



FINANSDEPARTEMENTET
13. AUG. 2003

Saksnr.
20021 8540-24

Arkivnr.



Bilimportørenes Landsforening
Tlf 22 64 64 55 - Fax 22 64 85 95
Postboks 71 Økern - 05 08 Oslo
e-post firmapost@b-i-l.no
Org.nr NO 840 744 302
Bankgiro 6001 05 41266
Postgiro 0532 13 25604

Finansdepartementet
Boks 8008 Dep

Oslo, 12 august 2003

0030 OSLO

Deres ref 02/3340 SØ

VDR.: HØRING – BILAVGIFTER – RAPPORT FRA EN ARBEIDSGRUPPE

Vi viser til departementets brev av 16 mai 2003 vdr ovennevnte

GENERELT

Den klare forutsetningen om at arbeidsgruppens forslag skulle være innenfor en provenynøytral ramme, har virket begrensende både på gruppens arbeid og de forslag den har presentert. Forslagene bærer preg av lite nytenkning og er tildels skuffende passive. Det siste gjelder ikke minst engangsavgiften, der man foreslår at dagens system skal videreføres. Dette til tross for at man i Budsjettinnst. S nr 1 (2000-2001) uttalte følgende:

"Stortinget ber Regjeringen om å evaluere og utrede engangsavgiftssystem for personbiler med sikte på forslag til konkrete endringer i løpet av år 2003. Det forutsettes at forslag til omlegging tilpasses ny teknologi slik at optimale miljø- og sikkerhetsforbedringer oppnås. Det forutsettes videre at satsene i et nytt system utformes innenfor en provenynøytral ramme"

Etter vår mening har Stortinget med dette ytret et klart ønske om å få på plass et nytt og mer fremtidsrettet system vesentlig raskere enn det nå legges opp til.

I arbeidsgruppens mandat var det også tatt med at utviklingen innenfor EU skulle vurderes med tanke på endringer som kan få betydning for norske avgifter og systemer. Etter vår mening legger både mandatet og følgelig også arbeidsgruppens rapport for lite



vekt på dette. Det norske bilmarkedet er blitt en del av et stadig mer åpent bilmarked, jfr bl a den betydelige importen av brukte biler, og også den ikke ubetydelige parallellimporten av nye biler.

EU-kommisjonen ønsker bl a gjennom revisjonen av gruppeunntaket å stimulere til en enda sterkere konkurranse over landegrensene. Dette må norsk bilbransje forholde seg til, og utformingen av bilrelaterte avgiftsregler vil få betydning for hvordan en slik tilpasning blir gjennomført.

ENGANGSAVGIFTEN

Vi har tidligere i forbindelse med gruppens arbeid, fremmet forslag til nytt system for beregning av engangavgiften der vi foreslår at det innføres en CO₂-komponent til erstatning for dagens komponent basert på sylindervolumet. Dette vil etter vår mening gi et mer fremtidsrettet system, samtidig som det vil stimulere til import og salg av biler med miljøvennlig teknologi. Vi viser til våre brev av 9. desember 2002 og 17. januar 2003.

BRUKSFRADRAGET

Arbeidsgruppen uttaler i sin rapport at bruksfradragene de siste årene sannsynligvis har vært for høye, og at det ikke har vært tatt tilstrekkelig hensyn til den særnorske omregistreringsavgiften. Arbeidsgruppen baserer dette på ett år gamle beregninger som Finansdepartementet har fått utført.

Gruppen foreslår at nye beregninger blir utført og at satsene endres så raskt som mulig. B I L slutter seg til dette, men presiserer nødvendigheten av at man ved slike beregninger tar hensyn til at dagens bruktbilpriser er tilpasset for høye bruksfradrag. Dette innebærer at fradragssatser som utelukkende er basert på dagens bruktbilpriser, vil gi for høye bruksfradrag.

Vi viser forøvrig til tidligere korrespondanse vdr bruksfradragene.

OMREGISTRERINGSAVGIFTEN

Omregistreringsavgiften er en erstatning for merverdiavgift på omsetning av brukte biler. Alternativet til omregistreringsavgift på en brukt bil vil eventuelt være merverdiavgift på forskjellen mellom innkjøpspris og salgspris for den brukte bilen. Sett i forhold til alternativet, er satsene i omregistreringsavgiften for høye, spesielt for nyere biler. Hvis ESA opprettholder sitt standpunkt om at omregistreringsavgiften ikke kan tas hensyn til i bruksfradragene, må omregistreringsavgiften reduseres til nivået for en alternativ merverdiavgiftsberegning dersom norske bruktbiler skal likestilles med importerte.

ARSAVGIFTEN

Arbeidsgruppen foreslår i sin rapport at årsavgiften bør differensieres etter miljøkarakter, bl a for å stimulere til en raskere utskifting av biler med dårlige miljøegenskaper.

B I L slutter seg til dette, og vi viser i den sammenheng til vårt forslag i brev til departementet av 17. januar 2003.

DRIVSTOFFAVGIFTENE

Drivstoffavgiftene består av bensinavgiften, dieselavgiften og CO₂-avgiften. BIL er prinsipielt enig i at avgiftsforskjellene mellom bensin og diesel bør utjevnes. Legger man til grunn at avgiften skal stå i forhold til de eksterne kostnadene, bør dieselavgiften være høyere enn bensinavgiften. Arbeidsgruppen ser ut til å legge til grunn at en slik utjevning bør skje ved at dieselavgiften økes. Dette vil i tilfelle innebære store konsekvenser for norske transportører og svekke konkurransevnen til norsk næringsliv.

EKSTRAORDINÆR VRAKPANT

I følge rapporten kostet skrotningskampanjen som ble gjennomført i 1996, staten én milliard kroner. Dette gir etter vår mening ikke et riktig og komplett bilde av det hele. Riktignok økte utbetalingene over vrakpantordningen med én milliard kroner, men samtidig bidro kampanjen til en større aktivitet i bilmarkedet. Dette ga økte inntekter både fra engangsavgiften, omregistreringsavgiften og merverdiavgiften. I tillegg kommer effekten av en redusert gjennomsnittsalder på bilparken med hva det innebærer på miljø- og sikkerhetssiden.

Gjennomsnittsalderen på personbilparken har igjen økt til 10,2 år med de negative konsekvensene dette har miljø- og sikkerhetsmessig. BIL har derfor, sammen med seks andre bilorganisasjoner, i brev til finansministeren av 4 juni i år, foreslått at det i 2004 gjennomføres en ny ekstraordinær skrotningskampanje. Vrakpanten foreslås satt til kr 10 000,-

Med vennlig hilsen
Bilimportørenes Landsforening



Finn Tandberg

Kopi arkiv_postmottak@finans.dep.no