

Høring lovforslag– Nøytrale meirverdiavgiftsreglar ved leasing mv. av personkjøretøy

Norges Bilbransjeforbund (NBF) er bilbransjens landsdekkende bransje- og arbeidsgiverorganisasjon, og en del av NHO-fellesskapet.

Her følger vårt høringssvar til Finansdepartementets forslag til endringer i Merverdiavgiftsloven ved leasing mv. av personkjøretøy.

Til grunn for forslaget som er sendt på høring ligger anmodningsvedtak nr. 35 punkt 13 (2021–2022) fra behandlingen av Statsbudsjettet for 2022.

NBF vil innledningsvis bemerke at forutsetningene for anmodningsvedtaket er vesentlig endret, uten at lovforslaget Finansdepartementet har sendt på høring hensyntar dette. Lovforslaget er etter vårt skjønn svakt begrunnet og mangelfullt utredet.

Hensikten med Stortingets vedtak var å fremme elbilene i leasingmarkedet. Konsekvensen av Finansdepartementets lovforslag vil stikk i strid være at elbilene blir mer kostbare å lease. Slik svekker forslaget det grønne skiftet på veiene og legger ytterligere byrde til mange familiers allerede pressede økonomi.

Som vår dokumentasjon i høringsbrev og vedlegg viser, har endringene i engangsavgift og rentenivå siden verbalforslaget ble vedtatt i 2021, løst problemstillingen som lå til grunn for vedtaket, nemlig mulige skattefordeler til biler med utslipp i leasingmarkedet.

Elbilandelen i leasingmarkedet har fra 2021 til 2023 steget fra 17 til 24 prosent. Elbilenes avgiftsfortrinn er kraftig styrket for inneværende år gjennom fjerning av alle avgiftsfordeler for ladbare hybrider og kraftig økning i CO2-komponenten for ikke-ladbare hybrider fra 1.1.2024.

NBFs anbefaling er at forslaget legges bort og at dagens mva. regelverk for leasing videreføres.

Hvis Finansdepartementet skal gå videre med en lovendringsprosess, må forslaget utredes med sikte på å kunne stå seg over tid med endring i kjøpsavgifter for elbiler og rentenivå, med størst mulig grad av nøytralitet.

Vi går gjerne i dialog med Finansdepartementet og stiller i møte for å drøfte synspunkt og gjennomgå faktagrunnlag og beregninger.

Økte avgifter og renter

Stortingets anmodningsvedtak lyder:

«Stortinget ber regjeringen i revidert nasjonalbudsjett 2022 foreslå tiltak for å øke elbilandelen i leasingmarkedet og innenfor varebilmarkedet, herunder konkrete forslag som vil ha umiddelbar effekt i 2022, for å hindre at disse markedene blir en barriere for å nå målet om at alle nye personbiler og lette varebiler i 2025 skal være nullutslippsbiler. Utredningen skal se på fjerning av skattefordeler til biler med utslipp i leasingmarkedet, støtteordninger til el-varebiler, og CO2-komponenten i engangsavgiften for nyttekjøretøyer med forbrenningsmotor, den skal videre se på om det kan gjøres grep i støtteordningene til el-bil som kan gi næringsdrivende styrkede og mer like fordeler som privatpersoner.»

Siden anmodningsvedtaket ble utformet og vedtatt, er det kommet en rekke skjerpelser på avgiftssiden for hybrider og biler med konvensjonelle fossile drivlinjer. Alle biler, inkludert elbiler, fikk en ny vektavgift fra 1.1.2023.

Videre mistet plug-in hybrider alle fordeler fra 1.1.2024 (vedtatt i revidert nasjonalbudsjett 2023), og den nederste positive satsen i CO₂-komponenten i engangsavgiften (primært ikke-ladbare hybrider) ble betydelig skjerpet fra 1.1.2024. Forutsetningene som legges til grunn for anmodningsvedtaket og som også brukes i høringsnotatet, er dermed betydelig endret.

I tillegg kommer renteskjerpelsene som påvirker vilkårene for leasing og mva-grunnlaget betydelig. I desember 2021 da anmodningsvedtaket ble vedtatt, var styringsrenten 0,25 prosent. Nå er styringsrenten 4,5 prosent.

Som våre beregninger viser i vedlegg, beregning plug-in hybrid, er den eventuelle skattefordelen verbalforslaget hadde til hensikt å bekjempe, ikke lenger til stede.

Eksempelmodellen representerer en gjennomsnittlig plug in hybrid med listepriis på 434 400 kroner i 2021, steget til 458 246 kroner i 2024. Månedsløse for bilen er steget fra 6 555 kroner i 2021 til 11 701 kroner i 2024, altså en svært betydelig økning. I årskostnad utgjør det en økning fra 78 660 kroner til 140 412 kroner.

Med Finansdepartementets forslag vil kostnaden øke ytterligere, til 13 213 kroner i måneden, en årskostnad på 158 556 kroner, altså drøyt det dobbelte av hva bilen kostet å lease i 2021.

Store konsekvenser for elbilene

Også for elbilene har det vært avgiftsskjerpelser siden verbalforslaget ble vedtatt. Elbiler registrert som personkjøretøy belastes fra 1. januar 2023 mva. for kjøpsbeløp over 500.000 kroner, og er også pålagt engangsavgift gjennom den nye vektkomponenten.

I årene som kommer er det ventet at elbilene vil pålegges å betale mer mva. frem mot full innfasing. Hvordan den videre innfasingen er planlagt, er foreløpig uvis. Konsekvensene må etter NBFs og BILs oppfatning utredes før det gjøres endringer i merverdiavgiftsreglene for leasing.

Vi viser til vedlegg beregning elbil, for kostnadsberegning på eksempelmodell, med dagens rentenivå. For en vanlig familie-elbil til 600 000 kroner vil årskostnaden for leasing øke med 9540 kroner dersom bunnfradraget for elbilmomsen senkes til 300 000 kroner. Dersom elbilen illegges full mva. vil årskostnaden for leasing øke med 22 884 kroner, 1907 kroner i måneden.

Eventuelle økninger i vektavgift er ikke hensyntatt i beregningene, men vil også virke kostnadshevende.

Krevende familieøkonomi, ny låneforskrift og konsekvenser for det grønne skiftet på veiene

Leasing som finansieringsform er foretrukket av svært mange familier fordi det begrenser risikoen ved bileierskap og gir trygghet for ganske enkelt å kunne bytte bil ved endringer i bilbehov.

60 prosent av leasingkontraktene som ble inngått i 2023 var privatleasing. Som leaser er du gjennom restverdiavtale normalt ansvarlig for om lag 40 prosent av bilens verdi, og kan avslutte avtalen med seks måneders oppsigelsestid. Dette gir trygghet eksempelvis dersom en familieforøkelse er underveis, eller bilbehovene endres av andre årsaker.

Vi lever i en dyrtid og familieøkonomien er under stort press hos mange. Som følge av innstramningen i lånforskriften 1. juli 2023 har leasing som bilfinansieringsalternativ blitt aktuelt for flere. Konsekvensen dersom lovendringsforslaget på mva. for leasing skulle gå gjennom, vil være at mange av disse ikke har mulighet til å skaffe seg en ny, trygg nullutslippsbil. De vil i stedet måtte handle rimeligere brukte biler, et marked som er dominert av kjøretøy med fossile drivlinjer. Slik vil innfasingen av nye nullutslippsbiler bremse, med konsekvenser for tempo i det grønne skiftet på veiene.

Uklar bruk av nøytralitetsbegrepet

I høringsnotatet foreligger det ikke økonomiske beregninger av konsekvensene av endringene. Flere av momentene som har vært med i vurderingen når leasingregelverket er endret tidligere, er ikke tatt med dette høringsnotatet, eksempelvis rentenivå.

NBF kan ikke se hvordan lovforslaget, til tross for tittelen, skal forstås å være "nøytralt". Vi savner Finansdepartementets begrunnelser for de økonomiske forutsetningene som forslaget om åtte års bindingstid og økt tilbakeføring bygger på. Lovforslaget viser heller ikke til beregninger som dokumenterer at dagens regler ikke er tilstrekkelig nøytrale. Helheten i dette er etter NBFs skjønn ytterst problematisk.

Korttidsutleie og varebil

Vi vil gi støtte til NHO Reiselivs hørings svar rundt konsekvensene som fremkommer der for korttidsutleie. Det er verd å merke seg at anmodningsvedtaket fra Stortinget ikke omhandler leiebilbransjen. Men lovforslaget slik det foreligger fra Finansdepartementet vil ramme leiebilbransjen svært hardt, en bransje som allerede er mva.-positiv med god margin.

I anmodningsvedtaket står det at det skal undersøkes *"om det kan gjøres grep i støtteordningene til el-bil som kan gi næringsdrivende styrkede og mer like fordeler som privatpersoner"*.

Å innføre et mva-fritak for korttidsutleie av elbil ville uten tvil bidra til dette. Det er derfor paradoksalt at det som foreslås med bakgrunn i anmodningsvedtaket er noe som forverrer rammebetingelsene til leiebil- og bildelingsaktørene.

Anmodningsvedtaket omhandler også 2025-målet for lette varebiler, og Stortinget ber regjeringen om konkrete forslag for å forhindre at varebilmarkedet blir en barriere for å nå målet.

El-andelen for elektriske varebiler var 31 prosent i 2023. Det eneste konkrete tiltaket som er kommet fra myndighetshold, er at ENOVA i mai 2023 valgte å fjerne all kjøpsstøtte til elektriske varebiler. Slik er barrieren bygget opp, og ikke ned. Arbeidet med å kutte utslipp fra nyttekjøretøyene er av stor betydning for at Norge skal nå sine klimamål, og NBF etterlyser forpliktende satsinger fra regjeringen.