

## **Skriftlig innspill fra Norges Bilbransjeforbund (NBF) til Finanskomiteen behandling av Revidert Nasjonalbudsjett for 2024, Prop. 103 LS (2023-2024) 3) Endringer i skatte- og avgiftslovgivinga**

Norges Bilbransjeforbund (NBF), bilbransjens landsdekkende bransje- og arbeidsgiverorganisasjon, takker for muligheten til å spille inn til Finanskomiteens behandling av regjeringens forslag til Revidert Nasjonalbudsjett for 2024.

### **NBF ber Stortinget om:**

1. Regjeringens forslag til "Endring i reglane om tilbakeføring av frådragsført meirverdiavgift ved kjøp av personkøyretøy" må avvises. Forslaget vil gjøre alle biler som er ilagt mva., også elbiler, dyrere å lease. Forslaget følger ikke opp Stortingets anmodningsvedtak, er mangelfullt utredet og ikke nøytralt. Subsidiært må ikrafttredelse utsettes til 1.januar 2025.
2. Regjeringens omtalte pågående dialog med ESA om å videreføre mva.-fritaket for kjøpsbeløp opp til 500 000 kroner for elbil, er positiv. NBF har sammen med Elbilforeningen og Bilimportørenes Landsforening tatt til orde for at første justering av dagens mva. for elbil tidligst kan komme i 2026, etter at Norge har klart å nå 2025-målet om utslippsfritt nybilsalg. Videre innfasing bør skje gjennom at innslagspunktet senkes med maksimalt 100.000 kroner årlig. Et Stortingsvedtak med innramming av videre mva.-innfasing vil gi trygghet til forbrukere og bransje.

### **1. Leasing**

Som NBF gjorde Finansdepartementet oppmerksom på i høringen av lovendringsforslaget som nå fremmes i regjeringens forslag til Revidert Nasjonalbudsjett, er forutsetningene som lå til grunn for Stortingets anmodningsvedtak nr. 35 punkt 13 (2021–2022) kraftig endret.

Endringene i engangsvgift (fjerning av alle plug in-fordeler, økt CO2-komponent og ny vektavgift), og rentenivå (fra 0,5% til 4,5 %) siden verbalforslaget ble vedtatt i 2021 har løst problemstillingen som lå til grunn for vedtaket, nemlig mulige skattefordeler til biler med utslipp i leasingmarkedet.

Plug in-hybridene er nå nær sagt borte fra nybilsalget (nedgang på 71,9 prosent så langt i år, sammenlignet med samme periode i fjor), og 2025-målet er i ferd med å bli nådd.

Hensikten med Stortingets anmodningsvedtak var å fremme elbilene i leasingmarkedet. Regjeringens forslag vil ha som konsekvens at alle biler som i dag betaler mva., også elbiler, blir mer kostbare å lease.

Foreløpig vil forslaget bare ramme elbiler med en innkjøpspris på 500 000 kroner eller mer. Men etter hvert som innslagspunktet for mva. på elbil ventelig vil senkes, øker kostnadene. Vi oppfatter at forslaget på den måten først og fremst legger til rette for å legge avgift på fremtidig leasing av elbiler og gjør leasing mindre attraktivt som finansieringsform.

Med dagens rente og mva.-bunnfradrag vil årskostnaden for leasing av en vanlig familie-elbil til 600 000 kroner øke med om lag 2100 kroner. Dersom bunnfradraget for elbilmomsen senkes til 300 000 kroner, blir elbilen 9540 kroner dyrere å lease i året. Om/når den samme elbilen ilegges full mva. vil årskostnaden for leasing øke med 22 884 kroner.

## 1.1 Nøytralitet

NBF reagerer på at regjeringen kaller endringsforslaget de legger frem i RNB for «nøytralt». Som vil spilte inn til Finansdepartementets høring på lovforslaget tidligere i år, 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. Det er ikke gjort, og forslaget passerer ikke nøytralitets-testen.

Selv med dagens bunnfradrag på 500 000 kroner vil det for en vanlig familieelbil med listepris på 547 347 kroner og 21 080 kroner i mva.-grunnlag (vektavgift inngår ikke i mva.grunnlag), betales 1 222 kroner mer i mva. ved leasing enn ved kjøp. Dersom bunnfradraget for mva. senkes til 300 000 kroner, vil den samme bilen belastes 68 430 kroner i mva. ved leasing, mot 55 220 kroner ved kjøp.

På det tidspunktet elbilene ilegges full mva., blir utslagene voldsomme. Eksempelbilene vil da betale mva. på 162 504 kroner ved leasing, mens mva. ved kjøp vil være 130 270 kroner, en differanse på 32 234 kroner.

Realiteten er altså at det vil bli innbetalt mer merverdiavgift ved leasing/leie av nye personbiler enn ved kjøp og lånefinansiering av de samme bilene. Slik vil norske forbrukere og næringsdrivende ilagt langt høyere avgift ved å lease enn å kjøpe samme personbil.

## 1.2 Ikrafttredelse

Dersom Stortinget likevel skulle ønske å vedta regjeringens forslag til endringer i leasingregelverket, må ikrafttredelsen utsettes til 1. januar 2025.

I revidert budsjett foreslås det at lovendringen trer i kraft 1. juli 2024. Det vil være umulig for bransjen å levere systemer som kan ta opp i seg endringene på fem virkedager – som er tiden fra Stortingets tentative vedtak 21. juni til ikrafttredelse.

Det er ikke riktig når regjeringen i revidert budsjett hevder at «- det er fyrst ved omdisponering at dei nye reglane vert aktuelle – gjerne 1-3 år fram i tid. I praksis vil dei avgiftspliktige difor har god tid til å endre systema sine for å handtere sjølve omdisponeringa.»

Regjeringen ser her helt bort fra at det er ved oppstart av avtalen at alt må være på plass. Leiebeløpet, og samtlige av de øvrige leievilkårene som leasingkunden vil være forpliktet etter, må være klare i god tid før bilen utleveres.

Det vil i praksis være helt umulig å ha beregningsmodeller, systemløsninger, faktureringsrutiner for leie, reviderte standardkontrakter, tilbudsbrev mv. klare 1. juli 2024. Videre er det lovtekniske uklarheter og fortolkningsalternativer som bransjen må få avklart med Skatteetaten, før det kan inngås bindende leasingavtaler med kundene.

De fleste leasingavtaler inngås med 3 års varighet. Når avtalen inngås i 2024 vil bilen som hovedregel bli solgt/omdisponert i 2027. Men hvor mye mer moms selskapet skal tilbakeføre ved omdisponering/salg av bilen i juli 2027, må inngå i leasingavtalen og være fakturert og inkludert i leien som kunde skal betale allerede når bilen utleveres. Alle skatte- og regnskapsmessige elementer i omleggingen må altså være på plass før ikrafttredelse. Det er umulig å rekke til 1. juli 2024.

## **2.Mva. på elbil**

Regjeringen skriver i sitt forslag til Revidert Nasjonalbudsjett at "Fritaket for omsetning og leasing av elbilar for den delen av prisen som ligg under 500 000 kroner, inneber statsstøtte og krev godkjenning frå EFTAs overvakingsorgan (ESA). ESA har godkjent gjeldande fritak ut 2024. Regjeringa er i dialog med ESA, med sikte på eit fritak òg etter 2024."

NBF mener dette er gode signaler fra regjeringen. Stortinget har satt som mål at i 2025 skal alle nye personbiler som selges være nullutslippsbiler, og vi er på god vei. Norge er i dag verdensledende på elbil. Helt sentralt for elbilsuksessen har langvarig fritak for kjøpsavgifter vært, fordi man har kompensert for at elbiler er dyrere i produksjon enn biler med forforbrenningsmotor. I årene som kommer skal moms gradvis fases inn for elbiler.

Klimamålene i 2030 må være førende for avgiftspolitikken på personbil, og vi trenger et høyt elektrisk nybilsalg for å nå disse. Dyrtiden rammer bransje og forbrukere hardt. I 2023 ble det ifølge Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) solgt 47.000 færre nye biler i Norge enn i 2022. Nybilsalget hittil i år er også svakt. Vi har fortsatt en lang vei å gå før hele den norske bilparken er elektrifisert.

NBF står sammen med Norsk elbilforening og Bilimportørenes Landsforening (BIL) om et bransje- og forbrukerinitiativ for en gradvis og forutsigbar innfasing av mva. for elbiler. Vi ber nå om Stortingets tilslutning til dette, og ber Stortinget be regjeringen legge en slik innramming til grunn i dialogen med ESA om ny fritaksperiode.

Vi mener første justering av dagens mva.-innretning tidligst kan komme i 2026, etter at Norge har klart å nå 2025-målet om utslippsfritt nybilsalg.

Videre mener vi toppmoms-modellen må videreføres og at endringer bør skje gjennom at innslagspunktet senkes med maksimalt 100.000 kroner årlig, slik at avgiftsøkningen maksimalt blir 25 000 kroner årlig. Endringene for elbil må avgrenses til å gjelde merverdiavgiften. Øvrige kjøpsavgifter for elbil må derfor ikke økes.

For forbrukerne og bransjen er det av stor betydning at endringer i kjøpsavgiftene på elbil varsles i god tid, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett året før. Organisasjonene er enige om at elbilenes konkurransefortrinn i nybilmarkedet må opprettholdes når innslagspunkt for toppmomsen senkes.