



500 000 elbiler – Planlagt eller tilfeldigheter?

Erik Figenbaum,
Transportøkonomisk Institutt (TØI)
Mobilitet 2022 23. Mai 2022

Mål, insentiver og resultater

Kun selge nullutslippsbiler fra 2025 (2017)

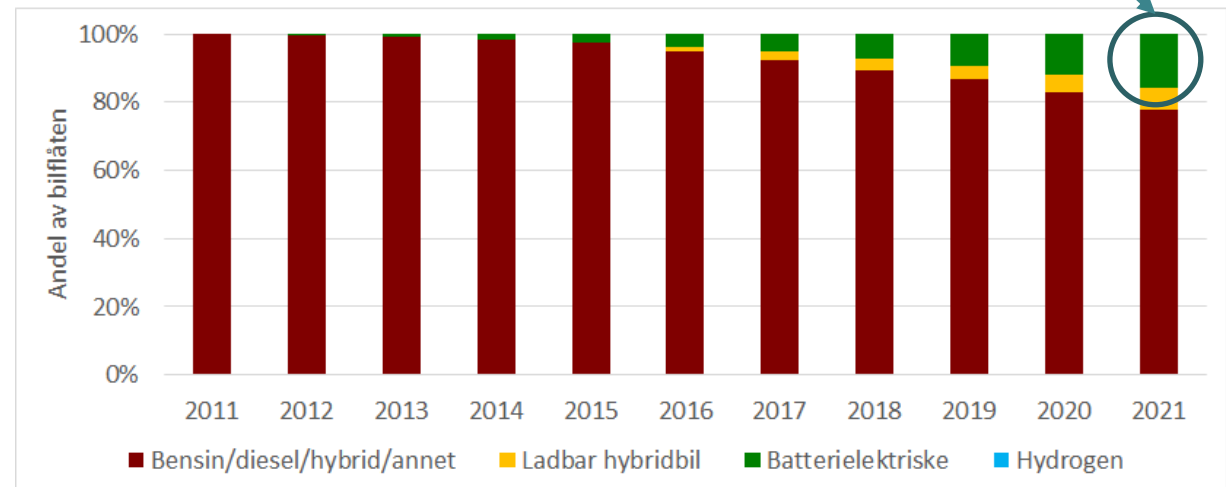
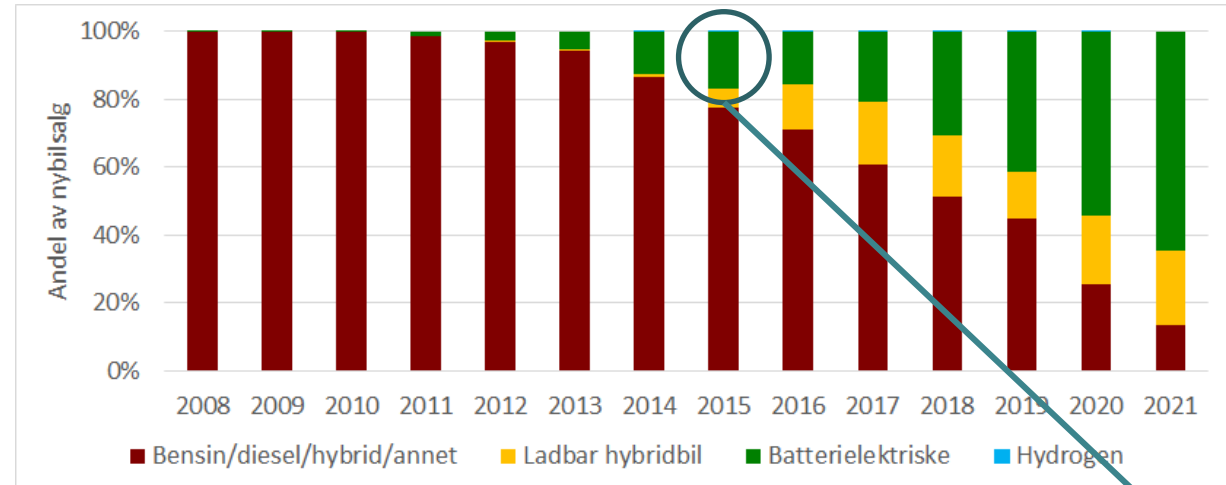
Nye bilers CO₂-utslipp < 85 g/km i 2020 (2012)

Andre mål

- Redusere lokal luftforurensning
- Markedeksperimentering
- Industrialisering og stabilitet

Insentiver

- Fritak engangsavgift (1990/1996).
- Nullsats MVA kjøp (2001) og leasing/batterier (2015)
- Fritak/reduert omregistreringsavgift (2018)
- Fritak/reduert årsavgift (1996-2021)
- Gratis/reduert pris parkering (1999), bompenger (1997)
- Redusert pris ferger (2009)
- Tilgang kollektivfelt Oslo (2003), hele landet (2005)
- Redusert fordelsbeskatning firmabil (1999)



God forvaltningspraksis i elbilpolitikken?

- Transparent beslutning
- Klare mål og begrunnelser
- Beregning av kostnader / konsekvensvurdering / høring
- Sammenheng med øvrig politikk
- Overholdelse av EØS avtalen, statsstøtteregelverket
- Tidsperspektiv på insentiver

De første elbilinsentivene

Fritak fra engangsavgiften (1990)

Statsbudsjettet for 1990

«For å stimulere til utprøving av miljøvennlige biler foreslås det innført ett midlertidig engangsavgiftsfritak for eldrevne biler».

St. prp. nr. 1 (1989-1990)

Ble endelig i Statsbudsjettet for 1996 som del av arbeidet med en bilavgiftsreform

- *«På vilkår departementet kan fastsette, fritasmotorvogner som bare bruker elektrisitet til framdrift» St. prp nr 1 Tillegg nr 3 (1995-1996)*

Fritak fra årsavgiften (1996)

Forhandlinger Statsbudsjett/Bilavgiftsreform 1996

«Unntatt fra avgift er....kjøretøy som drives kun med elektrisk strøm (el-biler)» Stortinget 8. des.

1995. Forhandlinger i Stortinget nr. 103.

Elbilfordeler takket være Bellona, Oslo kommune og Norstart

Gratis bompenger (1997)

Samferdselskomiteen 13. desember 1996

«Myndighetene bør gjøre det de kan for å stimulere til øket bruk av slike biler ... gjennom positive virkemidler»

«det er behov for å stimulere til økt bruk av miljøvennlige transportmidler og... at en av samme grunn allerede har fritatt kollektivtrafikk...»

«Elektriske biler vil være et miljøvennlig transportmiddel, spesielt i de største byene».



Gratis parkering (1999)

- Oslo kommune ønsket i 1997 gratis elbilparkering
- Samferdselministeren sa ja i 1998
- Endring av parkeringsforskrift med høringsrunde

MVA reform Statsbudsjettet 2001

Null sats MVA elbil

10 000 PIVCO dollar ble til 22 000 THINK/Ford dollar

*«...Think skal bli noe mer en bare en elbil. Regjeringen håper den kan være med og dra i gang en norsk bilindustri»
Næringsminister Sponheim, Dagbladet 28.02.1999*

Norstart (Elbilforeningen) / Bellona – Lobbyprosjekt

«Det er utelukkende positiv vilje til å støtte forslaget....det bør være AP som fremmer forslaget»

Norstart referat 2. nov. 2000 om møter med politikere:

«Elbiler får nullsats for moms, noe som vil gjøre det langt mer lønnsomt å velge dette miljøvennlige bilalternativet» Stortingrepresentant Terje Johansen V

«Men det bryter altså ...med prinsippene i det som burde vært en reform»

Stortingsrepresentant Erik Dalheim AP

Fra minibuss til elbil – Adgang till kollektivfeltene (2003/2005)



2001: Statens vegvesen vil kaste ut minibussene

«Ein ting er sikkert: Skal vi om ti eller femten år ha eit transportsystem her i Oslo som ikkje går «på helsa laus» - er det no vi må teste ut framtidens utsleppsfrie køyretøy – og gjere dei så gode og så attraktive at langt fleire får lyst til å bruke dei»

Politisk rådgiver Alfred Bjørlo ved opning av elbil i kollektivfelt, Oslo 1. Juli 2003.

«Jeg ønsker å bidra til økt bruk av de mest miljøvennlige bilene. Fra 1. juni i år (2005) kan derfor elbiler....kjøre i kollektiv- og sambruksfeltene over hele landet»

Samferdselsminister Torild Skogsholm 31.05.2005

Foto: Are Wormnes

Da Norge oppdaget ESA – Nullsats MVA leasing/batterier (2015)

Opptakt:

- Anmodningsvedtak Statsbudsjett 2014 debatt

Regjeringen notifikerte ESA

- Likebehandle leasing med kjøp av elbiler
- Redusere forbrukernes batteririsiko

Vedtaket:

- Konsekvensutredning i Statsbudsjettet 2015
- Stortingsvedtak debatten Statsbudsjett 2015



ESA evaluerte alle insentiver som totalpakke:

- Nullsats MVA kjøp, leasing, batterier: OK ut 2017.
- Fritak engangsavgift og gratis parkering: OK
- Tilgang kollektivfelt: OK
- Gratis bompenger, fergerabatt: OK
- Lavere firmabilskatt og årsavgift: OK

Politisk prosess – Vurderinger

Pre 2010

Insentiv/målsetning	År	Elbiler i bilparken	Kostnader NOK	Formell prosess	Slutt dato	Konsekvensutredning	Begrunnelse	ESA involvering
Fritak engangsavgift - midlertidig	1990	0	Ikke i henhold til EØS avtale	God	Noen mangler	Noen mangler	God	God
Fritak engangsavgift - Permanent	1996	55	Ikke i henhold til EØS avtale	God	Noen mangler	Noen mangler	Noen mangler	God
Fritak årsavgift	1996	55	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale
Fritak bompenger	1997	177	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale
Fritak parkeringsavgifter	1999	285	Ikke i henhold til EØS avtale	God	Noen mangler	God	Noen mangler	God
Redusert fordelsbeskatning firmabil	1999	285	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	God	Ikke i henhold til EØS avtale
Null sats MVA kjøp	2001	625	Noen mangler	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale
Tilgang kollektivfelt i Oslo-området	2003	1081	God	God	God	God	God	God
Tilgang kollektivfelt hele Norge	2005	1320	God	God	God	God	God	God
Nye biler 120 g CO ₂ /km in 2012	2008	2424	Ikke i henhold til EØS avtale	God	God	Ikke i henhold til EØS avtale	God	God
Rimeligere fergebilletter	2009	2753	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	Ikke i henhold til EØS avtale	God	Ikke i henhold til EØS avtale

Ikke i henhold til EØS avtale

Noen mangler

God

Politisk prosess – Vurderinger

Insentiv/målsetning	År	Elbiler i bilparken	Kostnader NOK	Formell prosess	Slutt dato	Konsekvens-utredning	Begrunnelse	ESA involvering
Nye biler 85 g CO ₂ /km i 2020.	2012	9581						
Beholde insentivene uendret til 2015 eller 50000 elbiler i bilflåten	2012	9581						
Beholde insentivene uendret ut 2017	2013	18916						
Null sats MVA leasing og batterier. Forlengelse av null sats MVA kjøp	2015	69134						
Kun selge nullutslippsbiler fra 2025.	2017	138983						
Beholde insentivene uendret ut 2020	2017	138983						
Maks 50% av bensinbilers kostnad for bompenger, parkering, ferger	2017	138983						
Laderrettighet sameie	2017	138983						
Fritak for omregistreringsavgiften	2018	195351						
Årlige justering av avgifter og insentiver								
Beholde insentivene uendret ut 2022	2020	339912						
Laderrettighet borettslag	2020	339912						

Ikke i henhold til EØS avtale

Noen mangler

God

Masterplanen

...det var ingen!

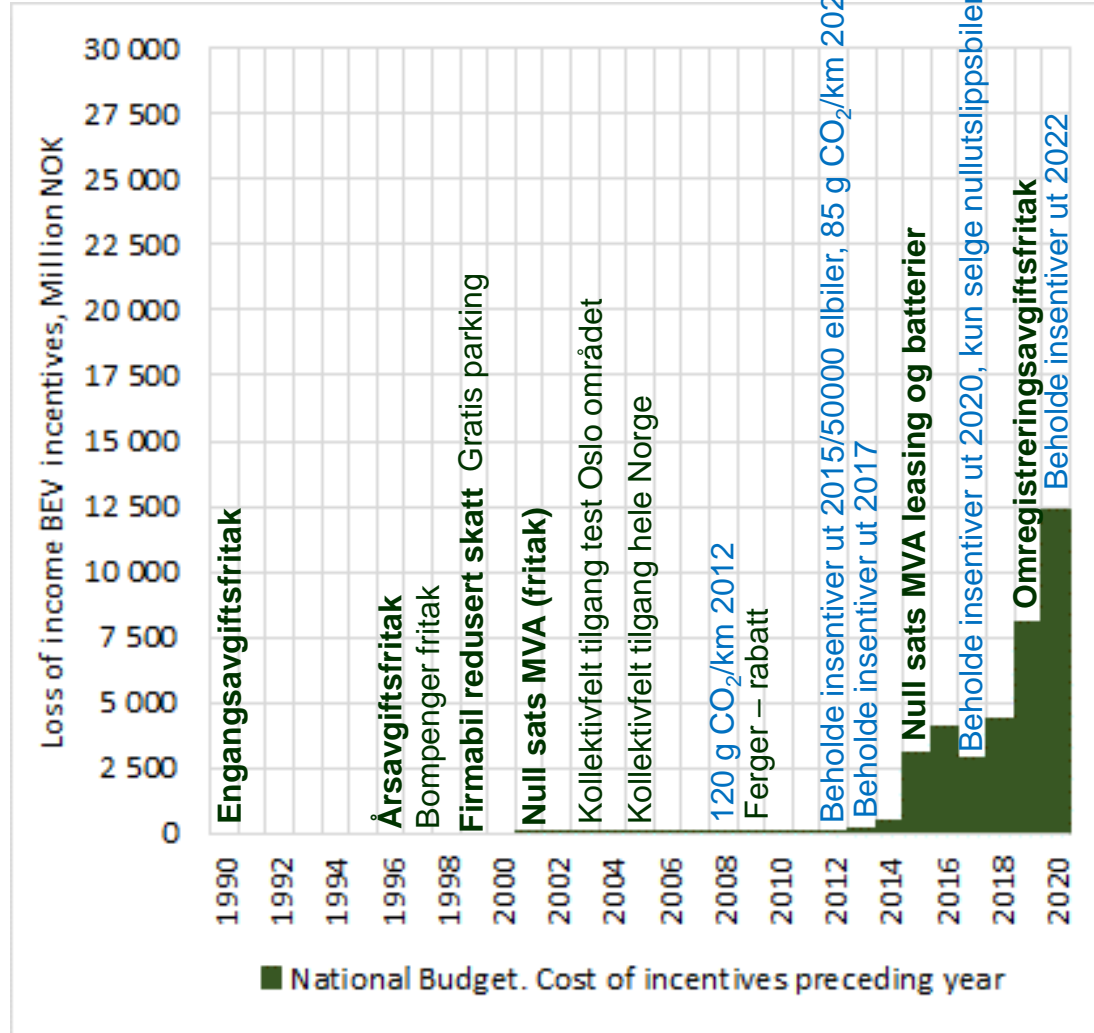
Saken er i Stortinget...

...og alt kan skje...

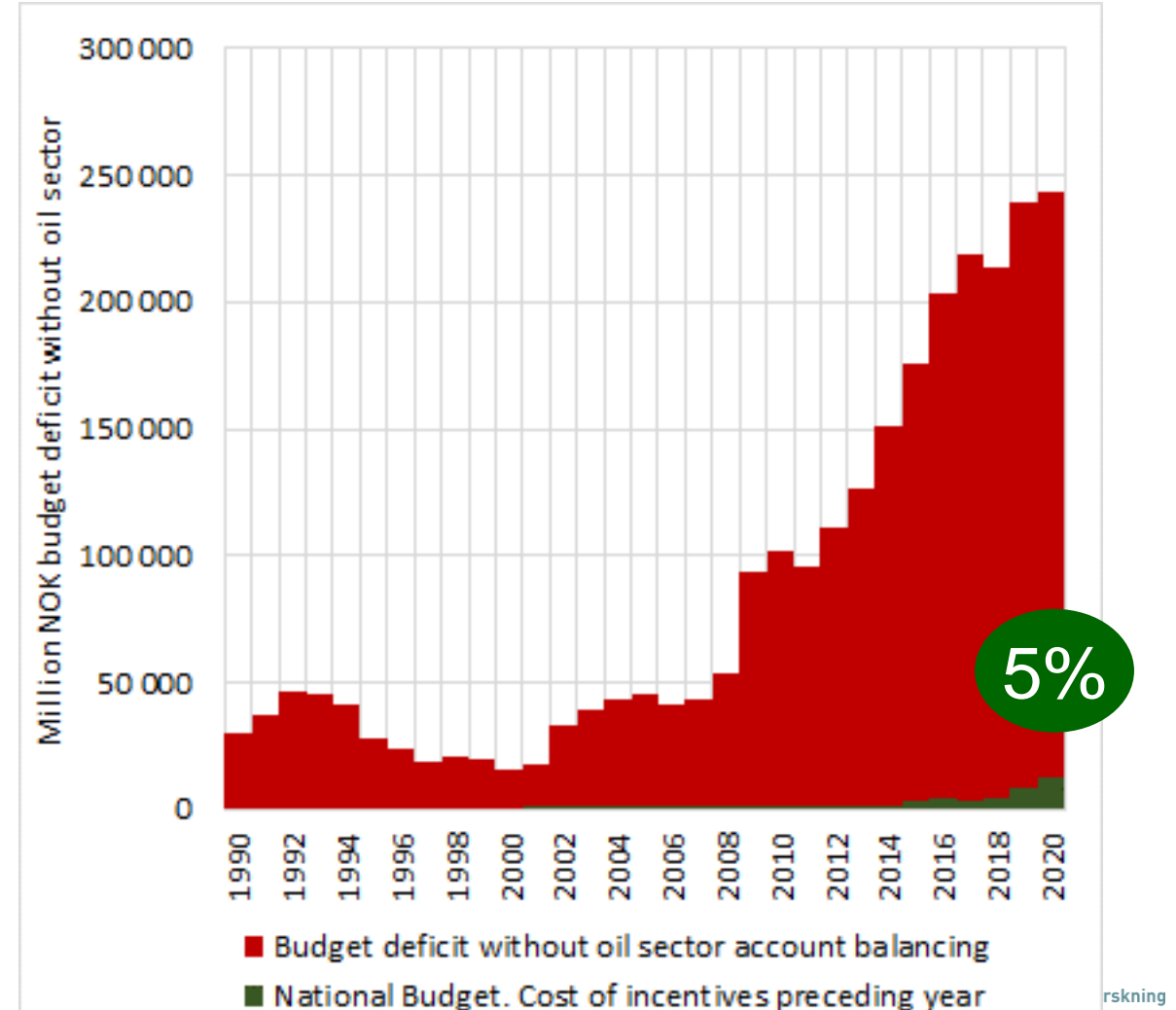
...men ESA har siste ordet!

Oljesmurte insentiver og mål

Insentiver – Skattetap iht. Statsbudsjettet



Oljepenger som balanserer Statsbudsjettet



Det fungerte...

...fordi

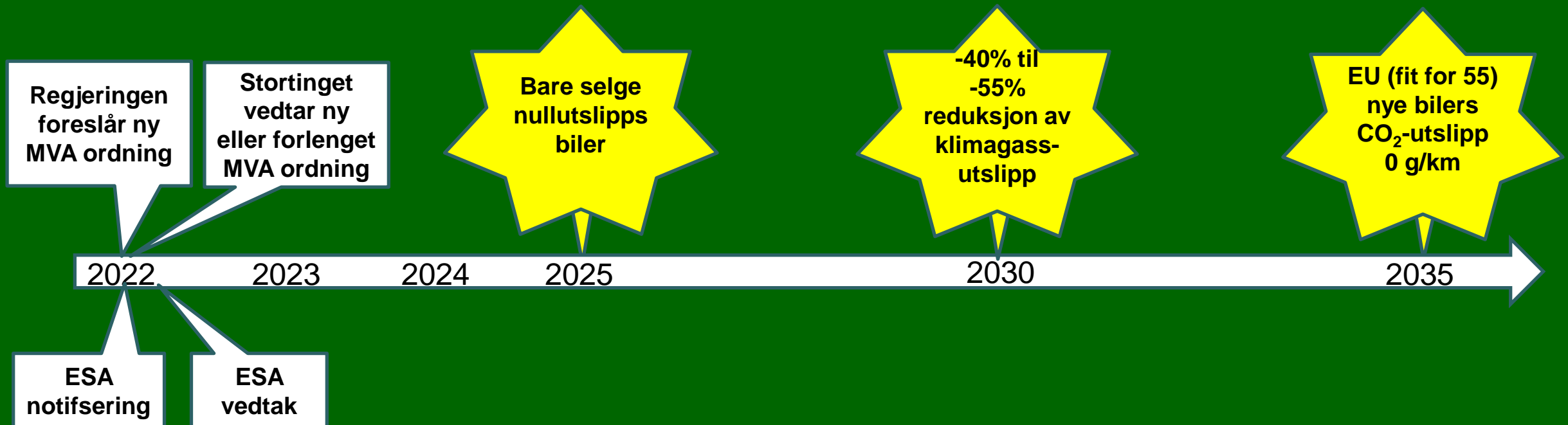
- *de fleste elbilinsentivene ble innført når de ikke hadde noen kostnad*
- *økende skattetap kunne salderes mot økende oljeinntekter på statsbudsjettet*
- *mange insentiver kom fordi forhandlinger om store reformer ga mulighetsrom*
- *det har vært tverrpolitisk enighet*

...men ikke nå lenger

- *ambisiøse kjøretøy- og klimamål krever fortsatt rask overgang til nullutslipp*
- *insentiver skal reduseres i et stort marked med aktører med stor økonomisk risiko*
- *ESA notifikasjon kreves*

Veien til 2025/2030 – En transparent og omfattende plan

- Kontrollert nedskalering av insentivpakken til ett nivå der elbil fortsatt er fordelaktig
- Etablering av nok brukervennlig ladeinfrastruktur for vanlige folk der de trenger den



Regjeringsforslag – erstatte nullsats MVA med støtteordning

Regjeringens forslag

- Elbiler skal ilegges full MVA
- Elbiler får ett støttebeløp tilsvarende MVA
- Maks 125 000 kr i støtte.
- Støtten skal nedjusteres over tid
- ENOVA skal håndtere ordningen

Kommentarer

- Fra inntekts- til utgiftssiden på Statsbudsjettet.
- Elbilprisen har vært den du så hos forhandler
- Å betale MVA og så søke om støtte er klønete
- Risiko for eksport av støttebeløpet
- Andre land – store problemer med støtteordninger

Takk for oppmerksomheten!



ELAN seminar Forskningsparken på Blindern i Oslo 8. juni

- The real driving force behind Norway's BEV market. The Total Cost of Ownership of BEVs 1990-2020. Erik Figenbaum (TØI)
- The role of innovation in the 1990-2020 Norwegian BEV development. A Technology Innovation System (TIS) framework analysis. Erik Figenbaum (TØI)
- Simulating the trade-off between public revenues and environmental objectives of the transition to plug-in electric vehicles in Norway. Paul Pfaffenbichler (TU Wien)

EVS35 13-15 juni i Lillestrøm

- Updated comparative life cycle assessment of mid-sized electric, diesel and gasoline passenger vehicles Linda Ager-Wick Ellingsen et al.
- The Norwegian charging infrastructure Ecosystem. Erik Figenbaum, Paal Wangsness
- Demand for standardization of public charging stations? User perspectives. Astrid H. Amundsen, Vibeke Milck
- User experiences from the first dedicated series-produced battery electric trucks in Norway. Daniel R. Pinchasik, Erik Figenbaum et al.
- Transition from ICEV to BEV: How do personal usage patterns change? Christian Weber, Erik Figenbaum
- Norwegians' attitudes towards future travel with all-electric aircraft. Paal B. Wangsness