løpet av 2020-årene.

Norge som foregangsland

Norge er et svært viktig marked for produsentene av nullutslippsbiler og gir viktig inspirasjon til andre land. Selv om noen andre markeder er større i antall solgte biler, er det ingen andre land som er i nærheten av den norske markeds- og bestandsandelen på henholdsvis rundt 17 % og 3 %. Norge er det klart største storskalalaboratoriet for elbiler. Elbilforeningen opplever en enorm pågang og interesse fra utlandet når det gjelder norsk elbilpolitikk og suksess. Veldig mange ønsker å lære av oss, og vi opplever at det Norge gjør er til stor inspirasjon for andre land. Vi får ukentlig besøk av toneangivende utenlandske medier, politikere og myndigheter samt bedrifter og forskere.

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 elbilpolitikken er med andre ord blant Norges viktigste bidrag til reduserte klimagassutslipp i global sammenheng, fordi vi viser vei og inspirerer.

[1] Miljødirektoratet «*Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030*», 2015

Om 85-gramsmålet

Vi tillater oss å påpeke at utvalget ikke synes å være oppmerksomme på at Stortinget har vedtatt det klimarelaterte målet om at det typegodkjente CO_2-utslippet fra nye personbiler i 2020 skal være 85 gram CO_2 per kilometer eller lavere.

I følge tall fra Opplysningsrådet for vegtrafikken ble CO_2-utslippet i 2015 for nyregistrerte personbiler 100 g/km, 10 g/km lavere enn i 2014. For personbilene med bensinmotor ble utslippet uforandret fra 2014 - 119 g/km. Utslippet fra personbilene med dieselmotor ble redusert med 1 g/km til 132 g/km[2]. Vi ser altså at utslippsutviklingen for bensin- og dieselbiler nærmest står helt stille, mens gjennomsnittsutslippene dras kraftig ned av den økende andelen elbiler. I 2016, med en større innfasing av ladbare hybrider, forventer vi at ladbare biler vil bidra med enda større nedgang i gjennomsnittsutslippet.

TØI har tidligere, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet, gjennomført beregninger på hvordan 85-grams målet kan nås. Resultatet fra dette arbeidet var at «*gjennomgangen viser at ved å vektlegge CO_2-leddet i engangsavgiften betydelig sterkere enn i dag, kan 85-gramsmålet nås*»[3].

Med bakgrunn i TØI sine beregninger, og den faktiske utviklingen i markedet, mener Elbilforeningen at utvalgets anbefalinger til endringer i bil- og drivstoffavgiftene vil føre til at vi ikke når Stortingets mål. Skal målet nås kreves det et vesentlig innslag av elbiler og ladbare hybrider. Om man i tillegg skal legge den varslede nye kjøresyklusen (WLTP), som gir et noe mer realistisk bilde på hva bilene faktisk slipper ut enn dagens syklus (NEDC), til grunn for typegodkjenningen av nye kjøretøy vil det kreve et enda større innslag av ladebare kjøretøy for å nå målet.

Konkrete innspill til utvalgets anbefalinger

Utvalget legger til grunn at avgifter på kjøp, eie og bruk av nullutslippsbiler prinsipielt sett bør vurderes på samme måte som avgifter på kjøp, eie og bruk av andre biler. Dette tilsier blant annet at bruksavhengige avgifter for nullutslippsbiler bør dimensjoneres etter marginale eksterne kostnader. Videre foreslås det at null- og lavutslippsbiler ilegges engangsavgift og årsavgift på samme måte som andre kjøretøy og at fritaket for merverdiavgift, rabatten i firmabilordningen og særskilte bruksfordeler for elbiler og andre nullutslippsbiler avvikles. Det foreslås også at eventuell støtte til nullutslippsbiler kan gis som en midlertidig subsidie på budsjettets utgiftsside med en annonsert nedtrapping, og at støttebeløpet ved innføring kan ta utgangspunkt i verdien av fritaket for merverdiavgift for en ordinær elbil.

Utvalget foreslår også en rekke endringer i engangsavgiften for bensin- og dieselbiler, blant annet en vesentlig svekkelse av CO_2-komponenten. Det foreslås også å innføre full CO_2- og NO_X-komponent for blant annet varebiler og drosjer.

[2] Tall fra OFV, tilgjengelig her: http://www.ofvas.no/bilsalget-i-2015/category679.html
[3] Transportøkonomisk institutt, «*85g CO_2 per kilometer i 2020 Er det mulig?*» Tilgjengelige her: https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2013/1264-2013/1264-2013-sam.pdf.

Om anbefalingene om å redusere elbilfordelene, samt utvalgets vurdering av elbilmarkedet

Samlet sett innebærer utvalgets anbefaling en vesentlig svekkelse av insentivene for elbiler. Dette grunngis blant annet med at «*Behovet for å ta hensyn til nettverkseksternaliteter har blitt redusert i takt med økt markedsandel for elbiler. Utvalget mener at fordelene for elbiler nå kan reduseres*».

Etter Elbilforeningens syn bommer utvalget helt i sin vurdering av elbilmarkedet. Elbilens konkurransedyktighet kan ikke defineres basert på salget i Norge, en må se på den globale utviklingen. Elbiler er per i dag ikke konkurransedyktige uten insentiver, og en fortsatt god insentivpakke er nødvendig fram til elbilmarkedet er konkurransedyktig uten.

Norske elbilister svarer i en spørreundersøkelse[4] med nesten 8 000 respondenter at over 70 % av elibileierne ikke ville ha kjøpt bilen uten avgiftsfritakene ved kjøp. Etter avgiftsfritakene er bompenger oppgitt som det tredje viktigste insentivet for å kjøpe elbil. De andre insentivene verdsettes generelt også svært høyt av elbilistene, men hvilket insentiv som oppgis som kjøpsutløsende varierer. Dette viser at bredden i virkemiddelpakken vi har i Norge er av avgjørende betydning, da ulike virkemidler treffer ulike kjøpere.

At elbilen fortsatt er avhengig av insentiver ser vi også med all tydelighet når en ser på salgsutviklingen i utlandet. For eksempel var det ved årsskiftet kun 4 756 elbiler i Sverige, til tross for at en i flere år har hatt en «supermiljöbilspremie» på 40 000 SEK ved kjøp av elbil. I januar 2016 ble det solgt 124 elbiler[5], dette i et personbilmarked, som med rundt 350 000 solgte biler i 2015[6], er mer enn dobbelt så stort som det norske markedet.

I Danmark var det 7 563 elbiler ved utgangen av 2015[7], og salget av elbiler har stupt etter at bilavgiftssystemet ble lagt om fra årsskiftet, noe som har ført til at det i januar 2016 ble solgt 64 elbiler[8]. Det danske personbilmarkedet ligger på rundt 200 000 solgte biler i året, og er vesentlig større enn det norske.

Salgstall fra andre steder i verden viser også at elbiler fortsatt er helt avhengige av gode insentiver for å kapre markedsandeler.

Til sammenligning ble det i Norge solgt 1905 elbiler i januar 2016[9], og det var om lag 70 700 personelbiler i Norge ved årsskiftet.

Om engangsavgiften og nybilpris

Elbilforeningen støtter prinsippet om at forurenser skal betale. Imidlertid bør det i utformingen av avgiftssystemet tas høyde for at forbrukere ikke opptrer økonomisk rasjonelt ved for eksempel bilkjøp. Prisen i vinduet på bilen er viktigere enn livsløpskostnadene ved bilhold for norske forbrukere. Det er relativt godt kjent at forbrukere har begrenset rasjonalitet, og ikke fullt ut tar høyde for framtidige kostnadsbesparelser, som for eksempel fra lavere drivstoffkostnader, på en

[4] Norsk elbilforening, Elbilisten 2015
[5] http://elbilsstatistik.se/
[6] http://www.bilsweden.se/statistik/arkiv_02_11/arkiv-nyregistrering-per-manad-2015
[7] http://www.danskelbilalliance.dk/Statistik/Bestand_modeller.aspx
[8] http://www.bilimp.dk/press/content.asp?bilag=227
[9] http://www.ofvas.no/bilsalget-i-januar/category682.html

rasjonell måte ved kjøp av bil. Forbrukerne treffer med andre ord det økonomene kaller et økonomisk irrasjonelt valg, og kjøper det som i dag er billigst, selv om det over tid skulle vise seg å være et dårlig økonomisk valg.

Dette betyr at kjøpsprisen som møter forbrukeren er svært viktig da løpende kostnadsbesparelser verdsettes mindre (høy diskonteringsrente). For eksempel benytter Brand et. al. (2013)[10] etter en litteraturgjennomgang en diskonteringsrente på 30 % for privatbilmarkedet. Dette indikerer at eksterne kostnader, som klimagassutslipp, bør prises inn ved kjøp av biler, og ikke kun gjennom «pay as you go»-prinsippet.

Et konkret eksempel på at viktigheten av kjøpsprisen er svært stor ser vi for eksempel når vi sammenlignet salget av VW e-Golf i Norge, Sverige og Danmark, som vist i tabellen under.

	DANMARK		**SVERIGE**		**NORGE**	
	Startpris (DKK)	Salg i 2015	Startpris (SEK)	Salg i 2015	Startpris (NOK)	Salg i 2015
Antall solgte Golf		4 760		23 057		16 388
VW Golf	209 177	4 668	174 900	22 779	265 900	7 445
VW e-Golf	309 624	92	346 900	278	262 000	8 943
Prisforskjell	48 %		98 %		-1 %	
Andel e-Golf		4 %		1 %		55 %

Det er riktignok også noen andre forskjeller mellom landene enn kun avgiftsregimet for nye biler, men tabellen illustrer viktigheten av prisen som møter forbrukeren i butikken på en god måte. Om elbilene er vesentlig dyrere i innkjøp enn andre biler, så velger svært få forbrukere elbil.

Observerte salgstall i våre naboland og resten av verden stemmer for øvrig godt med TØIs seneste forskningsresultater på området, som også tyder på at det å innføre merverdiavgift og engangsavgift på elbiler vil medføre et kraftig fall i salget av elbiler og et betydelig hopp i nye bilers gjennomsnittlige CO_2-utslipp. Steinsland et al. (2016)[11] beregner at opphevelse av elbilfritakene for moms og engangsavgift per 2014 ville medføre 3,85 gCO_2/km høyere gjennomsnittlig typegodkjent utslipp fra nye biler, svarende til 5,4 gCO_2/km i virkelig trafikk. Vi presiserer at engangsavgiften som TØI regner på er en svært moderat engangsavgift som er beregnet etter reglene for ladbare hybrider (det vil si et fradrag på 15 % i vektkomponenten (2014 tall) samt avgiftsfritak for elmotoren). Endringene som utvalget legger opp til er etter vår forståelse langt mer omfattende, og vil følgelig få langt større konsekvenser for salget av elbiler og derigjennom gjennomsnittsutslippet fra nye biler.

Oslo Economics har også tidligere gjort vurderinger som peker i samme retning, og rapporten «Elbilens konkurransedyktighet i Norge» konkluderer med at «*først når elbilene er*

[10] Brand et al. "Accelerating the transformation to a low carbon passenger transport system: The role of car purchase taxes, feebates, road taxes and scrappage incentives in the UK". 2013.
[11] https://www.toi.no/publikasjoner/fordelingseffekter-av-endret-bilbeskatning-article33638-8.html

konkurransedyktige på rekkevidde, og det finnes et variert modellutvalg tilpasset de ulike segmentenes bruk, kan man fjerne fordelene for elbiler».[12]

Oppsummert viser spørreundersøkelser blant elbilister, erfaringer fra utlandet samt forskning fra blant annet TØI at det ikke kan være tvil om at en vil strupe elbilsalget om en, som utvalget legger opp til, i all hovedsak fjerner insentivene for elbiler.

Om anbefalingen om en støtteordning som tilsvarer merverdiavgiften

Dagens avgiftsfritak for elbiler gir en lav pris hos bilforhandler, noe har vist seg å være en meget effektiv ordning som bidrar til å redusere nåverdiskjevheten hos potensielle bilkjøpere. Avgiftsfritak er også en veldig forutsigbar ordning med lave administrasjonskostnader som i motsetning til en støtteordning ikke krever en egen post på statsbudsjettet, og som heller ikke kan «tømmes» i løpet av året, noe som har skjedd flere ganger med den svenske «supermiljöbilspremien»[13]. Dette er åpenbart svært uheldig for markedsutviklingen til lav- og nullutslippsbiler. Elbilforeningen mener derfor at det er bedre med et fortsatt merverdiavgiftsfritak enn en støtteordning som tilbakebetaler et beløp tilsvarende hele eller deler av merverdiavgiften i ettertid.

Om innføring av full CO_2 og NO_X-komponent i engangsavgiften for varebiler og drosjer

Utvalget foreslår å ilegge varebiler, drosjer, minibusser og campingbiler full CO_2- og NO_X-komponent i engangsavgiften.

Per i dag er det en svak markedsutvikling for nullutslippsbiler innenfor disse segmentene. Dette henger blant annet sammen med innretningen av engangsavgiften, hvor disse kjøretøysegmentene betaler en prosentvis andel av satsen for personbiler. Dette underbygger også tidligere argumentasjonen om hvorfor dagens insentiver for elbiler er helt nødvendige; i segmenter hvor deler av virkemiddelbruken er mindre effektfull er salget av elbiler labert.

Elbilforeningen mener at det spesielt innenfor varebil- og drosjesegmentet er stort potensial for økt andel nullutslippskjøretøy.

Elbilforeningen støtter forslaget om å ilegge full CO_2- og NO_X-komponent i engangsavgiften, da dette vil styrke insentivene for nullutslippskjøretøyer i nevnte segmenter gitt at dagens avgiftsfritak for nullutslippskjøretøy opprettholdes.

Om prising av CO_2-utslipp fra transportsektoren

Utvalget foreslår en CO_2-avgift på 420 kroner tonnet, tilsvarende nivået på dagens CO_2-avgift for bensin og diesel. Videre anbefales det at «*Etter 2020 settes den generelle CO_2-avgiften på nivå med et som er nødvendig for å nå det nasjonale utslippsmålet for ikke kvotepliktig sektor på en kostnadseffektiv måte*».

[12] Oslo Economics «Elbilens konkurransedyktighet i Norge» Rapport utarbeidet for NAF, 12. mars 2015. Tilgjengelig her: http://osloeconomics.no/elbilen-er-fortsatt-avhengig-av-avgiftsfritak-og-fordeler-for-a-vaere-konkurransedyktig-i-norge/

[13] Ordningen gikk tom i både 2014 og 2015, se for eksempel http://www.aftonbladet.se/bil/article21219988.ab

Vi stiller oss noe undrende til dette forslaget, da tidligere svært omfattende utredningsarbeid i regi av blant annet Klimakur 2020, TEMPO og senest TØI i forbindelse med Nasjonal transportplan viser at en trenger en langt høyere prising av CO_2 innenfor veitransportsektoren om man ønsker å bruke dette som hovedvirkemiddelet for å redusere klimagassutslippene fra sektoren. Å beholde CO_2-avgiften på dagens nivå for transportsektoren fram mot 2020 er å utsette helt nødvendige tiltak i sektoren. Vi minner om at en med nevnte CO_2-avgiftsnivå på drivstoff har observert at utslippene fra transportsektoren øker år for år, og har økt med hele 31.1 % fra 1990 til 2014[14]. Endelige utslippstall for 2015 er i skrivende stund ikke publisert, men Miljødirektoratet anslår at klimagassutslippene fra veitrafikk vil øke med mellom 0,2 og 0,3 millioner tonn fra 2014 til 2015[15].

Dette faktum, i kombinasjon med at vegtransportsektoren åpenbart må redusere sine utslipp, gjør at vi stiller spørsmål ved utvalgets forslag om CO_2-avgift på det nivået som forslås. Om CO_2-avgiften skal være virkemiddelet for å redusere utslippene fra transportsektoren må avgiftsnivået etter vårt syn settes langt høyere enn utvalgets forslag. En slik løsning vil dessuten på langt nær være like virkningsfull som dagens ordning.

Andre momenter

Full merverdiavgift for persontransporttjenester

Utvalget foreslår å ilegge persontransporttjenester full merverdiavgift. For å møte det forventede transportbehovet fremover, og for å nå nullvekstmålet for personbiltansport i byområdene ser Elbilforeningen det som hensiktsmessig at kollektivtransporten har lavere moms for å oppnå bedre konkurranseforhold mot personbiltrafikken. Lavere priser på jernbane, buss, trikk og t-bane gir flere incentiv til å benytte disse reiseformene fremfor bilen i byene.

Med vennlig hilsen

Christina Bu
generalsekretær

Erik Lorentzen
senior fagrådgiver

[14] http://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar-endelige
[15] http://www.miljodirektoratet.no/no/Nyheter/Nyheter/2015/Desember-2015/Klimagassutslippene-fra-veitrafikk-oker-trolig-i-2015/