



# Representantforslag 112 S

(2009–2010)

fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande

Dokument 8:112 S (2009–2010)

## Representantforslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden og Trine Skei Grande om tiltak for å øke bruken av elbiler

Til Stortinget

### Bakgrunn

I forbindelse med klimaforliket i Stortinget ble det satt mål om at Norge skal kutte mellom 15 og 17 millioner tonn i innenlandske klimagassutslipp frem mot 2020. Veitransporten står for ca. 19 pst. av de norske klimagassutslippene pr. 2008, og er dermed den tredje største innenlandske utslippskilden. En reduksjon i utslippene fra denne sektoren vil kunne utgjøre et vesentlig bidrag i arbeidet med å nå målet for innenlandske reduksjoner. Ladbare biler kan gi et viktig bidrag til å nå klimamålene.

I tillegg til reduserte klimagassutslipp kan ladbare biler redusere lokale utslipp av NO<sub>x</sub> og partikler, og dermed bidra til bedre luftkvalitet. Ladbare biler er også støysvake, og vil dermed fjerne støyforurensning særlig fra områder med mye trafikk. Ladbare biler vil også kunne spille en viktig rolle i fremtidens kraftsystem som effektreserve, særlig med en større andel uforutsigbar vindkraft inn i kraftsystemet. Videre gir ladbare biler en rekke muligheter for grønne arbeidsplasser innen bl.a. aluminiumsproduksjon, utvikling og produksjon av biler og bildeler, ladestoler og tilhørende IT-styringssystemer, avregnings- og faktureringsløsninger m.m.

I lys av dette fremstår bruk av elektrisitet i veitransporten som et meget godt og fremtidsrettet tiltak. I Norge har man et godt utbygd kraftsystem, samt god tilgang til ren kraft. Dette gir oss mulighet til å redusere utslippene fra veitransporten betraktelig frem mot 2020, og potensielt gjøre veitransporten

helt utslippsfri frem mot 2050, uten at bilbruken må begrenses av klimahensyn eller av andre lokale miljøhensyn.

Det offentlige disponerer anslagsvis mellom 8 000 og 10 000 personbiler, eksklusive Posten Norge. Typiske bruksområder er for eksempel hjemmehjelpstjenesten. Analyser av kjøremønster og bruksbehov, samt praktiske erfaringer, peker i retning av at mange av disse med fordel kunne vært byttet ut med elbiler. I tillegg til miljømessige fordeler vil økt bruk av elbiler i den offentlige bilparken danne grunnlag for økte volumer av ladbare biler i Norge, og utbygging av distribusjon- og etterservicenettverk. Dette vil bane vei for økt tilgjengelighet og lavere pris på ladbare biler i Norge. Dette vil ha en positiv effekt på innfasingsstakten for ladbare biler også i private flåter og i privat eie, med påfølgende positiv effekt på miljøet.

Dagens ladbare biler er relativt sett dyrere i innkjøp, men til gjengjeld billigere i drift. De totale kostnadene for en ladbar bil sett opp mot en tilsvarende bensin eller dieseldreven bil er usikre, men forventes å ligge noe høyere, i hovedsak som følge av høyt verditap på den ladbare bilen. Denne forskjellen vil utjevnes etter hvert som ladbare biler blir billigere i innkjøp som følge av økte volumer og teknologiutvikling. Likevel er merkostnaden ved innkjøp av ladbare biler i dag en vesentlig barriere for kommuner og andre offentlige virksomheter som ønsker å ta i bruk slike biler.

Denne barrieren kan fjernes ved hjelp av ett eller flere virkemidler. Forslagsstillerne vil peke på behovet for å opprette en tilskuddsordning etter modell av Enova. Ordningen kunne dekket merkostnaden for offentlige flåteeiere som tar i bruk ladbare biler, etter gitte kriterier. Ordningen kan finansieres gjennom en avgift på avgiftspliktig drivstoff, etter modell av Enova eller gjennom overføringer over de ordinære

statsbudsjettene. Transnova ble opprettet i forbindelse med klimaforliket i Stortinget, og er etter planen etablert for 3 år, dvs. ut 2011. Forslagsstillerne vil peke på at det er naturlig å opprette en slik tilskuddsordning i forbindelse med videreføringen av Transnova.

Et annet og komplimenterende virkemiddel til en tilskuddsordning for offentlig flåtedrift er å fjerne momsbyrden ved leasing av elbiler. Elbiler er i dag fritatt for moms ved kjøp, men får fortsatt moms ved leasing. Dette misforholdet gjør det billigere å eie en elbil enn å lease den samme bilen, noe som slår meget uheldig ut for offentlige flåteeiere som i stor grad leaser bilene sine. Et regnskapsmessig fradrag for moms på elbiler kan for eksempel gjennomføres ved å klassifisere elbiler som driftsmiddel.

Forslagsstillerne mener staten i større grad må bidra til at elbiler tas i bruk i Norge.

## Forslag

På denne bakgrunn fremmer forslagsstillerne følgende

for s l a g :

### 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.

14. april 2010