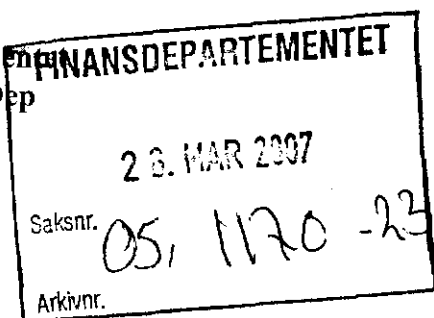


Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo



Åmli, 23.03.2007  
Vår ref.: TT  
Deres ref.: 05/1170 SL VBP/VSp/KR

## HØRING – FORSLAG TIL ENDRING AV OMREGISTRERINGSAVGIFT OG BEREGNING AV MERVERDIAVGIFT VED OMSETNING AV KJØRETØY

Viser til høringsbrev fra Finansdepartementet av 22.12.2006 som vi har lest på deres internettsider.

Agder Bilsenter AS er et av Sørlandets største firmaer innen salg av nyere brukte kjøretøy. Vi representerer ca. 50 millioner i årlig omsetning fordelt på ca. 300 kjøretøy. Vi driver både import og salg av norske biler og har således erfaring fra begge disse sider av bransjen.

Det er viktig for oss å presisere at dagens omregistreringsavgift på brukte kjøretøy i hovedsak fungerer svært fint ettersom den er lik for firma og privatperson, og den er lik uansett pris på kjøretøyet. Det eneste vi vil kritisere i forhold til gjeldende omregistreringsavgift er forholdet mellom norske og bruktimporterte kjøretøy av nyere årgang (1-3 år gamle). Det er et faktum at bruktimporterte kjøretøy i denne aldersgruppen hovedsakelig står til salgs priset side om side og ofte rimeligere enn like norske brukte kjøretøy, men da med "omregistreringsavgift inkludert" ettersom de er fritatt ved første gangs registrering. De norske har 10-15.000,- i omregistreringsavgift i tillegg. Det er da også verdt å merke seg at det bruktimporterte kjøretøyet normalt sett allerede har blitt lagt på frakt- og spedisjonskostnader på rundt 10.000,-, noe det norske ikke har. Det er altså i de fleste tilfeller en favorisering i pris på rundt 15-25.000,- på nyere bruktimporterte kjøretøy. Dette er vi ikke i tvil om at utgjør en konkurransevridning, men problemet synes her å være begrenset til at dagens beregning av bruksfradrag er noe for høy på de helt nyeste kjøretøyene. Vi mener den riktige, enkleste og mest fornuftige løsningen på dette ville være å justere ned bruksfradraget noe på de helt nyeste årgangene samtidig som satsene for omregistreringsavgift på tilsvarende årganger kunne vært justert noe ned. På denne måten ville konkurransevridningen i dette segmentet blitt jevnet ut samtidig som statens inntekter ville kunne holdes tilnærmet uforandret. Hovedpoenget med en slik løsning vil være at det fortsatt opprettholdes merverdiavgiftsmessig lik status mellom forhandler og privatperson, noe vi mener vil være helt essensielt å fortsette med. På årsmodeller eldre enn tre år erfarer vi jevn konkurranse mellom bruktimporterte og norske kjøretøy.

Vi kjenner svært godt til det markedet vi opererer i. Det er et faktum at det finnes svært mange små og til dels mellomstore aktører innen vår bransje som kontinuerlig opererer i grenseområdet mellom bedrift og privatperson, og i tillegg bevisst unndrar salg av kjøretøy fra å bli oppgitt i bedriften. Dette skjer for å i så stor grad som mulig unndra avanse fra beskatning. Slike aktører er det mange av og de er en konstant utfordring i forhold til etablerte større firmaer ettersom de har anledning til å operere med mye lavere påslag på sine biler som en følge av omfattende svart omsetning. Vi ser umiddelbart at departementets forslag vil bidra til en eksplosiv økning av denne type fordekt omsetning av brukte norske biler ettersom det da også vil være merverdiavgift å spare på å unngå å

oppgi et salg gjennom en bedrift. Vår bransje er allerede belastet nok som den er med slike forhold, både økonomisk og anseelsesmessig. Vi frykter at forholdene blir betydelig verre ved en omlegging som foreslått.


Departementets forslag går slik vi ser det ut på å ville etablere en lav fast omregistreringsavgift, men opprettholde de samme inntekter. Disse inntektene genereres i dag på tvers av kjøper og selger, både fra private og forhandlere. Ved å gjennomføre den foreslåtte endringen vil ansvaret for å generere disse inntektene tilnærmet utelukkende bli forskjøvet over på forhandlere uten at disse har mulighet til å øke sin inntjening, noe som i seg selv vil være med på å for mange rive ned grunnlaget for seriøs forretningsdrift. Vi kan ikke på noen måte se at staten er tjent med at omsetning av brukte kjøretøy forskyves fra etablerte forhandlere og over i privatmarkedet med tilhørende gråsoner.

For øvrig er det for oss viktig å nevne at i praksis oppfattes dagens omregistreringsavgift som uproblematisk av folk flest selv om enkelte alltid vil klage over nivået på de høyeste innslagene av avgiften. Vi stiller derfor et vesentlig spørsmål om hvorfor endringen i det hele tatt ønskes gjennomført ettersom vi ikke ser noen vesentlige problemer med dagens ordning som forsvarer en så drastisk omlegging av systemet. Det er rimelig å stille spørsmål om den umiddelbare politiske gevinsten blant folket ved utspillet om å senke omregistreringsavgiften her skygger for hva som er fornuftig.

Kort konkludert anser vi ikke dagens ordning med en differensiert omregistreringsavgift som noe stort problem verken for den seriøse delen av bilbransjen, eller private. Den omleggingen som er ønsket vil i stor grad gjøre det betydelig vanskeligere å drive seriøs forretningsdrift og favorisere de useriøse. Endringen vil i hovedsak tilrettelegge for økt fordekt og/eller svart omsetning samt klart favorisere private fremfor forhandlere. Vår henstilling til departementet vil være å opprettholde dagens likhet i avgiftsmessig status mellom forhandler og privatperson ved omsetning av brukte kjøretøy og heller se på mindre drastiske virkemidler i forhold til de enkelte omregistreringssatser, engangsavgift og bruksfradrag dersom utjevninger ønskes gjennomført.

Eksakt hvilke avgifter og satser som skal gjelde for de forskjellige kjøretøygrupper, vektklasser og årsmodeller anser vi som en helt annen debatt så lenge satsene er like og beregning av merverdiavgift er lik uansett selgers og kjøpers status.

Med vennlig hilsen  
for Agder Bilsenter AS,



Tobias Tangen  
styreformann