

Høringsnotat fra Bilimportørenes Landsforening (BIL)

Prop. 1 S (2024-2025) Nasjonalbudsjettet 2025 og Statsbudsjettet 2025

Bilimportørenes Landsforening (BIL) er de norske bilimportørenes bransje- og interesseorganisasjon, og representerer importører av person- og varebiler, tunge nyttekjøretøy og busser.

BIL arbeider for en utslippsfri veitrafikk. På personbilområdet har vi, takket være politisk tilrettelegging med gode incentiver, kommet veldig langt på vei. I skrivende stund er snaut 97 prosent av bilene som selges på det norske markedet nullutslippsbiler. I all hovedsak rene elbiler. Dermed anser vi i BIL at 2025-målet for alle praktiske formål er nådd.

Vi mener i all hovedsak at forslaget til budsjett for neste år stimulerer til videre utskifting av bilparken. Og at vi således helt tydelig beveger oss i retning av utslippsfri mobilitet.

For at vi skal opprettholde takten på utskiftningen av personbilparken er det utrolig viktig at innslagspunktet for moms holdes uendret, som forslaget viser. Grensen på 500.000 må stå. De siste årene har vi sett at markedet er særdeles sensitivt i forhold til avgiftsøkninger, som ved inngangen til 2023 da det ble moms på kjøpsbeløp på elbil over 500.000 kroner, samt vektavgift. Derfor må en innfasing av moms skje gradvis og forutsigbart, og tidligst vurderes i 2026. Deretter må man se an hvilken effekt denne innfasingen har på salget og det grønne skiftet, før man vurderer videre justeringer.

Vi er helt innforstått med at biler på sikt skal ha full moms, som alle andre, omsettbare varer. Men det er ikke naturlig at bilen skal ha særavgifter og dermed være en ren provenykilde. Vi er fornøyde med at vektkomponenten i engangsavgiften kun er inflasjonsjustert, men tydelige på at denne bør fases ut når bilene etter hvert får full moms.

For oss er det ikke problematisk at elbilene har fått en liten økning i trafikkforsikringsavgiften, i all den tid bensin- og dieselbilene betaler drivstoffavgifter ved fylling.

Uansett: For å kunne levere på klimamålene for 2030 må vi gjennomføre store utslippskutt innen nyttetransporten. Derfor mener vi det er bra at regjeringen ikke går videre med engangsavgift på tunge kjøretøyer nå.

Mer enn 80% av godset som fraktes i Norge fraktes på vei. Underlagstallene for NTP viser at etterspørselen etter godstransport vil øke med 13 prosent frem mot 2030. Nyttetekjøretøyene utgjør ikke mer enn ca. 20 prosent av bilparken, men står likevel for rundt halvparten av utslippene.

Potensialet for solide kutt er enormt. Vi i BIL mener at vi igjen har muligheten til å ikle oss den gule ledertrøya, slik vi har gjort på personbilsiden. Men som historien har vist oss er vi avhengige av enda sterkere virkemidler for å komme dit. En utslippsfri tung lastebil koster fort 2-3 ganger så mye som en tilsvarende dieselbil. Den merkosten er det mange små og mellomstore aktører som ikke har mulighet til å ta – selv med dagens støtteordninger. Vi er glade for å se at det er foreslått en økt bevilgning på 1,2 milliarder til nullutslippskjøretøy og ladeinfrastruktur, men er usikker på om dette står i stil til målsetningen om at alle tunge kjøretøyer som selges i Norge skal være utslippsfrie i 2030.

Det skrives i budsjettforslaget at regjeringen eventuelt vil vurdere sterkere virkemidler dersom innfasingen av elektriske lastebiler går tregere enn forventet.

Vårt råd er å starte på dette arbeidet allerede nå. Salgsstatistikken viser at vi ikke er der vi bør være hvis alle tungbiler som selges i 2030 skal være utslippsfrie. Aktørene i bransjen trenger forutsigbarhet, og vi trenger kraftfulle og byråkratiske virkemidler for å komme dit. Et godt eksempel er tilgang til kollektivfelt, da dette kan kompensere for ulempen i forhold til rekkevidde, lading og høyere prislapp.

Det må lønne seg å velge utslippsfritt. Slik det er nå er både merkostnaden og ulempen i forhold til effektivitet for stor.

Vi ser at regjeringen ikke har levert på fritak for trafikkforsikringsavgift for lette varebiler, men at de skal følge opp dette med Stortinget. Dette er et av virkemidlene som kan bidra til økt fart på salget av slike biler, der vi er kraftig bakpå i forhold til Stortingets eget mål. Dette mener vi bør inn i budsjettet, og at fritaket bør gjelde for alle elektriske varebiler.

Kontakt:

Andreas Handeland (kommunikasjonssjef), andreas@bilimportorene.no, 416 16 274

Harald J. Andersen (direktør), harald@bilimportorene.no, 489 92 244