



Skriftlig innspill fra Norges Bilbransjeforbund (NBF) til Finanskomiteens høring av Prop. 1S (2023-2024) Statsbudsjettet 2024

Norges Bilbransjeforbund (NBF) takker for muligheten til å spille inn til Finanskomiteens arbeid med Statsbudsjettet for 2024. NBF er bilbransjens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon og representerer 1550 virksomheter som sysselsetter om lag 26 000 årsverk i bilbransjen.

Personbil

NBF sendte allerede i juli en sterk bekymringsmelding om tilstanden for norsk bilbransje til finansministeren. Svekket kjøpekraft hos forbrukerne vil medføre at tempoet i det grønne skiftet på veiene går ned, gjennom at mange færre nye nullutslippsbiler kommer på veiene.

Nye tall fra våre medlemsbedrifter viser at personbilsalget de kommende 12 måneder vil ha det laveste nivået på 20 år. Ifht. til tidligere prognoser betyr dette at så mange som 50.000 nye elbiler ikke vil komme på veien de neste 12 måneder. Bilbransjen forventer en reduksjon i omsetning på 35 milliarder de neste 12 mnd. ifht. tidligere prognoser.

NBF er derfor tilfreds med at regjeringen foreslår at mva.-fritaket for elbil på kjøpsbeløp opp til 500 000 kroner videreføres og at satsene i engangsavgiften for personbil kun prisjusteres.

NBF vil sterkt advare Stortinget mot ytterligere skjerpelser for personbilene i dagens situasjon.

Firmabil

Firmabilmarkedet henger etter på elektrifisering, og NBF mener det er sterkt beklagelig at regjeringen ikke ønsker å gi noen fordeler for nullutslippsbiler i firmabilmarkedet.

Samtidig er det behov for en full gjennomgang av hele skatteordningen og satsene for firmabiler. Firmabil skal beskattes etter prinsippet om naturalytelser i arbeidsforhold, altså reell markedsverdi. Dette fastslår Skattelovens §5-3: «Fordel som består i annet enn norsk mynt, verdsettes til omsetningsverdi.»

NBFs analyser som er basert på Opplysningsrådet for Veitrafikkens (OFV) bilholdkostnader, viser at overbeskatningen på firmabil kan utgjøre over 100 % (påslaget i inntekt) i forhold til reelle kostnader ved eget bilhold.

NBF ber Stortinget be regjeringen om å gjeninnføre verdsettelsesrabatten for elbiler i firmabilbeskatningen, og samtidig igangsette en full gjennomgang av hele firmabilskatteordningen.

Leasing

Som et svar på Stortingets anmodningsvedtak fra 2022 om å gjøre elbiler mer konkurransedyktige på leasing, varsler regjeringen i Statsbudsjettet at den vil sende ut på høring et lovforslag som fjerner minimum holdingperiode på 48 måneder for å unngå å tilbakeføre mva. på en leasingavtale.

Regjeringen ønsker å erstatte dette med en ordning hvor restverdien på bilen etter endt leasingperiode legges til grunn for hvor mye mva. det gis fradrag for. En slik ordning vil medføre at elbiler over kroner 500.000, - blir dyrere å lease enn i dag. Dette bidrar ikke positivt til å øke andelen i næringsmarkedet.

Når dette kommer på toppen av innstramningene i låneforskriften fra 1. juli, vil konsekvensen være at mange færre får mulighet til å skaffe seg en ny nullutslippsbil.

NBF mener regjeringens forslag på ingen måte svarer ut Stortingets. Forslaget vil tvert om gjøre biler vesentlig dyrere å lease, og i praksis kunne ta livet av leasing som finansieringsform. NBF må derfor advare sterkt mot konsekvensene.



Foreløpige beregninger viser at denne endringen kan utgjøre 4300 kroner mer per år ved leasing av en elbil til rundt kr. 600.000. Manglende reduksjon i trafikkforsikringsavgiften for elbiler, som har fått mye oppmerksomhet, utgjør som kjent 400 kroner i året.

Så lenge elbilene har mindre mva. enn øvrige drivlinjer, vil forslaget bidra til at leasingkostnadene på elbiler på kort sikt øker mindre på øvrige biler. Men når elbilene på et tidspunkt får full mva., vil det eneste man har oppnådd være å gjøre leasing som finansieringsalternativ mye mer kostbart og mindre aktuelt.

NBF ber Stortinget be regjeringen stoppe forslaget om å endre mva.-lovverket for leasing.

Merverdiavgift korttidsutleie bil

Bildeling og korttidsleie henger etter i arbeidet med å elektrifisere bilparken. Dette skyldes i hovedsak fraværet av mva-fritaket som har vært utslagsgivende i det ordinære nybilmarkedet. Skillet er u hensiktsmessig og bidrar til en lav elbilandel innen korttidsleie.

Så langt i 2023 har de største aktørene innen bilutleie stått for hver tredje fossile personbil registrert på salgsstatistikken. Dette er biler som normalt kjører vesentlig flere kilometer enn privateide biler. Derfor vil en elektrifisering av dette markedet bidra vesentlig til utslippskutt. Ved slutten av 2022 var kun 21,5 prosent av delings- og korttidsutleieflåten elektrifisert.

NBF foreslår derfor å endre Merverdiavgiftsloven § 6-7 til også å omfatte korttidsutleie av elbil. NBF ber om at utleie av elbiler under 30 dager likebehandles med utleie av elbiler over 30 dager når det gjelder mva. og avgifter.

Nyttekjøretøy

For personbilene som bruker diesel eller bensin foreslår regjeringen å redusere trafikkforsikrings-avgiften i en utveksling mot økte drivstoffavgifter, og økte krav til innblanding av biodrivstoff. Selv om dette regnestykket er kurant for mange av privatbilene, vil økte innblandingskrav gi betydelig høyere drivstoffpris for næringstransporten.

Regjeringen foreslår en økning i CO2-avgiften på varebil på 5 % utover prisjustering. NBF mener avgiftene på dieselvarebilene må holdes nede til det finnes fullgode elektriske alternativer.

For varebilene er det fortsatt klare mangler i det elektriske modelltilfanget, og el-varebiler med 4x4 og høy nyttelast og hengervekt finnes ikke tilgjengelig i markedet. Først etter 2027 er det ventet at det vil finnes elektriske varebiler i alle segmentene.

Da statsbudsjettet for inneværende år ble vedtatt, påla Stortinget regjeringen å utrede engangsavgift for tunge kjøretøy til statsbudsjettet for 2024. Regjeringen problematiserer en rekke sider ved en slik avgift i sitt svar til Stortinget, men foreslår likevel å utrede videre.

NBF har gjort regjeringen oppmerksom på hvor uheldig en slik særnorsk avgift ville være for transportnæringen, som lever med sterk internasjonal konkurranse. Vi mener videre utredning bør skrinlegges.

Næringstransporten må gjøre svært store utslippskutt i årene fremover for å bidra til at Norge når 2030-målene. Foreløpig har det vært en betydelig mismatch mellom politiske ambisjoner og virkemiddelbruken. En rekke støtteordninger for nyttekjøretøy i ENOVA-regi er kuttet det siste året.

NBF ber Stortinget stoppe videre utredning av engangsavgift for tunge kjøretøy, og be regjeringen om en helhetlig tiltakspakke for å fremme det grønne skiftet innenfor næringstransporten.