



Renee K. Brudevold (755) & Sara C. Wang (708)

Elbilfordelenes innvirkning på overgangen til nullutslippskjøretøy

En kvalitativ studie av skatte- og avgiftsinsentivenes virkning på
norske selskapers bilpark

Masteroppgave våren 2024

OsloMet – storbyuniversitetet

Handelshøyskolen (HHS)

Masterstudiet i økonomi og administrasjon

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet som en avslutning på en femårig mastergrad ved OsloMet, innenfor Regnskap og revisjon. Oppgaven har kombinert en rekke relevante fagområder innenfor profilen, deriblant skatte- og avgiftsrett, offentlig regnskap, bærekraft og bedriftsøkonomi. Det er stort fokus på bærekraft i verden generelt, men også i bedrifter. Biltrafikk står for mye av verdens klimagassutslipp, og mange norske selskaper er avhengig av biltransport i sin virksomhet. Derfor ønsket vi å studere hvorvidt statens skatte- og avgiftsinsentiver påvirker bedriftene i en mer bærekraftig retning i forbindelse med deres bilpark. De tidligere nevnte fagområdene har vært en stor del av utdanningen, og vi ønsket derfor å skrive en oppgave som kombinerer disse. Det har gitt oss en mer praktisk tilnærming til fagene.

En stor takk må rettes til informantene som har bidratt med verdifull innsikt om hva som påvirker valgene de tar, både med bakgrunn i økonomi og miljøhensyn. Vi setter pris på at de har avsatt tid til oss i en ellers hektisk hverdag.

Arbeidet med masteroppgaven har vært tidkrevende, da det har involvert utallige timer lesing av massive statlige dokumenter. Det har riktignok også vært lærerikt å gjøre et dypdykk i skatte- og avgiftspolitikken og hvilken påvirkning dette har på norske bedrifter. Forfatterne verdsetter det gode samarbeidet underveis i arbeidet med oppgaven.

Sist må vi få takke vår dyktige veileder Einar Belsom ved Handelshøyskolen OsloMet. Han har vært en god sparringspartner som har bidratt med konstruktive tilbakemeldinger og tett oppfølging. Hjelpen fra Einar har vært enestående, og i våre øyne er han årets veileder!

Sammendrag

For å redusere CO₂-utslippene i Norge, er et tiltak at man ikke skal selge nye, fossile biler innen 2025. Igjennom en kvalitativ analyse, studerer vi overgangen til nullutslippsskjøretøy gjennom statlige skatte- og avgiftsinsentiver knyttet til elbiler i selskaper. Vi undersøker også sammenhenger mellom den historiske utviklingen av elbilandeler og insentivene. Problemstillingen er derfor «Hvilke skatte- og avgiftsinsentiver skal til for å få norske bedrifter over til en elektrisk bilpark?».

Vi bruker semistrukturerte intervjuer, hvor informantene består av syv bedrifter på Østlandet. Av intervjuene kommer det frem at selskapene er forholdsvis positive til overgangen til elektriske personbiler, mens det for varebilene stiller seg annerledes. Elvarebilene på markedet har for kort rekkevidde til selskapenes bruk, i tillegg til at det er utfordringer knyttet til ladetid og lademuligheter. Våre informanters elbilandel i bilparken er betydelig høyere enn for landsgjennomsnittet i selskaper. Dette skyldes trolig at utbyggingen av infrastrukturen i Oslo og omegn er kommet lengst.

Informantene oppgir at fritak for MVA og engangsavgift, samt redusert fordelsbeskatning for elbil er viktige årsaker til den høye elbilandelen.

Informantenes synspunkter kombinert med elbilutviklingen, ligger til grunn for vår konklusjon om at insentiver bør gjeninnføres dersom Norge skal nå målet om salg av kun nullutslippsbiler i 2025. Fordelaktige insentiver rettet mot kjøp og bruk av elvarebiler i selskaper vil være avgjørende for at bedrifter vil være med på denne overgangen.

Abstract

In order to reduce the CO₂ emissions in Norway, one goal is to not sell new, fossil-fueled cars by 2025. Through a qualitative analysis, we study the transition to zero-emission vehicles through tax incentives linked to electric cars in companies. We also examine connections between the historical development of electric car shares and the incentives. The problem formulation is therefore "Which tax and fee incentives are needed to get Norwegian companies to switch to an electric car fleet?".

We use semi-structured interviews, where the informants consist of seven companies in Eastern Norway. The interviews show that the companies are relatively positive about the transition to electric passenger cars, while the situation is different for vans. The electric vans on the market have too short a range for the companies' use, in addition to the fact that there are challenges related to charging time and charging options. Our informants' share of electric cars in the car fleet is significantly higher than the national average for companies. This is probably due to the fact that the development of the infrastructure in Oslo and its surroundings has come the furthest. The informants state that exemption from VAT and one-off tax, as well as reduced benefit taxation for electric cars are important reasons for the high proportion of electric cars.

The informants' views, combined with the electric car development, are the basis for our conclusion that incentives should be reintroduced if Norway is to reach the goal of selling only zero-emission cars in 2025. Beneficial incentives aimed at the purchase and use of electric vehicles in companies will be decisive for companies to participate on this transition.

Innholdsfortegnelse

1.0 INNLEDNING	6
2.0 UTVIKLING ELBILER OG INSENTIVER	10
2.1 ELBILUTVIKLINGEN	11
2.1.1 UTVIKLING PERSONBILPARKEN	11
2.1.2 UTVIKLING VAREBILPARKEN	13
2.1.3 UTVIKLING I NORSKE SELSKAPER	15
2.2 INFRASTRUKTUR	16
2.3 KOSTNADSBESPARENDE INSENTIVER	17
2.3.1 MERVERDIavgiftsFRITAK	19
2.3.2 TRAFIKKFORSIKRINGSavgIFT	19
2.3.3 OMREGISTRERINGSavgIFT	20
2.3.4 ENGANGSavgIFT	20
2.3.5 AVSKRIVNING	21
2.3.6 FORDELSBESKATNING	22
2.3.7 ØVRIGE INSENTIVER	24
2.3.8 ENOVA-STØTTE	25
2.4 ANDRE VIRKEMIDLER	25
2.4.1 OFFENTLIGE ANSKAFFELSER	25
2.4.2 ØKTE KOSTNADER FOSSILE BILER	26
2.5 EIERFORM	26
2.6 SAMMENFATNING AV INSENTIVER OG UTVIKLINGEN	28
2.7 SKATTE- OG avgIFTSINSENTIVER UTENFOR NORGE	30
3.0 METODE	31
3.1 FORSKNINGSDESIGN OG DATAINNSAMLINGSMETODE	31
3.2 UTVALG	32
3.3 REKRUTTERING	32
3.4 DATAINNSAMLING OG -ANALYSE	33
3.5 ETISKE VURDERINGER	33
3.6 EVALUERING AV FORSKNINGSMETODE	34
3.7 IMPLIKASJONER	34
4.0 FUNN FRA INTERVJUER	35
4.1 OM SELSKAPENES BILPARK	35
4.2 SPØRSMÅL VEDRØRENDE TIDLIGERE INNKJØP AV ELBILER	36
4.3 SCENARIOER OM INSENTIVBRUK	37
4.4 HVORDAN SELSKAPENE VIL PÅVIRKES AV OVERGANGEN TIL EN HELELEKTRISK BILPARK	39

5.0 DISKUSJON	41
5.1 STATUS INFRASTRUKTUR OG TEKNOLOGISK UTVIKLING	41
5.2 PÅVIRKNING AV KJØPSINSENTIVER	44
5.3 PÅVIRKNING AV BRUKSINSENTIVER	46
5.4 ALTERNATIVE VIRKEMIDLER	50
5.4.1 ØKTE KOSTNADER FOR FOSSILE BILER	50
5.4.2 KRAV TIL OFFENTLIGE ANSKAFFELSER	51
5.4.3 INSENTIVER FRA ANDRE LAND	52
5.5 STATUS FOR NORGES KLIMATILTAK	52
6.0 KONKLUSJON	54
REFERANSER	56
VEDLEGG 1 – INTERVJUGUIDE	61

1.0 Innledning

Den industrielle revolusjonen var starten på den moderne verden vi kjenner i dag, med masseproduksjon av varer og flere ulike fremkomstmidler. Den store økningen i bruk av kull, olje og gass har ført til store klimagassutslipp, som igjen har resultert i global oppvarming. Daglig ser vi eksempler på ekstremvær og naturkatastrofer rundt om i verden, som det blant klimaforskere er enighet om at er en konsekvens av økte klimagassutslipp. På bakgrunn av dette arrangerer FN årlig et klimatoppmøte for alle medlemsland, der målsetningen er å finne løsninger som vil bremse den globale oppvarmingen. Ved klimatoppmøte COP28 i Dubai ble det enighet om å omstille energisystemene fra fossil til fornybar energi. Dette ble i historisk sammenheng betraktet som et gjennombrudd (Regjeringen, 2023a).

I 2015 ble Parisavtalen vedtatt på FNs klimakonferanse. Nesten alle verdens land har knyttet seg til denne internasjonale avtalen som går ut på å begrense klimaendringene. Norge er en del av denne avtalen. Parisavtalen innebærer enighet om at temperaturen ikke skal stige med mer enn 2 grader, og man skal gjøre det man kan for at det ikke skal stige med mer enn 1,5 grad, innen århundret er over. Alle land skal legge en plan for hvordan de skal nå målene (FN, 2023).

I tråd med Parisavtalen skal alle land legge frem oppdaterte eller nye utslippsmål hvert femte år. Målet til Norge er å redusere utslippene med minimum 50 prosent og opp mot 55 prosent innen 2030, sammenlignet med nivået fra 1990 (Regjeringen, 2023b).

Utover Parisavtalen har Norge inngått en klimaavtale med EU, som innebærer å redusere utslipp med minst 40 prosent innen 2030, sammenlignet med 1990. I denne avtalen ligger det at Norge skal redusere ikke-kvotepliktige utslipp med 40 prosent, noe Norge har satt seg et mål om å overoppfylle ved å redusere disse utslippene med 45 prosent. Ikke-kvotepliktige utslipp er de utslippene som ikke omfattes av EUs kvotesystem. Transport og jordbruk er de største kildene til denne typen utslipp (Meld. St. 20 (2020–2021)).

Norge har altså forpliktet seg til å redusere utslipp gjennom Parisavtalen og egne avtaler med EU. I tillegg til dette har Norge i Klimaloven fått det lovfestet at Norge skal være et lavutslippssamfunn i 2050 (Klimaloven, 2017). Også målet fra Parisavtalen om 55 prosent reduksjon i utslippene innen 2030 er lovfestet her.

Transportsektoren er en stor sektor i Norge, som alene står for en tredjedel av alt klimagassutslipp i landet. Sektoren består av blant annet innenriks skipsfart, jernbane, innenriks luftfart og veitrafikk. Ifølge Nasjonal Transportplan 2022-2033 står sistnevnte for over 50 prosent av utslippene i sektoren, og for 60 prosent av de ikke-kvotepliktige utslippene.

I Norges planer for å nå målene om reduserte utslipp legges det mye vekt på transportsektoren. Ifølge Nasjonal Transportplan har Norge et mål om å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Dette skal gjøres gjennom en rekke virkemidler, som å tilrettelegge for utviklingen av null- og lavutslippsløsninger, bruke offentlige innkjøp som foregangseksempel og benytte virkemidler innenfor sektoren som støtteordninger og CO₂-avgift. I tillegg skal det jobbes videre med å nå et mål satt i 2018 om at alle nye lette varebiler og personbiler som selges skal være nullutslippskjøretøy, innen 2025 (Meld. St. 20 (2020–2021)). For å få til målet om en halvering i utslippene fra denne sektoren, fremheves elektrifisering av bilparken som det mest sentrale tiltaket for å få redusert utslippene fra transportsektoren (Miljødirektoratet, et al., (2020)).

I Klimaplan for 2021-2030 fremstiller Regjeringen en framskrivning av ikke-kvotepliktige utslipp fra transportsektoren frem til 2030, basert på de virkemidlene og insentivene som forelå når planen ble skrevet. Denne modellen viser at utslippene fra transportsektoren vil være på ca. 10,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2030. For å nå målene som er blitt satt, må disse utslippene være på ca. 7,7 millioner tonn (Meld. St. 20 (2020–2021)). Uten en forsterket virkemiddelbruk vil det være et gap mellom forventet utslipp og målet som er satt. Ifølge Nasjonal Transportplan 2022-2033 var til sammenligning utslippene i 2019 på ca. 14,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Norge har med andre ord en vei å gå for å kunne nå målene i denne sektoren.

Som tidligere nevnt vil staten bruke egne virkemidler innenfor transportsektoren for å nå denne sektorens delmål. I Klimaplan 2021-2030 kommer det frem at regjeringen skal fortsette bruken av insentiver for å få til en overgang til nullutslippskjøretøy i salget av nye biler. Insentivene skal være målrettede og legge til rette for at nye biler som selges innen 2025 så godt som utelukkende består av nullutslippsbiler. Gjennom tidene har det vært en rekke insentiver for å velge en elektrisk bil fremfor fossil bil, men disse insentivene fases mer og mer ut.

Noe av insentivbruken har først og fremst rettet seg mot bedriftene i Norge. Det har vært egne regler om avskrivning av elektriske varebiler og særegne regler for fordelsbeskatning av elektriske firmabiler. Bilparken i Norge i 2022 besto av ca. 2,9 millioner personbiler og ca. 510 000 varebiler. For personbiler utgjør andelen elbiler ca. 20 prosent samme år, mens andelen for varebiler kun var 4,6 prosent (SSB, 2023a). I 2022 var ca. 260 000 personbiler og 280 000 varebiler eid av bedrifter. På personbilfronten var 37 prosent av bedriftseide personbiler elektriske, mens det for varebiler var ca. 6,9 prosent som var elektriske (SSB, 2023b). En stor andel av registrerte varebiler eies altså av bedrifter, og andelen elektriske biler i denne kjøretøygruppen er svært lav. For at Norge skal kunne nå sine utslippsmål, og spesielt målet om at nye personbiler og varebiler fra 2025 er elektriske, må også bedriftene være med på overgangen til elektriske biler.

Personbiler og lette varebiler vil være kjøretøygruppene i fokusområdet her. Utviklingen av elektrisk teknologi har kommet lengst for disse gruppene veitrafikkjøretøy. Som vist ovenfor finnes det fortsatt et stort forbedringspotensial for elektrifisering av personbiler og lette varebiler. Ifølge Statistisk Sentralbyrå utgjør personbilene nesten 80 prosent av alle personkilometer, mens veitransporten står for like i overkant av 80 prosent av alle tonnkilometer i 2022. Tonn- og personkilometer er et produkt av lengde reist og personer/tonn som transporteres (SSB, 2023c). Veitransporten i form av person- og varebiler står for sentrale deler av all transport i landet, og med den lave andelen elbiler, spesielt for varebiler, finnes det stort potensial til å kutte utslippene fra veitransport gjennom elektrifisering av person- og varebiler.

Regjeringen har et uttalt ønske om at den klimapolitikken de fører i minst mulig grad skal påvirke økonomien negativt. I Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2023-2024) kommer det frem et ønske om at det skal lønne seg å redusere utslippene, samtidig som politikken ikke skal gi en kraftig skjevfordeling av byrdene og heller ikke en urimelig rask økning i kostnadene. For å få til målsettingene om reduserte utslipp, anerkjenner regjeringen at det kreves en forsterket politikk med flere virkemidler og økte kostnader. Dersom det ikke gjøres tiltak innenfor de sektorene som har egne mål, vil man senere måtte kunne innføre tiltak også her, som igjen medfører en kostnad. Regjeringen anerkjenner altså at det kreves virkemidler og kostnader fra deres side for å kunne nå klimamålene. Til tross for denne anerkjennelsen faller

insentiver for å velge elektrisk bil stadig bort. Det leder oss til problemstillingen: «Hvilke skatte- og avgiftsinsentiver skal til for å få norske bedrifter over til en elektrisk bilpark?».

Vårt bidrag i denne oppgaven er å undersøke hvordan Norge skal nå målene om reduserte utslipp, gjennom overgangen til elektriske biler i bedrifter. Elbiler og insentiver har vært forsket en del på både i og utenfor Norge. Denne forskningen har fokusert på insentivenes betydning ved kjøp, og påvirkning på kjøpsintensjon ved insentivbortfall. I tillegg har vi sett på forskning knyttet til hvordan insentivene fungerer i ulike land. Insentivenes bortfall ble undersøkt i en bacheloroppgave fra 2016, hvor studentene fant at intensjonen om å kjøpe elektrisk bil falt med 50 prosent hvis insentiver som fritak for MVA og engangsavgift falt bort (Andresen, Berg, & Bergerud, 2016). Ettersom insentivene nå i 2024 er kraftig redusert, og at vi ikke har funnet tidligere forskning på den faktiske effekten av dette, gjennomfører vi en kvalitativ studie av skatte- og avgiftsinsentivenes påvirkning på valg av bil i bedrifter.

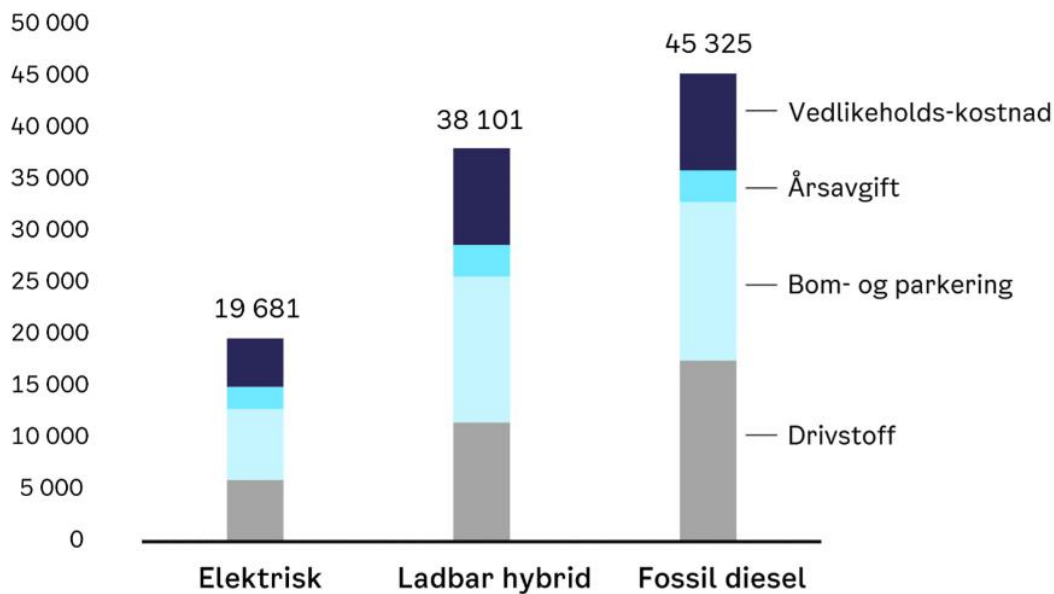
Det grønne skiftet medfører en kostnad både for staten, privatpersoner og bedrifter. Vi ønsker å finne ut hvilke kostnader bedriftene mener staten må ta for å få til denne overgangen, gjennom bruk av insentiver innenfor skatt og avgift. For å besvare problemstillingen, gjennomfører vi kvalitative intervjuer med syv bedrifter. Det benyttes semistrukturerte intervjuer for å få frem deres synspunkter på hvordan insentivene har virket ved tidligere valg av bil, og hvordan en stadig reduksjon i insentivene vil påvirke deres fremtidige valg.

I kapittel 2 redegjøres det for relevant teori knyttet til utviklingen av elbil i Norge og hvilke insentiver som har eksistert for overgang til elektriske biler. I oppgavens tredje kapittel gjennomgås metodikken som blir brukt. Fjerde kapittel består av resultat fra de kvalitative intervjuene. Kapittel 5 inneholder diskusjon av funnene, og i kapittel 6 konkluderer vi og fremviser implikasjoner for våre funn.

2.0 Utvikling elbiler og insentiver

Ifølge artikkelen «Elbil» i Store Norske Leksikon ble det produsert elbiler allerede på starten av 1900-tallet. Det ble solgt større kvantum av elbilene i USA og Europa, til og med i Norge, og elbilene fremstod på denne tiden som et reelt alternativ til fossile biler. Årsaken til at biler med fossilt drivstoff overtok, var at batteriene ble laget av primært metall og bly, noe som gjorde batteriene tunge, store og med lav kapasitet. En annen faktor var manglende infrastruktur for ladepunkter. Elbilproduksjonen ble først tatt opp igjen på slutten av 1900-tallet, fordi forurensning, støy og begrenset tilgang til olje satte elektriske kjøretøy på den politiske dagsordenen. På midten av 1990-tallet var Frankrike det første landet som startet serieproduksjon av elbiler, og bilene ble mer og mer vanlige i de store byene. Likevel var prisen for elektriske biler dyrere enn tilsvarende biler med fossilt drivstoff, og infrastrukturen for lading var fremdeles ikke på plass. Elbilens ordentlige gjennombrudd kom rundt 2010, med en nyutviklet batteriteknologi som gav bilene betraktelig lenger rekkevidde. I tillegg begynte flere bilprodusenter å produsere sine egne elbilmerker til flere ulike formål og i forskjellige størrelser. Allerede på denne tiden ble det innført noen avgifts- og trafikkfordeler for å stimulere til økt salg. Myndigheter i flere land og regioner startet med planleggingen om å fase ut forbrenningsmotorer etter 2015. Flere land i Europa satte et mål om å kun selge nye nullutslippsbiler fra 2030, mens Norges målsetning var 2025. Som en del av EUs grønne vekstrategi, foreslo EU-kommisjonen å fase ut fossilbiler innen 2035 i EU-land. Med dette startet også satsingen på ladeinfrastrukturen.

For bedrifter, og befolkningen generelt, finnes det noen fordeler med elektriske biler fremfor de fossile. Driftskostnadene ved elbil er lavere enn for fossile biler, da disse krever mindre vedlikehold og har lavere utgifter til service. Avhengig av kilometerstanden til bilen og modell, er det kun nødvendig med service av elbilen annethvert år. I tillegg til kostnadsbesparelsene, vil elektriske biler i bedriftssammenheng vise at man er bevisst sitt samfunnsansvar og at man tenker på bærekraft. Dette kan være en fordel ovenfor bedriftens kunder, ansatte og andre samarbeidsaktører (Møller bil, 2024). Selv med høye strømpriser er lading av elbil langt rimeligere enn fossilt drivstoff. Klima Oslo har utarbeidet en kostnadssammenligning som viser at driftskostnadene knyttet til elbil er vesentlig lavere enn for fossile biler i 2023, vist i bilde 1.



Bilde 1: Driftskostnader for personbil over et år (Hentet fra aneo.com)

I dette kapittelet gis det først en oversikt over hvordan andelen elbiler har utviklet seg de siste årene, både i nybilsalg og totalt. Vi gjennomgår så status på ladestasjoner og infrastruktur, før vi redegjør for de ulike skatte- og avgiftsinsentivene knyttet til elbiler. Deretter vil vi analysere hvordan bilparken har utviklet seg i takt med insentivene. Til slutt gis det noen eksempler på hva slags insentiver som benyttes i andre land.

2.1 Elbilutviklingen

I dette underkapittelet har vi skilt elektriske varebiler fra andre elbiler for å belyse forskjellene. I tillegg vil vi gjennomgå de ulike andelene i firmaer.

2.1.1 Utvikling personbilparken

I Norge har andelen av elektriske biler økt fra 2,6 prosent i 2015 til 20,6 prosent i 2022. Utviklingen i de ulike drivstoffkategoriene vises i tabell 1 nedenfor. Kategorien «annet drivstoff» består hovedsakelig av hybridbiler.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bensin	1 295 739	1 196 148	1 139 998	1 075 179	1 031 207	950 131	891 950	822 133
Diesel	1 243 235	1 276 947	1 294 493	1 290 442	1 281 019	1 246 671	1 204 097	1 135 538
Parafin	13	9	8	11	13	16	13	8
Gass	129	116	169	223	233	224	218	195
EI.	69 134	97 532	138 983	195 351	260 692	340 002	460 734	599 169
Annet drivstoff	1 013	91 054	144 630	189 650	226 926	272 314	324 089	348 969
Andel elbiler	2,6 %	3,7 %	5,1 %	7,1 %	9,3 %	12,1 %	16,0 %	20,6 %

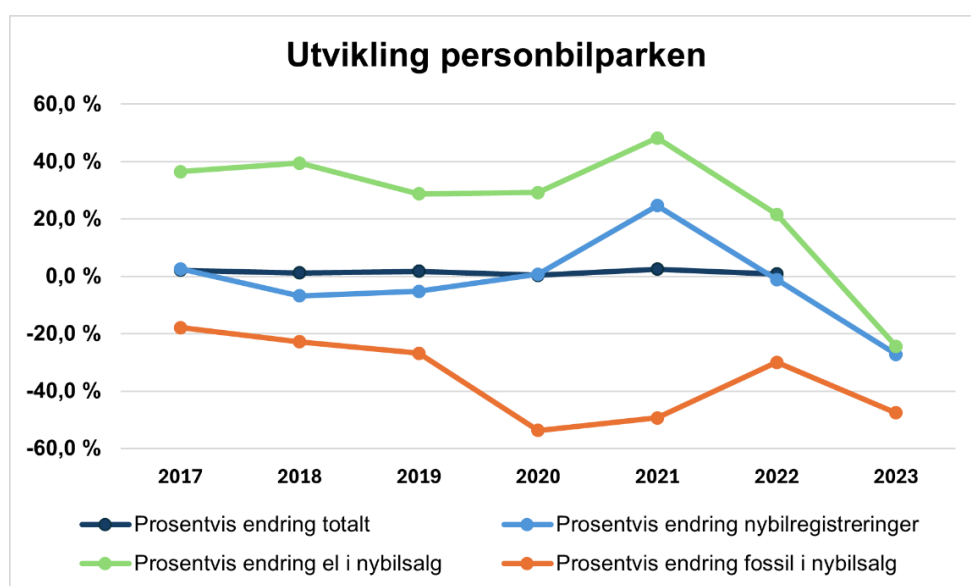
Tabell 1: Personbilparken 2016-2022 (Hentet fra SSB.no)

Av tabell 2 kan vi se at fossilbiler stod for 60 prosent av nybilsalget i 2016, mens andelen elbiler var på denne tiden på 16 prosent. Den resterende prosentandelen er hybridbiler. For bilene med fossilt drivstoff ble andelen redusert med omtrent 20 prosent årlig frem til år 2020, da var andelen nede i kun 14 prosent av nybilsalget. I 2023 ble dette ytterligere redusert, og andelen solgte nye fossilbiler lå på 3 prosent. Andelen elbiler lå på 16 prosent i 2016, og har frem til 2023 økt til 82 prosent av nybilsalget.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fossilbil	60 %	48 %	40 %	31 %	14 %	6 %	4 %	3 %
Hybridbil	25 %	31 %	29 %	27 %	32 %	30 %	17 %	15 %
Elbil	16 %	21 %	31 %	42 %	54 %	65 %	79 %	82 %

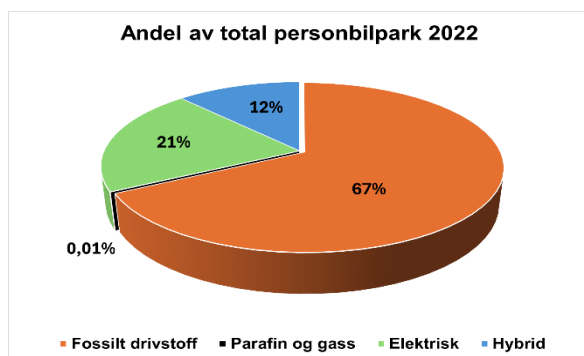
Tabell 2: Andel nyregistrerte personbiler (Hentet fra SSB.no)

Figur 1 er en grafisk fremstilling av den prosentvise endringen i personbilparken for perioden 2016-2023. Det er en marginal endring av antall personbiler i årene, og har i perioden økt med omtrent 9 prosent. Den totale andelen nybilregistreringer er fallende i starten av perioden, men tar seg opp i 2020. 2021 er året der den prosentvise endringen av nybilregistreringer er høyest, og har en økning på nesten 25 prosent fra året før. Det ble i dette året registrert 103 667 flere elbiler enn fossilbiler. Selv om den prosentvise årlige endringen er fallende fra 2021, ble det i 2022 registrert 138 270 nye elektriske personbiler, som er det høyeste antallet i den observerte perioden. Over perioden har andelen nyregistrerte elbiler gått kraftig opp, mens fossilbiler har hatt en kraftig reduksjon, på henholdsvis +332 og -96 prosent.

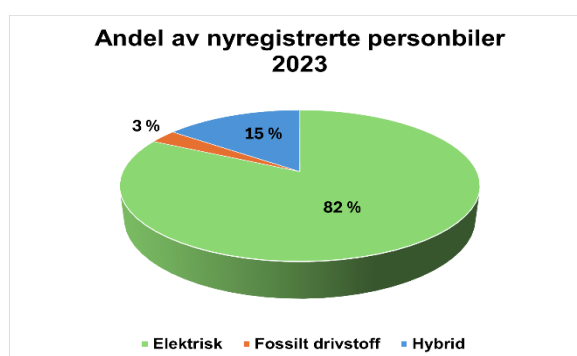


Figur 1: Utvikling i personbilparken fra 2017-2022 (Tallmaterialet hentet fra SSB.no)

Figur 2 og 3 belyser forskjellene i markedsandelene for elbil, i nybilregistreringer og den totale bilparken. Selv om det er biler med fossilt drivstoff som dominerer den totale bilparken, har elbilandelen årlig økt med omtrent 4 prosent, og står for 21 prosent av markedsandelen i 2022. I nybilsalget ser man at fossilbiler ligger på 3 prosent i 2023, mens hele 82 prosent er helelektriske.



Figur 2: Andel av personbilpark 2022
(Tallmaterialet hentet fra SSB.no)



Figur 3: Andel av nyregistrerte personbiler 2023
(Tallmaterialet hentet fra SSB.no)

2.1.2 Utvikling varebilparken

Av tabell 3 ser vi at utviklingen av andelen elvarebiler i Norge er betydelig lavere enn personbilsegmentet, og har gått fra 0,4 prosent i 2015 til 4,3 prosent i 2022.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Bensin	31 896	29 463	26 814	24 765	23 599	21 626	20 480	18 931
Diesel	416 298	429 013	440 051	446 237	457 871	463 904	471 131	466 490
Parafin	3	3	3	4	4	3	4	4
Gass	320	394	437	460	484	491	474	457
El.	1 808	2 568	3 478	5 314	7 336	9 752	15 133	21 657
Annet drivstoff	60	57	72	93	123	189	689	1 135
Andel elbiler	0,4 %	0,6 %	0,7 %	1,1 %	1,5 %	2,0 %	3,0 %	4,3 %

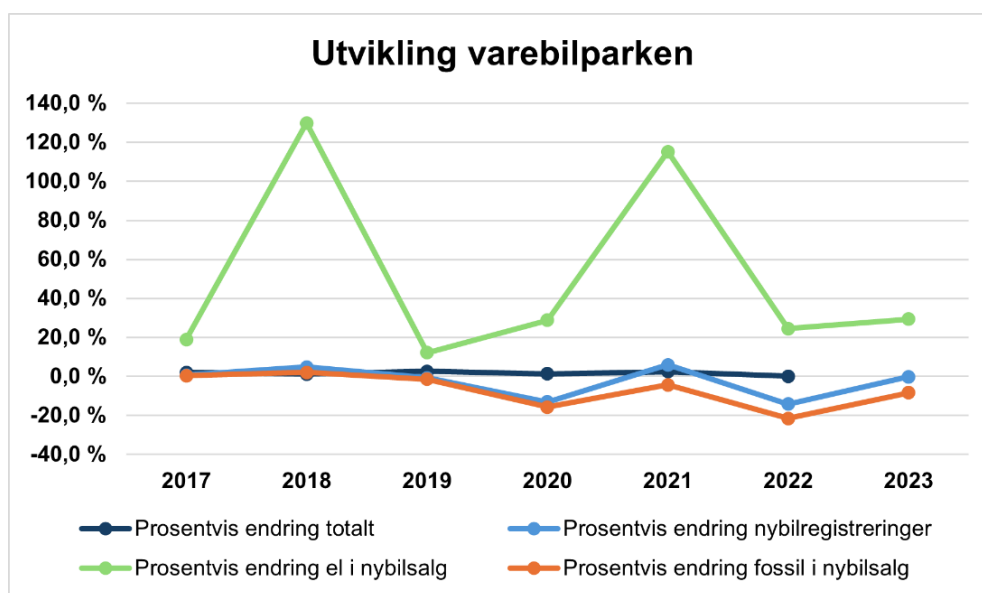
Tabell 3: Varebilparken 2016-2022 (Hentet fra SSB.no)

Tallene for nybilregistreringer kan inneholde avvik, da Statistisk sentralbyrå ikke skiller mellom elektriske varebiler og campingbiler. Andelen elektriske varebiler i nybilregistreringene har gått fra 3 prosent i 2016 til 29 prosent i 2023, mens andelen fossile varebiler er redusert fra 98 prosent til 70 prosent i samme periode. Utvikling i prosentandelen er fremstilt i tabell 4.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fossilbil	98 %	98 %	95 %	95 %	92 %	83 %	76 %	70 %
Hybridbil	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	1 %
Elbil	2 %	2 %	5 %	5 %	8 %	16 %	23 %	29 %

Tabell 4: Andel nyregistrerte varebiler/campingbiler (Hentet fra SSB.no)

Figur 4 viser utviklingen for varebiler, med hovedvekt på nyregistreringer de aktuelle årene. Figuren viser at nybilregistreringene var økende frem til 2019, hvor det observeres en nedgang sammenlignet med tidligere år. I 2021 og 2023 registreres det positive prosentvise endringer, mens årene 2020 og 2022 har de mest negative endringene. Nyregistreringer av elektriske varebiler har hatt en svak positiv utvikling i hele perioden, hvorav årene 2018 og 2021 skiller seg ut med drastiske prosentvise økninger. 2022 var som tidligere nevnt et toppår for antall nyregistrerte elektriske personbiler. Samme år registreres det 24,5 prosent flere elektriske varebiler enn fjoråret, med total 6 860 biler. De nyregistrerte fossile varebilene hadde en økning til og med 2018, og etter dette falt andelen fossile biler i nybilregistreringen. 2020 og 2022 var årene hvor det ble registrert drastisk færre fossile varebiler sammenlignet med det foregående året. Dette kan sees i sammenheng med at det er registrert et stadig økende antall elektriske varebiler.

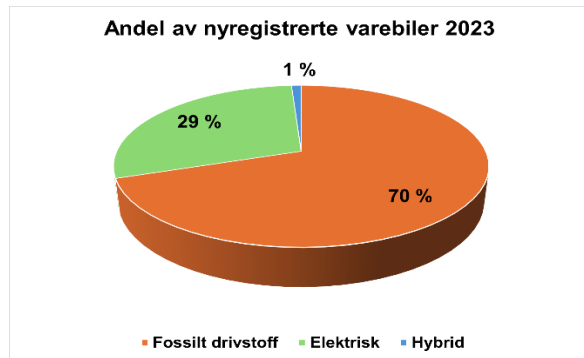


Figur 4: Utvikling i varebilparken 2017-2023 (Tallmateriale hentet fra SSB.no)

Som vist i figur 5 ser man at av den totale varebilparken i Norge utgjør elektriske varebiler mindre enn 5 prosent, mens fossilbiler mer eller mindre utgjør den øvrige andelen. Til tross for at utviklingen er positiv for elektriske biler gjennom hele perioden, utgjør fortsatt fossile varebiler majoriteten også i nybilregistreringene. Av figur 6 kan man se at fossile biler har en markedsandel på 70 prosent, mot kun 29 prosent for elbiler.



Figur 5: Andel av total varebilpark 2022
(Tallmateriale hentet fra SSB.no)



Figur 6: Andel av nyregistrerte varebiler 2023
(Tallmateriale hentet fra SSB.no)

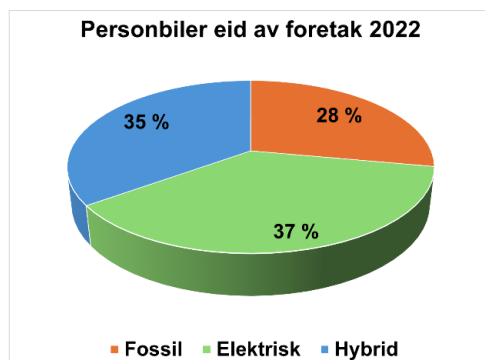
2.1.3 Utvikling i norske selskaper

Norske selskaper har de siste årene hatt en positiv utvikling i andelen elektriske kjøretøy i bilparken. Tallene inkluderer leasing- og utleieselskap, samt andre foretak. Utviklingen er fremstilt i tabell 5 nedenfor, og viser at andelen elektriske personbiler har økt fra 21,7 prosent i 2020, til 37,1 prosent i 2022. I samme periode har andelen elvarebiler økt fra 3,1 prosent til 6,9 prosent.

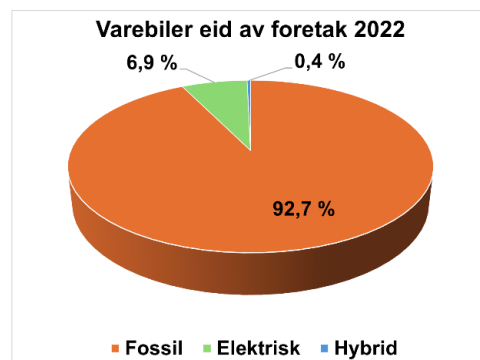
	Personbiler			Varebiler		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Totalt antall biler	251 353	259 948	263 751	261 279	271 378	279 731
Andel el	21,7 %	28,7 %	37,1 %	3,1 %	4,9 %	6,9 %

Tabell 5: Biler i norske selskaper (Hentet fra SSB.no)

Selv om vi ser en positiv endring for begge kjøretøygruppene, er det likevel store forskjeller i andelen elektriske kjøretøy. Figur 7 viser at elbiler har størst andel av selskapenes personbiler, der kun 28 prosent består av fossilt drivstoff. Tett opp til elbilene ligger hybridbiler med en andel på 35 prosent. Selskapenes varebiler er hovedsakelig fossile, og står for godt over 90 prosent av den totale varebilparken, som vist i figur 8.



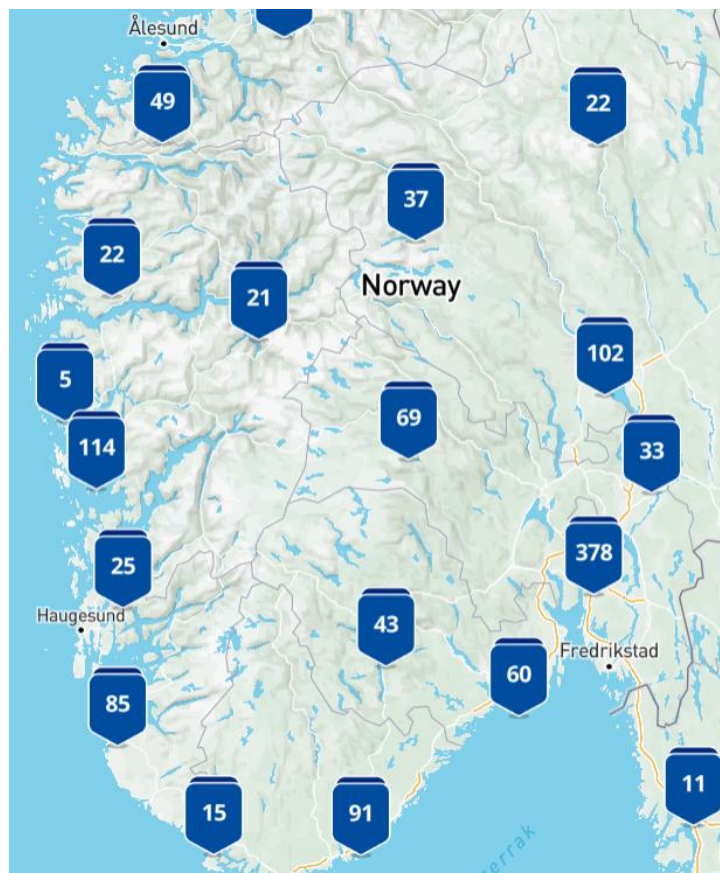
Figur 7: Personbiler eid av foretak 2022
(Tallmateriale hentet fra SSB.no)



Figur 8: Varebiler eid av foretak 2022
(Tallmateriale hentet fra SSB.no)

2.2 Infrastruktur

I 2020 hadde Norge ca. 17 000 ladepunkter for elektriske biler, fordelt på 2 960 ladestasjoner. Omtrent 5 200 av ladepunktene tilbød hurtiglading (Meld. St. 20 (2020–2021)). Til sammenligning var det i underkant av 1 000 hurtigladere i 2016 (Samferdselsdepartementet, 2022). Utviklingen i utbygging av ladeplasser har vært stigende i takt med en økt andel elektriske biler i nybilsalget. I startfasen av utbyggingen ga Enova støtte for å få etablert en infrastruktur knyttet til lading som var tilgjengelig for alle. Med økende antall elbiler i Norges bilpark, kommer det også større etterspørsel etter ladeplasser. Den økte etterspørselen har medført at det er nå hovedsakelig er markedsaktører som står for utbyggingen av nye ladestasjoner. Av det totale antallet hurtigladere er det 700 som er oppført med støtte fra det offentlige, ifølge Nasjonal Ladestrategi (2022).



Bilde 2: Kart over ladepunkt (Hentet fra Elbil.no)

Som bilde 2 viser, er ladeplassene sentrert rundt de større byene i Norge. Det er ikke tilstrekkelig at de store byene og omkringliggende områder går over til nullutslippskjøretøy. Hele landet må være med for at Norge skal kunne nå sine klimamål. Dette byr på utfordringer når det kommer til ladeinfrastrukturen. I Nasjonal

ladestrategi (2022) fremmer Samferdselsdepartementet at det vil komme tydeligere krav til kommunene, både om kartlegging av behovet for ladere og at det skal settes av areal til laderetablering. Også Statens Vegvesen har fått instruks om å undersøke både behov og muligheter for ytterligere utbygging langs Norges veier. Av andre krav kan det nevnes at det i 2020 ble lovfestet at andelseiere i borettslag har krav på å sette opp ladepunkt på borettslagets eiendom dersom de disponerer en parkeringsplass, med mindre det foreligger særdeles gode grunner for at det ikke lar seg gjøre. Hvis andelseierne ikke har en egen parkeringsplass, kan de kreve at borettslaget setter opp ladepunkter jf. Borettslagslova § 5-11 a.

Da markedsaktørene er de største utbyggerne av ladeinfrastrukturen i Norge, har det kommet en rekke tilbydere av ladestasjoner rundt om i landet. Dette medfører komplikasjoner for elbileiere da ulike tilbydere har egne betalingsløsninger, samt egne applikasjoner hvor man kan se om ladere er tilgjengelige.

Samferdselsdepartementet er redd lite tilgjengelig informasjon og varierende former for betalingsløsninger skaper frustrasjon for elbileierne og unødvendige køer ved ladepunktene. For å gjøre elbillading mer tilgjengelig og forståelig for forbrukerne er det fra 2023 innført regler om at nye ladepunkter som tilbyr mer enn 50 kilowatt skal kunne ta imot kort som betalingsløsning (Samferdselsdepartementet, 2022). Ifølge Nasjonal ladestrategi skal det også komme krav om at alle tilbydere til enhver tid skal rapportere hvorvidt ladere er tilgjengelige inn til en felles database. Hvis man ikke får på plass en strømlinjeformet utforming av informasjon knyttet til lading, mener Samferdselsdepartementet at dette kan være til hinder for overgangen til elektriske biler.

De overnevnte utfordringene oppstår som en følge av at markedsoperatørene ønsker å minimere sine kostnader til drift og investering, og være mest mulig lønnsomme. Krav fra det offentlige vil medføre kostnader, noe som vil redusere lønnsomheten. Dette kan redusere lysten til å drive eksisterende ladestasjoner og å bygge ut nye.

2.3 Kostnadsbesparende insentiver

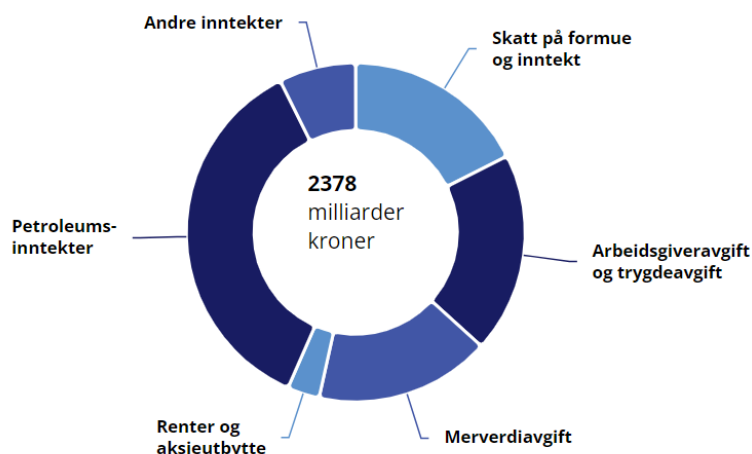
Hvis Norge skal nå klimamålene er man avhengig av at både privatpersoner og næringslivet omstilles fra fossil til fornybar energi. Denne omstillingen er ofte kostbar ettersom det krever store investeringer. Regjeringen kan derfor vedta ulike skatte- og avgiftsinsentiver som vil gjøre det mer lukrativt å velge klimavennlige alternativer. For

å stimulere befolkningen og virksomheter til å velge elektriske fremkomstmidler har regjeringen innført merverdiavgiftsfritak på elbiler. De har også redusert trafikkforsikringsavgiften, engangsgiften, bompenger og ferjeprisen. I tillegg har de hatt en forhøyet avskrivningssats på elektriske varebiler. I en periode var også fordelsbeskatningen gunstigere for ansatte som valgte elektrisk firmabil. Ved å innføre disse insentivene har staten fått inn betydelig lavere skatter og avgifter fra bileiere, kalt proveny bortfall. Dette tapet må enten dekkes ved å oppjustere andre avgifter, eller ved utvidet bruk av Statens pensjonsfond utland. Utviklingen i skatteutgiftene knyttet til elbil er fremstilt i tabell 6.

(Beløp i millioner)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Trafikkforsikringsavgift	250	300	500	700	900	950	300	10
Omregistreringsavgift	-	-	120	200	250	300	225	-
Merverdiavgift	2 300	4 000	5 600	7 100	8 500	13 700	18 800	12 600
Engangsgift	1 000	1 400	1 600	3 200	4 600	10 500	19 500	16 000
Fordelsbeskatning	125	220	210	200	340	340	200	-
Forhøyet avskrivningssats elvarebil	-	2	4	1	1	3	3	4
Skatteutgifter elbiler	3 675	5 922	8 034	11 401	14 591	25 793	39 028	28 614

Tabell 6: Provenybortfall ved de ulike insentivene knyttet til elbil (Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

Oversikt over statens inntekter i 2024 vises i bilde 3, der vi ser at regjeringen i henhold til statsbudsjettet har budsjettert med inntekter på 2 378 milliarder kroner, eksklusiv låntransaksjoner (Regjeringen, 2023c). Anslått provenybortfall knyttet til elbilinsentiver er ikke oppgitt, men om man tar utgangspunkt i skatteutgiftene i 2023, utgjør dette ($28,6/2378=0,012$) 1,2 prosent av statens inntekter.



Bilde 3: Statens inntekter 2024 (Hentet fra Regjeringen.no)

2.3.1 Merverdiavgiftsfritak

Velferdssamfunnet i Norge finansieres hovedsakelig av innbyggerne i form av skatter og avgifter. En betydelig andel av statens inntekter kommer fra merverdiavgift som tillegges varer og tjenester. Staten opererer med forskjellige satser avhengig av hvilken gruppe varer eller tjenester som selges. Innførsel av kjøretøy går under den alminnelige satsen på 25 prosent.

Det fremgår av Prop 1. LS (2022-2023) at det i 2001 ble det innført merverdiavgiftsfritak på omsetning av elbiler, og at dette fritaket ble utvidet til å gjelde elbilbatterier og ved leasing av elbiler i 2014. Elbilandelen av nybilsalget har økt betraktelig de siste årene, og lå på 78 prosent etter de første åtte månedene i 2022. Regjeringen mener derfor at merverdiavgiftsfritaket har gått over til å bli en generell støtte til kjøp av personbil, og at fritaket ikke lenger virker i henhold til Norsk transportplans målsetning om at det fra 2025 kun skal selges utslippsfrie personbiler. Dette er bakgrunnen for at det ble innført merverdiavgift på beløp over 500 000 kr ved kjøp av elbiler i budsjettåret 2023.

Tabell 7 viser utviklingen av provenyutfallet i prosent av skatteutgifter på elbiler i perioden 2016 til 2023. MVA-fritaket har vært en betydelig andel av statens tapte skatteinntekter i forbindelse med elbilinsentiver. Fra 2016 til 2018 økte det fra 62 prosent til nesten 70 prosent. Prosentandelen avtok så i 2019, og var nede på 44 prosent i 2023.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
62,6 %	67,5 %	69,7 %	62,3 %	58,3 %	53,1 %	48,2 %	44,0 %

Tabell 7: Provenyutfall fra merverdiavgiftsfritak i prosent av skatteutgifter

(Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

2.3.2 Trafikkforsikringsavgift

Trafikkforsikringsavgiften, tidligere årsavgiften, er en avgift som forsikringsselskaper krever inn sammen med lovpålagt forsikring av kjøretøy, på vegne av staten. Hensikten med avgiften er å skaffe til veie inntekter til staten. Avgiften deles inn i grupper basert på type kjøretøy, og satsene er på dagsbasis. For 2023 var døgnsetsen på 8,38 kroner for personbiler og varebiler, både for elektriske og fossile biler (Prop. 1 LS (2022-2023)). Frem til 2017 var elektriske biler ilagt lav sats, på lik linje som traktorer og mopeder, og i 2018 ble de elektriske bilene helt fritatt for avgiften (Prop. 1 LS (2021–2022)). I 2021 ble det innført avgift på 5,85 kroner på

elektriske biler, mot 9,47 kroner for øvrige biler (Prop. 1 LS (2020–2021)), og fra og med 2022 ble det innført likestilte avgifter mellom elektriske og fossile biler (Prop. 1 LS (2021–2022)). Fra 2024 reduseres avgiften for alle biler utenom de elektriske. Reduksjonen tilsvarer ca. 400 kroner i året, og dette gjøres for å kompensere for økte drivstoffpriser gjennom økt CO2-avgift (Prop. 1 LS (2023-2024)). Provenybortfallet knyttet til redusert trafikksikringsavgift fremvises i tabell 8.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
6,8 %	5,1 %	6,2 %	6,1 %	6,1 %	3,7 %	0,1 %	0,0 %

Tabell 8: Provenybortfall fra redusert trafikksikringsavgift i prosent av skatteutgifter
(Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

2.3.3 Omregistreringsavgift

Omregistreringsavgiften ilegges kjøretøy når disse omsettes i brukmarkedet, da brukte kjøretøy er fritatt for merverdiavgift. Hovedformålet med avgiften er å generere inntekter til staten. Avgiften har også sine negative sider, ved at import av brukte biler anses mer fordelaktig og det blir dyrere å kjøpe brukte biler som allerede er norskregistrert (Prop. 1 LS (2021–2022)).

Frem til 2018 var de elektriske og fossile bilene likestilt med tanke på omregistreringsavgift, men i 2018 ble elektriske biler fritatt for avgiften. Dette forslaget ble fremmet for å øke andelen elektriske biler i nybilsalget (Prop. 1 LS (2017–2018)). Fritaket ble avskaffet i 2022 da det ble innført omregistreringsavgift på elektriske biler med redusert sats (Prop. 1 LS (2021–2022)). Fra 2023 er satsen på samme nivå som for fossile biler. Gjeninnføringen av avgiften kom som et resultat av en økende andel elbiler i landet, noe som vil gi stadig reduserte inntekter til staten ved at flere elektriske biler omsettes på brukmarkedet (Prop. 1 LS (2022-2023)). Provenybortfallet vedrørende omregistreringsavgift er fremvist i tabell 9.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0,0 %	0,0 %	1,5 %	1,8 %	1,7 %	1,2 %	0,6 %	0,0 %

Tabell 9: Provenybortfall ved redusert omregistreringsavgift for elbil i prosent av skatteutgifter
(Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

2.3.4 Engangsavgift

Engangsavgiften er en særavgift som pålegges ved kjøp av nye biler, og som betales når bilen for første gang registreres i motorvognregisteret. Avgiften er en ikke-bruksavhengig avgift med den hensikt å skaffe staten inntekter, men også bidra til en

mer miljøvennlig bilpark. Denne avgiften gjelder en rekke typer kjøretøy, og kjøretøyene deles inn i 10 ulike grupper med respektive beregningsgrunnlag og satser (Prop. 1 LS (2022-2023)). Egenvekt på kjøretøyet, CO2-utslipp og slagvolum er blant beregningsgrunnlagene (Stortingsvedtak om særavgifter for 2024). Ifølge Prop. 1 LS For budsjettåret 2023, var de gjennomsnittlige kostnadene ved engangsavgiften for en personbil ca. 140 000 kroner i 2023. Her kommer det også frem at elektriske biler er fritatt for engangsavgiften.

Fra 2023 ble det, som et tillegg i engangsavgiften, innført en vektavgift. Denne avgiften skal betales for alle personbiler og varebil klasse 1, uavhengig av om den er fossilt eller elektrisk drevet. Med dette innføres det også engangsavgift på elektriske biler. Nybilsalget de siste årene har bestått av en overvekt av elektriske biler, og med dette taper staten penger gjennom tapt engangsavgift. Vektavgiften ble innført for å bøte på dette og for å fase inn en engangsavgift på elektriske biler (Prop. 1 LS (2022-2023)). Ifølge Stortingsvedtak om særavgifter for 2024 lyder vektavgiften på 12,98 kroner pr. kilo egenvekt over 500 kg. Provenytapet knyttet til fritak for engangsavgift fremkommer i tabell 10.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
27,2 %	23,6 %	19,9 %	28,1 %	31,5 %	40,7 %	50,0 %	55,9 %

Tabell 10: Provenybortfall fra fritak engangsavgift i prosent av skatteutgifter
(Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

2.3.5 Avskrivning

Ved kjøp av et anleggsmiddel må man vurdere om denne eiendelen skal kostnadsføres med en gang, eller om det foreligger en aktiveringsplikt. Når en eiendel aktiveres betyr det at den skal balanseføres, og at kostnadsføringen foretas over eiendelens levetid igjennom avskrivninger. Ifølge skatteloven § 14-40 (1) a. skal varige og betydelige driftsmidler avskrives etter en fornuftig avskrivningsplan. Varige vil si at forventet levetid er minimum tre år, og betydelige betyr at kostprisen overstiger 30 000 kr.

Regnskapsmessig vil en fornuftig avskrivningsplan si den mest passende metoden man benytter for å avskrive driftsmidlet over den forventede levetiden. Teoretisk vil dette være en avskrivningsplan som samsvarer med verdiforringelsen av eiendelen, men i praksis benyttes oftest lineære avskrivninger. Dette fordi avskrivningsmetoder som produksjonsenhets- eller kontantstrømsmetoden er kompliserte og tidkrevende

(Schwencke, Haugen, Baksaas, Stenheim, & Avlesen-Østli, 2021). Skattemessig benyttes saldoavskrivninger på driftsmiddelet, hvilket innebærer at man bruker den fastsatte prosenten i skatteloven som avskrivningssats på den årlige restverdien. Når den regnskapsmessige avskrivningsmetoden er ulik den skattemessige oppstår det midlertidige forskjeller, som er opphavet til utsatt- skatt og skattefordel (Schwencke et al., 2021).

Ved saldoavskrivning vil avskrivningen være høyere i starten enn lineære avskrivninger, noe som resulterer i at bedriften kan få utsatt skatt. Dette innebærer at selskapet betaler mindre i skatt det gjeldende året, og mer i skatt senere år. Dersom den skattemessige avskrivningen er lavere enn den regnskapsmessige vil dette gi en utsatt skattefordel. Da vil selskapet betale mer i skatt dette året, og mindre i skatt senere år (Schwencke et al., 2021).

Personbiler og varebiler er underlagt saldogruppe c, jf. sktl. § 14-41 (1). I perioden 2018-2023 hadde elektriske varebiler forhøyet avskrivningssats på 30 prosent, mens den generelle avskrivningssatsen var på 24 prosent. Regjeringen besluttet i 2023 at den forhøyde avskrivningssatsen ikke skulle videreføres i 2024 (Prop. 1 LS (2023-2024)).

Av tabell 11 ser man at provenybortfallet fra forhøyet avskrivningssats på elektrisk varebil årlig har utgjort godt under 1 prosent av det totale provenybortfallet knyttet til elbilinsentiver.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
0,000 %	0,034 %	0,050 %	0,009 %	0,007 %	0,012 %	0,008 %	0,014 %

Tabell 11: Provenybortfall fra forhøyet sats elvarebil i prosent av skatteutgifter
(Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

2.3.6 Fordelsbeskatning

Enhver fordel vunnet ved arbeid anses som skattepliktig inntekt, jf. sktl §§ 5-1(1) og 5-10 a. Dette innebærer at man som ansatt blir skattlagt for bruk av firmabil. Den skattepliktige inntekten beregnes til 30 prosent av bilens listepriis som ny opptil et fastsatt beløp, og 20 prosent på det overskytende av listepriis. Dersom kjøretøyets alder overstiger 3 år eller yrkeskjøringen i inntektsåret er over 40 000 km, reduseres listepriisen med 25 prosent, jf. sktl § 5-13. Det fastsatte beløpet angis i satsforskriften, og er i 2024 på 351.700 kr, jf. Satsforskriften 2024.

I år 2000 ble fordelsbeskatningen av elbiler redusert med 25 prosent av bilens listepris, før den i 2009 ble redusert med ytterligere 25 prosent. Arbeidstakere som benyttet elektrisk firmabil, fikk derfor 50 prosent reduksjon på listepreisen. Innføringen av denne rabatten begrunnes med at elbiler på den tiden ikke var et likeverdig alternativ til biler med fossilt drivstoff, grunnet komfort og rekkevidde. Fordelen ved å ha elbil var derfor ikke like stor som den er i dag (Prop. 1 LS (2017–2018)). Fra 2018 ble denne fordelen justert til å utgjøre 40 prosent reduksjon av listepreisen på elbiler, før den i 2022 kun ga 20 prosent reduksjon. Fordelen har altså gradvis blitt redusert før den i 2023 ble fjernet, slik at elbiler ble likestilt med ordinære biler i fordelsbeskatningen. Årsaken til dette er en kombinasjon av at standarden på elbiler har kommet på omtrent samme nivå som fossile biler, og at rabatten hovedsakelig kommer personer med høy inntekt til gode (Prop. 1 LS (2022-2023)).

For å illustrere betydningen av fordelen som har vært, kommer det her et eksempel på hvor stor forskjell det ville vært i fordelsbeskatningen på en elbil og fossilbil. En fossilbil med listepris på 500 000 kr må i 2024 månedlig betale en inntektsskatt på:

$$((351\,700 * 30\%) + (148\,300 * 20\%)) / 12 = 11\,264 \text{ kr.}$$

Dersom elbiler fremdeles hadde fått 40 prosent reduksjon av listepris, og listepreisen var på 500 000 kr, ville den månedlige inntektsskatten på fordelen i 2024 vært:

$$((500\,000 * 60\%) * 30\%) / 12 = 7\,500 \text{ kr.}$$

Disse regnestykkene viser at fordelsbeskatningen på elbil i dette tilfellet ville vært 3 764 kr lavere i måneden enn for en fossilbil, noe som årlig utgjør 45 170 kr. Personer med elektrisk firmabil har derfor frem til 2021 hatt en betydelig skattefordel.

Den reduserte satsen i fordelsbeskatningen for elbil har utgjort mellom 0,5-3,7 prosent av skatteutgiftene knyttet til elbilinsentiver. Endringen for perioden 2016-2023 er fremstilt i tabell 12 nedenfor.

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
3,4 %	3,7 %	2,6 %	1,8 %	2,3 %	1,3 %	0,5 %	0,0 %

Tabell 12: Provenyortfall redusert fordelsbeskatning for elbil i prosent av skatteutgifter.

(Hentet fra Prop. 1 LS årene 2016-2023)

2.3.7 Øvrige insentiver

Med godkjenning fra Stortinget, kan departementet fastsette innkreving av bompenger på offentlig vei, bestemme prisen på bompasseringer, og avgjøre bruken av avgiftsmidlene, jf. veglova § 27. Frem til 2018 var passeringer i bommene gratis for elbiler, og dette året ble det vedtatt at elbiler ikke lenger var fritatt bomavgiften. Regjeringen la da opp til at det lokalt kunne fastsettes bompengebetaling for elbiler på inntil 50 prosent av ordinær takst, og det samme gjaldt for fergepriser (Prop. 87 S (2017-2018)). I 2023 vedtok regjeringen at lokale myndigheter kunne belaste elbiler med inntil 70 prosent av ordinær takst i bommeringene. Dette forsvares med at de fleste elbiler i personbilssegmentet er konkurransedyktige med fossilbiler (Prop. 1 S (2022–2023)).

Regjeringen skriver i Prop. 1 S (2022-2023) at den teknologiske utviklingen av elvarebiler ikke har kommet like langt som elektriske personbiler. Stortinget ønsker derfor at det skal innføres miljørabatt for lette elektriske varebiler i takstgruppe 1, som et insentiv til videre innfasing av elvarebiler. Denne miljødifferensieringen er alt etablert i ulike byområder, men utenfor byene er det mer utfordrende. Dette fordi det utenfor byene ikke handler om regulering, men om finansiering av tilhørende veiprojekter.

Fremtind Service og Fjellinjen AS er to store utstedere av autoPASS-avtaler. Begge selskapene har fått en egen takstgruppe for elvarebiler (N1), som gir 100 prosent rabatt ved bompasseringer (Fjellinjen (2024), Fremtind Service (2024)). Dette vil si at det i store deler av landet er gratis for elvarebiler å kjøre gjennom bomringene.

Et annet insentiv for å stimulere overgangen til nullutslippskjøretøy er adgangen for elbiler til å kjøre i kollektivfelt. Statens Vegvesen uttalte til Samferdselsdepartementet i 2022 at pandemien har medført økt bilbruk og redusert bruk av kollektivtransport. Dette har resultert i en innstramning av bruk av kollektivfelt for elbiler, der det er innført en regel om at elbilen må ha passasjer i rushtiden for å benytte seg av kollektivfeltet. Formålet med regelen er å få flere reisende til å benytte kollektivtransport, sykkel eller gange. Undersøkelser Statens Vegvesen har foretatt viser at innføring av passasjerplikten har ført til at busser har fått bedre fremkommelighet og kortere reisetid (Statens Vegvesen, 2022).

2.3.8 Enova-støtte

Som tidligere vist har personbiler kommet lenger enn varebiler på veien mot en helelektrisk bilpark. Dette skyldes først og fremst den teknologiske utviklingen hvor personbiler har vært i hovedfokus. Utviklingen går riktig vei også for varebilene, men regjeringen så det nødvendig med støtteordninger for å få til en «effektiv utrulling av nullutslippsløsninger» i næringstransporten. Klima- og miljødepartementet har derfor gitt Enova en milliard kroner i et fond som skal forvaltes for å styrke nullutslippsløsninger frem til disse blir konkurransedyktige i markedet. Et tiltak innenfor Nullutslippsfondet var støtte til elektriske varebiler (Enova, (u.d. a)). Siden innføringen i 2019 har dette tiltaket gitt støtte til over 31 000 elektriske varebiler. Støtteordningen ble avvirket i mai 2023 og Enova selv uttaler at det ikke lenger er behov for slik støtteordning da elektriske varebiler har fått en sterk markedsposisjon og prisene i snitt er lavere både ved kjøp og bruk enn for fossile biler (Enova, 2023).

En annen støtteordning fra Enova gjelder ladere. Hvis man har anskaffet elvarebil med støtte fra Enova, kan man få 5 000 kroner i støtte til å installere lader til denne bilen. Dette gjøres som et tiltak for å redusere investeringskostnaden til elektrisk varebil. Fra februar 2023 til samme måned i 2024 har støtteordningen bidratt til å støtte ca. 250 elbilladere (Enova, (u.d. b)).

2.4 Andre virkemidler

Staten kan benytte andre virkemidler enn bare fordelaktige insentiver for å få til en raskere overgang til nullutslippskjøretøy. Kostnader knyttet til fossile biler kan økes, og man kan stille krav til bruk av miljøvennlige transportmidler i offentlige anbud.

2.4.1 Offentlige anskaffelser

Et tidligere nevnt virkemiddel regjeringen skal benytte for å nå fastsatte mål, er offentlige anskaffelser. Fra 2022 er det fastsatt at personbiler som anskaffes av det offentlige skal være nullutslippskjøretøy. I 2023 gjelder det samme for varebiler, og fra 2025 omfattes bybusser. Med disse reglene følger det unntak, for eksempel hvis infrastruktur knyttet til lading ikke er god nok eller hvis nullutslippskjøretøy, av ulike grunner, ikke vil dekke transportbehovet (Regjeringen, 2021a).

Ved øvrige offentlige anskaffelser, fins det et eget regelverk for hva det offentlige oppdragsgivere skal vektlegge ved anbud. Ulike offentlige instanser, som opptrer som oppdragsgiver, skal ha en anskaffelsespraksis som skal være med på å

reducere deres skadelige miljøpåvirkning, samt fremme løsninger som er klimavennlige, jf. anskaffelsesloven §5. Regelen innebærer at klima og miljø skal spille inn når oppdrag er ute på anbud. Oslo Kommune har et mer omfattende regelverk knyttet til sine anskaffelser. Alle transportoppdrag som utføres på deres vegne, skal fra 2025 foregå med nullutslipps- eller biogasskjøretøy. Fra samme år innføres det også regler om utslippsfrie bygg- og anleggsplasser. Frem til dette regelverket trer i kraft, har Oslo kommune innført kriterier som belønner de som kan tilby slike løsninger allerede i dag (Oslo Kommune, u.d.).

2.4.2 Økte kostnader fossile biler

CO₂-avgiften ble innført i 1991 og er et av statens viktigste virkemidler for å få redusert klimagassutslippene. Virkemiddelet er kostnadseffektivt da staten får inn inntekter, og det skal dempe utslippene ved at for eksempel drivstoff blir dyrere (Regjeringen, 2020). I regjeringens Klimastats- og plan for 2024 kommer det frem at denne avgiften skal økes til 2 000 kroner per tonn CO₂ i 2030, og frem til 2030 skal det være en gradvis økning av denne avgiften. For 2024 foreslås avgiften økt til 1 176 kroner per tonn CO₂ (Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2023-2024)).

Økt CO₂-avgift vil medføre økte priser for forbrukeren når man fyller drivstoff. Som tidligere nevnt er det ikke ønskelig at klimapolitikken skal medføre for store negative økonomiske virkninger. Samtidig som CO₂-avgiften øker har derfor andre avgifter blitt redusert, som veibruks- og trafikksikringsavgiften (Regjeringen, 2021b). Eiere av fossile biler vil derfor skjermes i noen grad av den økte avgiften på CO₂-utslipp.

2.5 Eierform

Når en bedrift skal anskaffe kjøretøy, reiser spørsmålet seg om disse bilene skal leases eller kjøpes. Leasing innebærer en rekke fordeler, også for bedrifter. For det første innebærer leasing at bedriften ikke behøver å finansiere et kjøp fullt ut. Dette frigir kapital som kan brukes på andre ting, og man unnlater eventuelt et lån i banken med potensielt høye renter. For det andre gir leasing forutsigbarhet for bedriften, i form av at det betales en fast avgift månedlig hvor ofte også vedlikehold og service er inkludert. I tillegg slipper bedriften jobben med å selge bilen, da man etter endt leasingperiode leverer bilen tilbake til selskapet. Av ulemper ved leasing kan det nevnes bindingstid, ekstrakostnader ved slitasje utover det normale, og momenter i selve avtalen, som maksimal kjøre lengde (Sønnesyn & Strømme, 2022).

Ved kjøp av bil er det også noen fordeler. Bedriften får bilen i sitt eie, og kan fritt disponere denne så lenge de selv ønsker. Ved salg sitter man også igjen med salgssummen i bedriften. En ulempe ved kjøp er at kapitalen bindes opp, som nevnt ovenfor. Biler taper seg ofte fort i verdi, spesielt i starten. Verditapet kan medføre at bedriften kan sitte med mer gjeld på bilen enn den er verdt, altså en restgjeld etter et salg (Sønnesyn & Strømme, 2022).

Hovedregelen i merverdiavgiftsreglementet er at et avgiftssubjekt får fradrag for inngående merverdiavgift når det anskaffes varer eller tjenester i virksomheten, jf. merverdiavgiftsloven § 8-1. Et unntak fra hovedregelen gjelder personkjøretøy. Det gis ikke fradrag for inngående MVA hverken for kjøp, vedlikehold eller drift av personkjøretøy, jf. § 8-4. Unntaket gjelder ikke når personkjøretøyet benyttes som salgsvare, til utleie eller persontransport. Det betyr at et leasingselskap får fradragsført inngående merverdiavgift når de anskaffer biler til virksomheten. I tillegg er salg av brukte biler som tidligere er registrert i Norge, fritatt for merverdiavgift, jf. § 6-7. Disse to regelsettene sett sammen, åpner opp for at det selges biler frie for merverdiavgift på brukmarkedet.

Gjennom innføring av egne regler om bindingstid og tilbakeføring av merverdiavgift, har myndighetene motvirket dette. Ifølge MVA-lovens § 9-6 skal tidligere fradragsført inngående merverdiavgift tilbakeføres hvis kjøretøyet selges eller omdisponeres til en bruk som ikke er fradragsberettiget, i løpet av de første fire årene etter kjøretøyet ble registrert. I det beløpet som skal tilbakeføres, gjøres det fradrag for 1/30 hver måned det første året. Deretter er fradraget på 1/60 hver måned i de neste tre påfølgende årene.

At selskapene som er omfattet av MVA-lovens § 8-4 får fullt fradrag for inngående MVA, samtidig som at kjøretøyene kan selges med en restverdi som er merverdiavgiftsfri, gir virksomheten en økonomisk fordel. Flere selskap kan altså fradragsføre mer MVA enn det de beregner ut, gjennom at det beregnes merverdiavgift på vederlagene for eksempelvis leie av bil. Det er ikke statens eller lovgivningens hensikt å subsidiere virksomhetene på denne måten, og det sees nå derfor på hvordan denne lovgivningen kan endres. Det eksisterende lovverket kan sies å fungere hensiktsmessig for bransjer hvor bilene faller raskt i verdi, mens det kan medføre større fordeler for bransjer hvor verdiforringelsen er lavere (Finansdepartementet, 2023).

Myndighetene har ikke kommet til en løsning på dette problemet, men fremmer flere forslag i et høringsnotat. Det første forslaget, som Finansdepartementet ikke går nærmere inn på, er å innføre merverdiavgift på omsetning av kjøretøy som det tidligere har vært fradragsført inngående merverdiavgift. Et annet forslag er å beregne tilbakeføringsbeløpet basert på det faktiske verdifallet til kjøretøyet, altså en individuell løsning som baserer seg på forholdet mellom anskaffelsesverdien og salgsprisen. Dette forslaget innebærer et opphør av tilbakeføringsplikt etter åtte år, da utvalget mener bruksverdi utover disse årene vil ha begrenset provenymessig betydning og ikke vil skape vesentlige tilpasningsinsentiver (Finansdepartementet, 2023).

Næringsdrivende som omfattes av § 8-4 vil ofte få en lavere avgiftsbelastning ved leasing enn ved kjøp. Spesielt kjøretøy med lav engangsavgift favoriseres i dette systemet, da det ikke beregnes merverdiavgift av engangsavgiften. Dette gjør at fradragsrettsfordelen blir større for slike kjøretøy.

Det skal ikke beregnes merverdiavgift på elbiler ved omsetning, og heller ikke ved leasing. Dette gjør merverdiavgiftsreglene nøytrale for elektriske biler ved vurdering av leasing eller kjøp. Fra 2023 ble det innført en tilskuddsordning som erstatter merverdiavgiftsfritaket på elbil, og elektriske biler omfattes nå av de ordinære merverdiavgiftsreglene i § 8-4. Det anerkjennes at leasing favoriseres fremfor kjøp i Meld. St 2. Myndighetene anerkjenner også at elbiltykkuddet må tilpasses slik at ikke leasing velges fremfor kjøp av elektriske biler, da dette medfører et provenytap for staten. Endelige lovendringer for merverdiavgift ved leasing forventes å komme i juli 2024 (Hanssen & Huseby, 2023).

2.6 Sammenfatning av insentiver og utviklingen

I dette kapitlet vil vi analysere utviklingen i elbilparken opp mot innføring og frafall av insentiver i tilhørende periode. Insentivene er samlet fremstilt i en tidslinje vist i figur 9. Først ser vi på trendene i personbilparken, før vi tar for oss varebilparken. Til slutt sammenliknes dette med utviklingen av elbilandelen i selskaper.



Figur 9: Tidslinje over incentiver (Hentet fra Prop. 1 LS årene 2015-2024)

Frem til 2019 ble det årlig registrert flere nye fossilbiler enn elbiler. Fra denne tiden og frem til dags dato har elbilene vært dominerende i nybilsalget. Det kan ha en sammenheng med at elbiler i 2018 ble fritatt for omregistrerings- og trafikksforsikringsavgift. Dette i tillegg til at de øvrige incentivene gjorde det mye rimeligere både å kjøpe og eie elbil.

Det høye antallet nybilregistreringer av elbiler i 2022 kan henge sammen med innføringen av merverdiavgift på beløp over 500 000 kr, som trådte i kraft 1. januar 2023. Året etter ble nybilregistreringene redusert med 24,4 prosent. Denne reduksjonen kan også ha en sammenheng med at det i 2023 ble innført full sats på omregistreringsavgift, i tillegg til at reduksjon i fordelsbeskatningen ble fjernet.

For elektriske varebiler var det som tidligere nevnt størst prosentvis økning i nybilsalget for årene 2018 og 2021. I 2018 kan man se av tidslinjen at det innføres en rekke incentiver, deriblant økt avskrivningssats og fritak for avgifter knyttet til trafikksforsikring og omregistrering. I sistnevnte år er incentivene fortsatt sterke, selv

om det har blitt innført redusert sats på trafikkforsikringsavgiften. 2022 var året med flest nyregistrerte elektriske personbiler. Toppregistreringen som observeres for personbiler ser man ikke for varebilene. Bedrifter som driver MVA-pliktig virksomhet får fradrag for inngående merverdiavgift på varebiler, og vil derfor ikke påvirkes av MVA-innføringen.

2.7 Skatte- og avgiftsinsentiver utenfor Norge

I forskning innenfor elbil og insentiver trekkes ofte Norge frem som et godt eksempel. En studie utført av Elzbieta Macioszek (2021) ved et universitet i Polen legger vekt på insentivenes viktighet for utviklingen av en elektrisk bilpark i Norge, sett sammen med lave strømkostnader og den generelle rikdommen i landet. Spesielt MVA-fritaket trekkes frem som et viktig element som førte til at over halvparten av bilene solgt i 2017 besto av helelektriske biler eller hybridbiler. Noen land har hatt lignende insentiver som Norge, deriblant Tyskland, England og Frankrike. I tillegg har England og Tyskland innført et program som gir kompensasjon til bileiere når de skrapper sin eldre fossile bil til fordel for en bil som møter visse utslippskrav. Kina har en rekke tiltak hvor noen skiller seg fra de norske. De tilbyr blant annet gratis lader ved kjøp av elektrisk bil, og bileiere blir subsidiert for lading i inntil tre år eller til bilen har gått 60 000 kilometer. USA tilbyr sine innbyggere spesielle lånebetingelser hvis de bytter ut sin fossile bil med en elektrisk. Noen delstater har også innført lavere strømpriser dersom det installeres egen strømmåler til billaderen.

Polen er et land hvor andelen elektriske biler er svært lav. Forskeren har forsøkt å finne ut av insentivers betydning for å få økt denne andelen i Polen. De fant ut at finansielle virkemidler som reduserte kjøpskostnaden var det viktigste for bileierne i landet. Av nest størst betydning var tilgangen til lademuligheter, og minst betydningsfullt var muligheten til å benytte kollektivfelt (Macioszek, 2021). Også andre forskere som har studert det europeiske markedet har funnet at skatteinsentiver har stor virkning, da dette reduserer kostnadene ved å eie og kjøpe elbil. Yan (2018) fant at 10 prosent økning i skatteinsentivene ville medføre 3 prosent økning i salg av elbiler. Forskningen er fra 2014, og forskerne erkjenner at elbilene på denne tiden hadde mye større ulemper enn biler med forbrenningsmotor eller hybridbiler, samt at elbilene fortsatt var ganske nye for folk flest.

3.0 Metode

I denne delen av oppgaven vil vi redegjøre for forskningsmetoden som er brukt. Vi vil beskrive valg av forskningsdesign, hvordan vi har valgt ut informanter, intervjuguide som er brukt og hvordan data er samlet inn. Til slutt vil vi reflektere rundt reliabiliteten og validiteten til innsamlet data, samt etiske problemstillinger og implikasjoner ved dataen.

3.1 Forskningsdesign og datainnsamlingsmetode

For å undersøke hva som har påvirket bedrifter ved valg av bil til bedriften, har vi valgt å benytte kvalitativ metode. Denne metoden gir informasjon på mer detaljert nivå og den gjør at man får innsikt i hvorfor bedriften tenker og handler som de gjør (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020). Ved å benytte kvalitativ metode får vi mer forståelse for årsakene til hvorfor bedriftene har tatt de valgene de har tatt, knyttet til sin bilpark.

For å samle inn data fra bedrifter om deres vurderinger rundt elbiler og bilpark er det valgt å benytte kvalitative intervjuer. Denne formen for kvalitativ forskningsmetode er velegnet når man skal få forståelse for informantenes oppfatninger, refleksjoner og holdninger rundt et tema (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020). Vi ønsker å få deres meninger rundt elbil og insentiver, og derfor egner det kvalitative intervjuet seg. Intervjuet tillater informantene å uttrykke seg som de vil og tilpasse sine svar til det de føler er av mest relevans for nettopp deres bedrift.

En semistrukturert intervjuguide er benyttet for å samle inn bedrifters meninger. Denne intervjuformen er valgt da den sikrer at vi overordnet får spurt de ulike bedriftene om de samme temaene, samtidig som det gir fleksibilitet til å kunne tilpasse spørsmålene ut ifra hva bedriften svarer. Intervjuguiden er lik for alle bedrifter som er intervjuet, men den tilpasses hver enkelt bedrift basert på hva informantene legger vekt på. Er det ønskelig at bedriften skal utbrodere mer om noen tema, åpner den semistrukturerte intervjuguiden opp for å stille oppfølgingsspørsmål. De innledende spørsmålene bærer preg av å være av generell karakter for å få kartlagt hva biler brukes til i deres bedrift. Noen spørsmål dreier seg om bilparken til bedriftene på intervjutidspunktet, mens andre handler om hvordan dagens regler påvirker valg ved kjøp av bil i dag. Til slutt fremstilles informantene for en rekke

scenarioer og blir bedt om å forklare hvordan dette ville påvirket deres bedrift. Intervjuguiden ligger vedlagt, se vedlegg 1.

3.2 Utvalg

Som populasjon, altså de vi ønsker å studere, er det her valgt bedrifter på Østlandet som driver tjenesteytende virksomhet. Denne populasjonen er valgt med bakgrunn i at utviklingen av infrastruktur er kommet et godt stykke på vei i dette området, samt tilgjengelighet for gjennomføring av intervjuer.

Utvalgsstrategien som er benyttet er et kriteriebasert utvalg, altså at man velger ut informanter basert på forhåndssatte kriterier (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020). Kriteriet for å være informant er at man har minimum tre biler registrert i firmaet. Dette kriteriet er valgt da et visst antall biler medfører mer konkrete vurderinger knyttet til valg av bil i virksomheten. På denne måten blir kriteriet en måte å få tak i informanter som har god erfaring med regelverket knyttet til biler og som generelt har mer meninger rundt temaet.

Antall informanter i intervjuene, altså utvalgets størrelse, er et sentralt vurderingstema. For kvalitative intervjuer er det informasjonen man får ut som er sentral og en hovedregel er at man skal gjennomføre intervjuer til det ikke lenger fremkommer ny informasjon. Antall intervjuer vil avhenge av problemstillingen, samtidig som at det skal være mulig å gjennomføre gode analyser av det informantene gir av data (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020).

Utvalgsstørrelsen er her satt til 5-10 informanter. Dette utvalget mener vi er tilstrekkelig for å samle inn ulike meninger og erfaringer med regelverk og insentiver.

3.3 Rekruttering

For å rekruttere relevante informanter innenfor populasjonen, benyttet vi først og fremst direkte kontakt. Dette ble gjort gjennom arbeid og kontakter, og ved søk på bedrifter via internett. Bedriftene ble kontaktet på e-post med forespørsel om de var villig til å delta i intervju. Etter å ha oppnådd kontakt ble det etter kort tid avtalt tidspunkt for intervju. I den innledende e-posten beskrev vi litt om oss selv og tema for oppgaven. Svarprosenten blant bedriftene som ble forespurt gjennom kontakter var betraktelig høyere enn de tilfeldige, samtidig som vi visste at bedriften oppfylte satte kriterier.

3.4 Datainnsamling og -analyse

Ved gjennomføring av intervjuene ble det informert om at det ville bli tatt lydopptak og det ble signert samtykkeerklæring. Informantenes anonymitet ble også redegjort for. Intervjuene ble utført hovedsakelig på bedriftens lokasjon eller annet egnet sted. Ett intervju ble gjennomført digitalt. Intervjuguiden dannet grunnlag for samtalen, og det ble stilt oppfølgingsspørsmål der dette var aktuelt. Varigheten på intervjuene varierte fra 15-45 minutter. Etter endt intervju takket vi for at de ville bidra.

Det ble tatt lydopptak av intervjuene slik at innholdet senere kunne transkriberes. Etter transkriberingen ble dataene minimert, ved å samle informantens svar i et skjema sortert etter spørsmål. Dette ble gjort for å lettere få en oversikt over hvilke bedrifter som mener hva. Til selve analysen ble dataen sortert etter tema i intervjuguiden, hvor det ble lagd en skjematisk oversikt over informantens svar til disse temaene. Der det ikke egner seg med skjematisk oversikt grunnet avvikende svar er dette fremstilt i tekst. Resultatene av intervjuene er fremstilt i oppgavens fjerde kapittel, hvor de i etterfølgende kapittel drøftes.

3.5 Etiske vurderinger

Som forskere hviler det et ansvar på oss, både etisk og juridisk. Vi behandler personopplysninger om våre informanter og har derfor et ansvar for at disse håndteres på korrekt måte. Før vi kontaktet bedrifter og gjennomførte intervjuer, fikk vi tillatelse fra SIKT til å samle inn personopplysningene som var nødvendige. Personopplysningene som samles inn, er av begrenset karakter. En samtykkeerklæring ble gitt til informantene, hvor det ble informert om at deres anonymitet blir ivaretatt og at samtykke kan trekkes tilbake hvis ønskelig.

Informantene fikk en beskrivelse av hva masteroppgaven handlet om på forhånd, og de stilte frivillig opp til å delta. Bedriftene som er intervjuet vil ikke kunne identifiseres gjennom oppgaven, da opplysningene om hvem som deltar og bedriften de jobber i blir anonymisert og fremstilt som for eksempel «Selskap 1».

Vi var bevisst vår rolle som forskere ved gjennomføring av intervjuene. Det har ikke vært ønskelig å påvirke informantens svar i en bestemt retning, og vi forholdt oss derfor objektive til svarene de ga. Det ble stilt oppfølgingsspørsmål der dette passet seg. Hadde ikke respondentene noen spesiell mening om et tema, anerkjente vi dette og presset ikke frem et svar gjennom ledende spørsmål.

3.6 Evaluering av forskningsmetode

Det finnes ulike begrep som omhandler kvaliteten på forskningen. Innenfor kvalitativ forskning snakker vi om validitet og reliabilitet. Reliabilitet, eller pålitelighet, handler om dataen man har samlet inn, på hvilken måte og hvordan denne dataen behandles (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020). Da vi har benyttet intervju som datainnsamlingsmetode vil dataen vi samler inn variere fra informant til informant. Forskere som forsøker å gjenskape denne forskningen vil neppe få identiske resultater, da det er undersøkt individer og deres erfaringer og meninger. Likevel mener vi reliabiliteten til forskningen styrkes gjennom en grundig beskrivelse av fremgangsmetode og bakgrunnsinformasjon.

Validitet i kvalitativ forskning deles opp i både intern og ekstern validitet. Den interne validiteten handler om hvorvidt det foreligger en sammenheng mellom det man har samlet inn av data og det man ønsker å undersøke (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020). Etter vår vurdering er den interne validiteten godt ivaretatt da vi samler inn informantenes meninger om insentiver og hvordan dette har påvirket deres bedrift. Fortolkningen av resultatene vil selvfølgelig kunne variere fra forsker til forsker da man kan legge ulik mening i ulike svar.

Videre foreligger det ekstern validitet. Dette går ut på om resultatene fra forskningen kan overføres til andre, liknende fenomener (Johannessen, Christoffersen, & Tufte, 2020). Undersøkelsene som gjøres her er om et ganske spesifikt tema, men det gir også indikasjoner på hvordan insentiver og pålegg fra staten påvirker norske bedrifter generelt. Overførbarhet foreligger her, da forskningen kan si noe om norske bedrifters holdninger til insentiver fra staten også på andre områder enn elbiler.

3.7 Implikasjoner

Analysen som legges frem er et resultat av forskernes tolkninger rundt det informantene har svart i intervjuene. Vi har vært bevisste på at våre holdninger og meninger rundt elektrifisering ikke skal påvirke tolkningene av informantenes svar. Det foreligger likevel en risiko for at analysene og konklusjonene ville vært annerledes dersom andre forskere hadde analysert materialet. Analyse, drøftelse og konklusjoner er et resultat av vår tolkning og informasjonen informantene har valgt å dele med oss.

4.0 Funn fra intervjuer

For å kartlegge hvordan de ulike insentivene har påvirket bedriftenes beslutninger vedrørende valg av firmabiler, har vi intervjuet syv selskaper innenfor tjenesteytende næringsbedrifter. Vi har valgt bedrifter av ulik størrelse ettersom dette kan påvirke beslutningstakingen. Igjennom intervjuene har vi stilt spørsmål knyttet til eksisterende bilpark, og bakgrunnen for valg av biltype. Vi har også undersøkt hva selskapene mener at må til for at de skal kunne velge en helelektrisk bilpark, samt hvordan dette ville påvirket bedriften.

I dette kapittelet vil vi gjennomgå funnene fra intervjuene, før vi i neste kapittel vil drøfte dette opp mot teorien i kapittel 2.

4.1 Om selskapenes bilpark

Antall biler i selskapene vi har intervjuet har variert fra 4 til 207, og har bestått av både varebiler og personbiler. To av selskapene leier ut bilene til kunder, mens de øvrige benytter bilene til service- og kundeoppdrag. Rundt halvparten har en eller flere firmabiler. Andelen elektriske personbiler har i gjennomsnitt vært høy i alle selskapene, men for elvarebiler har andelen vært lav. Selskapet med flest biler skiller seg ut med at andelen elvarebiler ligger på rundt 50 prosent. Dette er fordi flere av leiebilkundene jobber mot statlige virksomheter eller i Oslo, der det stilles krav til utslippsfrie biler. De fleste informantene oppgir at elvarebilene på markedet har for kort rekkevidde, som vil medføre tap av arbeidstimer i forbindelse med lading. I tillegg påvirkes rekkevidden av lavere temperaturer i vinterhalvåret, og av tung last til og fra oppdragene. Rundt halvparten av selskapene mente også at infrastrukturen for ladestasjoner ikke var tilstrekkelig, da arbeidsoppdragene ofte er utenfor sentrale områder. En av informantene oppga at elvarebilene på markedet hadde for små lasterom til deres bruk, i tillegg til at de ikke hadde firehjulstrekk.

Rundt 50 prosent av selskapene leaser alle firmabilene sine, et selskap eier alle, mens de øvrige har en blanding av leasing og eie. Firmaene som har en blanding starter ofte med leasing, for deretter å kjøpe ut bilene ved utløpet av leasingavtalen. Dette gjøres i tilfellene der kjørelengden har vært lavere enn antatt og bruksslitasjen er liten, som gjør at utkjøpsprisen er lavere enn markedsverdien. Selskapene velger leasing hovedsakelig fordi de vil slippe administreringen av bilparken. Selskap 3

oppgir i tillegg at de ikke ønsker å binde opp kapital i biler, mens selskap 5 opplyser om at de på generelt grunnlag aldri ville valgt å eie en elbil grunnet verditap på bilen.

Halvparten av selskapene oppgir at gjennomsnittlig årlig kjørelengde på bilene er 30-40000 km, et selskap kjører 40-50000 km, og de resterende ligger på mellom 10-25000 km. Det er i hovedsak bilene som benyttes i bedriftssammenheng som kjører mest, mens firmabilene ligger på rundt 20000 km årlig.

Opplysningene for de ulike selskapene er fremstilt i tabell 13.

	Selskap 1	Selskap 2	Selskap 3	Selskap 4	Selskap 5	Selskap 6	Selskap 7
Biler i firma totalt	7	10	4	18	8	207	122
Antall personbiler	2	7	2	2	0	122	120
Antall varebiler	5	3	2	16	8	85	2
Andel elektriske personbiler	100 %	43 %	100 %	50 %	-	70 %	60 %
Andel elvarebiler	20 %	0 %	0 %	0 %	25 %	50 %	50 %
Gjennomsnittlig årlig kjørelengde	30-40000	10000	30-40000	22000	30000	20000	40-60000
Eierform	Leaser	Eier 9, leaser 1	Leaser	Eier 9, leaser 9	Eier 3, leaser 5	Eier	Leaser
Bruksområde	Service-oppdrag og firmabiler	Utleie og tilhenting av deler	Firmabiler og hasteoppdrag	Til og fra kunder, hjem og kontoret	Bygg- og anleggsvirksomhet	Utleie, og firmabiler	Kundebesøk, og firmabiler
Tungt lastet eller spesialinnredning?	Tungt lastet	Nei	Nei	Tungt lastet og spesialinnredning	Tungt lastet	Et fåtall har innredning	Ikke relevant

Tabell 13: Om selskapenes bilpark

4.2 Spørsmål vedrørende tidligere innkjøp av elbiler

Alle selskapene har en eller flere elbiler. Litt under halvparten av selskapene oppgir at de er anskaffet som et tillegg til eksisterende biler, mens resten har gjort det i forbindelse med utskifting. Årsaken til at de har anskaffet elektriske firmabiler var hovedsakelig fordi det er kostnadsbesparende, og at man fikk mer bil for pengene. På personbilene opplevde alle at rekkevidden var god nok til deres bruksområde. To av selskapene oppga at hovedårsaken til anskaffelsen av elbil var at de skulle være miljøbevisste, da dette var et krav fra eiere og deres leverandører. I tillegg har merverdiavgiftsfritak hatt betydning i halvparten av firmaene som har elektriske personbiler. Fritaket for MVA har liten betydning når det kommer til varebiler i selskapene, ettersom bedriftene får fradrag for inngående merverdiavgift.

Ansatte i majoriteten av selskapene får velge firmabil dersom de har en personbil. Det ene selskapet har ikke denne muligheten ettersom at det ikke eksisterer elvarebiler på markedet som møter deres krav. De fleste selskapene tilbyr gratis

lading til sine ansatte, enten om det er på jobben, hjemme, eller med firmaavtale på Cirkle-K.

Detaljert informasjon knyttet til de ulike selskapene er vist i tabell 14.

	Selskap 1	Selskap 2	Selskap 3	Selskap 4	Selskap 5	Selskap 6	Selskap 7
Har mva-fritak påvirket kjøp?	Ja, på personbiler	Nei	Ja	Nei	Nei	Ja, på personbiler	Ja
Kan ansatte velge type firmabil?	Ja, på personbiler	Ja, på personbiler	Ja	Nei, bilene må ha firehjulstrekk og stort bagasjerom	Nei	Ikke nå lenger. Må ha elbil eller hybrid	Oppfordres til å velge elbil hvis det er mulig
Tilbys det gratis lading til ansatte med firmabil?	Ja	Bare på jobb	Ja, hjemme	Ja, på jobb og med Cirkle-K kort	Betaler for strømforbruk hjemme	På jobb, og med Cirkle-K kort	Betaler for strømforbruk hjemme, og med Cirkle-K kort
Hvorfor ble det anskaffet elbil?	For å være miljøbevisst	Rimelig pris og ok rekkevidde	Mer bil for pengene	Billigere i drift, og ok rekkevidde	Pålegg fra myndigheter ved kjøring i Oslo	Insentiver gjorde det billigere, og bærekraft	Mer bil for pengene i starten
Ble elbilene kjøpt i tillegg, eller for å erstatte eksisterende firmabiler?	Erstatte	I tillegg	Begge deler	I tillegg	Erstatte	Erstatte	Erstatte

Tabell 14: Spørsmål vedrørende tidligere kjøp av elbil

4.3 Scenarier om insentivbruk

Med utgangspunkt i fordelaktige insentiver eller økte avgifter på fossile fremkomstmidler, er det laget noen scenarier til informantene. Dette er gjort for å få et inntrykk av hvilken gulrot eller pisk som må til for at selskapene skal velge nullutslippskjøretøy.

Av tabell 15 kan vi se at dersom CO₂- og engangsavgiften hadde økt for fossile biler ville det for alle selskapene medført økte kostnader. Dette skyldes at rekkevidden på de elektriske bilene ikke er tilstrekkelig til virksomhetens bruk. Overgang til elbiler ville vært dyrere i form av tapte arbeidstimer ved lading. På sikt vil dette medføre økte priser på tjenestene, som faller på forbrukeren. Det å øke CO₂- og/eller engangsavgiften vil derfor ikke innebære at selskapene velger elektriske biler. For selskapenes firmabiler ville det derimot påvirket. Dersom det for selskapet er rimeligere at ansatte har elbiler ville dette blitt pålagt ved utskifting av firmabilen, med mindre spesielle hensyn må tas til den enkelte.

	Selskap 1	Selskap 2	Selskap 3	Selskap 4	Selskap 5	Selskap 6	Selskap 7
Økt CO2-avgift på fossile biler	Ville tatt det med i vurderingen ved utløp av leasing-avtalen	Dersom det var lønnsomt å bytte til EL, ville de gjort det	Kunden tar den økte kostnaden gjennom høyere priser på tjenesten	Bedriften får et høyere kostnadsbilde da det ikke finnes reelle alternativer	Medført økte kostnader for firmaet	Den kostnaden må de bare ta, så sant det treffer dem	En avveining mellom denne kostnaden, og bruk og effektivitet. Tapt arbeidstid er også en kostnad
Økning i engangsavgift på fossile biler	Ingen virkning før økning i rekkevidde på elvarebil	Ville byttet til elbil dersom det var rimligere	Ville valgt elektriske personbiler, men økt avgift på varebiler faller på forbrukeren	Samme som for økte CO2 avgifter. Staten tjener mer og bedriften mindre	Medført økte kostnader for firmaet	Må man ha fossil bil, vil man bare måtte ta den kostnaden	Vet ikke helt hvordan det ville påvirket. Mulig de måtte emigrert

Tabell 15: Scenarier med økte avgifter fossile biler

På spørsmålene rundt fordelaktige insentiver for å bytte til elektriske biler, er svarene ganske like som ved å øke avgifter på fossile transportmidler. Så lenge det ikke eksisterer elvarebiler med bedre rekkevidde, har insentivene liten betydning for bilene som benyttes til arbeidet. Det kunne kun påvirket ved drastiske endringer, som ville veid opp for tapt produktiv arbeidstid. Noen av selskapene har en arbeidsbil som kun benyttes til småkjøring, og for denne ville insentiver som gratis bom og ferge, samt ubegrenset bruk av kollektivfelt påvirket.

For firmabilene stiller det seg annerledes. I selskap 1 velger flere av de ansatte å få kjøregodtgjørelse fremfor å ha firmabil, ettersom det etter deres kalkuleringer lønner seg. Dersom fordelsbeskatningen ble redusert, ville flere valgt firmabil istedenfor. Den generelle oppfatningen i selskapene er at dersom fordelsbeskatningen ble lavere, ville dette påvirket de ansattes valg av type bil. I flere av selskapene vurderer ansatte som i dag har elektrisk firmabil å bytte til en hybrid eller fossilbil. Dette fordi innføringen av moms over 500 000 kr gir en høyere listepriis på bilen, samtidig som at fordelsbeskatningen er likestilt med fossilbil. Dette har resultert i at det skattemessig har blitt mye dyrere for den ansatte å ha elektrisk firmabil. Et annet moment er at ansatte som reiser lengre strekninger privat, er av den oppfatning at det ikke lenger er verdt bryet med lading, ettersom det ikke vil koste dem noe ekstra å bytte til en annen bil. Oversikt over svarene er fremvist i tabell 16.

	Selskap 1	Selskap 2	Selskap 3	Selskap 4	Selskap 5	Selskap 6	Selskap 7
Reduksjon i trafikforsikringsavgiften for elbil	Ingen betydning, rekkevidde er viktigst	Påvirkes ved større skala	Drastisk endring vil påvirke	Ingen betydning før et reelt alternativ er tilgjengelig	Ingen betydning. Tror at kostnadene vil jevnes ut	Påvirker ettersom driftsutgifter reduseres	Nei
Ubegrenset mva-fritak på elbiler	Ingen påvirkning	Ville påvirket noe	Kun på personbiler	Ingen påvirkning	Ingen betydning. Tror at kostnadene vil jevnes ut	Ja	Ja, for firmabilene
Førhøyet avskrivningssats på elvarebiler	Ingen påvirkning, rekkevidde er viktigst	Kunne påvirket noe	Nei, grunnet for kort rekkevidde på elvarebiler	Ingen påvirkning før et reelt alternativ på elvarebiler	Ingen påvirkning	Ja	Ikke relevant
Redusert fordelsskatt for elbil	Flere ville valgt firmabil fremfor km godtgjørelse	Ja, det ville påvirket	Ja, flere ville valgt elbil	Kunne vurdert ansattes ønsker om krav til bilen var oppfylt	Ingen påvirkning. Bruker ikke bilene privat	Stor påvirkning	Ikke som bedrift, men for firmabilene
Gratis bom og ferge for elbiler	Ingen betydning - rekkevidde er viktigst	Ja, kostnadsbesparende ved henting av deler	Nei, kunden betaler dette i prisen på tjenesten	Ingen betydning grunnet utvalg av elvarebiler	Noe påvirkning da kostnadene blir lavere	Ja, både ansatte med firmabil og kundene	Ja, både i bedriftssammenheng og firmabilene
Ubegrenset bruk av kollektivfelt for elbiler	Ingen betydning - rekkevidde er viktigst	Nei, bilene leies primært ut, kunden betaler	Nei, er lite i Oslo	Dersom krav til bil er oppfylt, kunne det påvirket	Ja, det ville påvirket	Det ville påvirket kundene i stor grad	Nei

Tabell 16: Scenarier om fordelaktige insentiver for elbiler

4.4 Hvordan selskapene vil påvirkes av overgangen til en helelektrisk bilpark

Da vi spurte informantene om hvordan overgang til en helelektrisk bilpark ville påvirket bedriften, er det en bred enighet om at dette ville medført store kostnader for selskapet. Flere vet ikke en gang om firmaet ville overlevd. Årsaken er for kort rekkevidde på elvarebiler, ikke tilstrekkelig med ladeplasser utenfor byene, og at betalingsløsningene på ladestasjonene er kompliserte.

Ettersom at dette i hovedsak skyldes begrensninger i rekkevidde på elvarebiler og infrastruktur, spurte vi om hvordan en overgang ville påvirket dersom disse kriteriene var på plass. Bedriftene ville da vært positive til en overgang, ettersom det ikke ville innebære tap av arbeidstid ved lading. De mener likevel at denne utskiftningen ville vært meget kostbar, slik at det burde innføres kostnadsbesparende insentiver til selskaper. Dette i form av lavere engangsavgift, ingen begrensning i MVA-fritaket, og ubegrenset bruk av kollektivfelt for biler i arbeid. Flere mener også at staten burde gi

tilskudd til utbedring av infrastrukturen på selskapets eiendom, ettersom det da vil være behov for å etablere mange ladeplasser, og hurtigladere.

Selskap 2 skiller seg ut fra resten ved at de ikke krever god rekkevidde på bilene. Dette skyldes at de driver et verksted, og bilene leies ut til verkstedets kunder. Firmaet ønsker derfor ikke at kundene skal bruke bilene mer enn nødvendig. Det er for selskapet rimeligere å ha fossile biler ettersom at de kan fikse bilene selv til innkjøpspris på deler og lignende. De ville likevel gått over til elektriske biler dersom det ble betraktelig dyrere å ha fossilbil, eller hvis det på nytt blir innført sterke insentiver ved anskaffelse av elektriske biler.

5.0 Diskusjon

I dette kapittelet vil vi drøfte ulike funn som har oppstått under forskningen. Norge har satt seg mål om å redusere CO₂-utslipp betraktelig i innen 2030, og et av virkemidlene er at det fra 2025 kun skal selges nullutslippskjøretøy. Igjennom vår forskning har det derfor dukket opp en rekke spørsmål knyttet til hvordan dette skal være mulig når elbilfordelene reduseres, og før elbilteknologien er optimal. Vi vil i dette kapittelet se på hvordan insentivene faktisk har virket, og hvordan bortfall av insentiver kan påvirke utviklingen av elbilandelene. Vi vil også drøfte utviklingen av elbilteknologi og infrastruktur. Til slutt vil vi diskutere hvor realistisk Norges mål er, samt hva vi mener må til for å nå målene.

5.1 Status infrastruktur og teknologisk utvikling

Elektriske personbiler må sies å være gode nok den dag i dag, både til bruk for privatpersoner, men også bedrifter. Det gjenspeiles i andel elektriske personbiler i selskapene som er intervjuet, men også i utviklingen i den totale personbilparken og hvor dominerende elektriske biler er i nybilregistreringene i de senere årene. Satsningen og konkurransen har vært størst på dette markedet, og dermed har utviklingen på batterikapasitet kommet lenger enn for tyngre typer kjøretøy.

Av intervjuene fremkommer det at valget om elektrisk bil til selskapet ble tatt med bakgrunn i at det var mer bil for pengene, grunnet insentiver, men også fordi rekkevidden var god nok og bedriften ønsket å ta et miljøansvar. Av den totale personbilparken utgjør elektriske personbiler 21 prosent, så det er fortsatt en lang vei å gå for å få alle over på elektriske biler. Dette er riktignok ikke målet til Norge i første omgang. Målet er å få alt nybilsalg av personbiler og lette varebiler til å være nullutslipp innen 2025. Tallene for 2023 viser at det også her er et lite stykke igjen, da elektriske biler utgjør 82 prosent av totale nybilregistreringer innenfor personbilsegmentet. Dette året var fordelaktige kjøps- og bruksinsentiver på det laveste nivået siden innføringen. For å få til målet om kun nullutslippsbiler innen få år, kan det tyde på at det, til tross for god rekkevidde på bilene, fortsatt trengs insentiver for de elektriske bilene. Helfossile biler synes ikke å være problemet, da det er hybridbilene som utgjør majoriteten i nyregistreringene etter elektriske biler.

Situasjonen synes å være annerledes for varebilene. Myndighetene fremstår litt delt i sin mening om hvor langt utviklingen har kommet for elvarebiler. Enova, som er et

statsforetak, kuttet i 2023 støtten for å kjøpe elektriske varebiler, da de mener bilene er mer konkurransedyktige enn tidligere og fordi salget har tatt seg opp. Samtidig mener Samferdselsdepartementet i Prop. 1 S at det kreves økt insentivbruk for elektriske varebiler da utviklingen ikke har kommet like langt for disse som for personbiler. Nesten alle informanter peker på at elektriske varebiler har for lav rekkevidde til den bruken som kreves i deres bedrifter. Dette gjenspeiler seg i andelen elektriske varebiler i disse selskapene, hvor gjennomsnittlig 21 prosent av bedriftens varebiler er elektriske. Tallene fra informantenes bedrifter er langt over det vi ser for bilparken eid av foretak og for del totale varebilparken.

Elektriske varebiler har ikke kommet like langt i utviklingen når det kommer til batterikapasitet. Markedet har vært fokusert rundt personbiler, som har drevet frem konkurranse om forbedret batterikapasitet. Varebilene har flere utfordringer, da de er tyngre og mindre aerodynamiske, noe som reduserer rekkevidden ytterligere. Flesteparten av bedriftene er avhengig av lenger rekkevidde på bilene for at det skal fungere i deres virksomheter. Med kort rekkevidde kreves det flere ladepauser, som resulterer i tapt arbeidstid og inntekt. En bedrift uttrykte at de gjerne skulle tenkt grønnere, men at det hadde betydd at de ikke ville overlevd. Slik batterikapasiteten er nå, er ikke overgangen til elektriske varebiler realistisk for en del av bedriftene. Elektriske varebiler er også dyrere enn fossile, da man ikke har oppnådd de samme stordriftsfordelene ved produksjon av elektriske biler som for fossile. Det foreligger heller ikke kjøpsinsentiver lenger for biler som er av betydning for bedrifter.

Skal Norge lykkes med overgangen til lette elektriske biler innen 2025, synes det å være behov for sterke kjøpsinsentiver, men også kraftige bruksinsentiver da selskapene vil tape mye inntekt på overgangen. Hvilke insentiver som kan være fordelaktig for å få til overgangen vil diskuteres senere i oppgaven.

Ikke bare bilen er et problem ved overgang til nullutslippskjøretøy. Elektriske biler må lades, og da er det behov for god infrastruktur. Dette trekker informantene frem som et problem. Selskapene utfører oppdrag rundt om i hele landet, og spesielt utenfor sentrale områder er ikke infrastrukturen godt nok utbygd. Kartet med oversikt over ladepunktene i Norge viser som sagt at ladepunktene er sentrert rundt byene i landet. Spesielt et selskap som er intervjuet, mener Staten må ta mer ansvar for å bygge ut god infrastruktur. Som vi har sett, er det markedsaktørene som hovedsakelig står for utbyggingen i dag. Disse er ute etter å tjene penger, og da er

det klart at de vil plassere sine ladestasjoner der det er mye folk, og dermed mye etterspørsel, altså i tilknytning til byer. Skal Norge nå målet, kreves det bedre infrastruktur da det stadig kommer flere elektriske biler på veien. Med den utbyggingen vi ser i dag, synes det rimelig at Enova igjen må gi støtte til å bygge ut ladestasjoner også på de plassene det ikke nødvendigvis er like lønnsomt for markedsaktørene.

Samferdselsdepartementet frykter, som tidligere nevnt, at antall tilbydere skaper forvirring og frustrasjon for elbileiere. Det synes vi å spore hos våre informanter. Flere trekker frem at det er vanskelig å holde oversikt over et stort antall apper og betalingsløsninger. Flesteparten av informantene tilbyr lading til sine ansatte, i en eller annen form. En betalingsløsning på offentlige ladepunkt som fungerer universelt, vil være en fordel for å få bedrifter over på elektriske biler. Da kan selskapets ansatte ha et firmakort som brukes på ladepunktene. Med en slik løsning vil ikke logistikken rundt at selskapet skal betale for ladingen være et hinder for å velge elektrisk bil.

Mange av selskapene som er intervjuet, tilbyr også lading på arbeidsplassen. Et par av informantene vil tilby dette, men lokalene er leid på et bedriftssenter, så de kan ikke bygge ut slikt selv. Skal bedrifter i Norge ha elektriske biler, og da spesielt varebiler, vil det kreve lading på selve arbeidsplassen eller hjemme dersom bilene også brukes privat. Et selskap trekker frem at staten burde legge til rette slik at det ikke koster så mye å etablere egne ladepunkt. Enova tilbyr nå støtte for etablering av ladepunkt til elektriske varebiler, men kun de som er kjøpt gjennom Enova-tiltaket som tidligere forelå. Det innebærer at ingen som kjøper elektrisk varebil i dag kan få slik støtte. Investeringskostnaden er allerede høy ved å anskaffe elektrisk bil, og den blir enda høyere hvis det ikke foreligger støttetiltak for å etablere ladepunkt.

Det vil kreve gjeninnført insentivbruk for å få til 100 prosent nullutslippskjøretøy i nybilsalget innen 2025, og spesielt for varebiler da disse fortsatt er et dårligere alternativ enn en fossil varebil. Infrastrukturen må også forbedres, blant annet gjennom økt Enova-støtte til utbygging av offentlige ladepunkt, men også støtte til å bygge ut ladepunkter på arbeidsplassene.

5.2 Påvirkning av kjøpsinsentiver

Ettersom elbiler er dyrere å produsere enn biler med fossilt drivstoff, ligger elbiler på et høyere prisnivå. For å jevne ut prisforskjellene har Norge innført flere kostnadsbesparende tiltak for kjøperen, i form av skatte- og avgiftsinsentiver. Tiltaket som utgjør mest, er merverdiavgiftsfritaket. Frem til 2023 var kjøper fritatt for å betale den statlige avgiften på 25 prosent av elbilens pris. Dette året ble fritaket endret til å gjelde beløp opp til 500 000 kr. Elbilene med best rekkevidde og størrelse ligger gjerne over denne prisen. Hvis elbilen man trenger til sitt bruk koster 800 000 kr, får man nå et MVA-tillegg i prisen på 75 000 kr. For å redusere provenyutfallet knyttet til elbilinsentiver, er det fra Stortingets side et ønske om å fjerne merverdiavgiftsfritaket helt. Dersom fritaket fjernes helt, vil totalprisen på samme elbil være 1 000 000 kr.

Nesten alle våre informanter mener at MVA-fritaket har hatt en stor påvirkning på valget av elektriske personbiler. I kombinasjon med den tidligere reduserte fordelsbeskatningen, er dette insentivet hovedårsaken til at elbilandelen i gjennomsnitt ligger på 70 prosent i selskapene. Denne andelen er betydelig høyere enn landsgjennomsnittet for bedrifter, som i 2022 var på 37 prosent. Selv om andelen med stor sannsynlighet er høyere nå i 2024, ligger den trolig fremdeles under gjennomsnittet til våre informanter. Årsaken til dette kan skyldes at våre informanter er lokalisert i Oslo og omegn, som man av bilde 2 kan se at er området med flest ladestasjoner.

Et annet moment som peker i retning av MVA-fritakets påvirkning, er at antall elektriske nybilregistreringer var på sitt høyeste i 2022. Dette er altså året før innføringen av MVA over 500 000 kr, som trådte i kraft 1. januar 2023. På dette tidspunktet var inflasjonen høy, samtidig som styringsrenten galopperte oppover og var på sitt høyeste siden 2009. I dyrtider er det normalt at salget av luksusartikler som bil opplever en nedgang, og ikke en økning. Dette tyder derfor på at innføringen av merverdiavgift har resultert i at mange har bestilt seg ny elbil tidligere enn planlagt, slik at salget i 2022 var høyere enn normalt. Dette er også en indikasjon på at elbilene som er å foretrekke blant brukere har en prislapp på over 500 000 kr. En annen faktor som støtter oppunder denne teorien er at det i 2023 ble solgt 27,2 prosent færre nye elbiler i Norge enn foregående år.

En annen årsak til at antall nybilregistreringer gikk kraftig ned i 2023 kan henge sammen med innføringen av vektkomponenten i engangsavgiften. Dersom bilen har en egenvekt på 1500 kg, innebærer dette at man må betale 12 980 kr i vektavgift til staten, og hvis bilen har en egenvekt på 2300 kg er avgiften på 23 364 kr. Selv om denne avgiften ikke er overveldende stor alene, vil den i kombinasjon med merverdiavgiften kunne utgjøre betydelig høyere pris på elbilen. Hvis man i dag kjøper en elbil som veier 2300 kg til en verdi av 800 000 kr, vil MVA og vektavgift utgjøre 98 364 kr. I kapittel 2.3.4 ble det oppgitt at den gjennomsnittlige engangsavgiften for en personbil lå på 140 000 kr i 2023. Hvis man sammenligner dette beløpet med elbilavgiftene som tilkommer ved kjøp, vil likevel engangsavgiften og MVA være mer enn 40 000 kr lavere enn den gjennomsnittlige engangsavgiften for en fossilbil.

Selskap 6 er den eneste av informantene som eier hele bilparken. For dem er totalpris på bilene helt avgjørende for deres beslutninger om hvilke biler som skal anskaffes. Dette fordi det påvirker den månedlige avskrivningskostnaden, som må sees i sammenheng med tilhørende leieinntekter de får igjennom bilutleie. Bilen får ikke en lengere levetid selv om bilen er dyrere, slik at avskrivningskostnaden øker ved høyere pris. Dersom de månedlige kostnadene på bilen overstiger tilhørende leieinntekter, vil det medføre tap. De mener derfor at de sterke insentivene som har vært burde videreføres, da redusert engangsavgift og merverdiavgiftsfritak vil gi en bedre bunnlinje per bil, noe som vil stimulere overgangen til en helelektrisk bilpark. Når kjøpsprisen på en elbil er høyere enn en fossil bil, samtidig som at bruksinsentivene faller bort, er det større sannsynlighet for at kjøperen vil se seg om etter et rimeligere alternativ.

Når det kommer til varebiler har vi sett at utviklingen av elbilandelen går betydelig tregere enn for elektriske personbiler. Elektriske varebiler utgjorde 29 prosent av nybilsalget i 2023. I 2019 ble det igjennom Enova innført en støtteordning til kjøp av elvarebiler, noe som har bidratt til at andelen elektriske varebiler i nybilsalget gikk fra 5 prosent dette året til 29 prosent i 2023. Informantene mener at en overgang til elvarebiler er en større investeringskostnad, samtidig som det vil medføre tapte inntekter grunnet ladetid. Denne støtteordningen burde ikke vært avvirket før elbilandelen i nybilsalget nærmer seg andelen for elektriske personbiler. En slik økonomisk støtte, i tillegg til lavere driftskostnader kunne bidratt til å kompensere for

elvarebilens korte rekkevidde. Dette fordi at selskapene er opptatt av kostnader, og lavere kjøpsutgifter ville kunne vært en motivasjon til å velge et nullutslippskjøretøy.

Informantene våre er selskaper med forholdsvis høy omsetning, noe som kan være medvirkende til at de velger nye biler når bilene skal skiftes ut. Fritaket for omregistreringsavgiften har derfor ikke hatt noen betydning for deres valg av bil. Selskaper med lavere omsetning kan tenkes å være mer bevisst på pris, slik at bruktbiler kan være aktuelt. Skatteutgiftene knyttet til omregistreringsavgiften utgjør minimalt av det totale provenyutfallet, vi stiller oss derfor kritiske til at et slikt insentiv fjernes. Dette fordi at det i kombinasjon med andre insentiver kan være utslagsgivende for at et mindre selskap velger nullutslipp fremfor fossil.

I dette delkapittelet har vi sett at kjøpsrettede insentiver gradvis faller bort. Med bakgrunn i informantenes uttalelser, ser vi dette som svært uheldig for Norges måloppnåelse. Selv om utviklingen går i riktig retning, er det likevel indikasjoner som tyder på at insentivenes bortfall vil resultere i at selskaper i tiden fremover vurderer andre alternativer enn nullutslippsbiler.

5.3 Påvirkning av bruksinsentiver

Som vi har sett retter noen insentiver seg først og fremst mot kjøp av bil, da elektriske biler i snitt er dyrere enn en sammenlignbar fossil variant. Norge har også gjort det mer attraktivt med elektriske biler gjennom tiltak som reduserer utgiftene knyttet til bruk, som fritak for trafikkforsikringsavgift. Tidligere har elbiler kunne kjøre gratis gjennom bomringene og hatt lavere pris på ferge, noe som også reduserer brukskostnadene. Et annet insentiv som stadig har blitt strammet inn, er adgangen til å kjøre i kollektivfeltet. Dette reduserer kanskje ikke kostnaden ved å eie og bruke bil, men det letter fremkommeligheten og anses som et gode ved å kjøre elektrisk bil. Drivstoffkostnadene har også vært dyrere for fossile biler enn de elektriske. Strømprisene har riktignok økt de siste årene, men det har også prisene på fossilt drivstoff. Når alle overstående moment tas i betraktning var det rimeligere å eie og bruke en elektrisk bil enn en fossil når alle insentiv var på sitt mest lukrative. Dette kommer også frem gjennom informantenes svar, hvor noen påpeker at elektrisk bil ble valgt siden de er billigere i drift.

Men hvordan er situasjonen i dag, når de fleste insentiver har falt bort? Som vist ovenfor, skal prisene på fossilt drivstoff stadig øke frem til 2030. Strømprisen i årene

fremover er vanskelige å anslå, men at det i årene som kommer vil være billigere med elektrisk kraft enn fossilt drivstoff er nok vanskelig å argumentere imot. Selve kostnaden til å forsyne bilen med drivstoff vil altså være rimeligere med elektrisitet enn med olje. I tråd med økte priser på fossile drivstoffkilder, er andre avgifter redusert for de som eier og kjører bil med fossilt drivverk. Trafikksforsikringsavgiften har blant annet blitt redusert for å bøte på kostnadene til eiere av slike biler. Denne avgiften er også innført for elektriske biler, og ble i 2022 likestilt med avgiften for fossile biler. I 2024 utgjør kostnadene til trafikksforsikringsavgift mer for en elektrisk bil enn en fossil, nettopp fordi Stortinget ville kompensere eierne av fossile biler for økte kostnader. Satsen på avgiften er nesten 15 prosent høyere for elektriske, men det utgjør riktignok ikke mer enn rundt 400 kroner årlig.

Fritak for trafikksforsikringsavgift ble innført i 2018, endret på i 2021 og fjernet ved innføringen av full sats for avgiften også for elbiler i 2022. Ved innføring av fritaket i 2018 så man en markant økning i antall solgte elbiler. Dette året ble det også innført andre incentiver. Det er derfor vanskelig å si om det var fritak for trafikksforsikringsavgift som var avgjørende for den store økningen, men det har bidratt til at salget økte gjennom å redusere brukskostnadene ved bilen. Når avgiften ble innført med redusert sats i 2021 ble ikke salget av elektriske biler påvirket i nevneverdig grad. For fossile biler observeres det faktisk nesten en halvering i nybilregistreringer, så det ser ikke ut til at innføringen av den reduserte satsen påvirket kjøpernes beslutninger. Da det i 2022 ble innført full sats, skjedde det også andre endringer i incentivene, som redusert sats i omregistreringsavgiften. Salget av elektriske personbiler når toppen dette året. Nyregistreringer av fossile biler reduseres også i 2022, men ikke i like sterk grad som tidligere år. Dette indikerer at reduksjonen i disse incentivene har virket inn på at flere har valgt å anskaffe fossil bil i stedet for elektrisk. Dette er også i tråd med det som kommer frem av intervjuene. Selskapene er kostnadsbevisste og velger det alternativet som er rimeligst, men som også passer til deres bruk.

Utover redusert trafikksforsikringsavgift har Norge hatt reduserte satser for elektriske biler i bomplasseringer og på ferge. Satsene for dette har økt de siste årene. Fergeprisene påvirker trolig befolkningen på Østlandet i liten grad. I andre deler av landet, hvor man er avhengig av ferge i dagliglivet, utgjorde trolig de lavere prisene på ferge en betydelig sum i regnestykket om valg av bil. Økte utgifter til både ferge og

bom gir høyere kostnader knyttet til bruk, men det er neppe dette som gjør at folk velger en fossil bil over en elektrisk. Selskapene som er intervjuet her, er delte om betydningen av billigere bomplasseringer og ferge. Noen mener det ville virket inn da det er med på å redusere deres kostnader, mens for andre er det rekkevidden på bilene som er viktigst.

Norge finansierer mye av veiprosjektene gjennom bompenger, og når store deler av kjøretøy på veien er elektriske, må også disse bidra til å finansiere veiene. Det er derfor forståelig at prisene må økes i takt med økt antall elbiler på veiene. Elektriske varebiler er det riktignok ikke mange av, og det er et stort behov for å øke dette antallet. Flere tilbydere av autoPASS-avtaler har innført gratis passeringer for elektriske varebiler. Dette insentivet burde opprettholdes, da det er et av få insentiver som fortsatt foreligger for overgang til elektrisk varebil, og det er med på å redusere kostnadsbildet til bedriftene.

Adgangen til å kjøre i kollektivfeltet for elektriske biler strammes stadig inn. Det er også naturlig, da det blir flere elbiler på veiene. Kollektivfeltet er egentlig til for å øke fremkommeligheten for kollektiv transport. Å benytte kollektivfeltet vil på et punkt ikke lenger øke fremkommeligheten, og dette insentivet er ikke lenger praktisk mulig å gjennomføre for alle elektriske biler. Noen av informantene stiller seg positive til et insentiv om fri benyttelse av kollektivfeltet, mens andre mener det ikke ville påvirke deres bedrift. Selskap 4, 5 og 6 stiller seg positive til dette, og de har også en høy andel varebiler i sin bilpark. Med bakgrunn i dette kan et positivt insentiv være å tillate elektriske varebiler som er i tjeneste tilgang til kollektivfeltet. Det vil øke deres fremkommelighet, og det kan også redusere deres kostnader ved å eie elvarebil. Tiden selskapene sparer ved å kjøre i kollektivfeltet kan bøte på tiden man må bruke for å lade bilene. Den generelle fremkommeligheten til øvrige brukere av kollektivfeltet vil heller ikke minimeres da det er et mye lavere antall elektriske varebiler enn personbiler på veiene.

Intervjuene viser at selskapene i stor grad leaser bilene sine, og det gjøres fordi det innebærer mindre kapitaloppbinding og at man kan sette bort det administrative ved å eie en bil. MVA-reglementet for leasingselskaper er under endring, da de pr. dags dato kan fradragføre mer utgående MVA enn de krever inn inngående MVA ved salg. Når det kommer en lovendring på plass, har flere påpekt at det vil gjøre leasing til et dyrere alternativ for forbrukeren. Kjøpsinsentivene diskutert ovenfor påvirker

også leasing. Når disse faller bort i sin helhet, øker prisen på bilen og dermed også leasingkostnadene for bedriftene. Selskapene vi har intervjuet er opptatt av å holde kostnadene nede. Blir leasing av elektriske biler dyrere, noe det vil bli gjennom økte kjøpskostnader og endrede merverdiavgiftsregler, kan det være lettere for selskapene å velge fossile alternativer. Et insentiv for å få flere til å velge elektrisk varebil kan være å beholde dagens MVA-regler for nettopp disse kjøretøyene. Det gir riktignok et tap for staten, men det gjør også andre insentiver. Med dette insentivet vil de likevel få inn noen inntekter, bare ikke like mye som for øvrige biler.

En kostnad ved å eie bil i selskaper, er avskrivninger. Her har det frem til 2024 vært differensierte skattemessige avskrivninger for elektriske og fossile varebiler.

Provenybortfallet for staten har vært minimalt knyttet til dette insentivet, som vist i tabell 11. Insentivet innebærer en forskyvning av skattekostnaden, som innebærer en fordel da det har mer verdi å ha penger nå, enn senere. Reelt sett innebærer dette insentivet en minimal fordel ved å eie elektrisk varebil, da det per bil innebærer en ubetydelig forskyvning av skattekostnaden. Selskapene vi har intervjuet mener stort sett at dette insentivet ikke har hatt påvirkning for de, eller ville hatt det ved fremtidige avgjørelser knyttet til bil. Ikke alle informanter var klar over denne regelen før vi la det frem under intervjuene. I og med at «insentivet» har medført minimalt med provenybortfall og at selskapene mener dette påvirker de i liten grad, vil ikke bortfallet av denne ordningen påvirke bedriftene ved valg av bil i nevneverdig grad.

For personbiler eid av norske selskap, utgjorde elektriske biler 37 prosent i 2022, opp mot 21 prosent i den totale bilparken i Norge. En årsak til dette kan være at bedriftene i stor utstrekning leaser bilene sine, som medfører raskere utskiftning enn om man eier de. Det kan derfor tenkes at elbilandelen i norske selskaper reduseres med årene i takt med at leasingavtalene avsluttes, siden insentivene for å velge elbil ikke lenger er til stede. En annen, og mer betydningsfull årsak, kan være bruksinsentivet knyttet til redusert fordelsbeskatning. Insentivet har ført til at mange ansatte i selskaper velger å ha elektrisk personbil gjennom jobben, fremfor å eie den selv. I 2018 var insentivet på sitt sterkeste, med hele 50 prosent reduksjon i beskatningen, og i 2023 falt det bort i sin helhet. Det blir vanskelig å analysere effekten av at insentivet har falt bort, da det ikke foreligger tall for 2023 på analysetidspunktet.

Intervjuene viser også at fordelsbeskatningen har hatt en betydning. En del av bilene i selskapene har blitt anskaffet som et tillegg til eksisterende bilpark fordi ansatte ønsket seg elektrisk firmabil, med bakgrunn i at de fant dette lønnsomt grunnet lavere fordelsbeskatning. Nå som fordelsbeskatningen er likestilt for alle biler, har ansatte i selskapene begynt å se seg om etter andre alternativer til firmabil. I og med at det ikke lenger er en fordel å velge elektrisk firmabil rent økonomisk, velger man heller alternativer som ikke innebærer ulempene knyttet til lading. Som man kan lese av tabell 12, har redusert fordelsbeskatning utgjort en liten andel av provenyutfallet knyttet til elbilinsentiver. Å gjeninnføre en redusert fordelsbeskatning vil gjøre at flere velger å ha elektrisk bil som sin firmabil.

Bruksinsentivene knyttet til elbil har vært mange, men av varierende betydning for andelen elbiler i Norge. Det er tydelig for oss at utfasingen av bruksinsentivene påvirker selskapene når de skal velge bil. Norske selskaper er opptatt av kostnader, og alt som kan redusere disse, ser ut til å ha innvirkning.

5.4 Alternative virkemidler

Tidligere i kapittelet er det sett på skatte- og avgiftsinsentiver knyttet til elektrisk bil. I dette delkapittelet drøftes andre virkemidler som kan hjelpe overgangen til en helelektrisk bilpark, både avgifter på CO₂-utslipp, hvordan det offentlige kan påvirke og løsninger som benyttes i andre land.

5.4.1 Økte kostnader for fossile biler

Noen virkemidler tar sikte på å straffe fossile biler gjennom økte avgifter. CO₂-avgiften er et slikt tilfelle. Den planlegges økt jevnlig i årene som kommer.

Informantene er ganske enige i påvirkningen av økning i denne avgiften. Det medfører høyere kostnader for de, som de er nødt til å ta siden det ikke finnes et godt nok alternativ blant de elektriske bilene. For noen selskap faller denne kostnaden på kundene. Selskapene må gjøre en avveining mellom den økte kostnaden til drivstoff og tapt arbeidstid ved bruk av elektrisk bil.

Selv om avgift på drivstoff øker, så reduserer Norge andre avgifter for fossile biler. Det gjøres for at kostnaden ikke skal bli for høy for eiere av fossile biler. En slik politikk fremstår for oss, og som en informant beskrev det, som symbolpolitikk. En avgift øker slik at det skal fremstå som at man straffer forbruk av fossilt drivstoff, samtidig som dette kompenseres på andre hold. Ønsker Norge at man skal bort fra

biler drevet av fossilt drivstoff, må disse bilene ilegges mer avgifter totalt sett, slik at elbiler blir det klart billigste alternativet i bruk.

Selskap 1 sier de ville tatt med økt CO₂-avgift i vurderingen når leasingavtalene de har løper ut. Øker altså kostnadene til fossilt drivstoff nok, blir selskapene nødt til å vurdere hvilken bil de skal anskaffe neste gang. Økt avgift på CO₂ kan altså være en effektiv pisk for å få selskapene over på elektriske biler. Så lenge det ikke finnes et godt nok alternativ blant elektriske varebiler, blir det som Selskap 4 sier at staten tjener mer, mens bedriftene tjener mindre. Det trengs flere insentiver for at bedriftene i Norge skal velge elektriske biler, noe vi vil komme tilbake til senere i diskusjonen.

Engangsvogiften er i dag en kostnad som i hovedsak ilegges de fossile bilene, da elektriske biler kun belastes en vektavgift. Dersom denne avgiften øker ytterligere for fossile biler, vil det gjøre investeringskostnaden høyere for bedriften. Som vi vet, er bedriftene opptatt av å holde kostnadene nede. Selskapene sier dette er en kostnad de er nødt til å ta, da elbilene som tilbys i dag ikke er tilstrekkelig gode til deres bruk. Det viser at denne avgiften må økes i stor grad for at selskapene skal velge en elektrisk bil fremfor en fossil bil. Her vil en kombinasjon av økte avgifter for fossile biler og reduserte avgifter for elbiler synes å være en løsning for å få norske bedrifter over på elektriske biler. Dersom engangsvogiften økes drastisk for fossile biler, samtidig som vektavgiften fjernes og engangsvogiften holdes på null for elektriske biler, kan det være et sterkt insentiv for alle til å velge en elektrisk bil. Fritak for engangsvogift har stått for store deler av proveny tapet til staten knyttet til elbilinsentiver, og med en videreføring vil det fortsatt medføre høye kostnader.

5.4.2 Krav til offentlige anskaffelser

I offentlige anbud skal klima og miljø spille en rolle når det avgjøres hvem som får utføre et oppdrag på vegne av Staten. Det ser vi at har påvirket selskapene som er intervjuet. Flere opplyser at de leverer varer og tjenester på anbud, og derfor har anskaffet elektrisk bil. For mange små og mellomstore bedrifter i Norge er det offentlige en vesentlig kunde og inntektskilde. Skulle man miste disse oppdragene, kan det gå hardt utover bedriftens lønnsomhet.

Oslo kommune strammer inn reglene fra 2025, noe mange bedrifter på Østlandet vil merke. Har de ikke elektriske biler i bedriften sin, vil de miste muligheten til å vinne

anbudskonkurranser. Dette virkemiddelet burde skjerpes på nasjonalt nivå, da det synes å være et veldig effektivt virkemiddel.

5.4.3 Insentiver fra andre land

Programmet de har innført i England og Tyskland, som gir en kompensasjon dersom man sanerer en eldre fossil bil til fordel for en miljøvennlig bil, kan være et godt virkemiddel også her i Norge. Dette ville vært et kostnadsbesparende insentiv, i tillegg til at man ville sørget for at en miljøversting ble tatt av veien. En fornuftig løsning kunne vært at størrelsen på kompensasjonen settes med utgangspunkt i utslippene til den fossile bilen som skrotes. I USA tilbys det blant annet bedre lånebetingelser for elbiler dersom man bytter ut en fossil bil. Dette er også et virkemiddel som kunne virket effektivt her i landet, og da spesielt for varebilene.

5.5 Status for Norges klimatiltak

Norges mål er at det fra 2025 kun skal selges nye utslippsfrie lette kjøretøy. For personbiler kan det virke som et overkommelig mål, ettersom at andelen av nybilsalget i denne kjøretøygruppen har økt betydelig siden 2016, og lå på 82 prosent i 2023. Som tidligere nevnt ser vi at elbilene i denne gruppen har blitt betydelig oppgradert de siste årene både med tanke på rekkevidde og på komfort. Dersom man ønsker å anskaffe en ny bil, og det ikke lenger er mulig å kjøpe en ny fossilbil, er ikke lenger terskelen like høy for å kjøpe en elbil, ettersom elbilens kvalitetsmessig mer eller mindre er likestilt med en fossilbil. I selskapene vi har intervjuet ligger elbilandelen på 70 prosent i gjennomsnitt. Informantene tenker at det ikke er umulig å nå målet på personbilene, men de savner spesielt kjøpsinsentiver som gir en lavere kjøpskostnad. Når det gjelder varebiler har selskapene liten tro på at målet er innen rekkevidde. Et par av informantene har i intervjuene nevnt at dersom det ikke lenger er mulig å kjøpe fossile elvarebiler i Norge fra neste år, vil de da se på muligheten for å importere relativt nye bruktbiler.

Vi kan se at utviklingen går betraktelig tregere for elvarebiler, der andelen av nybilsalget i 2023 kun var på 29 prosent. Av de syv selskapene vi har intervjuet er det tre av selskapene som ikke har en eneste elvarebil, og med unntak av selskap 6, har de øvrige selskapene kun 1-2 elektriske varebiler i selskapet. Selskap 6 skiller seg fra resten både i størrelse og andel elvarebiler. En del av deres virksomhet består av bilutleie, og anskaffelse av biler tilpasses de faste kundene sine krav til bil. Det at

andelen elvarebiler i dette selskapet ligger på 50 prosent, skyldes hovedsakelig at kundene jobber i offentlig sektor eller i Oslo, og er dermed avhengig av en utslippsfri bil. Som tidligere nevnt har ikke elvarebilene god nok rekkevidde eller ladeinfrastruktur som tilfredsstillende bedriftenes behov. Dette er hovedårsaken til at informantene ikke har tro på at Norge vil nå sine mål om salg av utslippsfrie biler i 2025, iallfall ikke på næringsviden.

Allerede i starten av 2024 uttalte Norsk elbilforening at det ikke ville være mulig å nå klimamålet for varebiler i 2025. De ønsker derfor å erstatte dette målet med et nytt mål om at både lette og tunge varebiler i nybilsalget skal være utslippsfrie i 2027 (Sagedal, 2024). En meningsmåling utført av NAF i starten av 2024, både for elbileiere og den øvrige befolkningen viser at henholdsvis 88 og 89 prosent ikke har troen på at det i 2025 ikke vil finnes nye fossile biler på markedet. NAF mener at resultatet i denne meningsmålingen er en konsekvens av at regjeringen stadig kutter elbilfordelene, samtidig som det er stor usikkerhet rundt fremtidige elbilavgiftene fremover (NAF, 2024).

Det at nybilsalget kun skal bestå av utslippsfrie biler i 2025, er et delmål for å redusere de totale CO₂-utslippene. Analysen viser at nybilsalget har gått kraftig ned i takt med reduksjonen av elbilfordelene. Et spørsmål vi stiller oss er om utslippskuttene vil være tilstrekkelig for å redusere det totale utslippsmålet i biltrafikken, når salget av elbiler går nedover. Vi har sett at antallet biler i landet har hatt en svak oppgang i analyseperioden, som er en naturlig konsekvens av befolkningsveksten. Konsekvensen av at det selges færre elbiler er at bilene med fossilt drivstoff vil være på veiene lenger, og utslippene vil derfor ikke reduseres nevneverdig. Vi anser derfor kostnadsbesparende insentiver som et nødvendig tiltak slik at ikke utviklingen bremser opp, som igjen vil medføre at utslippskuttene ikke er tilstrekkelig for måloppnåelse.

Basert på overnevnte faktorer synes det tydeliggjort at det på nytt må innføres sterke elbilfordeler for å få med hele befolkningen på overgangen til nullutslippsbiler. I tillegg bør det sees på insentiver som er rettet mot utskifting av eldre fossile biler med store utslipp.

6.0 Konklusjon

Analysen som er gjennomført viser at utviklingen mot målet om kun elektriske nybilregistreringer i 2025 virker gjennomførbart for personbiler, selv etter bortfall av insentiver. Situasjonen er annerledes for varebilene. Informantene mener rekkevidden på bilene er for dårlig til deres bruk. Også utviklingen i bilparken og nybilregistreringene viser at varebilene sliter. Norske bedrifter vil tape mye inntekt på å bytte til elektriske varebiler, da det innebærer høy investeringskostnad og tapte inntekter grunnet ladetid.

Bedrifter er opptatt av kostnader. For å holde investeringskostnaden nede, kan insentiver fra staten være et virkemiddel. Et merverdiavgiftsfritak for elvarebiler hjelper ikke, da man uansett får fritak for den inngående merverdiavgiften ved anskaffelse. Alle tiltak som kan redusere kjøpskostnaden på varebilene, vil bidra i positiv retning. Derfor virker det nå sentralt å gjeninnføre fritak for vektkomponenten i engangsavgiften, samt gjenetablere støtte fra Enova til kjøp av elektrisk varebil. En annen løsning er å gi bedrifter som anskaffer elektrisk varebil bedre lånebetingelser i banken, som de har i USA.

Bruksinsentiver kan også påvirke bedriftenes valg av bil, da også disse vil spille inn i regnestykket bedriftene gjør før valg av bil. Etter analysen anbefales det å igjen innføre fritak for trafikksikringsavgift på elektriske varebiler, samt tilby denne gruppen biler gratis passeringer i bom. En løsning som kan bidra til at bedriftene velger elektrisk varebil, er å innføre fri bruk av kollektivfeltet for elvarebiler som er i tjeneste. Redusert fordelsbeskatning har tidligere hatt positiv effekt på andelen elbiler i norske bedrifter. Å gjeninnføre dette vil øke andelen ytterligere, samtidig som at ansatte kanskje kvitter seg med sin private, fossile bil.

Å øke avgiftene knyttet til fossile biler, som CO₂-avgiften, er også et virkemiddel staten har tatt i bruk. Økte kostnader knyttet til fossile biler vil fungere best dersom ikke andre avgifter reduseres for å kompensere for dette, samtidig som det innføres fordelaktige insentiver rettet mot elektriske biler.

Et virkemiddel som har vist seg å være veldig effektivt, er miljøkrav i offentlige anbud. Mange norske bedrifter har stat og kommune som viktige kunder. Tiltaket må videreføres og strammes inn ytterligere, og for eksempel tiltakene Oslo innfører fra 2025 kan være en mal for hvordan andre kommuner kan tilpasse sine anskaffelser.

Dette tiltaket gir ikke direkte provenybortfall, men kan koste igjennom økte anbudspriser.

Da det stadig blir flere elbiler på veiene, og Norge ønsker enda flere, trengs det infrastruktur tilknyttet lading. Lading må være tilgjengelig for alle, overalt. Med dagens markedsstyrte utbygging, etableres det ladestasjoner på steder dette er lønnsomt. Enova bør gjenopprette støtte til utbygging av ladere de stedene markedsaktørene ikke vil satse.

Vår forskning har avdekket at det er behov for økt insentivbruk for å få til en overgang til elektriske varebiler i norske bedrifter. Spesielt fritak for engangsavgift og trafikkforsikringsavgift, samt Enova-støtte til elbiler og infrastruktur trekkes frem som sentrale insentiver for varebilene. Hvis ikke Norge innfører en forsterket insentivbruk rettet mot disse bilene, vil ikke målet om kun nullutslippskjøretøy i nybilregistreringene innen 2025 nås. Det medfører igjen at man må kutte utslipp, og ta store kostnader, andre steder. Norge har tidligere hatt insentiver knyttet til elbiler, og man har derfor kunnskap om kostnaden knyttet til dette, samt det administrative som kreves. Man kan altså spare kostnader ved å innføre tidligere regler, sett opp mot å innføre helt nye regler på andre områder.

Et moment som kunne belyst problemstillingen på en bedre måte, er å inkludere flere mindre selskaper i intervjuene. Det hadde gjort at vi kunne fått andre perspektiver knyttet til vurderingene disse gjør, da det kan skille seg fra større selskapers vurderinger. Å intervjuer selskaper fra hele landet kunne også belyst flere problemstillinger, da infrastrukturen virker svakere utviklet i andre deler av landet. Gjennom intervjuene fikk vi inntrykk av at kunnskapen om elbiler var varierende, og et spørsmål om hvor oppdatert de er på utviklingen til spesielt elvarebiler kunne belyst deres holdning til denne typen kjøretøy bedre. En siste ting som kan påpekes er at det ved analysetidspunktet ikke foreligger fullstendige tall for bilparken i 2023, som vanskeliggjør en fullstendig analyse av utviklingen etter insentivenes bortfall.

Vår forskning har avdekket et behov for ytterligere insentiver for å nå fastsatt mål om kun nullutslippskjøretøy i nybilregistreringene innen 2025. Et videre forskningstema kan derfor være å analysere hvordan selskapenes økonomiske situasjon påvirkes dersom det ikke lenger er mulig å få tak i fossile biler i 2025. Vil lønnsomheten gå ned slik informantene frykter, eller klarer de å tilpasse seg og finne løsninger?

Referanser

- 07849: *Registrerte kjøretøy, etter statistikkvariabel, drivstofftype og år.* (2024, Januar 29). Hentet fra SSB.no:
<https://www.ssb.no/statbank/table/07849/tableViewLayout1/>
- 13370: *Registrerte kjøretøy, etter eierform, drivstofftype, statistikkvariabel og år.* (2023, Desember 14). Hentet fra SSB.no:
<https://www.ssb.no/statbank/table/13370/tableViewLayout1/>
- 14020: *Førstegangsregistrerte kjøretøy, etter type registrering og drivstofftype 1995M01 - 2024M01.* (2024, Februar 12). Hentet fra SSB.no:
<https://www.ssb.no/statbank/table/14020/>
- Andresen, C., Berg, A., & Bergerud, K. S. (2016). *Hva vil skje med forbrukernes kjøpsintensjon av elbil dersom statens elbil-insentiver blir fjernet? [Bacheloroppgave, Høyskolen Kristiania].* Hentet fra UNIT.no:
https://kristiania.brage.unit.no/kristiania-xmlui/bitstream/handle/11250/2421980/4811505_cand-2788289_3646285.pdf?sequence=1
- Aneo. (2023, Februar 16). *Elbil eller fossilbil, hva lønner seg egentlig?* Hentet fra aneo.com: <https://www.aneo.com/tjenester/mobility/nyheter/elbil-vs-fossilbil/?set-lang=nb>
- Anskaffelsesloven.* (2017, Januar 1). Hentet fra Lovdata.no:
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2016-06-17-73>
- Burettsslagslova.* (2022, Juli 1). Hentet fra Lovdata.no:
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2003-06-06-39>
- Enova. ((u.d. a)). *Om Nullutslippsfondet.* Hentet Februar 19, 2024 fra enova.no:
<https://www.enova.no/bedrift/landtransport/nullutslippsfondet/>
- Enova. ((u.d. b)). *Lader til elektrisk varebil.* Hentet Februar 19, 2024 fra enova.no:
<https://www.enova.no/bedrift/landtransport/stotte-til-kjop-av-lader-til-elektrisk-varebil/>
- Enova. (2023, Mai 3). *Elvarebilsalget slår alle rekorder - Enova runder av støtten.* Hentet fra kommunikasjon.ntb.no:
<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemedling/17965806/elvarebilsalget-slar-alle-rekorder-enova-runder-av-stotten?publisherId=17848299&lang=no>
- Finansdepartementet. (2023, November 1). *Høyring - Nøytrale meirverdiavgiftsreglar ved leasing mv. av personkjøretøy.* Hentet fra Regjeringen.no:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/d827808cae744578b1052a9be7eab17d/horingsnotat-noytrale-meirverdiavgiftsreglar-ved-leasing-mv.-av-personkoyretoy.pdf>
- Fjellinjen. (2024). *Takster og bomstasjoner.* Hentet fra Fjellinjen.no:
<https://www.fjellinjen.no/bompenger>

- FN. (2023, Juli 7). *Parisavtalen*. Hentet fra <https://fn.no/avtaler/milj%C3%B8-og-klima/parisavtalen#L%C3%A6rmer-1>
- Fremtind Service. (2024). *Fremtindservice.no*. Hentet fra Rabatter med bombrikke: <https://fremtindservice.no/privat/priser/rabatter/>
- Hanssen, R. H., & Huseby, S. C. (2023, Oktober 6). *Blogg: Statsbudsjettet 2024: De viktigste endringene for moms og særavgifter*. Hentet fra BDO.no: <https://www.bdo.no/nb-no/bloggen/statsbudsjettet-2024-de-viktigste-endringene-for-moms-og-s%C3%A6ravgifter>
- Johannessen, A., Christoffersen, L., & Tufte, P. (2020). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. Oslo: Abstrakt forlag AS.
- Klimaloven*. (2017, Juni 16). Hentet fra Lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-60>
- Macioszek, E. (2021). Chapter 4 - The Role of Incentive Programs in Promoting the Purchase of Electric Cars - Review of Good Practices and Promoting Methods from the World . I E. Macioszek, & G. Sierpiński, *Research Methods in Modern Urban Transportation Systems and Networks* (ss. 41-58). Springer Cham.
- Meld. St. 13 (2020-2021). (2021, Januar 8). Klimaplan for 2021-2030. Klima- og miljødepartementet. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/>
- Meld. St. 20 (2020–2021). (2021, Mars 19). *Nasjonal Transportplan 2022-2033*. Samferdselsdepartementet. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-20-20202021/id2839503/>
- Meld. St. 33 (2016-2017). (2017, April 5). *Nasjonal Transportplan 2018-2029*. Samferdselsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>
- Merverdiavgiftsloven*. (2024, Januar 1). Hentet fra Lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-06-19-58?q=merverdiavgift>
- Miljødirektoratet, Enova, Statens Vegvesen, Kystverket, Norges vassdrags- og energidirektorat, & Landbruksdirektoratet. (2020, Januar 31). *Klimakur 2030: Tiltak og virkemidler*. Hentet fra Miljødirektoratet.no: <https://www.miljodirektoratet.no/klimakur>
- Møller bil. (2024, Februar 20). *Velg elbil som firmabil*. Hentet fra [mollerbil.no](https://mollerbil.no/aktuelt/alt-om-elbil/velg-elbil-som-firmabil): <https://mollerbil.no/aktuelt/alt-om-elbil/velg-elbil-som-firmabil>
- NAF. (2024, Februar 8). *9 av 10 tror ikke på politikernes elbil-mål*. Hentet fra kommunikasjon.ntb.no: <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18047058/9-av-10-tror-ikke-pa-politikernes-elbil-mal?publisherId=2126680&lang=no>
- Nations, U. (2023, Desember 13). *Framework Convention on Climate Change*. Hentet fra

https://www.regjeringen.no/contentassets/f0af69ca58824a608eb5cfddf808a034/cma2023_l17_adv.pdf

Norsk elbilforening. (2024, Februar 8). *Alle ladestasjoner i ett kart*. Hentet fra Elbil.no: <https://elbil.no/lade/ladestasjoner/>

Oslo Kommune. (u.d.). *Klima- og miljøkrav*. Hentet Februar 22, 2024 fra Oslo.kommune.no: <https://www.oslo.kommune.no/for-vare-leverandorer/krav-til-leverandorer/klima-og-miljokrav/#toc-1>

Prop. 1 LS (2015–2016). (2015, September 25). *For budsjettåret 2016 — Skatter, avgifter og toll 2016*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-ls0-20152016/id2455933/>

Prop. 1 LS (2016–2017). (2016, September 23). *For budsjettåret 2017 — Skatter, avgifter og toll 2017*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-ls0-20162017/id2514108/>

Prop. 1 LS (2017–2018). (2017, September 29). *For budsjettåret 2018 — Skatter, avgifter og toll 2018*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-ls0-20172018/id2574326/>

Prop. 1 LS (2018–2019). (2018, September 28). *For budsjettåret 2019 — Skatter, avgifter og toll 2019*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20182019/id2613834/>

Prop. 1 LS (2019–2020). (2019, September 27). *For budsjettåret 2020 — Skatter, avgifter og toll 2020*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20192020/id2672425/>

Prop. 1 LS (2020–2021). (2020, September 25). *For budsjettåret 2021 — Skatter, avgifter og toll 2021*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-l-20202021/id2768694/>

Prop. 1 LS (2021–2022). (2021, Oktober 1). *For budsjettåret 2022 — Skatter, avgifter og toll 2022*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20212022/id2875345/>

Prop. 1 LS (2022-2023). (2022, September 30). *For budsjettåret 2023. Skatter, avgifter og toll 2023*. Finansdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20222023/id2931482/>

Prop. 1 LS (2023-2024). (2023, September 29). *For budsjettåret 2024 - Skatter, avgifter og toll 2024*. Finansdepartementet. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-ls-20232024/id2998665/?ch=1>

- Prop. 1 S (2022–2023). (2022). *For budsjettåret 2023*. Samferdselsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-20222023/id2931056/?ch=1>
- Prop. 87 S (2017-2018). (2018, Mai 15). *Nokre saker om luftfart, veg, særskilde transporttiltak, kyst og post og telekommunikasjoner*. Samferdselsdepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-87-s-20172018/id2600917/sec7>
- Regjeringen. (2020, Januar 10). *CO2-avgiften*. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/veibruksavgift-pa-drivstoff/co2-avgiften/id2603484/>
- Regjeringen. (2021a, Desember 24). *Nå blir det krav om nullutslippskjøretøy i offentlige anskaffelser*. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/na-blir-det-krav-om-nullutslippskjoretoy-i-offentlige-anskaffelser/id2893599/>
- Regjeringen. (2021b, November 8). *Tilleggsnummer til Statsbudsjettet 2022: Avgift på utslipp av klimagasser og veibruksavgift*. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/avgift-pa-utslipp-av-klimagasser-og-veibruksavgift/id2884952/>
- Regjeringen. (2023a, Desember 13). – *Klimatoppmøtet i Dubai et gjennombrudd*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/klimatoppmotet-i-dubai-et-gjennombrudd/id3018393/>
- Regjeringen. (2023b, August 23). *Klimaendringer og klimapolitikk*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/klimaendringer-og-norsk-klimapolitikk/id2636812/>
- Regjeringen. (2023c, Oktober 6). Hentet fra Statsbudsjettet 2024: Statens inntekter og utgifter: <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2024/statsbudsjettet-2024-statens-inntekter-og-utgifter/id2996213/>
- Sagedal, I. E. (2024, Februar 7). *Elbilforeningen vil erstatte 2025-målet for elvarebiler med nytt mål: – Vi har ikke nubbesjans til å nå målet*. Hentet fra Norsk elbilforening: <https://elbil.no/klimamalet-for-elektriske-varebiler-vi-har-ikke-nubbesjans/>.
- Samferdselsdepartementet. (2022, Desember 8). *Nasjonal ladestrategi*. Hentet fra Regjeringen.no: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nasjonal-ladestrategi/id2950371/>
- Satsforskriften 2024. (2023, November 27). Hentet fra Lovdata.no: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2023-11-24-1905>
- Schwencke, H. R., Haugen, D. O., Baksaas, K. M., Stenheim, T., & Avlesen-Østli, E. (2021). *Årsregnskapet i teori og praksis 2020*. Oslo: Gyldendal Akademisk.

- Skatteloven. (2024, Januar 1). Hentet fra Lovdata.no:
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26-14>
- SSB. (2023a, Mars 24). *Bilparken. 07849: Drivstofftype, type kjøring og kjøretøygrupper (K) 2008 - 2022*. Hentet fra ssb.no:
<https://www.ssb.no/statbank/table/07849>
- SSB. (2023b, Mars 24). *Bilparken. 13370: Eierform, drivstofftyper og kjøretøygrupper (K) 2020 - 2022*. Hentet fra ssb.no: <https://www.ssb.no/statbank/table/13370/>
- SSB. (2023c, August 2). *Innenlandsk transport*. Hentet fra ssb.no:
<https://www.ssb.no/transport-og-reiseliv/landtransport/statistikk/innenlandsk-transport>
- Statens Vegvesen. (2022, Juni 16). *Ny normal for kollektivtransporten – Oppdrag om bruksfordeler for elbiler i byområdene*. Hentet fra Regjeringen.no:
<https://www.regjeringen.no/contentassets/65662b6bb87641d186edf4493fba1e77/2022-06-16-bruksfordeler-elbil-nett.pdf>
- Stortingsvedtak om særavgifter for 2024. (2023, Desember 18). Hentet fra Lovdata.no: https://lovdata.no/dokument/STV/forskrift/2023-12-14-2075/KAPITTEL_3-1#%C2%A77
- Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2023-2024). (2023, Oktober 6). *Regjeringas klimastatus og -plan*. Klima- og miljødepartementet. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/regjeringas-klimastatus-og-plan/id2997247/>
- Sønnesyn, A. S., & Strømme, H. R. (2022, Mai 23). *Kjøpe eller lease firmabil - hva lønner seg?* Hentet fra storebrand.no: <https://www.storebrand.no/bedrift/vare-tjenester/forsikring/firmabilmforsikring/kjope-eller-lease-firmabil>
- Tjernshaugen, A., & Halleraker, J. (2023, Juli 4). *Elbil*. Hentet fra snl.no (11. februar 2024): <https://snl.no/elbil>
- Veglova. (2021, Juni 1). Hentet fra Lovdata.no:
<https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1963-06-21-23/>
- Yan, S. (2018). The economic and environmental impacts of tax incentives for battery electric vehicles in Europe. *Energy Policy* 123 (2018), 53-63.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.enpol.2018.08.032>

Vedlegg 1 – Intervjuguide

Generelle/innledende spørsmål:

Hvor mange firmabiler har bedriften din?

Hvordan fordeler dette seg mellom personbiler og varebiler?

Hva er andelen elbiler i begge gruppene (varebil/personbil)?

Hva brukes bilene i deres bedrift til? Hvor langt kjører de? Er de lastet tungt og spesialtilpasset med tanke på innredning og liknende?

Har begrensning i rekkevidde på biler nå en påvirkning på valg av bil?

Leaser eller eier dere firmabilene?

Vurderer dere kjøp eller leasing ulikt ut ifra om dere skal ha elbil eller fossilt?

Om selskapets elbiler:

Har tidligere momsfratak på elbiler påvirket kjøp av elbil?

Får de ansatte som benytter firmabil privat mulighet til å velge mellom fossil og elektrisk bil?

Tilbyr dere gratis ladning til ansatte med firmabil? Hjemmeladning, på stasjon, på jobb?

Hva fikk deg til å anskaffe elbil? Ble elbilene kjøpt som et tillegg til andre biler eller for å erstatte eksisterende bilpark?

Nåværende regler og om selskapet skulle kjøpt bil i dag:

Påvirker innføring av moms på elbiler over 500 000 kjøp av elbil nå?

Har endring i avskrivningssats på elbil påvirket innkjøp?

Ettersom det fra 2025 ikke er mulig å kjøpe nye fossile biler, vil dere kjøpe nye biler eller bruke?

Hvordan ville overgang til elbil påvirket din bedrift? Hadde det vært lønnsomt for din bedrift å gå over til elektriske biler?

Scenarioer:

Hvordan ville bedriften din stilt seg til økte Co2-avgifter (avgift på drivstoff) i forbindelse med fossile transportmidler?

Se for deg at bedriften din skal kjøpe nye biler nå. Hvordan hadde en økt engangsavgift på fossile biler påvirket valget? Hvor mye måtte det eventuelt økt?

Dersom trafikkforsikringsavgiften ble redusert for elbiler, hvordan ville det påvirket valg av bil?

Ville momskutt og videreførte differensierte avskrivningsregler påvirket beslutningen?

Dersom fordelsbeskatning på firmabil ble lavere for elektriske biler, hvordan ville dette påvirket beslutningen?

Hvis bompenger og ferge hadde vært gratis for elbiler, hvordan ville det påvirket valg av bil?

Hvis elbiler kunne kjørt i kollektivfeltet, uavhengig av tidspunkt og passasjer, hvordan ville dette påvirket din bedrift og valg av type bil?

Hvilke insentiver må til for at dere skal velge en helelektrisk bilpark?