

# Skriftlig innspill fra Hyre

**Høring:** Statsbudsjettet 2023, Transport- og kommunikasjonskomiteen

**Innspillsdato:** 16.10.2022

## Tilbakemelding på Statsbudsjettet 2023 fra Hyre

Hyre viser til Statsbudsjettet 2023, Prop. 1 S (2022-2023), Innst. 13 S (2022-2023) og har følgende kommentarer/innspill knyttet til Merverdiavgiftsloven § 6-7 - Fritak for merverdiavgift ved korttidsutleie av elbiler under 30 dager

Det er bred politisk enighet om å redusere antall biler på veiene i storbyene. Samtidig har interessen for bildeling økt vesentlig de siste årene. Det er også enighet om å stimulere til økt bruk av nullutslippskjøretøy.

Bideling reduserer utslipp og forbruk, og én delingsbil erstatter 10 til 15 privatbiler.<sup>1</sup> Men avgiftssystemet oppfordrer oss til å kjøpe hver vår elbil, heller enn å ta miljøvennlige valg. Basert på livsløpsanalyser gjort blant annet av Volkswagen AG<sup>2</sup> ser vi en CO<sub>2</sub>-besparelse ved å gå fra en diesel bil til elbil med en EU-27 energimiks på 13% over bilens livsløp. Med Norges energimiks bestående av omtrent 100% grønn energi er det 48% CO<sub>2</sub>-besparelse ved å gå over til elbil. Legger vi til grunn TØI sine tall om at en bildelingsbil erstatter 10-15 privatbiler, vil man få en ytterligere CO<sub>2</sub>-reduksjon på 92% sett opp mot en privat elbil. Bideling er langt på vei det mest miljøvennlige alternativet, men taper betydelig konkurransekraft mot mindre miljøvennlige alternativer som leasing og bilkjøp hva gjelder kjøretøy med elektrisk fremdrift. Dette har medført at korttidsleiebransjen henger langt bak på elektrifisering av bilparken, og at flere aktører som satser utelukkende på elektriske bildelingsbiler nylig har lagt ned sin virksomhet i Norge.

Det er derfor foreslått en endring i dagens lovverk om Fritak for merverdiavgift ved leasing av elbiler og omsetning av elbilbatterier i Merverdiavgiftsloven § 6-7 til også å omfatte korttidsutleie av elbil under 30 dager.

Helsedirektoratet stilte i sitt høringssvar til Skattedirektoratet sin høring 28.05.2015 et legitimt spørsmål knyttet til dette hvor de peker på at *“I et helse- og miljøperspektiv er korttidsleie og bilkollektivordninger en del av løsningen på mer helse- og miljøvennlig transport, og kan bidra til at de nasjonale målsettingene om at veksten i persontransport skal tas av sykkel, gange og kollektivtransport. Vi ønsker sterkere insentiver for å ikke eie egen (el)bil, men i stedet bruke korttidsleie for reiser som krever personbil.”*<sup>3</sup>

Også Elbilforeningen stilte seg spørrende i sitt svar med *“Vi stiller også spørsmålstegn ved om det fra politiske hold var avklart og viktig at det kun er snakk om langtidsleie (leasing) som skal omfattes av dette regelverket. Vår forståelse er at også korttidsleie var inkludert i debatten.”*

## Gjeldende rett

Dagens mva-fritak gjelder på omsetning og leasing av kjøretøy som bare bruker elektrisitet til framdrift etter Merverdiavgiftsloven § 6-7. Det gjelder også nødvendig tilleggsutstyr. Mva-satsen for biler er i dag 25 prosent, og fritaket er godkjent av EØS-avtalens overvåkningsorgan ESA ut 2022. I statsbudsjettet 2023 som ble fremlagt 6. oktober 2022 ble det avklart at moms-fritaket for elbiler foreslås fjernet på den delen av kjøpesummen som overstiger 500 000 kroner gjeldende fra og med 1. januar 2023.

Merverdiforskriften § 6-7-1 beskriver leasing som *“...utleie av kjøretøy hvor leieperioden i henhold til skriftlig avtale er minst 30 dager.”*

<sup>1</sup> <https://www.toi.no/forskningsomrader/atferd-og-transport/en-delebil-kan-erstatte-10-15-privatbiler-article37750-1025.html>

<sup>2</sup> <https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2021/02/e-mobility-is-already-this-much-more-climate-neutral-today.html#>

<sup>3</sup> <https://www.skatteetaten.no/contentassets/3e3032bfd9db4e27b083d167570b5f6f/helsedirektoratet.pdf>

## Forslag til endring i Merverdiloven §6-7

Vi foreslår å legge til følgende ledd i dagens mval § 6-7

(5) Utleie av kjøretøy som bare bruker elektrisitet til framdrift, er fritatt for merverdiavgift. Fritaket gjelder bare kjøretøy som omfattes av Stortingets vedtak om engangsavgift § 7 første ledd bokstav i og som er registreringspliktige etter vegtrafikkloven.

Og følgende endring i mval § 6-7 fjerde ledd

(4) Departementet kan gi forskrift om hva som menes med leasing av kjøretøy etter første ledd og batteri til kjøretøy etter annet ledd. Departementet kan videre gi forskrift om at fritaket i tredje ledd omfatter andre varer enn selve kjøretøyet og arbeid som utføres på kjøretøyet. *Departementet kan gi forskrift om hva som menes med utleie av kjøretøy etter første ledd.*

## Konkurransesvridende lovverk mot mindre miljøvennlig løsning

At bildeling har en betydelig avgiftsulempe for sluttbrukerne til tross for de åpenbare miljøeffektene sett opp mot å kjøpe en privat elbil mener vi er feil, og et mva-fritak på korttidsleie av elbil bør innføres slik det har vært for kjøp og lease av elbil siden det ble innført i 2001 frem til i dag. I det minste bør det likestilles med gjeldende avgiftsregler for kjøp og leasing av elbil. Vi anser denne avgiftsulempen som sterkt konkurransesvridende mot en løsning som har langt lavere miljøeffekt, og at det bidrar til svekket konkurransekraft for delte elbiler sett opp mot privat eierskap.

Et stort engasjement både i næringsliv og blant forbrukere, samt politisk vilje, har ledet den elektriske bilrevolusjonen fremover. Dette har ført til at Norge er verdensledende på utslippsfritt nybilsalg, og vi ligger an til å bli det første landet i verden hvor nybilsalget er hundre prosent utslippsfritt.

Det er derfor viktig at politikerne fortsetter å sikte på nullutslippsmålet, samtidig som man fremmer nye forretningsmodeller som gjør det mer attraktivt å dele eller leie, fremfor å eie.

Bideling gir færre biler og mindre utslipp i byene, ifølge Transportøkonomisk institutt (TØI).<sup>4</sup> De som benytter seg av slike ordninger, bruker bil drøyt 30 prosent mindre enn de som eier sin egen bil.

### TØI beskrivelse av bildeling:

Bideling innebærer at medlemmer bruker biler et bilkollektiv eller en bedrift eier. Det tilbyr bilbrukens fordeler og fritar en for bilholdets ulemper. Helt nye intelligente mobilitets-tjenester som kobler biler og brukere, gjør at bildeling kan bli et betydelig alternativ til privat bilhold, spesielt i byer. En delebil erstatter 5-15 privatbiler, og bildelere bruker bilen omtrent 1/3 mindre enn bileiere. I tillegg gjør nyere biler, og ikke minst dagens satsing på elbiler i bildelingsordningene, at utslippene kan gå ned. Urbaniseringen, digitaliseringen og en mer offensiv politisk støtte er faktorer som gjør at bildeling kan ta av, også i norsk sammenheng.

Å ikke eie egen bil, men å leie elbil når behovet oppstår, gir altså gevinst for både økonomi, klima og miljø. Både byboere og næringsliv benytter seg av bildeling i økende grad, men de politiske miljøvennlige insentivene er ikke tilpasset bruken.<sup>5</sup>

## Avgrensning

Ved utleie av bil omfatter det all omsetning som er knyttet til utleiepreisen og formidling av utleie. Kostnader knyttet til bruk av elbil som eksempelvis lading, bom, parkering, bøter og annet forbruksmaterieell knyttet til utleien er ikke direkte omfattet av mva-fritaket og følger gjeldende bestemmelser i mval.

<sup>4</sup> <https://www.toi.no/forskningsomrader/atferd-og-transport/en-delebil-kan-erstatte-10-15-privatbiler-article37750-1025.html>

<sup>5</sup> <https://www.dn.no/innlegg/elbil/subsidier/moms/innlegg-ulogisk-favorisering-av-a-kiøpe-sin-egen-elbil-heller-enn-a-leie-og-dele/2-1-1093841>

## Forslag til ny forskrift i Merverdiforskrifen § 6-7-1

§6-7-4 Skal lyde

§6-7-4 Utleie av kjøretøy som bare bruker elektrisitet til framdrift

Med utleie av kjøretøy som nevnt i merverdiavgiftsloven § 6-7 femte ledd menes utleie av kjøretøy fra registrert leiebil eller bildelingsselskap i henhold til skriftlig avtale, uansett varighet på utleieforholdet.

### Beregninger om provenytap ved innføring av mva-fritak på korttidsleie av elbil

I 2018 ble det totale norske leiebilmarkedet anslått å være rundt 2 milliarder kroner <sup>6</sup>. Videre oppgis at 69 % av omsetningen kommer fra leieforhold kortere enn 14 dager, og statistikk hentet fra SSB <sup>7</sup> viser en elbilandel i utleiemarkedet på 21,5 %. Offentlige regnskapstall fra bransjens største aktører tyder på at den totale omsetningen falt tydelig gjennom årene med pandemi, og i 2021 lå godt under 2018-nivå. Om det for 2023 legges til grunn en 10 % reduksjon i leiebilmarkedet fra 2018-nivå samt at halvparten av omsetningen fra leieforhold som varer over 14 dager kommer fra korttidsleie, anslås det et provenytap på 82 millioner kroner ved å innføre mva-fritak på korttidsleie av elbil.

Transportøkonomisk institutt beregnet i 2021 en økning i statens momsproveny på to milliarder kroner ved å legge moms på den delen av elbilprisen som overstiger 600 000 kroner <sup>8</sup>. Dersom grensen for momspålegg reduseres vises videre en økning i statens momsproveny, og med den vedtatte grensen på 500 000 kroner er det derfor rimelig å anta en økning i statens momsproveny på godt over to milliarder kroner. Det vil si at denne økningen er minst 25 ganger større enn den anslåtte reduksjonen i momsproveny ved innføring av mva-fritak på korttidsleie av elbil.

---

<sup>6</sup> <https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/09a5136eed8147699142f7201fed301c/rapport---bilutleie-og-sesongsvingninger-oppdaterert-versjon.pdf>

<sup>7</sup> <https://www.ssb.no/statbank/sq/10071770>

<sup>8</sup> <https://energioklima.no/to-erader/aktuelt/nv-forskning-moms-pa-elbiler-kan-halvere-salget/>