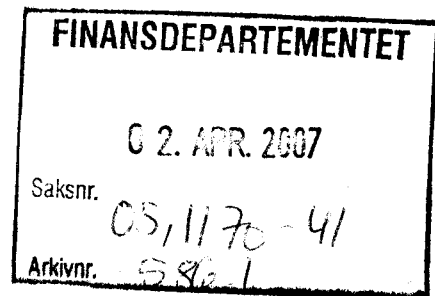




Finansdepartementet  
Postboks 8008, Dep

0030 OSLO



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

Vår ref.  
JFH

Oslo  
30. mars 2007

## HØRING – MVA PÅ BRUKTE BILER

Vi viser til brev 22.12.2006 vedlagt forslag til endring av avgiftssystemet ved omsetning mv av kjøretøy (høringsnotatet).

### 1. Sammendrag

Finansieringsselskapenes Forening er av følgende oppfatning:

1. Forslaget er bra for alle kjøretøyer som ikke faller inn under Forskrift 49 (personkjøretøy).
2. Markedet for personkjøretøy er slik at merverdiavgift ikke vil bli en sluttbrukeravgift, men en avgift på omsetning i næring. Det formål som departementet ønsker å ivareta ved å fjerne omregistreringsavgiften, blir følgelig ikke oppnådd for omsetning av brukte personkjøretøy.
3. Forslaget vil som følge av dette, innebære en forskyvning over til avgiftsfri omsetning i markedet for brukte personkjøretøy. Det være seg mellom private eller mellom avgiftspliktige som ikke har rett til fradrag for inngående mva ved kjøpet av bilen. Dette vil føre til et verdifall på brukte personkjøretøy som omsettes av bilforhandlere i næring generelt (avansemoms) og leasede personkjøretøy spesielt.
4. Mange næringsdrivende har inngått langsiktige forpliktelser knyttet til personkjøretøy. Disse vil lide et uakseptabelt tap – anslått til ca 1,5 mrd kroner - dersom det ikke gis overgangsordninger.
5. Manglende fradrag for mva på personkjøretøy anskaffet for bruk i næring, gjør at forslaget ikke i samsvar med tilsvarende regler i EU.
6. Ny eierregistreringsavgift må baseres på selvkost.
7. Forslaget vil, slik det foreligger, medføre at avgiftssystemet diskriminerer leasing av personkjøretøy på en måte som gjør at dette produktet neppe vil kunne overleve.
8. Virkningene nevnt i pkt 3 - 6 ovenfor er i strid med de to uttalte målsettingene om at *"avgiftssystemet skal virke mest mulig nøytralt, samtidig som det oppnås en tilnærming i forhold til tilsvarende regler i andre europeiske land"*.

Som følge av dette foreslår vi:

1. Det gis overgangsregler for kjøretøy registrert før endringens ikrafttreden.
2. Årsavgift tas ut av beregningsgrunnlaget når det beregnes merverdiavgift på leasingleie slik tilfellet er i våre naboland og EU forøvrig.
3. Avgiftspliktige næringsdrivende gis fradrag for mist 50 % av mva på leasingleie slik at reglene blir i samsvar med regelverket i EU. Alternativt kan mva ved leie av personkjøretøy beregnes etter de samme prinsipper som foreslås ved salg av brukt personkjøretøy.

--- o 0 o ---

Til høringsnotatet har Finansieringsselskapenes Forening følgende kommentarer:

## **2. Generelt**

Vi er prinsipielt tilhenger av at omsetning av brukte kjøretøy følger de alminnelige regler innenfor merverdiavgiftssystemet. Ordningen med omregistreringsavgift er en omsetningsavgift som bryter med dette. Vi er derfor tilfreds med at omregistreringsavgiften fjernes slik at nyttekjøretøyer blir gjenstand for ordinær avgiftshåndtering samtidig som regelen med 36 måneders bindingstid for personkjøretøy i F 90 foreslås fjernet. Høringsnotatet bærer imidlertid preg av å være en begrenset justering som følge av at merverdiavgiftssystemet for personkjøretøy mangler en prinsipiell tilnærming. Det hadde derfor vært en fordel om departementet hadde foreslått en mer grunnleggende og prinsipiell reform fremfor å flikke på dagens regler.

Etter dagens regelverk gis det som hovedregel ikke fradrag for inngående mva ved anskaffelse og drift av personkjøretøy. Utleie av personkjøretøy og persontransport mot vederlag, følger imidlertid hovedreglene. I høringsnotatet opprettholdes et regelverk som skaper et spesielt marked for personkjøretøy. Dette gjør det nødvendig med en rekke særregler for at man ikke skal få helt urimelige og særegne utslag.

Problemet med gjeldende regler er at det oppstår en indirekte kobling mellom særavgifter (bilavgifter) og merverdiavgiften. Dette gjør regelverket unødvendig komplisert slik at endringer i avgiftsreglene lett kan få utilsiktede og negative samfunnsøkonomiske konsekvenser.

I tillegg er innretningen av dagens regelverk ustabil med hensyn til endring i økonomiske rammebetingelser som i stor grad ligger utenfor myndighetens kontroll. Etter vårt syn vil forslaget i høringsnotatet skape ny ustabilitet og uforutsigbarhet ved at det, for at forutsetningen om avgiftsmessig nøytralitet skal bli opprettholdt, må innføres nye regler om sjablonmessig fradrag for mva ved leie av personkjøretøy slik tilfellet er bl.a. i Sverige og Danmark. Alternativt må den utilsiktede merbelastningen som forslaget medfører kompenseres ved at mva-grunnlaget i leien reduseres.

Finansieringsselskapenes Forening har tidligere – senest i brev 4.11.2003 – foreslått en nøytral avgiftsmessig håndtering av personkjøretøy kombinert med sjablonmessige uttaksregler for privat bruk. Et slikt system vil ha en samfunnsøkonomisk nøytral innretning og vil i betydelig grad redusere kontrollproblemene ved så vel dagens regelverk som det forslag som nå foreligger. Prinsipielt hadde vi derfor foretrukket at departementet hadde

foreslått en mer omfattende reform som ikke brøt med merverdiavgiftslovens grunnleggende prinsipper. Vi vil komme tilbake til dette, men tar ikke dette opp som et alternativt forslag til denne hørings-saken. I stedet har vi konsentrert oppmerksomheten om mer begrensede forslag som slik vi ser det, vil avhjelpe de største manglene ved høringsnotatet og som vil være i samsvar med reglene i våre nærmeste naboland.

Det er de avgiftsmessige konsekvensene av forslaget i høringsnotatet for kjøp, salg og leie av personkjøretøy som er kommentert i fortsettelsen. Øvrige kjøretøy følger hovedreglene i merverdiavgiftsloven, og for disse kjøretøysgruppene, vil forslaget slik vi ser det i all hovedsak være positivt.

### **3. Markedet for omsetning av personkjøretøy**

Omsetning av brukte kjøretøy skjer på mange måter - både i egen regi og gjennom ulike mellommenn. For personkjøretøy er det et stort kommersielt bruktbilmarked med mange deltakere og profesjonelle omsetningskanaler. I 2006 ble det omsatt i alt 451 000 registrerte kjøretøy hvorav 368 000 var personbiler i kjøretøyteknisk forstand. Kjøpere i dette markedet, er for det meste privatpersoner. Man får da spesielle utfordringer med hensyn til merverdiavgift. I tillegg har man avgiftsmessige særregler for det som merverdiavgiftsmessig forstand defineres som personkjøretøy (Forskrift 49). Dette siste skaper utfordringer også i tilfelle kjøper skulle være avgiftspliktig.

Generelt er det slik at den profesjonell bruktbilomsetning domineres av nyere bruktbiler. Eldre og rimeligere kjøretøy selges gjerne privat. Merverdiavgift vil derfor for det overveiende være en omsetningsavgift som slår inn ved omsetning av nyere brukte personbiler såfremt den profesjonelle bruktbilforretning fortsatt vil eksistere.

Merverdiavgift er en avgift som kreves inn ved omsetning av varer og tjenester. Det er sluttbruker som skal betale avgiften, men den kreves inn av selger. I dette ligger en forutsetning at varen/tjenesten vil bli omsatt til en pris som kan absorbere avgiften. Dette vil som regel være tilfelle dersom kjøper ikke har alternative muligheter til å anskaffe varen/tjenesten uten avgift eller på et marked der prisdannelsen er helt annerledes. Forskjellige forhold ved bruktbilmarkedet gjør at en avgift på omsetning neppe kan veltes helt ut på kjøperne. Her skal kort nevnes:

1. En stor del av omsetningen skjer i dag – og vil trolig i økende grad – skje i kanaler som ikke genererer merverdiavgift.
2. Det er få kjøpere av personkjøretøy som vil ha fradrag for inngående avgift. Markedet vil derfor styres av priser inklusive avgift og ikke eksklusive avgift. Dette vil også gjelde i tilfelle der første kjøper har fradragrett.
3. Bruktimporterte kjøretøy selges i dag allerede inkl avgift og vil ikke bli påvirket av forslaget. Dette legger begrensninger for hvilke priser som kan tas ut i bruktmarkedet.
4. Prisen på 3 år gamle bruktbiler er i dag direkte korrelert med prisen på en tilsvarende nye biler, normalt +/- 60 % av listepris inkl mva og engangsavgift. Selv om det er fri prisdannelse på bruktmarkedet, legger dette en reell begrensning i mulige bevegelser i bruktbilprisene gitt at prisen – og da særlig engangsavgiften - på nye biler ikke endrer seg.

Et særlig trekk ved markedet for omsetning av brukte kjøretøy, er at mye av omsetningen skjer i privat regi. For mange er dette en hobby og mye omsetning skjer i grenseland mot næringsvirksomhet. Man har også ulike innslag av mellommenn i form av kommisjonssalg og megling. Mer enn på andre områder er det derfor behov for å trekke en klar grense mellom hva som er avgiftspliktig omsetning og hva som faller utenfor. Det er viktig at denne i praksis lar seg kontrollere og håndheve. Disse kontrollproblemene er en direkte konsekvens av at reglene for anskaffelse og drift av personkjøretøy ikke følger merverdiavgiftlovens grunnleggende system med oppkreving i alle omsetningsledd.

#### **4. Konsekvenser av forslaget**

Ved alle forslag om avgiftsendringer er det naturlig at de berørte beregner kostnader og merutgifter ved endringen. Vi konstaterer at høringsnotatet legger til grunn at provenyet av å fjerne omregistreringsavgiften vil være langt større enn innføring av merverdiavgift, men har vanskelig for å skjønne dette. I alle de situasjoner vi har kontrollert, synes merverdiavgiften beløpsmessig å overstige omregistreringsavgiften ved salg av personkjøretøy. Det er imidlertid vanskelig å beregne dette da forhold som omsetning utenfor avgiftsområdet, redusert beregningsgrunnlag og fradragsrett for inngående avgift slår ut i det totale provenyet.

Vi savner en grundigere beskrivelse av hvordan departementet har kommet frem til sin konklusjon om provenytab. I tillegg kommer forslaget om eierregistreringsavgift og eventuell økning i øvrige bilavgifter som ikke er tallfestet overhodet. I det følgende har vi derfor ikke hensyntatt forutsetningen om innføring av en særskilt eierregistreringsavgift og økning i andre bilavgifter. De negative effektene av forslaget er derfor større enn hva som er angitt i våre beregninger.

For oss vil det være naturlig å ta utgangspunkt i en relativ ordinær leasingbil som VW Passat 2.0 TDI stasjonsvogn med kjøpesum kr 393 360 inkl mva (kjøpesum ex avgift 203 376 + mva 50 844 + engangsavgift 139 140 = 393 360).

##### *4.1. Dagens regler*

På en 3-års leasingkontrakt med årlig kjørelengde 20 000, vil restverdien kunne anslås til kr 236 016. Det påløper ikke mva på salgssummen for den brukte bilen, men en omregistreringsavgift på kr 9 067. Kjøpers anskaffelseskost vil da bli kr 245 083.

Etter dagens ordning vil månedsleien inklusive årsavgiften og en rentesats på 5%, utgjøre kr 5 508 inkl mva.

Legges de samme forutsetninger til grunn for lånefinansiering, vil samlet månedskostnad for lånet bli kr 5 924. Gjeldende regelverk gi m.a.o. en økonomisk "fordel" på 416 (= 5.924 – 5.508) ved å lease fremfor å egenfinansiere denne bestemte bilen. Finansdepartementet har i forarbeidene til gjeldende regelverk uttalt at det ved fastsettelse av bindingstid i F90 skal tas høyde for at leiefinansiering er mer usatt for endring i rammebetingelser enn

egenfinansiering. Regelverket legger følgelig opp til at denne driftsformen må innrømmes en "risikomargin" i forhold til egenfinansiering av tilsvarende biler.

Fra forarbeidene til dagens regler hitsettes følgende:<sup>1</sup>

*"De beregninger departementet har foretatt viser at en full utligning av merverdiavgiftsregelen inntreffer etter om lag 50 måneder." Departementet foreslo tross dette 36 måneders bindingstid med følgende begrunnelse: "Ved fastsettelsen av hvor lang leasingperioden må være for at kjøretøyet skal kunne omsettes uten tilbakeføring av fradragsført merverdiavgift, er det tatt hensyn til at markedsforholdene i fremtiden kan endre seg som følge av bl.a. endring i rentenivå og i annenhåndsmarkedet for biler. Under alle rimelige forutsetninger om markedsforholdene og med gjeldende forskjell i merverdiavgifts- og investeringsavgiftssatsen, viser det seg at minste eiertid på 36 måneder kan betraktes som et minimum for når avgiftsfordelen er opphevet."*

Etter at bindingstiden ble fastsatt til 36 måneder er de ulike avgiftssatsene som har virkning for bindingstiden (mva, iva, engangsavgift og årsavgift) blitt endret en rekke ganger. For enkelte biler har etterfølgende avgiftsomlegging medført at leasing av personkjøretøy med særlig høy engangsavgift faller ugunstig ut uavhengig av leieperiodens varighet. Lovgivers forutsetning om "risikomargin" er således ikke alltid til stede.

Gjeldende regler har dessuten motsatt effekt når leieavtalene er kortere enn 24 og lenger enn 48 måneder og når bilen kjøres meget slik at verdifallet blir særlig stort.

Konklusjonen er at virkningen av dagens regler både er uforutsigbare og leder til uoptimal bruk av samfunnets ressurser. I noen grad skyldes dette at regelverket er så komplisert at departementet lett kan miste oversikten over de regler det er satt til å forvalte. Vi er ikke trygg på at forslaget i høringsnotatet vil gi noen forbedring i så måte. Finansieringsselskapenes Forening vil følgelig anbefale at departementet tar seg tid til en grundigere og mer prinsipiell gjennomgang, før man foreslår endringer i det bestående regelverket.

#### 4.2. Forslaget

Etter forslaget i høringsnotatet vil det påløpe mva beregnet ut fra et redusert beregningsgrunnlag på salget fra leasingselskapet etter endt leieperiode. I følge pkt 4.3.5 skal mva-grunnlaget være som følger: Merverdiavgiftsgrunnlag ved kjøp x salgspris/kjøpspris.

For leasingbilen, i vårt eksempel VW Passat 2.0 TDI stasjonsvogn, gir dette et grunnlag for beregning av mva på  $203\,376 \times 236\,016 / (203\,376 + 139\,140) = 140\,139$ , noe som gir en mva på kr 35 035. Dette vil gi en salgspris ut inkl mva på kr 271 051 – det vil si kr 25 968 (=271 051 – 245 083) mer enn etter dagens ordning med omregistreringsavgift.

Det er usannsynlig at en pris på kr 271 051 vil kunne tas ut i markedet. Kjøper står jo reelt overfor et valg å kjøpe en helt identisk bil uten mva, eller fra forhandler med lav avansemoms. Hvor slike alternative priser vil legge seg etter omleggingen, kan være

---

<sup>1</sup> Jf. AT/7-96 datert 29.10.96 "Høringsnotat – Endringer i forskrift av 24. januar 1989 om beregning av merverdiavgift på personkjøretøyer som er anskaffet eller uttatt til bruk i yrkesmessig utleievirksomhet (nr 90) fastsatt med hjemmel i merverdiavgiftloven § 14"

vanskelig å si, men forutsetter vi at selger ved et salg uten utgående mva beholder gevinsten som ligger i bortfall av omregistreringsavgift, vil den alternative pris bli som tidligere: kr 245 083. Denne pris vil da danne tak for hva leasingselskapet (og bilforhandler) kan selge bilen for inkl mva.

Dette betyr at restverdiene, som leasingleien er basert på, må settes lavere for å dekke merkostnadene ved salget. Regnestykket blir noe komplisert siden avgiftskostnaden (resultatet) påvirker beregningsgrunnlaget. Dette illustrerer i seg selv noe av kompleksiteten ved regelverket.

I dette eksempelet blir ny restverdi eks mva kr 213 405<sup>2</sup> – en reduksjon på kr 22 611 (=236 016 – 213 405) i forhold til dagens regler. Dette blir en merkostnad som må dekkes inn gjennom økte leiebeløp. Omleggingen vil dermed favorisere egenfinansiering fremfor leiefinansiering og man oppnår ikke den avgiftsnøytrale innretning som er en viktig premiss for forslaget.

Gjør vi det samme regnestykket for andre populære leasingbiler vil merkostnaden bli:

- Yaris 1.0 Sol           kr 10 971
- VW Passat 2.0 TDI   kr 25 968 (eksempelet)
- Audi A6 2.0 TDI       kr 25 525
- Audi AG 3.2 FSi       kr 28 707

I eksempelet har vi da ikke tatt høyde for en tilsvarende sikkerhetsmargin mht. usikkerhet forbundet med fastsettelse av fremtidige bruktbilpriser som er en grunnleggende premiss for gjeldende regelverk (F90).

I beregningen er det for øvrig heller ikke tatt hensyn til ny eierregistreringsavgift, kombinert med en økning av øvrige bilavgifter, som er skissert i høringsnotatet. Endring i øvrige avgifter, vil slå ugunstig ut for leasing så lenge det ikke er tatt hensyn til at viderebelastning av økte bilavgifter skal tillegges mva som leietaker ikke vil ha fradrag for. Merkostnaden vil dessuten øke dersom forslaget om redusert beregningsgrunnlag ved salget ikke blir fulgt opp.

#### 4.3. Salg gjennom bilforhandler

De fleste leasingkontrakter på personbil har som følge av manglende nøytralitet i avgiftssystemet, i dag en varighet på 36 måneder. Det er gjerne stillet en garantert restverdi fra leverandør tilnærmet markedspris, og de fleste leasingkontrakter avsluttes ved at bilen selges til leverandør.

Det fremstår som uklart om bilforhandler som kjøper et brukt, leaset personkjøretøy, vil måtte videreselge bilen etter ordinære mva-regler, etter et system med redusert beregningsgrunnlag som foreslått for leasingselskapene eller om reglene for avanse-mva kommer til anvendelse. Løsningen vil avhenge av om bilforhandler får adgang til å trekke fra inngående mva ved

---

<sup>2</sup> Ny restverdi eks mva = forventet salgssum inkl mva/[(1-a) + a(1 + mva sats)] der a er forholdstallet mellom mva-grunnlaget som ny/total kjøpesum som ny eks mva. I det konkrete eksempelet blir a: 203 376/342 516 (=0,5938) som gir følgende restverdi: 245 083/[(1 – 0,5938) + 0,5938 x 1,25] = 213 405.

kjøpet av bruktbilen eller ikke. Vi viser her til vedlagte notat (vedlegg 1) om spørsmål som ikke er avklart.

Får bilforhandler *ikke* adgang til å trekke fra mva, vil regnestykket bli som ovenfor med fratrekk for avansemoms. Bilforhandler vil måtte redusere restverdien på leasingbiler slik at inntakskost på disse blir den samme som på øvrige bruktbiler (innbyttebiler). Han må deretter beregne avanse-mva ved salg ut både på personkjøretøy som er kjøpt fra leasingselskap og som er tatt i innbytte. Avanse-mva kommer i stedet for omregistreringsavgift. Etter dagens system utløser disse transaksjoner kun *en* omregistreringsavgift siden forhandler kun unntaksvis registrerer slike biler på seg selv. Ny restverdi vil i så fall være 213 405 minus forventet avansemoms. Sammenlignet med dagens regler, gir dette et fall i bruktbilprisen på 22 611 + avansemoms.

På løpende leasingkontrakter vil bilforhandler ikke kunne redusere restverdien da gjenkjøpsgarantien er gitt eks mva. Forhandler må da bære kostnadene med en mva han ikke kan trekke fra og uten at han ved videresalg kan dekke denne inn i utsalgsprisen. Eksisterende leasingportefølje med garanterte restverdier er ca 56 000 kjøretøyer. Anslår vi at gjennomsnittlige mva på anskaffelsen vil utgjøre ca 26 000 kroner, vil dette medføre en merkostnad for bilforhandler på ca 1,5 mrd kroner. Vi kommer tilbake til dette under pkt 5.

Dersom bilforhandler *kan trekke fra* inngående mva fra leasingselskapet, vil inntakskost bli det samme som for innbyttebiler. Bilforhandler må imidlertid da beregne full mva på tidligere leasingbiler ut, mens han for innbyttebiler kan beregne avanse-mva. Dette betyr at han likevel må redusere de restverdier som settes overfor leasingselskapene – nå til kr 196 066. Sammenlignet med dagens ordning, blir det en mva-kostnad på kr 49 017 (=196 066 x 0,25) mot dagens omregistreringsavgift på kr 9 067 – det vil si et tap på kr 39 950 (=49 017 – 9 067). Samtidig må han i den videre håndtering holde fra hverandre leasingbiler kjøpt med mva og innbyttebiler kjøpt uten mva.

Dersom han får anledning til å beregne mva på et redusert beregningsgrunnlag som foreslått for leasingselskapene, vil virkningen bli som skissert i pkt 4.2, men påvirket av hva forhandler beregner i avanse.

## **5. Virkninger på kort sikt**

Som det fremgår av det ovenstående, vil forslaget få umiddelbare og dramatiske konsekvenser som følge av at bruktvordiene av løpende portefølje av leasingkontrakter vil falle over natten. Som nevnt er det her tale om en portefølje på rundt 56.000 personbiler blant medlemmene av Finansieringsselskapenes Forening. I tillegg kommer utleie/leasingbiler som eies av andre. Restverdien for flertallet av disse kontraktene vil være garantert av bilforhandlere. Det er derfor forhandlerleddet som i første omgang vil bære de største tapene av en omlegging som skissert.

Leasingselskapene har imidlertid over tid i økende grad selv helt eller delvis påtatt seg risiko og mulighet for fortjeneste for endring i bruktbilprisene. En ikke uvesentlig del av merkostnadene som en slik omlegging vil innebære, vil derfor bli båret av foreningens medlemmer, enten direkte i form av tap på egengaranterte restverdier, men ikke minst

indirekte i form av kredittap som følge av at et betydelig antall forhandlere ikke vil kunne innfri sine løpende restverdiforpliktelser.

Det er vanskelig å beregne det eksakte samfunnsøkonomiske engangstapet som en slik omlegging vil innebære. Siden bilen i eksempelet ovenfor representerer en typisk leasingbil, kan vi som et utgangspunkt legge til grunn at tapet pr bil i gjennomsnitt vil kunne variere fra mellom 23.000 til 26.000 kroner dersom bilene kommer inn under reglene for avansemoms. Det totale, latente tapet i eksisterende leasingportefølje av personbiler kan da estimeres til mellom 1.300 til 1.500 millioner kroner over en treårsperiode, eller rundt 500 millioner kroner pr år. I tillegg kommer tap på leasing/leiekontrakter der utleier ikke er medlem av foreningen.

Dersom forhandler får fradrag for mva, slik at han må beregne 25 % mva ut, vil tapet utgjøre 2 200 millioner kroner (~39 950 x 56 000).

## **6. Virkninger på lang sikt**

Selv om engangseffektene av en slik systemendring vil være meget alvorlige, anser vi de langvarige samfunnsøkonomiske skadevirkningene som betydelig større. Dette skyldes at omleggingen uten unntak har en økonomisk innretning som ensidig favoriserer eie framfor leie av firmabiler. Dette gir uheldig virkning for kunder som har som policy ikke å eie personkjøretøy – f eks kommuner og mange offentlige etater.

Som vist i eksempelet under pkt 4.1 ovenfor, innebærer dagens regelverk at månedskostnadene ved leasing av denne bestemte bilen er rundt kr 400 gunstigere enn egenfinansiering, gitt at forutsetninger om løpetid, restverdi, rente mv. ikke endres nevneverdig over avtalens løpetid.

Fjerning av omregistreringsavgiften vil innebære at bilens verdi som brukt etter 3 år vil øke tilsvarende med kr 9 067 ved egenfinansiering slik at de bedriftsøkonomiske avskrivningene blir redusert med rundt kr 3 000 pr år. Med de gitte forutsetningene innebærer dette at månedskostnaden ved egenfinansiering reduseres med kr 233 til kr 5 691 (fra 5 924)

Samtidig faller bruktværdien (restværdien) på den leasingfinansierte bilen med kr 22 611 slik at avskrivningen over leasingperioden må økes tilsvarende. Dette medfører at månedskostnadene ved leasing øker med kr 726 til kr 6 234 (fra 5 508).

Konsekvensen av den skisserte omleggingen er at månedskostnaden går fra å være 416 i favør av leasing til 543 i disfavør av leasing i det konkrete regneeksempelet. Finansdepartementets tidligere klart uttrykte forutsetning om risikomargin ved leiefinansiering under gjeldende regelverk blir derved snudd på hodet.

Basert på egenutviklet modellverktøy har vi foretatt simuleringer av en rekke biltyper, kontraktsløpetider og restverdier. Simuleringene viser uten unntak at leiefinansiering vil bli vesentlig dyrere enn egenfinansiering. Eksempler på disse simuleringer vedlegges dette brev.

Konsekvensen er at firmabiler med utskiftingstakt under 24 måneder og over 48 måneder i dag så å si utelukkende egenfinansieres, mens det er en blanding av egen- og leiefinansiering



av biler med utskiftingstakt +/- 36 måneder. Resultatet av den skisserte omleggingen vil innebære at eksisterende "risikomargin" ved leiefinansiering forutsatt leie i 3 år fjernes og erstattes med et "risikotillegg" uavhengig av kontraktens løpetid.

Det er vår klare oppfatning at våre medlemmer ikke vil være i stand til å tilby norsk næringsliv konkurransedyktige betingelser for leasing av firmabiler under så ugunstige rammebetingelser. Dagens alternativ til egenfinansiering av firmabiler, som et meget betydelig antall norske virksomheter i dag benytter seg av, vil derved på det nærmeste forsvinne. Siden formålet med omleggingen er "at avgiftssystemet skal virke mest mulig nøytralt", kan dette ikke være en tilsiktet effekt av forslaget.

## **7. Årsaken til disse konsekvenser**

De dramatiske konsekvenser av forslaget knyttet til leasing av personbiler, har sin årsak i manglende nøytralitet i avgiftssystemet. Virkningene blir forsterket ved at betydelige kostnadselementer i form av ikke-avgiftspliktige avgifter inngår i leieberegningssystemet for leasingleien. Dette gjelder i særlig grad årsavgiften og engangsvgiften. Disse avgiftene er på mange måter komplementære avgifter siden de dekker det samme formål, avgiftssubjektene er de samme og endringer i den ene sees i sammenheng med den andre. Regelverket stimulerer til samfunnsøkonomisk uoptimal tilpasning fordi det beregnes mva på disse beløp når våre kunder leaser en personbil fremfor å kjøpe en. Dermed kumuleres det avgift i strid med merverdiavgiftlovens grunnleggende prinsipper. I disse tilfellene er dette særlig urimelig fordi vi her reelt står overfor en utilsiktet særskatt i form av avgift på avgift.

De uheldige virkninger kan i prinsippet motvirkes gjennom en kombinasjon av følgende tiltak:

1. engangsvgiften reduseres med 25 %, men tillegges mva slik at det samlede nivået på avgiften inklusive mva blir som i dag.
2. årsavgift trekkes ut av leasingselskapenes beregningsgrunnlag (gjelder samtlige alternativ)
3. det fastsettes et redusert grunnlag for beregning av mva på leie etter tilsvarende regler som ved salg av leasingbiler etter leieperiodens utløp, jf pkt 8.2
4. som et alternativ til redusert beregningsgrunnlag, kan avgiftspliktige kunder få fradrag for inngående mva på leiebeløpene slik tilfellet er i Sverige og Danmark, jf pkt 8.3

Alternativ 1 krever en prinsipiell gjennomgang av sammenheng mellom bilavgifter og mva. Vi går derfor ikke inn på dette her.

## **8. Forslag**

### *8.1 Overgangsordninger*

Forslaget i høringsnotatet bryter drastisk med gjeldende regler. Det er inngått langsiktige avtaler basert på stabilitet i regelverket, og det er åpenbart behov for overgangsordninger. Det er viktig at overgangsordningene blir enkle.

Vi forslår at kjøretøy under leasingkontrakter inngått før iverksettelsen av ny ordning, beholder gammel ordning uten mva ved omsetning. Omregistreringsavgiften fjernes. For

leasingselskapene blir dette en gunstig ordning, men ikke mer gunstig enn det som innrømmes alle andre bileiere som har kjøpt bil før omleggingen. Forskrift 90 beholdes for å unngå tidlig avvikling av leasingkontrakter (momsvasking) eller utnyttelse av overgangsreglene. De beregnes full mva på leiebeløpene som i dag uten fradragsrett som foreslått i pkt 8.3.

Selges bilen til forhandler, beregnes heller ikke mva eller omregistreringsavgift, men forhandler må beregne avanse-mva etter nye regler. Han har kjøpt bil uten mva.

### 8.2 Redusert beregningsgrunnlag

Forslaget legger opp til at leasingselskapene skal kunne holde engangsavgiften utenfor ved salg eller uttak av bilen etter leieperiodens slutt. Dette er i tråd med løsningen i Danmark der man også har høy engangsavgift som holdes utenfor beregningsgrunnlaget ved kjøp. Som vi så under pkt 6 er dette ikke tilstrekkelig for å nøytralisere virkningene av omleggingen.

En løsning kan være at engangsavgiften holdes utenfor også ved beregning av mva på leiebeløpene etter samme formel som for beregning av mva på salgssum. For leasingselskapene er salgssummen i realiteten den siste termin på et investert beløp der størrelsen varierer med hvor mange leier som er fakturert ut. En likebehandling av terminbeløp og salgssum når det gjelder mva-grunnlaget, vil gjøre det hele mer nøytralt med hensyn til ulike lengder av leieperioden.

For å oppnå avgiftsmessig nøytralitet må årsavgiften holdes utenfor beregningsgrunnlaget. Dette er tilfelle i Danmark ved langtidsutleie dersom motorkjøretøyet er innregistrert med leier som bruker og leiekontrakten er utformet slik at avgiften skal betales i tillegg til leiebeløpet. Avgiften anses da ikke som en del av leien.

En løsning som dette vil innebære at månedlig leiebeløp for en VW Passat som i eksempelet, vil utgjøre kr 5 691 inkl mva. I det konkrete eksempelet vil 59,38 % av leien bli tillagt mva, mens årsavgiften holdes helt utenfor mva-grunnlaget. Tilsvarende vil 59,38 % av salgssummen for den brukte bilen bli tillagt mva. Månedskostnaden for lån og leasing vil da være lik og målsettingen om at avgiftssystemet skal være nøytralt, vil da være oppfylt.

### 8.3 Fradrag for merverdiavgift på leiebeløp – svensk og dansk løsning

Et fellestrekk for denne løsningen er at årsavgift holdes helt utenfor grunnlaget for beregning av mva mot leietaker.

Som et alternativ til en ordning med redusert beregningsgrunnlag, kan det innføres en ordning der avgiftspliktige kunder får fradrag for 50 % av mva på leiebeløp. Dette er ordningen i Sverige slik den er nedfelt i mervärdeskattelagen kap 8 § 16:

*16 § En skattskyldig som använder en personbil eller motorcykel i en verksamhet som medför skattskyldighet får dra av*

*1. ingående skatt som hänför sig till driftskostnader för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten, och*

*2. hälften av den ingående skatt som hänför sig till förhyrning av fordonet för sådan användning, utan någon begränsning på grund av att fordonet endast delvis används i verksamheten.*

*Första stycket 1 gäller endast om fordonet tillhör inventarierna i verksamheten eller har förhyrts för användning i denna. Första stycket 2 gäller inte om fordonet har förhyrts för persontransporter i yrkesmässig trafik, uthyrning, transport av avlidna eller körkortsubildning som omfattas av skatteplikt eller om den ingående skatten omfattas av avdragsförbudet i 15 § 2. Lag (1996:1327).*

Også i Danmark har man en lignende fradragsrett, dog mer komplisert, i merværdiaavgiftsloven § 42 stk 4 og stk 5:

*Stk. 4. Virksomheder, der lejer personmotorkøretøjer i mere end 6 måneder i sammenhæng, kan uanset bestemmelsen i stk. 1, nr. 7, fradrage afgiften af lejen, dog højst med 25 pct. af fradragsgrundlaget efter stk. 5. Det er en betingelse at mindst 10. pct. af den årlige kørsel med det lejede køretøj anvendes i forbindelse med virksomhedens fradragsberettigede levering af varer og ydelser.*

*Stk. 5. Grundlaget for fradrag efter stk. 4 er inden for de første 3 år fra køretøjets første indregistrering 2 pct. pr. måned af den for køretøjets betalte registreringsafgift her i landet og 1 pct. pr. måned i følgende år. Hvis et køretøj har været i brug inden registreringen, eller hvis første registreringstidspunkt ikke kan fastslås, regnes perioden nævnt i 1. pkt. fra køretøjets fremstillingstidspunkt. Såfremt registreringsafgiftsbeløbet er ukendt, anvendes i stedet 55 pct. af udlejerens anskaffelsespris inkl. afgifter for køretøjet. Skatteministeren kan fastsætte nærmere regler om udlejers pligt til at give oplysninger til brug for beregning af fradraget.*

De to bestemmelser er ulikt oppbygd, men gir tilnærmet likt økonomisk resultat på ordinære leasingkontrakter. Den svenske ordningen er imidlertid mest nøytral og robust i forhold til ulike biltyper, løpetider, kjørelengder og rentenivåer. Dette innebærer at behovet for en sikkerhetsmargin for leasing må antas å være mindre etter den svenske modellen. Koblingen av fradragsretten mot engangsavgiften i den danske ordning, gjør at denne blir mer gunstig for dyrere biler (høy engangsavgift) som kjører lite. Knekkpunktet etter 3 år motiverer også til tilpasninger i forhold til løpetider. De danske reglene for fastsettelse av engangsavgift er videre vesentlig forskjellig fra de norske. Det er kun prinsippet om en høy engangsavgift som er felles, mens de individuelle forskjellene for sammenlignbare kjøretøy kan være store. Dette gjør at man bør være varsom med kopiere dansk løsning.

Den svenske ordning er også mest i tråd med EU-parlamentets uttalelse (gjengitt i EU-tidende nr C 104 av 14.4.1999 s 122 i tilknytning til EU-dir 77/388):

*”For udgifter i tilknytning til personbiler, der ikke udelukkende anvendes til erhvervsformål, kan medlemstaterne fastsætte en øvre procentsats for fradrag i merværdiafgiften, som ikke må være mindre end 50 % af denne afgift.”*

Siden en målsetting med forslaget er en tilnærming til EU-regelverket, foreslår vi at dette følges opp gjennom en ordning som i Sverige.

Vi gjør spesielt oppmerksom på at en medvirkende årsak til at forslaget i høringsnotatet får slike utilsiktede effekter som angitt under pkt. 6 ovenfor, nettopp skyldes at det ikke er i samsvar med regelverket i EU.

## 9. Begrepet "Ny Bil"

Det forslås at et kjøretøy skal anses brukt når den tidligere har vært registrert. Bruk av begrepet "har vært" tyder på at man mener at det ikke er tilstrekkelig at kjøretøyet er registrert. En bilforhandler som tar ut en ny bil og registrerer denne i eget navn, vil således ikke omfattes av begrepet – eller vil han det? Vil det ha betydning om registreringen skjer med aktuelt salg for øye, om den registreres kun for å utløse gjeldende engangsavgift før en eventuell avgiftsøkning eller om den registreres for å tas i bruk som driftsmiddel i virksomheten?

Etter Forskrift 69 skal mva beregnes når bilforhandler registrerer personkjøretøy på eget navn selv om kjøretøyet ikke tas i bruk bortsett fra i tilfelle der kjøretøyet skal benyttes i yrkesmessig utleie eller persontransport mot vederlag. Det samme gjelder andre kjøretøy som ikke tas ut i avgiftspliktig virksomhet. Demonstrasjonsbruk regnes i den forbindelse som avgiftspliktig bruk

Ved senere salg må det avgjøres om bilen avgiftsmessig skal håndteres som salg av ny bil (det vil si at engangsavgiften skal holdes utenfor beregningsgrunnlaget), som brukt bil med avanse-mva eller som brukt bil med ordinær mva på hele vederlaget. Det siste blir vel mest aktuelt for kjøretøy der det ikke er beregnet uttaksmva.

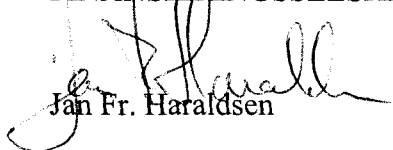
Dette reiser spørsmål om man likevel kan unngå å ha en regel som i EU der man tar hensyn til alder og/eller utkjørt distanse. I praksis er det ikke uvanlig at nye biler blir registrert opp før årsskiftet dersom det forventes avgiftsendringer.

## 10. Vedlagt:

1. Problemnotat over uavklarte spørsmål i høringsnotatet
2. En oversikt som grafisk viser leasingleien ved 3 ulike biltyper (Toyota Yaris 1.0, VW Passat 2.0 TDI, Audi A6 2.0 TDI og Audi A& 3.2 FSi) ved ulike kjørelengder (10, 20, 30, 40 og 60 tusen kilometer) og med følgende alternativer:
  - Høringsutkast leasing
  - Lån - månedskostnad ved lån etter høringsutkastets forslag
  - Leasing danske regler
  - 50 % mva-fradrag på leie (svenske regler) + danske regler ved bruksalgDersom departementet ønsker simuleringer for andre biltyper, stiller vi oss gjerne til disposisjon.

Med vennlig hilsen

FINANSIERINGSSKAPENES FORENING

  
Jan Fr. Haraldsen