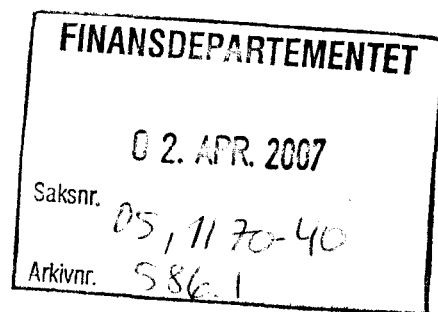




**Skattebetaler**  
foreningen

Finansdepartementet  
Skattelovavdelingen  
Postboks 8008 Dep

0030 OSLO



Vår ref: HAL

Deres ref: 05/1170 SAL VBP/VSp/KR

Dato: 30. mars 2007

## **HØRINGSUTTALELSE OM OMLEGGING FRA DAGENS OMREGISTRERINGSavgIFT TIL MERVERDIAvgIFT VED OMSETNING MV. AV KJØRETØY**

Vi viser til Finansdepartementets høringsnotat av 22. desember 2006 om omlegging fra dagens omregistreringsavgift til merverdiavgift ved omsetning mv av brukte kjøretøy.

Skattebetalerforeningen er av den oppfatning at lovforslaget virker dårlig utredet, og det er vanskelig å se hvorfor man ønsker denne omleggingen nå. Dagens regler er ikke gode nok, men de bør ikke avløses av enda dårligere regler.

### **Beskatningen etter forslaget**

Slik vi oppfatter høringsnotatet vil det få følgende avgiftsmessige virkninger:

#### *Nye biler*

Enten kjøper har fradragsrett for inngående mva eller ikke, vil avgiftsbelastningen for kjøper øke pga den nye eierregistreringsavgiften.

#### *Brukte, importerte biler*

Også for kjøpere av brukte, importerte biler vil avgiftsbelastningen øke pga den nye eierregisteravgiften.

#### *Brukte biler som er registrert i Norge*

#### Kjøpere uten fradragsrett

- For kjøpere som ikke har fradragrett for mva, antar vi at de foreslåtte reglene *kan* medføre høyere avgiftsbelastning i de tilfeller hvor selger må beregne mva av hele kjøpesummen (minus 40 % av netto salgspris pga engangsavgiften). Dette er det imidlertid vanskelig å vite noe sikkert om siden departement ikke har fremlagt beregninger.

- For kjøpere som ikke har fradragrett antar departementet at beregning av avansemoms vil innebære laver proveny til staten enn omregistreringsavgiften gir i dag. Heller ikke her er det fremlagt beregninger.

- Ved salg mellom private vil avgiftsbelastningen gå ned siden omregistreringsavgiften foreslås satt ned til et lavere nivå.

#### Kjøpere med fradragrett

For kjøpere som har fradragrett for mva, vil avgiftsbelastningen bli mindre ved kjøp av brukte registrerte biler, når omregistreringsavgiften blir lavere.

#### Leasing

Leasingselskaper som allerede har inngått tilbakekjøpsavtaler med bilforhandlere til en gitt pris, vil tape økonomisk når det skal beregnes mva ved tilbakesalget av bilene. Her bør det gis overgangsregler.

#### **Konkurransavidning**

I høringsnotatet går det fram at hensikten med omleggingen er å hindre at avgiftsreglene virker konkurransavidende mellom importerte biler og biler som har vært registrert i Norge tidligere. Det er et viktig prinsipp at merverdiavgiften skal være nøytral i den forstand at den ikke virker konkurransavidende. Det er også viktig at skatt på forbruk, som skal gi staten proveny, i størst mulig grad skjer gjennom merverdiavgiften.

Skattebetalerforeningen er imidlertid betenkt fordi mva på salg av brukte biler i stedet for omregistreringsavgift, vil medføre at salg av brukte biler i økende grad skjer mellom private. Med "private" menes her gruppen av selgere som ikke skal beregne utgående mva og som selger til private. Det vil si privatpersoner, avgiftspliktige næringsdrivende som ikke har fradragrett for inngående mva ved bilkjøpet, og næringsdrivende som ikke er avgiftspliktige. Omregistreringsavgiften virker mer konkurransenøytral enten salget skjer fra private eller fra salg i næring.

Bruktbilprisene dannes i et marked som blir styrt av flere forhold som prisen på nye biler, på importerte brukte biler og ved salg mellom private. Vi antar det derfor vil være begrenset hvor mye bilforhandlerne kan øke prisen når de må fakturere brukte biler med mva. Muligens vil det også medføre at bilforhandlere i mindre grad oppgraderer bilen teknisk, fordi fortjeneste blir for lav pga merverdiavgiften.

Hvis lovforslaget medfører at mer salg vris over på det private markedet innebærer det at bilforhandlerne i større grad får konkurranse fra private selgere, kjøperne får dårlige kjøpsrettslig vern, samt at staten får mindre proveny.

#### *Omsetning fra private, kommisjonssalg*

I høringsnotatet er det uklart om departementet mener avgiftsbergningen blir forskjellig enten bilsalget skjer via formidler eller via kommisjonær. Kommisjonærer kan etter de någjeldende regler benytte avansemetoden. Både formidler og kommisjonær skal beregne avgift av sin fortjeneste, og spørsmålet er da om det blir noen forskjell.

### **Avgiftsbelastning for de næringsdrivende – fradragsrett for personbiler**

En annen begrunnelse for forslaget er at omregistreringsavgiften i dag er en endelig avgift som belastes næringsdrivende siden de ikke har fradragsrett for denne avgiften. Den gruppen kjøpere som blir tilgodesett ved lovforslaget er avgiftspliktige næringsdrivende som kjøper brukte varebiler kl.2, kombibiler, lastebiler og andre større biler. Avgiftspliktige næringsdrivende som kjøper brukte personbiler risikerer derimot høyere avgiftsbelastning enn i dag.

Finansdepartementet er opptatt av at det ikke er de avgiftspliktige næringsdrivende som skal belastes mva. Da bør lovforslaget følges opp med å innføre fradragsrett for personbiler. Det vil komme avgiftspliktige til gode enten de kjøper ny bil eller brukt bil. Begrunnelsen for avskjæring av fradrag er at bilen er godt egnet til privat bruk og at avgiftsmyndighetene har manglende kontrollmuligheter. Vi mener at dette er en svak begrunnelse. Skatterettslig gis det fradrag for personbiler ved at den private bruken trekkes ut sjablonmessig. Lignende regler kan vurderes avgiftsrettslig.

### **Nivået på omregistreringsavgiften**

Det foreslås at omregistreringsavgiften skal bli flatere og lavere. Skattebetalerforeningen er positiv til dette. Det kan innebære at det blir billigere å kjøpe nye, sikrere og mer miljøvennlige biler enn i dag.

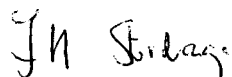
Hvor lav avgiften skal være sies det imidlertid ikke noe om i høringsnotatet. Det er derfor vanskelig å vurdere dette forholdet Vi er av den oppfatning at avgiften kun skal dekke de reelle kostnadene ved registrering.

### **Konklusjon**

Det er viktig å hindre at avgiftsreglene virker konkurransevridende, men vi er usikre på om forslaget har den tilsiktede virkning.

Det er vanskelig å ta stilling til lovforslaget fordi det er for dårlig utredet. Man må vurdere virkningen av forslaget for alle aktører og foreta konkrete beregninger. Den øvrige skattleggingen av biler bør vurderes samtidig. Det varsles i høringsnotatet at andre motorvognavgifter kan komme til å øke for å dekke opp statens provenytnap. Alle disse reglene bør ses i sammenheng.

Med vennlig hilsen  
Skattebetalerforeningen

  
Jon Storange  
Adm. dir.



Hilde Alvsåker