



Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Oslo, 26. februar 2007

Forslag til endring av omregistreringsavgift og beregning av merverdiavgift ved omsetning av kjøretøy – overgangsproblem knyttet til billeasingkontrakter

Vi viser til departementets brev av 22.12.2006 med høringsnotat vedrørende ovennevnte, ref. 05/1170 SAL VBP/VSp/KR.

Vi viser også til møte med departementet den 07.2.2007 hvor vi belyste et forhold knyttet til ovennevnte høringsforslag, som i en overgangsperiode vil føre til svært store økonomiske tap for landets nybilforhandlere, hvis den foreslåtte avgiftsomleggingen gjennomføres. Problemet knytter seg til løpende leasingforhold som ikke er avvirket før eventuell iverksetting av departementets endringsforslag, og stort sett leasing av personbiler og varebiler klasse 1. Som det ble fremholdt under ovennevnte møte, må det gis overgangsregler for å unngå at et slikt utilsiktet økonomisk tap rammer berørte bilforhandlere.

Som departementet ba om, gir vi her en nærmere redegjørelse for situasjonen, og de avgiftsmessige virkningene en overgang til bruktbilmoms vil kunne få for løpende leasingkontrakter/gjenkjøpsavtaler.

Beskrivelse av gjeldende praksis i billeasingforhold:

Personbiler/varebiler klasse 1 leases stort sett for en periode av tre år (som en følge av forskrift 90). Bilene kjøpes av leasingselskapene fra bilforhandler, og det opprettes en gjenkjøpsavtale som forplikter bilforhandleren til å kjøpe bilen tilbake etter endt leasingperiode til en avtalt fast pris. Gjenkjøpsprisen størrelse fastsettes ut fra forventet markedspris etter 3 år for en bil i normalt god stand (normal slitasje).

Konsekvenser for løpende leasingavtaler/gjenkjøpskontrakter ved gjennomføring av departementets forslag.

Ved en eventuell gjennomføring av departementets forslag skal den avtalte gjenkjøpsprisen tillegges merverdiavgift, hvor det i beregningsgrunnlaget er gjort fradrag for gjenværende del av betalt engangsavgift. I henhold til standardklausuler i

leasingkontraktene vil eventuelle nye avgifter som påløper ved gjenkjøpet være bilforhandlerens risiko, og eventuell merverdiavgift på gjenkjøpsprisen må følgelig i sin helhet bæres av forhandleren.

Avgiftspåslaget i form av merverdiavgift når bilforhandleren videreselger bilene, vil være vesentlig høyere enn den omregistreringsavgiften det er tatt høyde for ved avtalen med leasingselskapet om gjenkjøpspris, basert på gjeldende regelverk. Forhandlerne vil ikke kunne oppnå en regningsvarende pris ved videresalg av bilene, men må tvert om åpenbart selge disse med store tap.

For å illustrere situasjonen vedlegger vi kopi av en oversikt utarbeidet av et av våre større billeasingselskaper som viser den økte avgiftsbelastningen som enkeltvis vil ramme fire ulike bilmodeller. For en typisk leasingbil som VW Passat 2.0 TDI viser oversikten at eventuell overgang til merverdiavgift vil innebære en økt avgiftsbelastning med nesten 26 000 kroner. Grunnlagsmaterialet er hentet fra faktisk inngåtte kontrakter. I oversikten er ikke hensyntatt bilforhandlerens påkost på bilen før salg, og heller ikke forhandlerens avanse. Begge deler får virkning for avgiftsgrunnlaget ved forhandlerens videresalg av bilen.

Problemet vil som nevnt ramme løpende leasing-/gjenkjøpsavtaler, dvs. avtaler som er inngått og ikke avvirket før departementets forslag iverksettes. Basert på at de aktuelle kontraktene gjennomgående har en varighet av 3 år, vil i overkant av 60 000 inngåtte personbilleasingkontrakter bli berørt. Finansieringsselskapenes forening har opplyst at det i 2006 ble inngått 21 948 slike kontrakter. Tilsvarende tall for 2005 var 20 280 kontrakter og for 2004 18 920 kontrakter. Hvis vi setter bilforhandlerens tap til lik differansen mellom gjeldende omregistreringsavgift og foreslått merverdiavgift, og basert på de vedlagte talleksemlene forsiktig anslår et gjennomsnittstap til kr. 20 000,-, vil samlet tap for berørte forhandlere utgjøre $kr. 20\ 000,- \times 60\ 000$ kontrakter = kr. 1,2 milliarder. I tillegg kommer som nevnt bilforhandlerens påkost og avanse som etter det foreslåtte systemet skal tillegges merverdiavgift.

I tillegg til ovennevnte kontrakter kommer et stort antall kontrakter for varebiler klasse 1, som vi ikke har tall for, og for varebiler klasse 2 i den grad disse videreselges til kunder som ikke har fradragsrett for merverdiavgiften. Samlet vil vi anslå at bilforhandlerens tap på gjenkjøpskontrakter vil utgjøre 1,5 - 2 milliarder kroner.

Overgangsregler

Det er etter vår oppfatning åpenbart behov for særskilte overgangsregler for å unngå til dels store økonomiske tap for berørte bilforhandlere, med reell fare for konkurser og tap av arbeidsplasser. Vi tillater oss å gå ut fra at departementet deler vår oppfatning, og er selvsagt villige til å drøfte det nærmere innholdet i slike regler med departementet.

På bakgrunn av departementets forslag og virkningene av dette, rår det for tiden stor usikkerhet blant aktørene i leasingmarkedet om hvordan man skal forholde seg i en situasjon hvor det fortsatt er uklart om departementets forslag vil bli gjennomført, og eventuelt tidspunkt for iverksetting. Det er derfor viktig at departementet så snart som

mulig går ut med en melding om at det vil bli gitt overgangsregler, og at disse vil bli gjort gjeldende for leasingkontrakter/gjenkjøpsavtaler som inngås før nye merverdiavgiftsregler trer i kraft, eventuelt før det er gjort kjent at nytt regelverk er vedtatt.

Vi vil for øvrig innen høringsfristens utløp gi uttalelse til innholdet ellers i departementets forslag .

Vennlig hilsen
Norges Bilbransjeforbund



Syver Leivestad
Adm. direktør



Fredrik Lohne

Kopi: Finansieringsselskapenes Forening
Norges Bilutleieforbund
Forbundsstyret

1 vedlegg

Toyota Yaris 1.0 SOL 5D

Test

Nybilpris inklusive mva og engangsavgift	179 000	
MVA	26 479	
Nybilpris ekskl mva	152 521	
Engangsavgift	46 604	69,44 %
Momsrunnlag ved kjøp	105 917	26 479
Restverdi	110 980	
Momsgrunnlag ved salg bruktbil	77 069	69,44 %
Moms av bruktværdi	19 267	
Gjeldende omregistreringsavgift	6 392	
Økt avgiftsbelastning	(12 875)	

VW Passat 2.0 TDI 140hk DSG Highline st. v

Test

— Nybilpris inklusive mva og engangsavgift	393 360	
MVA	50 844	
Nybilpris ekskl mva	342 516	
Engangsavgift	139 140	59,38 %
Momsrunnlag ved kjøp	203 376	50 844
— Restverdi	236 016	
Momsgrunnlag ved salg bruktbil	140 139	59,38 %
— Moms av bruktværdi	35 035	
— Gjeldende omregistreringsavgift	9 087	
Økt avgiftsbelastning	(25 948)	

Audi A6 2.0 TDI 140 hk Avant

Test

Nybilpris inklusive mva og engangsavgift	443 700	
MVA	59 395	
Nybilpris ekskl mva	384 305	
Engangsavgift	146 725	61,82 %
Momsrunnlag ved kjøp	237 580	59 395
Restverdi	266 220	
Momsgrunnlag ved salg bruktbil	164 579	61,82 %
Moms av bruktværdi	41 145	
Gjeldende omregistreringsavgift	11 675	
Økt avgiftsbelastning	(29 470)	

Audi A6 3.2 FSI 255 hk QT Avant

Test

Nybilpris inklusive mva og engangsavgift	822 400	
MVA	70 327	
Nybilpris ekskl mva	752 073	
Engangsavgift	470 762	37,40 %
Momsrunnlag ved kjøp	281 311	70 328
Restverdi	460 544	
Momsgrunnlag ved salg bruktbil	172 265	37,40 %
Moms av bruktværdi	43 066	
Gjeldende omregistreringsavgift	11 675	
Økt avgiftsbelastning	(31 391)	