

VEDLEGG



DET KONGELIGE
FINANSDEPARTEMENT

Finansministeren

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