



Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

Oslo, 30.mars 2007

## **Forslag til endring av omregistreringsavgift og beregning av merverdiavgift ved omsetning av kjøretøy – høring**

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

### **Sammendrag av NBFs uttalelse**

- For å opprettholde konkurransenøytralitet mellom profesjonelle og private aktører, må det innføres en særskilt omregistreringsavgift for private aktører. I motsatt fall ønsker NBF å beholde den nåværende ordning med omregistreringsavgift for personbiler, men redusert til avansemomnivå.
- Det må gis overgangsregler for løpende leasing-/gjenkjøpskontrakter for å unngå at bilbransjen påføres store økonomiske tap. Hvis slike overgangsregler ikke iverksettes, vil NBF stille seg avvisende til departementets høringsforslag.
- Forholdene må legges til rette for mest mulig avgiftsmessig nøytralitet mellom billeasing og egenfinansiering ved anskaffelse av kjøretøy. Det foreslås redusert avgiftsgrunnlag for leibeløpene.
- Bilforhandlerne må ved bruk av avansereglene få adgang til å avregne negativ avanse mot avansen for andre kjøretøy.
- Ny omregistreringsavgift (eierregistreringsavgift) må baseres på Statens kostnader ved omregistreringsforretningen (selvkost).

Våre merknader til innholdet i høringsnotatet er som følger:

### **Både positive og negative sider for bilbransjen**

Den avgiftsomleggingen departementet har foreslått har, så langt det i dag er mulig å overskue konsekvensene, positive men åpenbart også negative sider for bransjen. Det blir for øvrig ikke lettere å vurdere konsekvensene av forslaget når det i høringsnotatet sies at

det kan bli nødvendig å oppjustere andre motorvognavgifter for å opprettholde provenyet fra motorvognavgiftene. Vi finner det uheldig at det her ikke sies noe om hvilken eller hvilke avgifter det her siktes til, slik at høringsinstansene kunne ha tatt dette i betraktning ved vurderingen av høringsforslaget.

### ***Positive elementer i forslaget***

Bilforhandleren vil stort få lavere transaksjonskostnader ved bruk av avansereglene, i det avgiften for de fleste nyere kjøretøy vil bli lavere enn dagens omregistreringsavgift.

Videre er det en positiv effekt at nye og brukte vare-/lastebiler vil få like avgiftsmessige vilkår.

Bortfallet av omregistreringsavgiften gir også avgiftsmessig nøytralitet mellom norske og bruktimporterte kjøretøy, noe NBF har tatt til orde for.

### ***Negative virkninger***

På den annen side er vi svært betenkt over andre konsekvenser av forslaget. Vi sikter her særlig til følgende forhold:

#### ***Konkurransforholdet til omsetning fra private***

En overgang fra omregistreringsavgift til merverdiavgift på brukte kjøretøy, eventuelt beregnet etter avansemetoden, vil i høy grad favorisere de aktørene som kan selge sine brukte kjøretøy uten merverdiavgift. Bilforhandlerens konkurransevne i dette markedet vil bli betydelig svekket i forhold til dagens situasjon, og det må påregnes at en større andel, og trolig en vesentlig større andel særlig av personkjøretøy, vil skje direkte fra privatperson til privatperson. Departementet anfører i sitt høringsnotat at en lav avgift ved eierskifteregistrering også mellom privatpersoner vil bidra til å motvirke dette. Vi kan for vår del ikke se at en eierregistreringsavgift, selv om denne skal påløpe også ved privatsalg, kan påvirke den konkurransevidningen som vil finne sted som konsekvens av den foreslåtte avgiftsomleggingen.

En utvikling som skissert vil være svært uheldig, ikke bare for bilforhandleren som taper omsetning, men også for forbrukerne som kjøper av kjøretøyene. Ved salg fra andre enn yrkesselgere, vil kjøperen ikke få den særlig gunstige rettsstilling som kjøperen har etter forbrukerkjøpsloven. Gjennomgående vil kjøretøy som selges av privatpersoner teknisk sett være i dårligere stand enn tilsvarende kjøretøy omsatt fra bilforhandlere. Dette vil igjen bidra til flere mangler ved den norske kjøretøyparken med uheldig innvirkning på trafiksikkerhet og miljø. En EU-kontroll annet hvert år av personbilparken, er etter vår oppfatning ikke tilstrekkelig motvekt mot en utvikling som skissert. Det skal tilføyes at forbrukerne selvsagt fortsatt vil stå fritt til å kjøpe sine brukte kjøretøy hos bilforhandlerne med de fordeler som ligger i dette i form av rettslig forbrukervern og garantier, men erfaring viser at prisen på det brukte kjøretøyet er det avgjørende for svært mange, og at det ofte legges mindre vekt på et "sikkert" kjøp. Illustrerende i så måte er at over halvparten av eierskiftene av personkjøretøy dreier seg om salg utenom bilbransjen, med overvekt av eldre kjøretøy.

Som departementet peker på i sitt høringsnotat, vil vi anta at privatpersoner som ikke ønsker å akseptere et eventuelt innbyttetilbud fra bilforhandler, vil velge å selge kjøretøyet med en forhandler som mellommann. Det kan også tenkes at bilforhandlere i langt større utstrekning enn i dag, vil tilby privatpersoner en slik løsning for å unngå merverdiavgiften ved salget, selv om det skal beregnes merverdiavgift av forhandlerens provisjon. Forhandleren vil i slike tilfeller stort sett benytte seg av den adgangen til å fri seg fra et solidarisk selgeransvar som det er anledning til etter forbrukerkjøpslovens § 1, fjerde ledd. Det vil derfor ikke være noen oppfordring for forhandleren som mellommann til å foreta noen reparasjoner eller teknisk klargjøring av kjøretøyet før salget finner sted, med uheldige konsekvenser både for kjøperen, trafikksikkerheten og miljøet.

På grunn av den avgiftsmessige favoriseringen av de private aktørene i bruktbilmarkedet som følger av departementets høringsforslag, kan NBF bare gi sin tilslutning til forslaget dersom det også innføres en særskilt omregistreringsavgift for de salgene av brukte kjøretøy som ikke skal belegges med merverdiavgift, dvs. stort sett fra privatpersoner. En slik avgift vil kunne differensieres avhengig av kjøretøyets registreringsår, og må legges på et nivå som tilsvarer avansemerverdiavgiften ved salg fra de profesjonelle aktørene.

Såfremt departementet ikke finner å kunne innføre en særskilt omregistreringsavgift for salg fra de private aktørene, ønsker NBF å beholde dagens ordning med omregistreringsavgift for personbiler, men redusert til avanseomsnivå.

#### *Leasing/Gjenkjøpskontrakter*

Ved leasingfinansiering av kjøretøy inngår vanligvis kjøretøyleverandøren (bilforhandleren) og leasingselskapet en avtale om gjenkjøp av kjøretøyet etter endt leasingperiode. Departementets forslag innebærer at bilforhandlerens gjenkjøpspris skal tillegges merverdiavgift, noe som vil medføre at den prisen bilforhandleren forplikter seg til å betale ved gjenkjøpet av kjøretøyet (eksklusiv avgift), vil måtte legges på et vesentlig lavere nivå enn dagens. Vi går for øvrig ut fra at forhandleren skal kunne gjøre fullt fradrag for inngående avgift ved tilbakekjøpet fra leasingselskapet.

Den lavere gjenkjøpsprisen vil nødvendigvis måtte gjenspeiles i leasingkostnadene, med den følgen at leasing av personkjøretøy vil bli vesentlig dyrere enn etter dagens avgiftsregler. Det er særlig næringsdrivende som leaser personbiler, og som følgelig må bære kostnadsøkningene. Men kjøretøy leases i stadig større utstrekning også av privatpersoner.

Det er av stor betydning for bilbransjens kunder at et eventuelt nytt avgiftsregime legger forholdene til rette for at leasing fortsatt kan fremstå som et attraktivt alternativ til anskaffelse av kjøretøy gjennom annen form for finansiering. Dagens tilnærmet avgiftsmessige nøytralitet mellom leasingfinansiering og egenfinansiering av kjøretøy må opprettholdes for å unngå at leasingproduktet blir vesentlig mindre attraktivt, eller i verste fall blir borte. En slik virkning av avgiftsforslaget kan unngås ved at det i leien ikke beregnes merverdiavgift på avskrivningen av engangsavgiften, årsavgiften og

rentedelen av leiebeløpet. I andre sammenhenger beregnes det ikke merverdiavgift av engangsavgift, årsavgift og renter.

Leasingkjøretøy som kjøpes tilbake fra leasingelskapene, og dette tilbys i bruktbilmarkedet, utgjør en stor og viktig del av bilforhandlerens forretningsområde. Særlig i en situasjon hvor tilførselen av brukte kjøretøy til forhandlerne gjennom andre kanaler kan bli vesentlig redusert som følge av den foreslåtte avgiftsomleggingen, jfr. ovenfor, er det av uvurderlig betydning for våre medlemmer at nye avgiftsregler ikke forrykker konkurranseforholdet mellom leasing og andre former for finansiering ved anskaffelse av personkjøretøy.

#### *Forholdet til inngåtte leasing/gjenkjøpskontrakter*

Som vi har påpekt i vårt brev av 26.02.2007 til departementet, vil en gjennomføring av forslaget lede til store økonomiske tap for bilforhandlerne som følge av løpende gjenkjøpsavtaler med leasingelskaper. Vi tillater oss å regne med at departementet iverksetter overgangsregler som helt og holdent kan holde de mange berørte bilforhandlere skadesløs, slik vi har bedt om i brevet, og mottar gjerne så snart som mulig en bekreftelse på dette.

Hvis slike overgangsregler ikke iverksettes, vil mange av landets bilforhandlere bli påført så store økonomiske tap, at Bilbransjeforbundet for sin del må stille seg avvisende til departementets høringsforslag.

## **Andre forhold knyttet til forslaget**

#### *Beregningsgrunnlaget og engangsavgiften*

Vi slutter oss til departementets forslag om at det i merverdiavgiftsgrunnlaget må gjøres fradrag for beregnet andel av gjenstående engangsavgift for kjøretøyet. Vi går ut fra at dette prinsippet skal gjelde gjennomgående for alle salgssledd, for eksempel slik at det ved gjenkjøp av leasingbiler benyttes redusert beregningsgrunnlag både ved tilbakesalget av kjøretøyet fra leasingelskapet til bilforhandleren og ved forhandlerens videresalg av kjøretøyet.

#### *Avansereglene – negativ avanse*

Det hender at bilforhandlere må selge en bruktbil med tap i den forstand at innkjøpsprisen for kjøretøyet er høyere enn salgsprisen. Vi finner det urimelig at forhandleren i slike tilfeller ikke skal ha adgang til å avregne denne differansen mot avansen som oppnås ved salg av andre kjøretøy. Avansen for brukte kjøretøy må kunne beregnes samlet for den enkelte avgiftstermin for å unngå at det ved salg av brukte kjøretøy reelt sett må betales avgift med en høyere sats enn den som gjelder for andre varer og tjenester.

#### *Omregistreringsavgift (eierregistreringsavgift)*

Det er i høringsnotatet ikke antydning noe om størrelsen av den lave og flate omregistreringsavgift som fortsatt skal beholdes (eierregistreringsavgift). Men vi forstår at dette dreier seg om en fiskalavgift som årlig skal fastsettes av Stortinget, og dermed

ikke nødvendigvis skal gjenspeile det offentlige kostnader knyttet til kjøretøyregistreringer. Etter vår oppfatning bør en avgift knyttet til omregistreringer ikke være høyere enn statens kostnader ved omregistreringsforretningen, i tråd med det prinsippet som nå gjelder for en del andre tjenesteytelser fra Statens vegvesen.

Av hensyn til nøytralitet i konkurranseforholdet er vi enige med departementet i at omregistreringsavgift pålegges både brukte kjøretøy som omsettes innenlands og bruktimporterte kjøretøy.

Derimot finner vi ikke å kunne gi vår tilslutning til tanken om å innføre en eierregistreringsavgift ved førstegangsregistrering av nye kjøretøy. En slik ny avgift vil gi seg utslag i høyere priser på nye kjøretøy, og vil ikke stimulere til den ønskede og nødvendige utskifting/modernisering av den norske kjøretøyparken.

#### *Endinger i bilforhandlerne regnskapssystemer og rutiner*

Innspill fra medlemsbedrifter bekrefter at en omlegging av avgiftssystemet som foreslått, vil kreve til omlegginger av bilforhandlerne regnskapssystemer og rutiner, uten at vi foreløpig har grunnlag for noen nærmere konkretisering av omfanget eller kostnadene knyttet til en slik omlegging.

Her er det for øvrig flere motstridende hensyn å ta: Isolert sett vil det være fordelaktig om forhandlerne får rimelig tid på seg til å tilpasse sine regnskapssystemer til et eventuelt nytt avgiftssystem før dette iverksettes. Det kan antagelig også være fordelaktig om et nytt avgiftssystem iverksettes fra begynnelsen av en avgiftstermin. På den annen side ønsker bransjen at det må gå kort tid mellom vedtakelse og ikraftsetting av nytt regelverk, ettersom det vil kunne bli full stans i bruktbilmarkedet i denne perioden.

For å kunne avklare spørsmålet om omfanget av de omlegginger som må til i bilforhandlerne regnskapssystemer og annet, må vi foreta nærmere undersøkelser. Resultatet vil bli meddelt departementet i nær fremtid, så snart vi har tilstrekkelig oversikt.

Vennlig hilsen  
**Norges Bilbransjeforbund**



Syver Leivestad  
Adm. dir.



Fredrik Lohne