

Stortingets finanskomité

Vår dato:

21.05.2024

## Hørings svar NHO Reiseliv – Revidert nasjonalbudsjett 2024

NHO Reiseliv viser til Stortingets finanskomites høring av revidert nasjonalbudsjett 2024 (RNB) og takker for muligheten til å komme med innspill.

NHO Reiseliv er tilknyttet Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som er den største interesseorganisasjonen i Norge. NHO Reiseliv er den største arbeidsgiver- og næringsorganisasjonen for reiselivet i Norge med over 3 700 medlemsbedrifter innen overnatting, servering, camping, opplevelser, destinasjonsselskap, idrett, kultur og opplevelser. NHO Reiseliv har dessuten over 100 medlemsbedrifter som driver med bilutleie, inkludert alle de største aktørene i Norge.

Våre kommentarer knytter seg først og fremst til kapittel 2 og 3 i Prop. 103 LS Endringer i skatte- og avgiftslovgivinga, henholdsvis 2 *Endring i reglane om tilbakeføring av frådagsført merverdiavgift ved kjøp av personkøyretøy – oppmødingsvedtak nr. 35 punkt 13 (2021–2022)* og 3 *Eingongsavgift*.

NHO Reiseliv er svært bekymret for konsekvensene av forslaget i kapittel 2 og har følgende hovedinnvendinger

- Regjeringen foreslår et mindre miljøvennlig regelverk som rammer bildeling og bilutleie til fordel for mer privatbilisme. Dette er stikk i strid med myndighetenes målsetting om styrking av delingsøkonomien, mer bruk av bildeling i Norge og frigjøring av areal i bynære strøk.
- Skatteetaten mener dagens regler for korttidsutleie fungerer godt og at man kan skille ut leasing i en egen bestemmelse. Dette erkjenner også Finansdepartementet er teknisk mulig å gjøre. NHO Reiseliv anbefaler på det sterkeste at dette gjøres.
- Forslaget innebærer en svært drastisk endring av leiebilbransjens rammebetingelser som vil øke deres kostnader med flere hundre millioner kroner og føre til et dårligere tilbud av leiebil i Norge.
- Gjennom at forslaget reduserer tilgjengeligheten til gode og nødvendige transportløsninger for reiselivet og forverrer konkurransesituasjonen opp mot våre naboland, er forslaget i direkte motstrid med regjeringens eksportsatsing på reiselivet
- En slik forverring har negativ påvirkning på driftsmargin, økonomisk bærekraft, arbeidsplasser og levedyktigheten til flere bedrifter. Det vil i tillegg ha en negativ effekt på det norske reiselivsproduktets tilgjengelighet, særlig i distriktene.
- Leiebilbransjen kan dokumentere at medlemmene innberetter mer utgående merverdiavgift enn de får frådagsført inngående merverdiavgift ved kjøp eller

leasing av leiebil. Det er ikke riktig å si at dagens regler innebærer en subsidiering av bransjen. Situasjonen er heller motsatt ved at leiebilbransjen ikke kan fradragføre merverdiavgift ved kjøp av elbiler under 500.000, men er pliktig til å innkreve merverdiavgift på alle leieforhold under 30 dager.

- Det har ikke kommet noen føringer for hvordan markedsverdi skal settes, og månedlig kostnad vil nå kunne bli et bevegelig mål. Forslaget er derfor i direkte motstrid med regjeringens ambisjon om forenkling for næringslivet.
- Dersom man ønsker å øke andelen elbiler hos leiebil og bildelingsaktørene, er det feil virkemiddel å øke avgiftene, øke administrasjonskostnadene og dermed redusere driftsmarginen. Er økt innkjøp av elbil hos disse aktørene ønskelig, bør korttidsutleie av elbil, på lik linje med kjøp og leasing, gis nullmoms.

## Bakgrunn

### **Skatteetaten mener dagen regler for korttidsutleie fungerer og enkelt kan videreføres**

Finansdepartementet skrev i sitt høringsnotat til denne saken at regjeringen "ikke har tatt stilling til den endelige utformingen av tiltaket. På bakgrunn av innspillene i høringsrunden tar regjeringen sikte på å legge frem et endelig forslag i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2024, med tentativ iverksettelse fra 1. juli 2024."

Dessverre har regjeringen valgt å overse alle innvendinger som er kommet inn i ulike hørings svar fra både leiebilbransjen, reiselivsaktører og offentlige myndigheter. Skatteetaten skriver i sitt hørings svar til Regjeringen "Gjeldende regler for korttidsutleie og persontransport, synes å fungere etter sin hensikt."

Regjeringen henviser også til dette i RNB: "Etaten peikar på at tiltaket vil komplisere regelverket og påføre styresmaktene og næringslivet auka administrative kostnader. Ut frå eit forenklingssynspunkt, og under tilvising til at dagens underskattlegging primært synest å vere eit problem for leasing, meiner etaten at departementet bør vurdere ein forenkla variant. Ein forenkla variant kan vere å vidareføre sjablongregelen for leasing, bilutleie og drosjar, men å utvide bindingstida for leasingbilar frå dagens fire til fem år."

I lys av de negative konsekvensene for leiebilbransjen, bildeling, reiselivet, økt administrasjon for næringslivet og en negativ klimaeffekt gjennom økt privatbilisme, bør Skatteetaten absolutt lyttes til og korttidsutleie få beholde sjablongregelen. Finansdepartementet erkjenner da også i RNB at dette er fullt ut mulig å gjøre rent teknisk, se s. 13 i Prop. 103 LS Endringar i skatte- og avgiftslovgivinga .

### **Regjeringen foreslår et mindre miljøvennlig regelverk som rammer bildeling**

Transportøkonomisk institutt (TØI) har forsket på effekten av bildeling i Norge. Konklusjonen av denne grundige undersøkelsen av norske forhold er klar: Bildeling bidrar til mer miljøvennlig mobilitet. Bildelere går, sykler og bruker mindre bil enn andre. Bildeling kan erstatte behovet for å ha egen bil, og gir lavinntektsgrupper lett tilgang til bil. Jevnt over ser man at de som benytter seg av slike ordninger, bruker bil drøyt 30 prosent

mindre enn de som eier sin egen bil. 99% av leieforholdene er under 30 dager og en delingsbil erstatter 10 til 15 privatbiler.<sup>1</sup>

Slike ordninger er viktige bidrag til å redusere privatbilismen, øke kollektivbruken i hverdagen og frigjøre areal som kan brukes til andre formål i byen – grøntområder eller åpne byrom - som igjen kan føre til et bedre byliv. At bildelere i langt større grad enn andre går og sykler til handels- og kulturaktiviteter, betyr også at de beveger seg mer lokalt og bidrar til bylivet i sine urbane områder, skriver TØI. På bakgrunn av dette, er det svært uheldig at regjeringen nå legger opp til at det økte provenyet man får gjennom endringen i mva-reglene brukes til å finansiere endringen i kapittel 3, redusert engangsavgift. Regjeringen skriver: "Innføring av meir nøytrale meirverdiavgiftsreglar skal ikkje gje auka inntekter for staten. Regjeringa foreslår å bruke meirprovenyet til å redusere den nye vektkomponenten i eingongsavgifta som gjeld alle personbilar".

En slik veksling ved å legge til rette for kjøp fremfor deling er å gå baklengs inn i fremtiden. Det er også grunn til å sette spørsmålsteget ved en politikk som i en tid med økt rente og svekket privatøkonomi stimulerer belåning (kjøp av bil) som betales av dårligere rammebetingelser for et god alternativ til økt privat gjeld (bildeling).

Vi vil derfor gjenta vårt synspunkt om at de gjeldende regler for bilutleie og bildeling, som altså skatteetaten legger til grunn fungerer etter sin hensikt, må videreføres.

### **Kan endringen i engangsavgift veie opp for kostnadsøkningen? Nei.**

Vil en redusert engangsavgift som beskrevet i kap. 3 vil være gunstig økonomisk for korttidsutleieaktørene målt opp mot byrden av endrede mva-regler. Tabell 1 under viser en beregning av dette. For bransjen er det altså snakk om ca 30 kroner i månedlig redusert avgift et sted målt opp mot 1000 kroner i månedlig økt avgift et annet sted. Med andre ord er reduksjonen i engangsavgift i praksis fullstendig uten betydning for korttidsutleieaktørene.

Redusert engangsavgift	1 400
Restverdi engangsavgift 18 mnd / 60%	840
Besparelse pr måned	31
Restverdi engangsavgift 36 mnd / 50%	700
Besparelse pr måned	19
Merkostnad nye MVA regler pr måned	1 000

Tabell 1: Redusert engangsavgift vs. nye mva-regler

### **Forslaget gir uforutsigbare rammevilkår og økte administrative byrder.**

Dagens velfungerende regler gir leiebilbransjen et forutsigbart regelverk å forholde seg til. De vet hva de kjøper inn for, hva de har betalt i mva, og hva som skal betales tilbake når bilen avhendes. Den foreslåtte regelendringen medfører betydelig økt administrasjon og byråkrati for leiebilbransjen. 21.mars i år inviterte daværende næringsminister Vestre til

<sup>1</sup> <https://www.toi.no/publikasjoner/bildeling-i-bergen-erfaringer-og-effekter>

forenklingsfrokost og uttalte at "Vi i regjeringen jobber for å gjøre hverdagen enklere for dem som eier og jobber i de mange flotte bedriftene vi har i Norge". Forslaget som nå foreligger i RNB er dessverre stikk i strid med regjeringens ambisjon om å forenkle næringslivet.

Årsaken til dette er åpenbar: Dersom forslaget blir gjennomført, må bransjen vurdere og angi restverdien på hver enkelt bil og beregne tilbakeføring av fradragsført inngående merverdiavgift ved kjøp av bil og beregning av fremtidig kostnad. Bransjen vil med andre ord ende opp i en situasjon hvor den ikke vet hva den endelige kostnaden når det gjelder avgifter vil være når den anskaffer biler, og dette blir derfor et betydelig fremtidig usikkerhetsmoment. Bransjen vil også måtte føre mer detaljerte og kompliserte regnskaper for å dokumentere bilens faktiske restverdi. Vi minner om at leiebilbransjen årlig håndterer flere tusen biler og hver enkelt bil får nå en mer komplisert håndtering. Denne kompliseringen blir også bemerket av Skattetaten.

Ved å påføre bransjen økte kostander vil det også vanskeliggjøre driften for lokale aktører i distriktene, som i dag sliter med å få lønnsomhet i driften av utleie av kjøretøy gjennom lavsesong. Disse aktørene er viktige for å sikre tilgjengeligheten til norsk reiseliv rundt om i Norge. Både norske og internasjonale turister benytter leiebil for å komme seg rundt i Norge. Bilutleie og bildeling er også avhengig av innslag av fossile kjøretøy på grunn av manglende utbygging av ladeinfrastruktur. Dette gjelder både i distriktene, men også i mer sentrale strøk, inkludert rundt flyplasser. Det er altså flere utfordrende momenter med å erstatte bilparken med elbiler.

### **Leiebil og det norske reiselivsproduktet**

Leiebilbransjen er svært viktige leverandører for norsk reiseliv. Både norske og utenlandske besøkende i vårt langstrakte land må benytte seg av leiebil for å komme til de unike naturopplevelsene, vi vet står øverst på listen av grunner til å bruke Norge som feriedestinasjon. Leiebilbransjen er også svært viktig for norsk kulturliv, for eksempel til produksjoner av film og konserter. Bransjen er videre en stor og viktig leverandør av leiebiler til det offentlige.

Skal vi nå regjeringens mål om økt eksport av norsk reiseliv, er det tre hovedfaktorer som må ha høy kvalitet og konkurransedyktige betingelser:

- Reiselsproduktet (hoteller, restauranter, opplevelser)
- Tilgjengelighet (infrastruktur og transportmuligheter)
- Pris

Alle disse tre må være på plass om norsk reiseliv skal hevde seg internasjonalt, men med regjeringens nye forslag vil den viktige faktoren «tilgjengelighet» rammes drastisk. Dette vil igjen ha negativ effekt på det norske reiselivets konkurransesituasjon opp mot utlandet, særlig våre naboland Sverige og Finland.

Bilutleie ved flyplasser står for nær 50 prosent av omsetningen for de store norske utleieselskapene. Utleie ved flyplasskontorene domineres av kortere utleier, rettet mot ferie- og fritidsmarkedet. Norske lufthavner konkurrerer med svenske og finske lufthavner om å være attraktive for de ulike flyselskapene. Flyselskapene velger sine ruter utfra økonomiske hensyn, som landingsavgifter og lignende, men selvsagt først og fremst utfra etterspørsel. Det er relativt vanlig at turister flyr inn til finske og svenske flyplasser som

Salen, Østersund, Hemavan, Kiruna, Kittila, Ivalo og Rovaniemi, for så å tilbringe ferien helt eller delvis i Norge.

De store leiebilselskapene har stor etterspørsel etter leiebiler ved disse flyplassene. Hvis det kommer en økning i bilkostnadene som følge av endring i merverdiavgiftsregelverket, vil denne kostnaden måtte forsøke å overføres i pris ut til kunde. NHO Reiseliv frykter at en slik kostnadsøkning vil føre til at potensielle kunder i økende grad vil velge å fly til svenske og finske flyplasser fremfor norske, noe som vil føre til nedgang i flytrafikk inn til Norge og nedgang i bilutleieomsetning på norske flyplasser. Mindre trafikk til norske flyplasser vil også påvirke hele verdikjeden i reiselivet negativt: hotell, servering, opplevelser, idrett og kultur vil alle bli rammet.

Leiebilbransjen er en stor leverandør av biler til det offentlige, eksempelvis forsvaret. Omleggingen av reglene vil ha stor påvirkning på leiebilbransjens evne til å imøtekomme offentlige anbud, og vil trolig føre til en betydelig økning av statens kostnader ifm. disse anbudsrunderne.

Hvilket virkemiddel er best for å øke leiebilbransjens andel av nullutslippsbiler?

Bilutleie og det voksende markedet for bildelingstjenester henger etter i arbeidet med å elektrifisere bilparken. Dette skyldes som nevnt over, i hovedsak fraværet av avgiftsfritaket som har bidratt positivt i det tradisjonelle nybilmarkedet. Så langt i 2023 har de største aktørene innen bilutleie som er medlem i NHO Reiseliv stått for hver tredje fossile personbil registrert på salgsstatistikken. I tillegg kommer andre korttidsutleieaktører som ikke er medlem i NHO Reiseliv, blant andre bildelingsaktørene som for eksempel Hyre.

Dersom man ønsker å øke andelen elbiler hos leiebil og bildelingsaktørene, er det feil virkemiddel å gjennom forslaget i kapittel 2 å øke avgiftene, øke administrasjonskostnadene og dermed redusere driftsmarginen. Er økt innkjøp av elbil hos disse aktørene ønskelig, bør korttidsutleie av elbil, på lik linje med kjøp og leasing, gis nullmoms.

I anmodningsvedtaket som ligger til grunn for endringsforslaget, 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 avgiftsfritak for korttidsutleie av elbil ville uten tvil bidra til dette. Det er derfor paradoksal at det som foreslås med bakgrunn i anmodningsvedtaket er noe som forverrer rammebetingelsene til leiebil- og bildelingsaktørene.

Det er en stor andel nye biler som selges til bilutleieselskaper og bildelingsaktører hvert eneste år. Dette er biler som ofte kjører vesentlig flere kilometer sammenlignet med privateide biler. En elektrifisering av dette markedet vil derfor bidra kraftig i arbeidet med å kutte utslipp. Ved slutten av 2022 var kun 21,5 prosent av selskapenes bilflåte elektrifisert.

Avgiftsreglene rundt innkjøp og korttidsutleie av elektrisk bil, gjør at prisen ut til kunde oppleves som høy, som igjen gjør at kunden i stor grad etterspør fossile alternativer fremfor elektrisk når de skal leie bil. Et avgiftsfritak på korttidsutleie vil avhjelpe dette, og for eksporten av grønt, norsk reiseliv vil dette også være gunstig.

mvh

NHO Reiseliv

Kristin Krohn Devold  
Administrerende direktør

Ole Michael Bjørndal  
Fagdirektør næringspolitikk  
NHO Reiseliv