

Finansdepartementet  
Skattelovavdelingen  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

30. mars 2007

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

Vi viser til Finansdepartementets høringsbrev av 22. desember 2006 med vedlagte høringsnotat av samme dato om forslag til endring av omregistreringsavgift og beregning av merverdiavgift ved omsetning av kjøretøy.

### **Bakgrunn**

Dagens avgiftssystem favoriserer kjøp av nye fremfor brukte kjøretøy i de tilfellene den næringsdrivende har fradragsrett for inngående merverdiavgift, samt at dagens regelverk favoriserer kjøp av brukte kjøretøy fra utlandet for næringsdrivende med fradragsrett for merverdiavgift. Dagens løsning medfører også at det oppstår konkurransemessige fordeler ved bruktimport av kjøretøy i forhold til innenlands omsetning av kjøretøyer.

Det er et viktig hensyn at avgiftssystemet skal virke mest mulig nøytralt, samtidig som det oppnås en tilnærming til tilsvarende regler i andre europeiske land.

Departementet viser til at omregistreringsavgiften er en særnorsk avgift som ingen andre land i EØS-området har. I høringsnotatet gis det en kort beskrivelse av avgiftsordningene vedrørende omsetning av brukte kjøretøy i Danmark og Sverige. Begge disse landene benytter merverdiavgiftsregelverket, men det fremgår ikke av høringsnotatet om det benyttes en annen avgift i tillegg ved omsetning av brukte kjøretøy.

Slik vi har forstått departementet, foreslås det å erstatte dagens omregistreringsavgift med en eierregistreringsavgift (lav flat sats) i tillegg til at det foreslås å beregne merverdiavgift for registrerte næringsdrivende.

### **Generelt**

Norsk Øko-Forum (NØF) har forståelse for departementets intensjoner om å eliminere utilsiktede skjevheter ved dagens omregistreringsavgiftssystem. Hensikten og formålet med de foreslåtte regelendringene er gode, men vi frykter at dette kan bli et avgiftssystem som i teorien er godt, men som i praksis ikke kan eller vil virke optimalt etter intensjonene. Vi er også skeptiske til en ordning som bidrar til et mer komplisert regelverk ved at det innføres to sett med avgiftsregimer der det tidligere har vært ett. Erfaringsmessig vil dette kunne by på

økte utfordringer både med hensyn til omgåelsesproblematikk og kontrollmuligheter. I tillegg mener vi at to avgiftsregimer synes å være en lite effektiv løsning administrativt vurdert.

Kontrollmessig fungerer dagens omregistreringsavgift på en god måte ved at det er (om)registrering av kjøretøy på ny eier i bilregisteret som utløser avgiften. Vi er ikke kjent med at det i praksis er større problemer med omgåelser av dette regelverket. I utgangspunktet bør det derfor foreligge tungtveiende grunner før et slikt velfungerende avgiftssystem endres.

At omregistreringsavgiften for brukte kjøretøyer er en særnorsk avgift er etter vår oppfatning ikke i seg selv et godt nok argument for å endre reglene. Når det gjelder brukte gjenstander, er det for øvrig ikke bare omsetning av brukte kjøretøyer som i dag ikke er merverdiavgiftspliktig. Ved omsetning av fast eiendom har vi regler som ligner på omregistreringsavgiften for brukte kjøretøyer, ved at omsetning av fast eiendom utløser dokumentavgift og ikke merverdiavgift.

Et viktig argument fra departementet for å innføre merverdiavgift er at kjøp av brukte kjøretøy til bruk i næringsvirksomhet medfører en fiskal skattlegging. Etter vårt syn gjelder dette også i stor utstrekning ved kjøp av nye kjøretøyer. Reglene er i dag svært restriktive mht. fradragsretten for merverdiavgift på kjøretøyer. For personkjøretøyer er fradragsretten helt avskåret selv om kjøretøyet helt ut benyttes i næringsvirksomheten. For andre kjøretøyer er det ikke fradragsrett for den delen av merverdiavgiften som gjelder den private bruken av kjøretøyet. Disse begrensningene i fradragsretten for merverdiavgiften vil også gjelde for brukte kjøretøyer. Uansett vil det gis skattefradrag (normalt i form av saldoavskrivninger) på 28 - 50,7 % av omregistreringsavgiften. De provenymessige effektene for næringslivet synes på bakgrunn av dette å være av begrenset betydning.

### **Konsekvenser av omlegging til merverdiavgift**

Vår største betenkelighet med forslaget om avgiftsomlegging er at det vil favorisere privatomsetning samt stimulere til økt svart omsetning av brukte kjøretøyer. Allerede i dag er dette et stort problem i bruktbilbransjen. Skattetaten har avdekket mange saker der bruktimporterte biler selges svart av personer som ikke er registrerte næringsdrivende eller at importen skjer via stråpersoner som ikke er registrerte. Bl.a. i Oslo er det avdekket stort omfang av svart omsetning av bruktbiler både fra registrerte forhandlere og fra såkalte "helsvarte" (ikke-registrerte) virksomheter. "Helsvarte" virksomheter er ofte personer som er trygdet og som sper på inntekten ved å drive handel med brukte biler. I 9 saker er det avdekket 600 millioner kroner i svart omsetning og netto 110 millioner kroner (både kjøp og salg av bilene holdes utenfor regnskapet). Andelen svart omsetning varierer fra 20 til over 80 %. Kontrollprosjektet er ikke ferdig og ligningskontoret i Oslo frykter at dette bare er toppen av isfjellet. Bl.a. på bakgrunn av erfaringene fra Oslo gjøres det nå undersøkelser i bruktbilbransjen også i andre deler av landet.

Ved en omlegging til avansesystemet vil en bilforhandler i enda større grad enn i dag tjene på å holde kjøp og salg av biler utenfor næringsvirksomheten, fordi bilen da selges uten merverdiavgiftsbelastning.

Det er også avdekket flere tilfeller av doble sett med og salgs- og kjøpskontrakter for å redusere salgsinntektene eller for å øke innkjøpskostnadene. Ønsket om å redusere den bokførte gevinsten ved doble sett med kontrakter blir ved avansesystemet ytterligere forsterket da dette får direkte betydning for beregnet utgående merverdiavgift.

For private kunder og kunder uten fradragsrett for merverdiavgift vil de nye reglene motivere til kjøp fra private fremfor registrerte bilforhandlere. Om hvor stort omfang dette vil få, er det imidlertid vanskelig å ha noen formening om. Ut fra dagens erfaringer fra bruktbilbransjen kan det være berettiget grunn til å tro at omfanget vil bli stort. En slik utvikling vil også være uheldig i forhold til forbruker, som i utgangspunktet er bedre sikret ved kjøp fra forhandler mht. garantier og andre rettigheter. Vi viser for øvrig til høringsnotatet pkt. 4.3.2 om problemene med å avgrense omsetning fra privatpersoner og bilforhandlere bl.a. ved å kamuflere formidlingssalg og kommisjonssalg. Dette viser allerede i dag hvor vanskelig det kan være.

På bakgrunn av dette frykter vi at omfanget av svart økonomi i bilbransjen vil øke dersom avansesystemet innføres.

Vi har ovenfor konkludert med at en omlegging til avansesystemet vil medføre betydelige kontrollproblemer. Vi kan imidlertid ikke se av høringsnotatet at dette er vurdert av departementet og vi savner derfor en drøftelse av mulige tiltak i forhold til dette. Det mangler helt en henvisning til aktuelle kontrollbestemmelser, herunder regler om bokføring, dokumentasjon og oppbevaring.

I forskrift 1. desember 2004 nr. 1558 om bokføring (bokføringsforskriften) § 8-10 er det gitt detaljerte regler om bokføring, spesifisering, dokumentasjon og oppbevaring for videreførere av brukte varer mv. som omfattes av merverdiavgiftsloven kapittel V a og i bokføringsforskriften § 5-8 annet ledd er det regler om at det ved anvendelse av varer og tjenester til reparasjon av brukte kjøretøyer etter merverdiavgiftsloven § 16 første ledd nr. 11, skal det dokumenteres på hvilket objekt varene eller tjenestene er benyttet.

Etter vår oppfatning er disse bokføringsreglene viktige for at gjeldende "avanseregler" skal kunne etterleves og kontrolleres. Ved en eventuell omlegging til avansesystemet for brukte kjøretøyer bør departementet vurdere om disse reglene også skal gjelde for brukte kjøretøyer. Vi tror for vår del at det er helt nødvendig at disse reglene blir gjort gjeldende også for brukte kjøretøyer, men departementet bør slik vi ser det også vurdere om det er behov for krav til dokumentasjon utover disse reglene.

Når det gjelder bestemmelsen i bokføringsforskriften § 5-8 annet ledd, mener vi den bør videreføres selv om forskrift 78 oppheves. Bestemmelsen er helt nødvendig for både å kunne sannsynliggjøre omfanget og allokeringen av kostnader på omsatte bruktbiler. Det erfarer ofte i praksis at bilforhandlere kostnadsfører og trekker fra merverdiavgift på varer og tjenester i forbindelse med reparasjoner på brukte biler som gjelder egne, families eller venners private biler. I tilfeller hvor det avdekkes svart omsetning av biler, hevdes det ofte at det har vært utgifter til påkostning/vedlikehold på slike biler og at utgiftene ikke er bokført i regnskapet. Kravet i bokføringsforskriften § 5-8 annet ledd om at det skal dokumenteres på hvilket objekt (bil) utgiftene er benyttet, er således helt nødvendig for å kunne kontrollere om en slik påstand er riktig. Det har ofte vist seg at slike utgifter likevel er bokført i regnskapet.

Ved en eventuell omlegging til avansesystemet bør det således stilles krav om at den næringsdrivende spesifiserer alle kjøp og salg av brukte kjøretøyer og som viser alle kostnader som er medgått pr. bil, dvs. kjøpsutgiften, påkostninger/vedlikeholdsutgifter og alle inntekter på hver enkelt bil. Regnskapet må vise hvordan beregningsgrunnlaget for utgående

merverdiavgift er fremkommet og det må være direkte avstembart mot innberettet merverdiavgift.

Det bør videre være mulighet for å avstemme alle kjøp og alle salg direkte mot kontospesifikasjonen (hovedbokskonto), ved at de nevnte konti, samt varelagerlister inneholder et felt for bilens registreringsnummer (kjennetegn) Dette vil for det første muliggjøre en avstemming av om alle biler som er bokført kjøpt også er bokført solgt eller er tatt med i varelageret. Dette vil også gjøre kontrollarbeidet enklere ved avstemmingen av regnskapet mot innhentede kontrollopplysninger fra tredjemenn.

Fremdeles vil imidlertid avansesystemet medføre betydelige kontrollproblemer. Dette kan illustreres ved følgende.

De anskaffelser som en bruktbilforhandler foretar for direkte videresalg og som skal avgiftsbregnes på vanlig måte, vil kunne henføres til en konkret bil. På denne måten vil man kunne hevde at avgiftsberegningen er skjedd ved at de nevnte anskaffelser er inkludert i bilens totale pris og således indirekte kommet til avgiftsberegning. I virkeligheten har den næringsdrivende enten solgt de omhandlede tjenester ”svart” eller tatt dem ut til privat bruk (uten avgiftsberegning).

Dette problemet kan delvis løses ved at alle innkjøpsfakturaer identifiseres med bilens registreringsnummer slik at disse kan avstemmes mot kostnader og inntekter til den enkelte bil og at alle utgående fakturaer spesifiseres mht. til hva som er levert.

Dette vil i noen grad løse problemet, men i praksis vil dette være relativt enkelt å omgå. Bilen kan ha vært utstyrt for eksempel med et hengerfeste allerede ved innkjøpet, og henføring på fakturaen ”inkl. hengerfeste” behøver nødvendigvis ikke henføres til det konkrete innkjøpte hengerfestet. Dette vil i praksis være svært vanskelig å kunne kontrollere i ettertid.

Vi ser derfor at systemet slik det er beskrevet, i stor grad gjør det mulig å skjule ”svart” salg av deler og utstyr og fremdeles kunne oppnå skattefradrag og fradrag for merverdiavgift ved innkjøpet.

En overgang til avansesystemet vil derfor etter vår oppfatning være betydelig mer komplisert å forholde seg til enn dagens regelverk. Omsetning av brukte kjøretøyer skjer fra store og seriøse merkeforhandlere, fra mellomstore frittstående forhandlere og fra et betydelig antall mindre virksomheter og oppkjøpere. Det er i dag vanskelig å si noe om antall aktører innenfor denne bransjen og det er også vanskelig å gjøre estimerer for fordelingen innenfor de forskjellige segmenter, bl.a. fordi det ikke finnes egne bransjekoder for omsetning av bruktbil.

Det er grunn til å tro at mange bilforhandlere ikke vil innordne seg det nye regelverket, enten på grunn av manglende kompetanse eller fordi de ikke ønsker det.

### **Oppsummering**

Vår konklusjon er at forslaget til omlegging fra dagens omregistreringsavgift til merverdiavgift vil gi et kompliserende regelverk, større muligheter for skatte- og avgiftsunndragelser, herunder økt omfang av svart omsetning, høyere administrasjonskostnader for næringslivet og økt ressursbruk for skatteetaten. Omleggingen vil dessuten favorisere privatomsetning av brukte biler og medføre at deler av

bruktbilomsetningen flyttes til privatmarkedet. De provenymessige konsekvensene av en omlegging til merverdiavgift etter også ubetydelige for næringslivet. Vi mener derfor at gjeldende ordning med omregistreringsavgift bør beholdes. Kontrollmessig fungerer dagens omregistreringsavgift på en god måte og det er i praksis ikke store problemer med omgøelser av dette regelverket.

Med hilsen  
for Norsk Øko-Forum

Jan-Egil Kristiansen  
*leder faglig utvalg*

