



Innst. 257 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:112 S (2009–2010)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om tiltak for å øke bruken av elbiler

Til Stortinget

Sammendrag

Stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande fremmet 14. april 2010 følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, opprette en tilskuddsordning for å stimulere til økt bruk av elbiler i offentlig flåtedrift.

II

Stortinget ber regjeringen fjerne moms på leasing av elbiler i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2010.»

Det vises til Dokument 8:112 S (2009–2010) for en nærmere redegjørelse og begrunnelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Thomas Breen, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim og Dag Ole Tei-

gen, fra Fremskrittspartiet, Ulf Leirstein, Jørund Rytman, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Egeland, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har avgitt uttalelse om forslaget til finanskomiteen i brev av 30. april 2010. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at det i dag finnes sterke insentiver til å velge elbil. Gjennom avgiftssystemet er elbil fritatt for engangsavgift, merverdiavgift og veibruksavgift. I tillegg ilegges elbil den laveste årsavgiftssatsen. Det finnes også en rekke andre gunstige ordninger for elbileiere, som for eksempel rett til å kjøre i kollektivfelt, gratis parkering og fri passering i bomringer. Til sammen utgjør dette en vesentlig støtte til kjøp og bruk av elbiler.

Flertallet viser til finansministerens vedlagte brev til komiteen der forslagene fra representantene Tenden og Skei Grande kommenteres. Det framkommer her blant annet at fritaket fra engangsavgiften alene utgjør mellom 20 000 og 50 000 kroner per elbil, og at den årlige besparelsen av redusert årsavgift er om lag 2 400 kroner. Flertallet viser videre til at statsrådets svar på forslaget om å utvide gjeldende merverdiavgiftsfritak ved omsetning av elbiler til også å omfatte leasing av biler, ble gjennomgått i Ot.prp. nr. 1 (2004–2005) Skatte og avgiftsopplegget 2005 – lovendringer. Konklusjonen fra denne er at fritak fra den generelle avgiftsplikten som ikke er begrunnet ut fra avgiftsmessige hensyn, bør unngås,

og at direkte støtteordninger er mer hensiktsmessig for å gjennomføre slike tiltak.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ønsker fortsatt å legge til rette for at flere går over til ikke-fossilt drivstoff. Det er viktig med ordninger som sikrer at det er lønnsomt å velge miljøvennlige transportløsninger, av hensyn til klima og lokalt miljø. Det er også viktig at det offentlige går foran og velger elbil der hvor det er praktisk mulig. Dette flertallet viser i den sammenheng til at det kan være praktiske årsaker – knyttet til rekkevidde, lastekapasitet og begrensninger i antall passasjerer – som er grunnen til at andre biler enn elbiler velges. Dette flertallet viser ellers til at skatter og avgifter behandles i statsbudsjettet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter del II i representantforslaget. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne moms på leasing av elbiler i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2010.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til et politisk ønske om å få flere til å kjøpe og benytte elbiler. Flere elbiler vil bidra til reduserte drivstoffutslipp og bidra til renere luft særlig i byene. Stortinget har vedtatt en økt satsing på bygging av nye ladestasjoner og strømuttak, og da må Stortinget bidra til en forsterket satsing på bruk av elbiler. Elbilene er for øvrig allerede fritatt for engangsavgift og årsavgift, og har nullsats for merverdiavgift. Til tross for dette synes disse medlemmer at antall elbiler på norske veier er for lavt. Disse medlemmer ønsker derfor å stimulere arbeidsgivere og arbeidstakere til å velge elbiler som firmabil ved å frita elbiler for fordelsbeskatning.

Disse medlemmer viser til gjeldende rammebetingelser for elbiler, Høyres forslag i denne sak og forslagsstillernes punkt to, som er likt Høyres forslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2010. Disse medlemmer mener dermed at summen av disse tiltakene er en tilskuddsordning som både private og offentlige kan og bør benytte seg av og mener derfor at forslaget ikke er nødvendig.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

«Det innføres moms fritak for leasing av batteri i elbiler i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2010.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at det er mange ulike behov som melder seg når en skal velge bil og biltype. Elbiler har gjennom mange forskjellige ordninger store fordeler fremfor biler som bruker fossilt brennstoff. For disse medlemmer er det viktig å kunne bygge opp et avgiftssystem og et avgiftsnivå som er tilpasset brukerne, noe som ikke er tilfellet i dag. Forslagsstillerne skriver i dokumentet at de ønsker å innføre en tilskuddsordning for elbiler etter modell fra Enova, og at denne skal finansieres ved en avgift på avgiftspliktig drivstoff.

Store deler av den offentlige bilflåten brukes i dag av kommunene, og en stor andel av dette er i bruk innenfor hjemmebasert omsorg. På grunn av behovet for fremkommelighet på vinteren brukes en stor andel firehjulsdrivne biler til dette formålet. Denne type bil kommer dårlig ut i dagens avgiftssystem, og dette fører til store kostnader for kommunene. Dette vil gjelde for store deler av den offentlige bilbruken. En ordning slik som skissert av forslagsstillerne med økning i drivstoffavgiftene for å finansiere den, vil føre til store kostnadsøkninger for både kommuner og privatpersoner. Disse medlemmer støtter derfor ikke et slikt forslag.

Disse medlemmer mener derimot at det er viktig at det gjøres en bred analyse over avgiftsnivået, og de forskjellige ordninger som er for bil og bilbruk, med sikte på å senke avgiftene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2011 gjennomgå det totale avgiftsnivået på bil og bilbruk med sikte på å redusere disse.»

Disse medlemmer viser videre til at det i dag er fritak for merverdiavgift ved kjøp av elbil, men hvis kunden velger å lease bilen, blir det beregnet merverdiavgift. Disse medlemmer mener at kjøp og leasing av elbiler bør likebehandles, og støtter derfor representantforslagets del II (ovenfor i innstillingen).

Komiteens medlem fra Venstre er skuffet, men ikke overrasket, over at regjeringen og regjeringspartiene nok en gang – og uten særlig politisk substans – velger å gå mot forslag fra Venstre og øvrige opposisjonspartier som vil bidra til miljøvennlige løsninger og dermed mindre klimautslipp.

Dette medlem viser til at flertallet i sine merknader i realiteten skriver rett ut at elbiler har nok

gunstige støtteordninger som det er, og at det derfor ikke er behov for nye og utvidede tiltak.

Dette medlem viser til at representantforslaget har to hovedelementer. Det ene, og viktigste, er at det opprettes en tilskuddsordning for å stimulere til økt bruk av elbiler i offentlig flåtedrift. Det offentlige disponerer i dag et sted mellom 8 000 og 10 000 personbiler til utøvelse av daglige tjenesteyting. En minimal andel av disse bilene er elbiler. Begrunnelsen for dette er i all hovedsak økonomisk. Merkostnaden ved innkjøp av ladbare biler er i dag en vesentlig barriere for kommuner og andre offentlige virksomheter som ønsker å ta i bruk slike biler. En tilskuddsordning vil derfor kunne være akkurat det avgjørende elementet som gjør at man velger en miljøvennlig elbil i stedet for en vanlig «fossil-bil».

Dette medlem er også av den oppfatning at en slik tilskuddsordning er en direkte oppfølging av klimaforlikets punkt 6.9, hvor avtalepartene er enige om at offentlige virksomheter må ligge i front innen bruk av lavutslippskjøretøy i egen virksomhet.

Dette medlem kan ikke tolke finansministerens brev og flertallets merknader annerledes enn at regjeringen og regjeringspartiene også på dette punktet nå bryter inngåtte avtaler og miljøpolitiske løfter, når finansministeren skriver at «jeg mener at den enkelte virksomhet er best egnet til å vurdere slike forhold, siden de kjenner virksomhetenes behov best», og at denne argumentasjonen gjentas av flertallet. Dette medlem mener at dette er utrolig passivt fra en regjering og fra regjeringspartiene som nå har abdisert helt i klima- og miljøpolitikken.

Det andre og komplimenterende forslaget i representantforslaget er å fjerne moms på leasing av elbiler, et tiltak som har minimal provenyeffekt jf. svar på spørsmål 129 fra Venstres gruppe i forbindelse med statsbudsjettet for 2010.

Dette medlem stiller seg uforstående til at flertallet avviser forslaget under henvisning til at skatter og avgifter behandles i statsbudsjettet. For det første har komiteen nå en parallell sak til behandling, Prop. 119 LS (2009–2010) hvor det foreslås endringer i mva-reglene på kultur- og idrettsområdet med et provenyanslag på 335 mill. kroner årlig og om lag 110 mill. kroner i bokført effekt i 2010. Til sammenligning vil provenyeffekten av mva-endringene i dette representantforslaget være på 1–2 mill. kroner. For det andre er forslagene som er fremmet i representantforslaget, direkte knyttet til henholdsvis statsbudsjettet for 2011 og revidert nasjonalbudsjett for 2010, og er således nettopp i tråd med det flertallet

selv peker på. Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, opprette en tilskuddsordning for å stimulere til økt bruk av elbiler i offentlig flåtedrift.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fjerne moms på leasing av elbiler i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2010.

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 2

Det innføres momsfritak for leasing av batteri i elbiler i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2010.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen i statsbudsjettet for 2011 gjennomgå det totale avgiftsnivået på bil og bilbruk med sikte på å redusere disse.

Forslag fra Venstre:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, opprette en tilskuddsordning for å stimulere til økt bruk av elbiler i offentlig flåtedrift.

Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:112 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om tiltak for å øke bruken av elbiler – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 19. mai 2010

Torgeir Micaelsen

leder

Lars Egeland

ordfører

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 30. april 2010

Dokument 8:112 S (2009-2010) fra representantene Tenden og Skei Grande vedrørende å øke bruken av elbiler

Jeg viser til forslaget fra representantene Borg-hild Tenden og Trine Skei Grande om at Regjeringen oppretter en tilskuddsordning for økt bruk av elbiler i offentlig flåtedrift og fjerner moms på leasing av elbiler.

Representantene viser til at bruk av elbiler kan bidra til å nå klimamålene og redusere lokale utslipp uten at bilbruken må begrenses. Det vises i den forbindelse til at mange offentlige virksomheter med fordel kunne benyttet elbil istedenfor andre biler, men at dette ikke skjer fordi elbiler er dyrere i innkjøp. Videre vises det til at mange offentlige flåteeiere i stor grad leaser biler. For å avhjelpe dette foreslås følgende:

I

Stortinget ber regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2011, opprette en tilskuddsordning for å stimulere til økt bruk av elbiler i offentlig flåtedrift.

II

Stortinget ber regjeringen fjerne moms på leasing av elbiler i forbindelse med revidert statsbudsjett for 2010.

Besvarelse:

Jeg viser til at elbiler i dag er svært gunstig behandlet i avgiftssystemet. Elbiler er fritatt fra engangsavgift og betaler den laveste årsavgiftssatsen. Elbiler er også fritatt fra merverdiavgift, dvs. at salg av nye elbiler blir ilagt nullsats istedenfor den generelle merverdiavgiftssatsen på 25 pst. Elbiler blir heller ikke ilagt veibruksavgift, som bensin- og dieslbiler blir ilagt gjennom bensin- og autodieselavgiften. Alle disse avgiftsfordelene gjør at elbiler blir betydelig billigere i innkjøp og bruk, sammenlignet med en situasjon uten avgiftsfordeler. I tillegg til avgiftsfordelene har elbiler en del andre fordeler. Eksempler på slike fordeler kan være rett til å kjøre i kollektivfeltet, gratis parkering på parkeringsplasser, fri passering av bomringer og lignende.

Avgiftsfordelene for elbiler utgjør vesentlig indirekte støtte til kjøp av slike biler. Eksempelvis vil momsfritaket for elbil ha en verdi på 50 000 kroner per elbil, ved en salgspris på 200 000 kroner. Videre

har fritaket for engangsavgift en verdi mellom om lag 20 000 kroner til over 50 000 kroner per elbil, sammenlignet med små biler med forbrenningsmotor. Den årlige besparelsen av redusert årsavgift er om lag 2 400 kroner.

Avgiftsbesparelsene for elbiler er like relevante for offentlige virksomheter som for private, siden offentlige virksomheter også må betale engangsavgift, årsavgift og merverdiavgift på biler. Det antas derfor at disse fordelene tas med i betraktningen ved vurderingen av valg av kjøretøy for den enkelte virksomhet. Det kan imidlertid være andre forhold som tilsier at virksomheter velger andre biler enn elbiler. Dette kan eksempelvis knyttes til dagens elbilers begrensede rekkevidde og lasteevne eller begrensningen i antall passasjerplasser. Jeg mener at den enkelte virksomhet er best egnet til å vurdere slike forhold, siden de kjenner virksomhetenes behov best. Det er imidlertid viktig å tilrettelegge slik at virksomhetene og forbrukere tar hensyn til eksterne kostnader, som eksempelvis klimagassutslipp, ved valg av kjøretøy. Avgiftssystemet er et viktig virkemiddel for å gi virksomheten det rette beslutningsgrunnlaget, ved å eksempelvis avgiftslegge klimagassutslipp. Jeg mener elbilens avgiftsfordeler er tilstrekkelig for å nå dette målet. I tillegg minner jeg om at det i forbindelse med tiltakspakken i 2009 ble bevilget 50 mill. kroner til utbygging av ladestasjoner for elbiler og plug-in hybrider.

Når det gjelder spørsmålet om å utvide gjeldende merverdiavgiftsfritak ved omsetning av elbiler til også å omfatte utleie og leasing viser jeg til at Finansdepartementet har vurdert spørsmålet tidligere, se Ot.prp. nr. 1 (2004-2005) Skatte- og avgiftsopplegget 2005 – lovendringer. Her vises det til at merverdiavgiften er en generell forbruksavgift på varer og tjenester, og at fritak fra den generelle avgiftplikten som ikke er begrunnet ut fra avgiftsmessige hensyn bør unngås. Generelt er det mer hensiktsmessig å gjennomføre denne typen tiltak gjennom direkte støtteordninger. Et fritak fra plikten til å beregne utgående merverdiavgift ved omsetning av elbiler, samtidig som den avgiftspliktige har fradragsrett for all inngående merverdiavgift (0-sats), medfører dessuten en subsidiering gjennom avgiftssystemet. Som det fremgår av omtalen i Ot.prp. nr. 1 (2004-2005) fant ikke Bondevik II at det forelå gode nok argumenter for å utvide fritaket for elbiler til også å omfatte utleie/leasing. Jeg mener denne vurderingen fortsatt er relevant.