



# Innst. S. nr. 86

(2002-2003)

## Innstilling til Stortinget fra næringskomiteen

Dokument nr. 8:11 (2002-2003)

**Innstilling fra næringskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Sylvia Brustad, Marit Arnstad, Åslaug Haga, Inger S. Enger, Siri Hall Arnøy, Heidi Sørensen og Inge Ryan om tiltak for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge**

Til Stortinget

### SAMMENDRAG

Ford Motor Company kjøpte el-bilprodusenten Think for over tre år siden. Ford besluttet høsten 2002 å avslutte sitt engasjement i Think. Både en arbeidsgruppe, med representanter fra selskapet og de ansatte, og en aksjonsgruppe - Think Nå - jobber for at Think skal bli drevet videre i Norge som en ledende produsent av elektriske biler.

Som miljønasjon og stor oljeprodusent har Norge etter forslagsstillernes mening et særlig ansvar for å drive frem utviklingen av ny, forurensningsfri teknologi. Veitrafikken står for 22 pst. av Norges totale CO<sub>2</sub>-utslipp. 0-utslippsbilene har ingen forurensende utslipp fra motoren og svært lav motorstøy sammenlignet med andre kjøretøy. Det er viktig med fortsatt offentlig engasjement i utvikling, produksjon og tilrettelegging for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge. Gjennom fortsatt drift ved Think Nordic har Norge en reell mulighet til å produsere miljøvennlige biler og samtidig gjøre noe for forskning på alternative energikilder og utvikling av ny teknologi i Norge.

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

"Stortinget ber Regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om tiltak som vil legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge."

Forslaget kan blant annet inneholde vurdering av tiltak som offentlig innkjøp, økt fremkommelighet, firmabilbeskatning og andre innkjøpsincentiver, samt krav om at en viss andel av totalsalget av biler i Norge skal være 0-utslippsbiler.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Olav Akselsen, Jon Olav Alstad, Bendiks H. Arnesen og Grethe Fossli, fra Høyre, Silja Ekeland, Ivar Kristiansen og Michael Momyr, fra Fremskrittspartiet, Øystein Hedstrøm og Lodve Solholm, fra Sosialistisk Venstreparti, Åsa Elvik og Inge Ryan, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide og Olaf Gjødrem, og fra Senterpartiet, Marit Arnstad, viser til forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Sylvia Brustad, Marit Arnstad, Åslaug Haga, Inger S. Enger, Siri Hall Arnøy, Heidi Sørensen og Inge Ryan om tiltak for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge, og til brev fra Nærings- og handelsdepartementet av 21. november 2002 (vedlagt).

Komiteen viser videre til at fra oppstarten i 1990 har statlig finansiering blitt benyttet, hovedsakelig fra SND. Det har også blitt iverksatt en rekke tiltak for å fremme økt salg og bruk av elektriske biler i Norge. Det gjelder fritak for merverdiavgift ved kjøp av bil, fritak for årsavgift, fritak for bompenger og fritak for engangsavgift. El-biler parkerer også gratis ved alle offentlige parkeringsplasser. På tross av tiltakene har ikke salget og bruken av el-biler tatt seg opp i den grad som var ønsket. Dette kan skyldes flere forhold, bl.a. at det fremdeles er dyrt å gå til anskaffelse av en el-bil, selv om det har blitt gitt kraftige avgiftsreduksjoner, samt at markedsføring av el-biler som produkt ikke har vært tilstrekkelig. Offentlige etater og private bedrifter har ikke kjøpt inn like mange el-biler som var forven-

tet. Dette kan både skyldes at el-biler har begrenset rekkevidde og at offentlige etater og ikke minst private bedrifter i større grad enn privatpersoner velger å lease biler fremfor å kjøpe dem. Leasing av el-biler er i motsetning til kjøp ikke fritatt for merverdiavgift, dermed blir det ofte store utgifter for den enkelte etat eller bedrift dersom man velger el-bil fremfor bensin- eller dieselbil.

Komiteen viser til at forslagsstillerne i bakgrunnsnotatet til Dokument nr. 8:11 (2002-2003) har vist til en rekke forslag som aksjonsgruppen Think-Nå har utfordret Regjeringen til å gjennomføre for å tiltrække investorer til bedriften Think. Følgende forslag er fremmet fra aksjonsgruppen:

- Åpning av bussfiler for elektriske biler.
- Fjerning av firmabilbeskatning på elektriske biler.
- En klar forpliktelse fra sentrale myndigheter og statlige institusjoner om å velge el-bil der det er praktisk mulig gjennom innkjøp og bruk.
- Opprettelse av et fond for å gi direkte støtte til privatkjøpere av elektriske biler.
- Innføring av krav fra 2004 om at minst 2 pst. av det totale salget til norske bilimportører må være 0-utslippsbiler, samt øke andelen lineært til 20 pst. i 2013.

I tillegg til de ovennevnte forslag har aksjonsgruppen i ettertid foreslått at man skal fjerne merverdiavgiften på leasing av el-biler.

Komiteen mener at Norge som miljønasjon har et ansvar for å være et foregangsland når det gjelder bruk av 0-utslippsbiler. Gjennom de tiltak som allerede er satt i verk har Norge vist at man er langt fremme når det gjelder å ta i bruk ny, miljøvennlig teknologi. Likevel er det mulig å få til flere tiltak for å få flere til å benytte seg av 0-utslippsbiler.

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet fra 1. mars 2003 setter i gang en forsøksordning med at el-biler får benytte seg av kollektivfeltet. Komiteen registrerer også at Regjeringen vil utrede den såkalte "Californiamodellen" som innebærer at man setter krav til bilbransjen om at en bestemt del av salget skal være 0-utslippsbiler, og biler med lite utslipp.

Komiteen har merket seg at Finansdepartementet vil vurdere hvordan merverdiavgiftsfritaket kan utvides til også å gjelde utleie og leasing av el-biler. Komiteen ber Regjeringen om å foreta en snarlig vurdering av fritak for merverdiavgift på utleie og leasing av el-biler.

Komiteen fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å foreta en rask utredning av merverdiavgiftsfritak for utleie og leasing av 0-utslippsbiler."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er enig i at det gjennom

flere år er gjort mye for å legge til rette for 0-utslippsbiler i Norge, og har merket seg de tiltak som Regjeringen setter i gang av forsøksordninger og utredninger.

Flertallet vil imidlertid peke på at det fremdeles er nødvendig å legge forholdene enda mer til rette. I den forbindelse viser flertallet til de forslag som aksjonsgruppen Think-Nå har utfordret Regjeringen på. Flertallet mener det er grunnlag for en grundigere gjennomgang av disse forslagene, slik at de kan få en skikkelig behandling.

Flertallet vil i tillegg peke på at det i de fleste storbyer ikke er tilrettelagt for lading av el-biler.

Flertallet mener det også er mulig å gjøre mer fra Regjeringens side for å anmode de enkelte statlige etater om å gå til innkjøp av 0-utslippsbiler, der det er hensiktsmessig i forhold til oppgavene. Flertallet mener at dette kan gjøres uten at det kan betegnes som utilbørlig innkjøpsmakt. Flertallet vil i den anledning minne om at statsråd Viktor Normann tidligere i år, på vegne av statsansatte, fremforhandlet en reiseavtale med et flyselskap, Norwegian, for å oppnå best mulig pris på flybillettene.

Flertallet fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om tiltak som vil legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler."

Forslaget kan bl.a. inneholde vurdering av tiltak som offentlig innkjøp, økt fremkommelighet, firmabilbeskatning og andre innkjøpsincentiver, samt krav om at en viss andel av totalsalget av biler i Norge skal være 0-utslippsbiler. Forslagene fra aksjonsgruppen Think-Nå bes også vurdert.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti er enig med Regjeringens vurdering av at et totalt fritak for firmabilbeskatning vil bryte med prinsippet om at naturalytelse skal beskattes på samme måte som lønn. Myndighetene har allerede redusert avgiftsgrunnlaget ned to prisklasser ved bruk av el-bil som firmabil.

Disse medlemmer mener at innkjøp i offentlig forvaltning fremdeles skal være en desentralisert oppgave. For ikke å utøve utilbørlig innkjøpsmakt mener derfor disse medlemmer at det skal være opp til hver enkelt etat å avgjøre hvilke biler som til enhver tid skal kjøpes inn. Disse medlemmer mener likevel at de enkelte fagdepartementene bør oppfordre sine underetater til å velge 0-utslippsbiler der det er praktisk mulig.

Disse medlemmer registrerer at opprettelsen av et eventuelt fond for tilbakebetaling av deler av kjøpesummen til privatpersoner som kjøper 0-utslippsbiler kan være i strid med EØS-avtalen.

Disse medlemmer foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

## **FORSLAG FRA MINDRETALL**

### **Forslag fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:**

Dokument nr. 8:11 (2002-2003) - forslag fra stortingsrepresentantene Olav Akselsen, Grethe Fossli, Sylvia Brustad, Marit Arnstad, Åslaug Haga, Inger S. Enger, Siri Hall Arnøy, Heidi Sørensen og Inge Ryan om tiltak for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge - vedlegges protokollen.

## **KOMITEENS TILRÅDING**

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget ber Regjeringen om å foreta en rask utredning av merverdiavgiftsfritak for utleie og leasing av 0-utslippsbiler.

II

Stortinget ber Regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om tiltak som vil legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler.

Oslo, i næringskomiteen, den 12. desember 2002

**Olav Akselsen**  
leder

**Silja Ekeland**  
ordfører

**Ivar Kristiansen**  
sekretær

## Vedlegg

### Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 21. november 2002

#### Dokument 8:11 (2002-2003) - Tiltak for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge

##### Forslag

Stortinget ber Regjeringen så raskt som mulig fremme forslag om tiltak som vil legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge. Forslaget kan blant annet inneholde vurdering av tiltak som offentlig innkjøp, økt fremkommelighet, firmabilbeskatning og andre innkjøpsincentiver, samt krav om at en viss andel av totalsalget av elbiler i Norge skal være 0-utslippsbiler.

##### Vurdering

Jeg vil innledningsvis understreke at norske myndigheter allerede har lagt til rette for el-biler i Norge gjennom en rekke ekstraordinære tiltak.

Finansiering over statlige budsjetter har vært benyttet helt fra oppstarten i 1990, hovedsakelig fra SND. Ved årsskiftet 1998-1999 var det påløpt 250 mill kr i investeringskostnader, hvorav 111 mill kr var utbetalt i form av statlige tilskudd eller lån. I tillegg til dette er 32 mill kr utbetalt av offentlig partner i OFU-sammenheng.

Det har videre blitt arbeidet med, og gjennomført, en rekke tiltak for å fremme økt bruk av elbiler i Norge; herunder fritak for årsavgift og engangsavgift, fritak for bompenger og gratis parkering på offentlige parkeringsplasser.

Myndighetene har i tillegg også redusert avgiftsgrunnlaget ved bruk av elbil som firmabil ned to prisklasser. Videre ble det arbeidet med et forslag om regelendringer som innebar at elbiler behandles likt med varebiler i forhold til merverdiavgiftene. Forslaget innebar at en avgiftspliktig ville kunne trekke fra inngående merverdiavgift i den grad kjøretøyet faktisk ble benyttet til varetransport. I forbindelse med behandlingen av budsjettet i 2001 vedtok imidlertid Stortinget at fra 1. juli 2001 skal omsetning av nye elbiler skje med nullsats (dvs fritak fra avgiftsplikt). Innføringen av nullsatsen medførte at forslaget om å likestille elbiler med varebiler i forhold til merverdiavgift mistet sin betydning, derfor ble ikke de planlagte tiltakene for å likestille elbiler med varebiler i forhold til merverdiavgiftsregelverket gjennomført. Oppsummert er følgende tiltak gjennomført for å fremme økt bruk av elbil i Norge:

- Fritak for merverdiavgift (nullsats fra 01/07-01)
- Fritak for årsavgift
- Fritak for engangsavgift
- Fritak for bompenger
- Gratis parkering på offentlige parkeringsplasser
- Redusert avgiftsgrunnlag ned to prisklasser ved bruk av elbil som firmabil

Konklusjonen er at når det gjelder avgiftssiden har myndighetene lagt svært godt til rette for elbiler.

##### Økt fremkommelighet

Samferdselsdepartementet har i høst bedt om at Vegdirektoratet fra 1. mars 2003 setter i gang en forsøksordning som gir elbiler tilgang til kollektivfeltene, noe som vil gi betydelig økt fremkommelighet for elbiler.

##### 'California-modellen' eller tilsvarende ordning i Norge

Miljøverndepartementet vil, i samråd med Samferdselsdepartementet, vurdere nærmere miljøkonsekvenser av å stille krav til bilbransjen om salg av en bestemt andel 0-utslippsbiler og biler med lave utslipp. Samferdselsministeren vil i tillegg invitere bilbransjen til et møte for å diskutere mulige tiltak for å øke bruken av slike kjøretøy. Et møte med bilbransjen er berammet til 29. november. Samferdselsdepartementet tar også sikte på å nedsette et ekspertutvalg som skal utrede mulige tiltak for å øke bruken av denne type kjøretøy.

Forslag om innføring av 0-utslippsteknologi i transportsektoren krever grundig analyse, og må særlig vurderes i lys av EØS-avtalen.

##### Firmabilbeskatning

Per i dag har myndighetene redusert avgiftsgrunnlaget ned to prisklasser ved bruk av elbil som firmabil.

Dersom elbil som firmabil fritas helt fra fordelsbeskatning, mener Regjeringen at dette vil bryte med et viktig prinsipp i skattesystemet; nemlig at naturalytelser som arbeidstaker mottar fra arbeidsgiver skal beskattes på samme måte som lønn.

Det ville også måtte vurderes hvorvidt et eventuelt særskilt skattefradrag for el-bil som firmabil vil være forenelig med EØS-avtalen.

##### Offentlige innkjøp av nullutslippsbiler

Innkjøp i statlig/offentlig sektor er i prinsippet et desentralisert ansvar. Hver enkelt statlige virksomhet er ansvarlig for egne anskaffelser ut fra en vurdering av behov og budsjettammer. En sentralisering av innkjøpene kan medføre en fare for at staten kan utøve en innkjøpsmakt som reduserer konkurranse og effektivitet, og dermed gir dyrere innkjøp for staten på sikt. Alle statlige/offentlige oppdragsgivere skal i hovedregel følge innkjøpsregelverket slik det er utformet i Lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter. Lovens hovedprinsipp er at alle offentlige/statlige anskaffelser skal skje etter åpen og fri konkurranse; og på en slik måte at det ikke gis fortrinnsrett til enkeltleverandører på teknisk eller nasjonalt grunnlag.

Regjeringen mener på bakgrunn av dette at det bør være den offentlige/statlige etats eget ansvar å vurdere om tilbudet på nullutslippsbiler, både når det gjelder

teknologi og pris, dekker de behov som etaten måtte ha når de går til anskaffelse av nye kjøretøy. Et eksempel i denne sammenheng er Oslo kommune, som i oktober 2001 inngikk rammeavtale med Miljøbil Grenland om leveranse av 180 elbiler av typen Renault Kangoo. Leverandører og produsenter av nullutslippsbiler har også en viktig rolle når det gjelder markedsføring av sine varer. Fagdepartementene kan på sin side oppfordre sine underliggende etater til å tenke grønt også i transportsammenheng.

#### ***Andre innkjøpsincentiver***

Et nytt forslag som aksjonsgruppen ThinkNÅ fremmet for departementet i møte 30/10-02 er nå til vurdering hos Finansdepartementet. Forslaget gjelder fritak for merverdiavgift på leasing/leie av elbiler og batterier. Finansdepartementet vil vurdere nærmere hvordan en evt. utvidelse av mva-fritaket for elbiler til også og omfatte utleie og leasing kan utformes.

Merverdiavgiftsloven § 16 nr. 14 oppstiller fritak (0-sats) for *omsetning* av kjøretøy som bare bruker elektrisitet til fremdrift. Det er således klart at fritaket ikke omfatter utleie/leasing av disse kjøretøyene. Et fritak

for merverdiavgift på utleie/leasing av elbiler og separate batterier vil kreve lovendring.

Fritaket omfatter i utgangspunktet bare utstyr som kan anses som en del av elbilen og som omfattes av det konkrete salget. Utstyr som ble ansett som en del av kjøretøyet ved salget, avgiftsbelegges på vanlig måte ved senere kjøp i forbindelse med vedlikehold, reparasjon etc. Dette innebærer blant annet at separate salg av batterier vil utløse plikt til å svare merverdiavgift. Tilsvarende gjelder ved utleie og leasing.

Det har tidligere fra Fords side vært fremmet forslag om opprettelse av et fond for å gi direkte støtte til privatkjøpere av elektriske biler. En slik refusjonsordning kan sidestilles med direkte subsidiering av produksjonen av elektriske biler. Bestemmelsene om offentlig støtte i EØS-avtalen innebærer at all konkurransevriende offentlig støtte til næringslivet som hovedregel er forbudt. Den foreslåtte refusjonsordningen vil derfor være i konflikt med EØS-avtalen, dersom en slik ordning ikke faller inn under unntaksbestemmelsene i EØS-avtalen for små og mellomstore bedrifter, miljø, m.v. Jeg vil frarå at man går inn på slike ordninger, også ut i fra de betydelige økonomiske uttellingene dette vil innebære for myndighetene.