



Trafikkbildet nå domineres av bensin- og dieselmotorer. I 2025 skal alle nye personbiler som selges i Norge være utslippsfrie.

## Pisk eller gulrot for å nå nullutslippsmålet?

Med over 70.000 besøkende på Arendalsuka, står byen på hodet. Og det ble «stinn brakke» på debattmøtet «2025-målet: Utopi eller realisme?» som OFV arrangerte sammen med Norges Bilbransjeforbund og Norsk Elbilforening.

**MÅLET ER SATT** av Storting og regjering: I 2025 skal alle nye biler som selges i Norge være nullutslippsbiler. Spørsmålet var bakteppet for debattmøtet, og først gjennomgikk OFV-direktør Øyvind Solberg Thorsen bilsalget hittil i år.

Det viser blant annet en svak nedgang sett i forhold til samme periode i fjor – selv om bilsalget fortsatt er på et historisk høyt nivå, med snaut 80.000 nye personbiler. Tendensen viser økt etterspørsel etter elbiler, men leverings-situasjonen bremser bilsalget: Langt flere ønsker elbiler i typiske familiestørrelser og med lang rekkevidde, enn det markedet så langt kan tilby. Først rundt 2020–21 vil modellutvalget få en etterlengtet bredde.

– I dag venter 40.000 personer på elbilen sin, men får den ikke på en god stund, sa han.

### STORT GAP

Økte avgifter for enkelte ladbare hybrider sendte bilsalget noe ned i juli, og salget av dieselmotorer faller stadig. Samtidig øker brukstimpporten, som forventes å øke ytterligere når det nye systemet for utslippsmålinger, WLTP, kommer på plass. I lys av målet om at alle nye biler skal være utslippsfrie i 2025, så betyr det at hele 74 prosent av alle nye personbiler kjøpt i 2018, ikke kan selges i 2025.

– Vi har altså et stort gap mellom politikernes mål, tilbudet i markedet og forbrukernes etterspørsel, sa Solberg Thorsen.

– Har vi så tiltakene og det vi trenger for å nå 2025-målet, eller er det en utopi? spurte han, og sendte ballen over til forsker Lasse Fridstrøm i Transportøkonomisk institutt (TØI).

### PRISFØLSOMME BILER

Fridstrøm tok for seg konkurransen mellom biler i ulike drivstoffkategorier, og så blant annet på virkningene av høyere energipriser og hva fritak fra engangsavgift og moms innebærer.

Han viste at det i personbilmarkedet er sterk konkurranse mellom energiteknologier, og at det gir stort spillerom for avgiftspolitikken. Etterspørselen etter biler er prisfølsom og varierer fra teknologi til teknologi.

– Ved én prosent høyere bilpris, vil f. eks. salget av ladbare hybrider gå ned med 1,7 prosent, og 1,27 prosent for dieselmotorer.

### GULROT OG PISK

Han viste også at salget lekker til andre biltyper hvis prisen på en bestemt bil økes. Det viktigste klimapolitiske avgiftstiltaket er CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften. Samtidig er



Infrastrukturen for lading må følge bilparken – både i distriktene og byene.

vektkomponenten viktig, og har omtrent samme CO<sub>2</sub>-effekt som momsfristaket for nullutslippsbiler.

Og mens fritaket fra engangsavgift for elbiler har liten betydning for markedsandelene, CO<sub>2</sub>-utslippet og avgiftsprovenyet, så har drivstoffprisene betydning for personbilsalget.

– Gjennomsnittlig drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye biler synker med 0,21 % for hver prosents økning i drivstoffprisen. Og så lenge elbiler er fritatt for avgift, blir provenyvirkingen av økt engangsavgift beskjedent, men CO<sub>2</sub>-effekten desto større, sa Fridstrøm i sin oppsummering, og minnet om at Norge ikke er alene om å ha kraftige elbilsubsidier.

– Norge skiller seg ut, ikke ved å tilby store gulrotter til nullutslippsbiler, men gjennom bruk av hard pisk mot konkurrentene, dvs. alle biler med forbrenningsmotor, sa han.

## – Utvalget må på plass

– Subsidier alene er ikke nok. Utvalget og tilgjengelighet av etterspurte biler med konkurransedyktige priser og egenskaper, må på plass for å nå målet om at alle nye biler i Norge skal være utslippsfrie i 2025.

**DET SA STIG** Morten Nilsen, adm. direktør i Norges Bilbransjeforbund (NBF), på debattmøtet til OFV, NBF og Elbilforening på Arendalsuka.

– For bilprodusentene vil det først i perioden etter 2021 være tilstrekkelig med kapasitet i produksjonen, og et godt utvalg av riktige elbiler.

– Etter det er det ingen tvil om at bilprodusentene vil kunne levere det vi trenger. Vi må ha is i magen tre-fire år til, og opprettholde fornyelsen av bilparken med nye miljøvennlige og trafikk sikre fossildrevne biler, sa Nilsen, og understreket at de fleste bilprodusentene har klare planer for overgangen til elektriske biler. – Imidlertid er det i hele verden utfordringer knyttet til ladeinfrastrukturen. Så overgangen vil ta tid, men bilene vil komme.

### AVGIFTSSYSTEMET MÅ UTREDES

At prisene på batterier faller, er vesentlig for å gjøre elbilene mer konkurransedyktige uten subsidier, og prisene vil trolig fortsette å gå nedover. Det vil påvirke prisen på kommende elbiler, mente Nilsen.

– Med utgangspunkt i tilgang, utvalg og priser på elbilene fremover, ligger det til rette for at 2025-målet kan nås. Men vi må huske at også de nye miljøvennlige og trafikk sikre fossildrevne bilene er en del av løsningen i denne overgangen, sa han, og pekte på ulike utfordringer som må løses.

– Det viktigste nå er å få utredet hvordan bilavgiftssystemet i Norge skal se ut frem mot og etter 2025. Det må være forutsigbarhet og langsiktighet i avgiftspolitikken. Altfor ofte tas valgene en sen nattetid i desember, i praksis må ta slutt, sa han.

– Som en direkte konsekvens av en ønsket politikk, faller statens inntekter fra bilavgiftene, og vil fortsette å falle fremover under dagens avgiftsregime. Med det starter en desperat kamp mellom penger og politikk, og beslutninger og utspill fra politikere kan gå i alle retninger. Regjeringen har varslet en utredning av framtidens avgiftssystem, og arbeidet må startes nå, sa han.

Nilsen påpekte også at infrastrukturen for lading må følge utviklingen i bilparken, og at



Stig Morten Nilsen i NBF.



Christina Bu i Norsk Elbilforening.

godt utbygde ladenettverk stort sett er forbeholdt de store byområdene. Distriktene henger etter, og i bynære områder ser enkelte seg nødt til å skru opp prisen fordi man ikke får lønnsomhet. Stig Morten Nilsen minnet om at det i 2025 fortsatt vil være 1,5 millioner fossildrevne biler i Norge – og at disse utgjør en verdi på drøye 160 milliarder kroner.

– Disse bilene er også vanlige bileieres egenkapital, som skal brukes som innbytte ved kjøp av ny bil. Vi må ikke være så ivrige mot nullutslippsmålet at verdiene til familier forsvinner – eller at vi gjør disse bilene usalgbare. Det tjener ingen hensikt når vi ikke er klare til å elektrifisere hele landet.

### SMÅ, MEN VIKTIGE

Christina Bu i Norsk Elbilforening mente det har mye å si hva lille Norge gjør, selv om vi er små i den store sammenhengen.

– Det skal være mulig for alle å velge elbil. Slik er det ikke nå. Tempoet er viktig i framdriften, og vi har dårlig tid – sett i et klimaperspektiv, sa hun. Men interessen ute for hva Norge gjør er stor.

– Vi har tre-fire internasjonale besøk i uken, og har i år hatt besøk av tolv bilprodusenter på toppnivå – også fra Kina. Så varsku! sa hun, med adresse til politikere. For Elbilforening er opptatt av at skattefordelene må opprettholdes:

– Vi må ha politisk standhaftighet, og skal videreføre skattefordelen for elbil ut hele 2021. Det skaper trygghet. Vi må ikke snu alt opp ned i 2021, men starte opptrappingen, og i fellesskap bidra til at det jobbes fram et avgiftssystem som skal gjelde fra 2025.

### BOMPENGER

– I forhold til moms, og gradvis opptrapping fra 2021, så har ikke det så mye å si. Men vi ønsker ikke dette nå, fordi elbilene ikke konkurrerer godt nok ennå, sa Bu.

Hun forklarte at fritak for bompenger er noe av den viktigste lokale fordelene, både for de som har, og de som vurderer å kjøpe elbil. Bu tok også opp en kommende regel om at man maks kan ta femti prosent i bompenger for elbiler.

– Den også bør knyttes til andelen elbiler som passerer over bomsnittet, for det er store forskjeller i de ulike byene.

Når det gjelder skattefradrag på 40 prosent for kjøp av elektriske firmabiler, mente hun at det er viktig ikke å røre den regelen, og at det også må tas hensyn til fordel for varebiler.

**«VI SKAL LADE 1,2 MILLIONER ELBILER I 2025, OG SÅ RUNDT 200.000 NYE ÅRLIG.»**

Christina Bu, Norsk Elbilforening

### LADESTRUKTUR

Diskusjonen om hvordan vi skal nå 2025-målet, koblet hun opp mot nødvendigheten av å få på plass en god ladeinfrastruktur.

– Vi skal lade 1,2 millioner elbiler i 2025, og så rundt 200.000 nye årlig. 58 prosent av dagens 170.000 elbiler opplever ladekø. Vi trenger flere hurtigladdere, for bruksmønsteret endrer seg, sa hun, og anso at Norge trenger 10–12.000 hurtigladdere i 2025 forutsatt gradvis opptrapping.

– Vi trenger en overordnet analyse for å kartlegge behov og utfordringer i landet, og utbyggingen må ligge i forkant. Vi må også ha lønnsomme rammebetingelser knyttet til nettpriser og anleggsbidrag, sa Christina Bu.



Stortingspolitikere (f.v.) Hans Fredrik Grøvan (KrF), Kirsti Leirtrø (A), Ketil Kjenseth (V), Terje Halleland (FrP) og Stefan Heggelund (H) diskuterte veien fram mot 2025-målet på Arendalsuka.

## Krevende vei mot målet

Er målet om at alle nye biler i Norge skal være utslippsfrie i 2025 realistisk? Det var hovedspørsmålet på OFVs politikerdebatt på Arendalsuka.

**ÅRLIG SELGES DET** mellom 40–50.000 elbiler i Norge, og målsettingen i 2025 er 150.000 med utgangspunkt i dagens nybilsalg.

– Vi kjenner alle en som står i en kø for å kjøpe elbil. I lys av dette: Er målet en utopi eller realisme? spurte debattleder og fagsjef i OFV, Karin Yrvin. I panelet satt stortingspolitikere Terje Halleland (FrP) Ketil Kjenseth (V), Kirsti Leirtrø (A), Hans Fredrik Grøvan (KrF) og Stefan Heggelund (H).

### BILPRODUSENTENE PÅ BALLEN

– Vi er helt avhengig av bilprodusentene for å nå målene. Alle er på ballen, og det ser ut som at det er realistisk, sa Arbeiderpartiets Kirsti Leirtrø.

Om det er lang vei å gå for å nå klimamålene på verdensbasis, var Venstres Ketil Kjenseth optimistisk i forhold til Norges retning.

– Jeg tror målene for 2025 er realistiske, men det krever dynamisk politikk underveis. Budsjetthandlingene fører til litt ping-pong, men vi er på god vei, og elbilpolitikken har stort sett ligget fast siden 2003. Vi må ha lange linjer, og nå går vi foran og viser at endringen er mulig.

– Er det enighet om målene, men stor uenighet om tiltakssiden slik at man ikke får gjort de vedtakene man trenger for å gå videre i Stortinget? spurte Yrvin.

– Vi har klart å enes om mange tiltak, og bidratt til at resultater. Poenget er at man har kommet fram til noe, blant annet i forhold til 2021. Det viser at det er mulig å tenke langsiktig og skape enighet. Jeg har tro på et Storting som

vil vise at dette er mål vi ønsker å oppnå, og at vi vil bruke de virkemidlene vi trenger, sa KrFs Hans Fredrik Grøvan.

### BRANSJEN VIKTIG

Etter prøving og feiling i avgiftspolitikken, sitter mange med dieselbiler hvor markedsverdien har falt betraktelig. Basert på erfaringen med dieselbiler og hybrider, etterlyses langt mer stabile beslutninger.

Det mente også Stefan Heggelund (H), og viste til at regjeringsplattformen er klar på hvordan avgiftssystemet for nullutslippsbiler skal se ut for denne stortingsperioden, og hvordan man skal arbeide for å få et bærekraftig avgiftssystem framover.

– Vi må jobbe sammen med bransjen og interesseorganisasjonene for å få til et best mulig og forutsigbart system. Fortidens feil fra rødgrønn regjering gjentas ikke av denne, sa han.

– I forhold til forhandlinger og enighet etter valget er sammensetningen på Stortinget annerledes enn i forrige periode. Nå er det ikke flertall uten KrF, noe vi merker i klimapolitikken. Det er mer vilje til forutsigbarhet og bredere forankring, kommenterte Kirsti Leirtrø (A).

### STABILE RAMMEBETINGELSER?

– Kan vi kvittere ut at vi får en utredning om stabile rammebetingelser, og får behandlet bilavgiftene slik at det gir langsiktighet? spurte Yrvin.

– Arbeidet går i retning av forutsigbarhet med mål og virkemidler. Jeg skjønner at behovet for enda tydeligere forutsigbarhet er viktig for bransjen, og vi tar med oss det signalet. Og retningen skal være klar og tydelig, sa Hans Fredrik Grøvan.

– I andre sektorer, ser vi rammebevilgninger, innsatsstyrt finansiering, eller indeksjusteringer. Kan bilavgiftene få et rammeverk på linje med andre sektorer? ville Yrvin vite.



Retningen og målet i elbilpolitikken krever kraftig utbygging av infrastrukturen for lading langs veinettet.

– Det er flere ting som henger sammen, som ikke bare er bilavgiftene. For eksempel veibygging og bompenger: Hvordan skal dette finansieres med unntak for elbil når man reduserer salget av antall andre biler? Det må sees i en helhetlig sammenheng og utvikles etterhvert som andelen elbiler øker. Man må se på totaliteten, det er økonomiske insitamenter som gjør at andelen elbiler går opp, og dette må fortsette, sa Leirtrø.

### SAMARBEID VIKTIG

Ketil Kjenseth ville ikke stresse elbilveksten nå, men bygge ladestruktur, få flere elbiler og tilpasning til veksten.

– Vi har mye å jobbe med om vi ikke spisser inn mot personbilavgiftene akkurat nå. Å lage en veldig forutsigbar handlingsplan vil være krevende, sa han.

– Forutsigbarhet er viktig, og det må vi ha i kommende endringer. Vi må sette retningsbaserte mål, men at vi får et system som gjør at vi ser alt året i forveien, tviler jeg på. Men at vi har noe som forbrukere og forhandlere kan forholde seg til, at de ser retningen, tror jeg på, sa Terje Halleland.

Stefan Heggelund tvilte på at vi får en endelig fasit, men understreket ønsket om arbeid i fellesskap med bransjen og interesseorganisasjonene for å bidra til forutsigbarhet.

– Da ser vi sammen hva som kan gjøres av endringer, sa han.