



STORTINGET

Innst. 36 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra finanskomiteen

Dokument 8:58 S (2019–2020)

Innstilling fra finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å fjerne avgiftsfritak på luksusbiler og innføre miljøtiltak for folk flest i hele landet

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 4. februar 2020:

- «1. Stortinget ber regjeringen utrede ulike modeller som kutter i avgiftsfritaket for de dyreste og tyngste elbilene, og komme tilbake til Stortinget på en egnet måte.
2. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2020 legge fram forslag om hvordan innsparte midler fra endringer i avgiftsfritaket for elbiler kan brukes på bedre og billigere kollektivtransport og miljøvennlig transportinfrastruktur i hele landet.»

Det vises til dokumentet for representantforslagets begrunnelse.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fredric Holen Bjørdal, Svein Roald Hansen, Ingrid Heggø, Eigil Knutsen og Hadia Tajik, fra Høyre, Elin Rodum Agdestein, lederen Mudassar Kapur, Anne Kristine Linnestad, Vetle Wang Soleim og

Aleksander Stokkebø, fra Fremskrittspartiet, Sivert Bjørnstad, Hans Andreas Limi og Sylvi Listhaug, fra Senterpartiet, Sigbjørn Gjelsvik og Trygve Slagsvold Vedum, fra Sosialistisk Venstreparti, Kari Elisabeth Kaski, fra Venstre, Ola Elvestuen, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, og fra Rødt, Bjørnar Moxnes, viser til at finansministeren har uttalt seg om representantforslaget i brev av 3. mars 2020 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, understreker at transportsektoren står for en betydelig andel av Norges klimautslipp, og at avgiftspolitikken er et viktig verktøy for å stimulere til lavere utslipp. Miljødifferensiering av bilavgiftene og fordeler for elbil bidrar til at stadig flere velger null- og lavutslippsbiler, og at stadig nye og også rimeligere modeller kommer på markedet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan markedsandelen for elbiler kan økes i leasingmarkedet gjennom endringer i avgiftssystemet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan avgiftssystemet skal se ut for å nå 2025-målet, herunder hvordan merverdiavgift på elbiler kan fases inn samtidig som konkurransekraften overfor fossilbiler styrkes i alle segmenter.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti merker seg samtidig at den vellykkede avgiftspolitikken har ført til at statens skatteutgifter tilknyttet bilavgiftene stadig øker og var på 12,4 mrd. kroner i 2019. Disse medlemmer understreker derfor at det på sikt er behov for å gjøre endringer, og merker seg at regjeringen har igangsatt arbeidet som skal resultere i et nytt og bærekraftig avgiftssystem fra 2025. Disse medlemmer legger til grunn at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte med en orientering om dette arbeidet.

Disse medlemmer viser til målsettingen om 100 pst. utslippsfrie biler i nybilsalget i Norge i 2025. Denne målsettingen er den mest ambisiøse i verden på elektrifisering av bilparken og fikk sin tilslutning av et enstemmig Storting i forbindelse med behandlingen av energimeldingen i 2016.

Disse medlemmer mener elbilpolitikken må utformes for å støtte opp om denne målsettingen og slik at elbiler blir konkurransedyktige i alle bilsegmenter.

Disse medlemmer viser videre til fagetatenes Klimakur-utredning, som viser at elektrifiseringen av bilparken er et av klimatiltakene med størst potensial til å kutte utslipp fram mot 2030, og at det er et relativt rimelig klimatiltak sammenlignet med mange av de andre tiltakene som er utredet.

Videre viser disse medlemmer til at det er vedtatt at moms fritaket for elbiler skal vare minst ut denne stortingsperioden, slik at det sikres forutsigbarhet og insentiver for forbrukerne til å skifte fra bensin- og dieselbil til elbil.

Disse medlemmer viser til at dagens forutsigbare fordeler for forbrukere som ønsker å legge om fra fossilbil til elbil, fungerer. Moms fritaket er en av bærebjelkene for at andelen av elbiler øker på tvers av alle bilklasser. For februar 2020 var 49,7 pst. av alle nye biler som ble solgt, en elbil. Eksempelvis var elbilandelen av nybilsalget i februar 2020 i kommunene Kristiansand 58 pst., etterfulgt av Trondheim på 56 pst., Stavanger på 52 pst. og Drammen på 43,5 pst. Videre viser det seg at markedsandelen av elbil fordelt på fylker øker mest i distriktsfylkene. Disse medlemmer mener at det vil være svært uheldig å bremse den positive utviklingen i økningen av elbilsalget som andel av nybilsalget, og viser til at Transportøkonomisk institutt har beregnet at elbilsalget ville gått ned 74 pst. ved innføring av merverdiavgift.

Disse medlemmer mener at å særskilt fjerne avgiftsfritak på dyrere elbiler vil være skadelig for trans-

port- forbruker og klima- og miljøpolitikk. Tall fra Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) viser at 60 pst. av de som kjøper SUV, fortsatt velger bensin eller diesel så langt i 2020, men at tallet for 2019 var 75 pst. De større elbilene med lengre rekkevidde bidrar med større utslippskutt når de erstatter bensin- og dieselmotorer som kjøres mye og langt. Forslagsstilleren vil med sitt forslag svekke konkurransekraften til de store elbilene og i stedet stimulere til økt kjøp av fossildrevne større personkjøretøy som da vil bety mer utslipp enn alternativet, som er å stimulere til raskere omstilling av bilparken av større personbiler.

Disse medlemmer registrer at forslagsstiller ønsker å be regjeringen utrede ulike modeller som kutter i avgiftsfritaket for de dyreste og tyngste elbilene. Disse medlemmer mener at spørsmålet om moms fritaket for utslippsfrie biler må ses i en større sammenheng og med et lengere tidsperspektiv. Disse medlemmer mener at en eventuell omlegging av bilrelaterte avgifter bør utredes grundig, varsles i god tid og innføres stegvis når markedet er klar for det, og vurderes opp mot 2025-målet om utslippsfritt nybilsalg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at disse medlemmer i forslag til statsbudsjett for 2020 foreslo å begrense moms fritaket for elbiler for listepris inntil 600 000 kroner. Dette ville vært en start på å avvikle moms fritaket for elbiler, som er notifisert for perioden fra 1. januar 2018 og fram til 31. desember 2020. Disse medlemmer viser til at regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2021 foreslår å forlenge moms fritaket for elbiler, og forutsetter at unntaket fra statsstøtteregeleverket søkes forlenget.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har varslet at det skal startes et arbeid med et bilavgiftssystem som er bærekraftig etter 2025, jf. brevet fra finansministeren til komiteen. Disse medlemmer legger til grunn at et nytt, bærekraftig bilavgiftssystem vil bygge på prinsipper som ikke krever særskilte unntak for bestemte biltyper, men hvor konkurransefordelen for nullutslippsbiler likevel ivaretas.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er tilfredse med at gjennomsnittlig engangsavgift for nye personbiler har falt betydelig siden 2013. Disse medlemmer viser til at dette ikke bare har kommet som en følge av elbilfordelene, men også skyldes at Fremskrittspartiet har fått gjennomslag for å fjerne effektavgiften og gjort nye miljøvennlige bensin- og dieselmotorer billigere. Disse medlemmer vil videre påpeke at omregistreringsavgiften også er redusert flere ganger siden 2013, med en samlet reduksjon på mer enn 40 pst., der de høyeste satsene er redusert fra nesten 20 000 kroner til rundt 6 000 kroner. Disse medlemmer påpeker at kombinasjonen av redusert engangs-

avgift og omregistreringsavgift er et gode for alle som er avhengige av bilen for å få hverdagen til å gå rundt. Disse medlemmer ønsker å fortsette arbeidet med å redusere engangsavgiften på bil, og vri resterende bilrelaterte avgifter over fra kjøp til bruk. Disse medlemmer ønsker et teknologinøytralt avgiftssystem som stimulerer til ny teknologi og mer effektive og rimeligere bensin- og dieslbiler. Disse medlemmer viser til at regjeringen har igangsatt arbeidet som skal resultere i et nytt og bærekraftig avgiftssystem fra 2025, og legger til grunn at regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med orientering om dette arbeidet på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Rødt fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede ulike modeller som kutter i avgiftsfritaket for de dyreste og tyngste elbilene, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet understreker at det er positivt for klimaet når fossilbiler erstattes med elbiler, men påpeker at tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at nykjøp av elbil i større grad er forbeholdt de med høyest inntekt. I 2018 var det 27 ganger vanligere med elbil i husholdningene med høyest inntekt, enn i husholdningene med lavest inntekt.

Disse medlemmer påpeker at fritaket for merverdiavgift og engangsavgift alene ble anslått til 10,2 mrd. kroner i 2020. Disse medlemmer viser videre til at regjeringen i statsbudsjettet for 2021 anslår den samlede skattefordelen for elbiler, medregnet fordelene av manglende veibruksavgift og lavere engangsavgift, til 19,2 mrd. kroner i 2020, og at dette er penger som i stor grad kommer de med høyest inntekter til gode. I tillegg kommer fritak og rabatter ved bruk (bompenger, ferjebilletter, parkering etc.).

64 pst. av husholdningene med elbil har også minst én diesel- eller bensinbil. De rikeste husholdningene har råd til å holde seg med både en fossilbil og en elbil. For mange andre er ikke elbil et alternativ i det hele tatt, enten det er av geografiske eller økonomiske årsaker.

Disse medlemmer mener de store kostnadene ved avgiftsfritaket gir grunn til å se på om andre innretninger av avgiftssystemet er mer hensiktsmessige for å ivareta hensynet til både målet om omlegging til nullutslippskjøretøy og sosial fordeling. Videre viser disse medlemmer til at det har skjedd en stor utvikling innen tilgjengelige nullutslippsbiler, og at stadig flere modeller introduseres på markedet. Det er etter disse medlemmers syn naturlig at dette også gir ny debatt og vurdering av om dagens avgiftsmodell er hensiktsmessig.

Disse medlemmer viser til at regjeringen har varslet at det skal startes et arbeid med bilavgifter som er bærekraftige etter 2025. Et slik arbeid må etter disse medlemmers mening ivareta både hensynet til geografisk og sosial fordeling, og tilstrekkelige insentiver for å lykkes med en overgang til nullutslippskjøretøy.

Disse medlemmer mener eventuelle fremtidige innsparinger fra en omlegging i avgiftspolitikken bør sees i en helhetlig sammenheng av hvilke virkemidler som gir størst utslippskutt, og støtter derfor ikke vedtak som øremerker eventuelle innsparinger til bestemte tiltak, som foreslått i forslag 2 i representantforslaget.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede forbud mot nybilsalg av fossilbiler i 2025 dersom målet Stortinget har vedtatt ikke nås gjennom avgiftssystemet som virkemiddel.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget har vedtatt at det i 2025 kun skal selges nullutslippsbiler. Det er avgjørende å nå dette målet for å nå Norges klimamål. Dette medlem viser til at 90 pst. av bilene i Norge er fossile og det fortsatt selges flere fossile biler enn elbiler. Dette medlem vil peke på at Klimakur-utredningen slår fast at for å nå 2025-målet, må man styrke virkemidlene. Dette medlem mener det er uansvarlig å ensidig svekke fordelene for elbilene gitt at dagens virkemidler ikke er tilstrekkelig.

Dette medlem viser til at elbiler selges best i de bilsegmentene med de minste bilene. Mellomklassebiler og større biler har betydelig lavere elbilandel enn i bilsegmentene med små og kompakte biler. Dette medlem viser til at større SUV-, luksus- og sportsbiler utgjør 30 pst. av nybilsalget i Norge og har en elbilandel på 43 pst. Mellomklasse, større biler og kompakt-SUV utgjør omtrent en like stor del av markedet og har en elbilandel på 30 pst. Til sammenligning utgjør elbiler i småbilsegmentet 70 pst. og i kompaktklassen 65 pst.

Dette medlem vil peke på at bilsegmentet med de største elbilene som både har lang rekkevidde og er distrikts- og familievennlige, altså er segmentet med lavest elektrifiseringsandel. Elbiler er mye mindre konkurransedyktige i dette segmentet, og det er også i dette segmentet vi finner de fossile bilene som forurensner absolutt mest. Dette medlem understreker at det gjelder både dersom man starter innfasing på en lav momssats og dersom man velger en modell med såkalt toppmoms, som er ulike modeller som har vært foreslått av blant annet Rødt og Arbeiderpartiet. Dette medlem vil understreke at før avgifter er elbiler mye dyrere enn fossile biler på tvers av alle ulike bilsegmenter. Dette

medlem mener det derfor fremdeles er nødvendig med betydelige insentiver for elbiler i Norge, gjennom avgiftsfritak og gjennom økte avgifter for fossilbiler. Dette medlem mener det viktigste er at konkurransekytigheten til elbiler styrkes.

Dette medlem er bekymret for at hvis en innfører avgift nå på segmentet «store biler», vil flere bare kjøpe bensin eller diesel. Dette medlem mener også det er uholdbart å flytte folk over på fossilbiler bare for å få økte inntekter. Dette medlem vil minne om at inntektene fra bilavgiftene har gått ned de siste årene som følge av at bensin- og dieselmotorer har fått lavere avgifter over mange år.

Dette medlem viser til at 2 av 3 nye fossile biler som nå kommer ut på veiene, leases, ikke kjøpes. Grunnen er at leasingbiler i praksis betaler under halv moms, og staten gir dermed en skattefordel på fossile biler som leases. Dette medlem viser videre til at elbilene har en markedsandel på kun 31 pst. i leasingmarkedet. Dette medlem mener at før en kan endre avgiftene på elbilene, og øke de, må dette hullet tettes. Ellers svekkes konkurransekraften til elbilene ytterligere.

Dette medlem mener den samlede avgiftspolitikken for elbiler må bygge opp under målet om 100 pst. elbiler i nybilsalget i 2025. Dette medlem mener en først må tette hullene i leasingmarkedet, deretter skjerpe differensieringen mellom el- og fossilbiler gjennom økte avgifter for fossilbiler, og deretter innføre moms på elbiler, gradvis og forutsigbart.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til målsettingen om at alle nye biler i 2025 skal være utslippsfrie. Selv om fordelingspolitiske hensyn kan tale for å skattlegge de dyreste bilene hardeste, må førsteprioritet i denne omgang være å få en hurtigst mulig omstilling til et lavutslippssamfunn. Å innføre nye avgifter nå kan føre til at forbrukerne opplever elbilfordelene som uforutsigbare og at flere forbrukere velger bensin- eller dieseldrevne biler. Avgiftsfritaket bør derfor ligge fast inntil videre.

De dyreste bilene er særlig attraktive for dem som skal kjøre langt. For at også rimeligere elbiler skal være et godt alternativ i distriktene, vil dette medlem videre understreke betydningen av at det offentlige må støtte utbygning av ladestasjoner i strøk hvor det ennå ikke er kommersielt grunnlag for slik utbygging.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at å bytte ut fossilbiler med elbiler er et viktig tiltak for å kutte klimagassutslipp i transportsektoren, og at differensierte avgifter er et godt virkemiddel for å få til dette. Men fordi fritaket for merverdiavgift og engangsavgift ikke har noen øvre grense, får dagens avgiftsmodell uheldige utslag ved at de som har råd til de dyreste bilene, samtidig får de største subsidiene. Dette medlem mener

klimapolitikken må være rettferdig for å fungere, og for å ha støtte i befolkningen, og mener tiden er inne for å vri subsidiene fra de dyreste og tyngste elbilene til bedre og billigere kollektivtransport og utbygging av ladeinfrastruktur i hele landet.

Dette medlem viser til tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) som viser at nykjøp av elbil i større grad er forbeholdt dem med høyest inntekt, og at 64 pst. av husholdningene med elbil også har minst én diesel- eller bensinbil. De rikeste husholdningene har råd til å holde seg med både en fossilbil til «hyttebruk» og en elbil. For mange andre er ikke elbil et alternativ i det hele tatt, enten det er av geografiske eller økonomiske årsaker. Dagens fritak for merverdiavgift og engangsavgift ved kjøp av elbiler koster staten over 10 mrd. kroner årlig, deler av disse pengene kan brukes på en bedre måte enn å subsidiere husholdninger med god råd.

Dette medlem peker på at dagens fritak for merverdiavgift og engangsavgift ved kjøp av elbil koster staten over 10 mrd. kroner årlig. Dette medlem mener at den delen av subsidiene som går til de dyreste og tyngste elbilene, heller bør gå til miljøtiltak som kommer folk flest i hele landet til gode. Det kan gjøres ved å styrke kollektivtilbudet, også utenfor de store byene, redusere prisen og/eller merverdiavgiften på kollektivtrafikk og innføre nasjonal makspris på ferger langs fylkesveiene. Man må også legge til rette for renere energi til transport gjennom å bygge ut og styrke ladeinfrastrukturen for elbiler i borettslag, sameier og utenfor byene, styrke støtteordningen for landstrøm til skip i havn og statlig finansiering av omlegging til miljøvennlige ferger.

Dette medlem viser til at det har blitt tatt til orde for ulike modeller som begrenser kjøpsfordelene på de dyreste elbilene, som å sette et tak på momsfritak eller å fjerne fritak for engangsavgift på tyngre elbiler. Ved tidligere budsjettbehandlinger har Finansdepartementet manglet grunnlag for å beregne provenyanslag ved en opphevelse av avgiftsfritak etter prisintervaller, og dette medlem ber derfor om at ulike modeller utredes nærmere.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til hvordan innsparer midler fra endringer i avgiftsfritaket for elbiler kan brukes på bedre og billigere kollektivtransport og miljøvennlig transportinfrastruktur i hele landet.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Miljøpartiet De Grønne og Rødt:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan markedsandelen for elbiler kan økes i leasingmarkedet gjennom endringer i avgiftssystemet.

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan avgiftssystemet skal se ut for å nå 2025-målet, herunder hvordan merverdiavgift på elbiler kan fases inn samtidig som konkurransekraften overfor fossilbiler styrkes i alle segmenter.

Forslag fra Senterpartiet og Rødt:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utrede ulike modeller som kutter i avgiftsfritaket for de dyreste og tyngste elbilene, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utrede forbud mot nybil salg av fossilbiler i 2025 dersom målet Stortinget har

vedtatt ikke nås gjennom avgiftssystemet som virkemiddel.

Forslag fra Rødt:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til hvordan innsparte midler fra endringer i avgiftsfritaket for elbiler kan brukes på bedre og billigere kollektivtransport og miljøvennlig transportinfrastruktur i hele landet.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti, Venstre, Kristelig Folkeparti og Miljøpartiet De Grønne.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:58 S (2019–2020) – Representantforslag fra stortingsrepresentant Bjørnar Moxnes om å fjerne avgiftsfritak på luksusbiler og innføre miljøtiltak for folk flest i hele landet – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 20. oktober 2020

Mudassar Kapur

leder

Aleksander Stokkebo

ordfører



Stortingets finanskomite
Stortinget
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
20/760 -

Dato
3 .03.2020

Dokument 8:58 S (2019-2020) Representantforslag om å fjerne avgiftsfritak på luksus-elbiler og innføre miljøtiltak for folk flest i hele landet

Jeg viser til Finanskomiteens brev av 11. februar 2020, hvor komiteen har sendt ovennevnte representantforslag fra stortingsrepresentanten Bjørnar Moxnes til uttalelse.

Representanten foreslår at Stortinget skal be regjeringen om å utrede ulike modeller som kutter i avgiftsfritak for de dyreste og tyngste elbilene, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte, samt at regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2020 skal legge frem forslag om hvordan innsparte midler fra endringer i avgiftsfritaket kan brukes på bedre og billigere kollektivtransport og miljøvennlig infrastruktur i hele landet.

Regjeringen benytter avgiftspolitikken for å stimulere til lavere utslipp fra transport. Politikken gir resultater som sterk økning i andelen null- og lavutslippsbiler og reduserte utslipp fra nye personbiler. Utviklingen medfører også at inntektene fra bilrelaterte avgifter går betydelig ned. Regjeringen har varslet at det skal startes et arbeid med bilavgifter som er bærekraftige etter 2025.

Forslag 1. Stortinget ber regjeringen utrede ulike modeller som kutter i avgiftsfritaket for de dyreste og tyngste elbilene, og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Svar på forslag 1

Transportsektoren står for en stor del av CO₂-utslippene i ikke-kvotepliktig sektor. Å redusere utslippene fra transportsektoren er derfor sentralt for at Norge skal kunne

oppfylle sine forpliktelser til å redusere klimagassutslippene.

Regjeringen benytter sterke avgiftsvirkemidler som miljødifferensiering av bilavgiftene og fordeler for elbiler for å stimulere til en bilpark med lavere utslipp. Det er fritak for elbiler for merverdiavgift, engangsavgift, trafikksikringsavgift og omregistreringsavgift, og det er ikke veibruksavgift på elektrisitet benyttet som drivstoff. Fritakene for trafikksikringsavgift og omregistreringsavgift ble innført fra 2018. Videre er det de senere år gjort betydelige endringer i engangsavgiften. Engangsavgiften er lagt om fra avgift på effekt og vekt til i større grad å avgiftslegge utslipp.

Miljødifferensiering av bilavgiftene og fordeler for elbiler har bidratt til at null- og lavutslippsbiler utgjør en økende andel av nybilsalget. I 2019 utgjorde elbiler 42 pst. og hybridbiler 26 pst. av nybilsalget. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle nye personbiler registrert i 2019 var 60 gram per kilometer. Dette var 11 gram per kilometer lavere enn i 2018. Stortingets mål for 2020 om gjennomsnittlig CO₂-utslipp på 85 gram per km ble oppnådd tre år før tiden.

Avgifter på kjøp, eie og bruk av bil har tradisjonelt vært en viktig inntektskilde for staten. Omleggingen av bilavgiftene samt utvikling av nye lav- og nullutslippsbiler har bidratt til at de som kjøper biler velger biler med lavere utslipp. Det er ønskelig at utslippene fra bilparken går ned. Samtidig medfører det også at statens inntekter fra de bilrelaterte avgiftene har blitt redusert. I 2007 ga de bilrelaterte avgiftene inntekter på 75 mrd. kroner. Etter et midlertidig fall under finanskrisen, økte inntektene igjen, og i 2013 utgjorde inntektene fra bilrelaterte avgifter om lag 62 mrd. kroner. Deretter, under denne regjeringen, har inntektene fra bilrelaterte avgifter falt, og er anslått til vel 42 mrd. kroner i statsbudsjettet for 2020, knapt 20 mrd. kroner lavere enn i 2013. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig årlig nedgang på om lag 2,8 mrd. kroner. På grunn av fritak for merverdiavgift for elbiler, innebærer oppgangen i elbilandelen også at inntektene fra merverdiavgiften reduseres. Dette inntektstapet kommer i tillegg til inntektsnedgangen over. Fra 2013 til 2019 har skatteutgiften av merverdiavgiftsfritakene for elbil økt fra om lag 600 mill. kroner til 7,7 mrd. kroner i faste 2019-kroner.

Departementet publiserer årlig anslag på skatteutgifter i vedlegg 1 til Prop 1 LS. Skatteutgiftene er anslag på virkningen av unntak og særordninger sammenlignet med skatte- eller avgiftslegging etter generelle regler. Samlet utgjør anslåtte, kvantifiserte skatteutgifter for 2019 12,4 mrd. kroner.

Spørsmålet om fordelingsvirkninger tas også opp i representantforslaget. I tillegg til SSB-studien det vises til i forslaget, er fordelingsvirkningene av merverdiavgiftsfritaket vurdert i NOU 2019: 11 *Enklere merverdiavgift med én sats* i utredningens punkt 10.3. Her fremgår det blant annet at en kobling av inntektsstatistikk og kjøretøyregisteret som Finansdepartementet har fått utført av Statistisk sentralbyrå i 2017, viste 50 pst. høyere gjennomsnittlig bruttoinntekt for eiere av elbil enn personer som kun eier andre

biler. Det er videre påpekt at merverdiavgiftsfritaket i hovedsak tilgodeser de som har råd til å kjøpe ny bil, og dermed i mindre grad den andelen av befolkningen som kjøper bruktbil eller ikke har bil. Også den store geografiske spredningen av beholdningen av elbiler i landet er gjennomgått. Det er også påpekt at det med voksende tilbud av elbilmodeller og stigende andel elbiler er rimelig å legge til grunn at elbilkjøperne blir likere den gjennomsnittlige nybilkjøperen.

Den sterke økningen i andelen elbiler av nye førstegangsregistrerte personbiler betyr at en økende andel av nye personbiler (42 pst. i 2019) er fritatt for engangsavgift og merverdiavgift. Det kommer stadig flere og bedre elbilmodeller på markedet. På grunn av avgiftsfordelene vil dette trolig føre til enda større omsetning av elbiler de nærmeste årene. Utviklingen forventes å redusere inntektene fra bilavgiftene ytterligere i årene fremover. Ifølge Granavolden-plattformen skal fordelene for elbiler når det gjelder engangsavgift og merverdiavgift videreføres ut stortingsperioden.

Regjeringen har startet et arbeid med bilavgifter som er bærekraftig etter 2025.

Finansdepartementet ba i 2019 berørte bransjeorganisasjoner, interesseorganisasjoner og andre interessenter til å komme med innspill til hvilke prinsipper som bør legges til grunn for et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem, og hvilke prinsipper som bør legges til grunn for overgangen fra dagens bilavgiftssystem til et fremtidig bærekraftig bilavgiftssystem. Departementet har mottatt innspill og er nå i ferd med å gjennomgå innspillene og vurdere utforming av bilavgifter som er bærekraftig etter 2025. Konkrete vurderinger av forslag om endringer i bilavgiftene vil regjeringen komme tilbake til i de årlige budsjettforslagene til Stortinget.

Forslag 2. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2020 legge fram forslag om hvordan innsparte midler fra endringer i avgiftsfritaket for elbiler kan brukes på bedre og billigere kollektivtransport og miljøvennlig transportinfrastruktur i hele landet.

Svar på forslag 2.

Størrelsen på innsparte midler vil avhenge av innretning på ev. forslag om endringer i avgiftsfritak for elbiler. Endringer i skatte- og avgiftsregler gjøres normalt i forbindelse med de årlige budsjettene, og det er i utgangspunktet ikke grunnlag for å legge frem forslag til anvendelse av midler i revidert nasjonalbudsjett. Samlet vurdering og presentasjon av nye forslag i de årlige budsjettene legger til rette for helhetlig prioritering av samlet nivå på statens inntekter og utgifter og fordeling av midler mellom ulike formål. Inntektene fra bilrelaterte særavgifter og merverdiavgift er ikke øremerket bestemte formål, men inngår i statens samlede inntekter som benyttes til å finansiere statens utgifter. Merproveny fra ev. endringer i avgiftsfritaket for elbiler vil

derfor også gå inn i statens samlede inntekter, og forslag om anvendelse vil være et resultat av regjeringens prioriteringer og stortingets vedtak.

Med hilsen



Jan Tore Sanner

