



Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep  
0030 Oslo

FINANSDEPARTEMENTET

1 4. AUG. 2003

Saksnr.

2002/3340-27

Arkivnr.

Oslo, 13 august 2003  
Vår ref 342 - ThG

## HØRING – BILAVGIFTER – RAPPORT FRA EN ARBEIDSGRUPPE

Vi viser til departementets brev av 16 mai 2003 (ref 02/3340 SØ)

### Avgiftene dreier etterspørselen mot importerte bruktbiler

Det norske bilmarkedet er en del av et stadig mer åpent europeisk bilmarked. De norske avgiftene på kjøp av personbiler, engangsavgiften med fradragsreglene for importerte bruktbiler og omregistreringsavgiften, dreier etterspørselen fra nye biler mot brukte biler.

En dreining av etterspørselen mot importerte bruktbiler vil sannsynligvis gi dårligere trafikk-sikkerhetsstandard og miljøstandard på den norske bilparken. Det vil også gi staten mindre inntekter fra engangsavgiften.

NBF mener mandatet for arbeidsgruppen og dermed også rapporten legger for liten vekt på at det norske bilmarkedet er en del av et europeisk bilmarked som er i rask utvikling.

### Et europeisk bilmarked

Norge er en del av et europeisk bilmarked. Når prisene på "norske" biler, nye eller brukte, er høyere enn prisene, inklusive norske avgifter, på biler kjøpt i utlandet, dreies etterspørselen mot utlandet. Vi har gjennom flere år hatt en høy bruktbilimport. I fjor høst kjøpte også nordmenn ny bil i utlandet. De norske nybilprisene var blitt for høye på grunn av den sterke norske kronen.

EU-kommisjonen vil ha enda sterkere konkurranse over landegrensene i det europeiske bilmarkedet, jf det nye gruppeunntaket. Bilbransjen i Norge må tilpasse seg det europeiske bilmarkedet. De norske avgiftsreglene har stor betydning for hvordan denne tilpasningen blir.

### Raskere avskrivning på nyere biler

Bilbransjen har de siste årene tilpasset sine innkjøpspriser på brukte "norske" biler til de prisene en må gi for importerte bruktbiler. Det vil si bilbransjen har senket prisnivået på nyere bruktbiler. Det betyr at de som kjøper ny bil blir påført vesentlig høyere avskrivningskostnader i dag enn for 5 år siden. Det er særlig de første 3 – 4 årene at avskrivningskostnadene er økt betydelig. Virkningen av dette er/ blir at etterspørselen dreies fra nye biler mot brukte biler.

Sett i forhold til den delen av bilbransjen, som NBF representerer, er dette en uønsket utvikling. Vi mener imidlertid også at det er en uønsket utvikling sett i forhold til miljø- og trafiksikkerhetshensyn og hensynet til bilbrukerne.

De norske bilavgiftene og bilbeskatningsreglene har stor betydning for at etterspørselen dreies mot bruktimporterte biler.

### Engangsavgiften

Den høye engangsavgiften på nye personbiler, og dermed høye norske bilpriser, er den viktigste grunnen til at vi beholder bilene lenge før de vrakes og dermed har et lavere naturlig avskrivningsmønster (målt i prosent) enn de landene som ikke har tilsvarende avgifter på nye biler.

EU-kommisjonen anbefaler at kjøpsavgiftene på biler i medlemslandene reduseres og over tid fjernes og eventuelt at årsavgiftene og drivstoffavgiftene økes. NBF mener at Norge bør følge EU-kommisjonens oppfordring.



### **Bruksfradraget**

Ved import av brukte biler blir engangsavgiften redusert med et såkalt bruksfradrag som skal avspeile at en brukt bil er mindre verdt enn en ny bil. Rapporten peker på at et år gamle beregninger, som Finansdepartementet har gjort, peker i retning av at bruksfradragene har vært for høye de siste årene. NBF er enig i at bruksfradragene er for høye.

Arbeidsgruppen anbefaler at nye beregninger gjøres og at satsene endres så raskt som mulig. Etter NBFs mening er det viktig at slike beregninger tar hensyn til at de norske bruktbilprisene i dag er tilpasset for høye bruksfradrag. Det betyr at bruksfradragssatser som utelukkende er basert på data om norske bruktbilpriser vil gi for høye bruksfradrag.

### **Omregistreringsavgiften**

Den særnorske omregistreringsavgiften gir norske bruktbiler et prishandikap i forhold til importerte bruktbiler. Prishandikaket må betales av bileieren i form av et verdifall på bilen og ikke av bilkjøperen. Dette handikaket kan fjernes enten ved at bruksfradraget tar hensyn til at det ikke betales omregistreringsavgift for importerte biler eller ved at omregistreringsavgiften reduseres til riktig nivå.

Omregistreringsavgiften er en erstatning for merverdiavgift på omsetning av brukte biler. Alternativet til omregistreringsavgift på en brukt bil er således merverdiavgift på forskjellen mellom innkjøpspris og salgspris for den brukte bilen. Sett i forhold til alternativet er satsene i omregistreringsavgiften vesentlig 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. Dersom departementet trenger data om avansene i bruktbilomsetningen, er vi villige til å samle inn slike data fra et utvalg av medlemsbedriftene.

### **Omregistreringsavgiften på lastebiler**

Omregistreringsavgiften på brukte lastebiler bør fjernes. Omregistreringsavgiften erstatter, som nevnt, merverdiavgiften ved omsetning av brukte kjøretøy. Avgiftspliktige foretak har fradragsrett for merverdiavgift og det er ikke investeringsavgift på lastebiler. For lastebiler, som i praksis er fritatt for merverdiavgift, er omregistreringsavgiften betydelig også etter reduksjonen per 1 juli i år. Omregistreringsavgift på lastebiler er inkonsekvent og urimelig.

### **Firmabilbeskatningen**

Firmabilordningene (biler som arbeidsgiver stiller til disposisjon for arbeidstakerens yrkes- og private bruk) har tidligere gitt et betydelig nybilsalg og tilført det norske markedet et betydelig antall nyere bruktbiler. Denne tilførselen av brukte biler er i ferd med å bli sterkt redusert. Det skyldes to forhold. For det første er firmabilskatten skjerpet i flere omganger med den følge at færre har firmabil. De fleste firmabilbrukerne får i dag tillagt sin skattbare inntekt et beløp som er høyere enn de totale kostnadene ved firmabilen. I 2002 var det 54 000 personer som ble beskattet for firmabil mens det i 2000 var 74 000 personer. For det andre beholdes firmabilene lenger før de byttes ut. Mange firmabiler er leaset. Tidligere var den vanlige leasingperioden 2 år. I dag er den 3 år.

Mindre tilgang av bruktbiler fra firmabilmarkedet forsterker etterspørselen etter bruktimporterte biler.

### **Provenyet fra bilavgiftene**

NBF er enig med Bjørnstad i arbeidsgruppen om at bompenger og merverdiavgiften på særavgiftene er bilavgifter. Vi har derfor heller ikke argumentert med at omleggingen av engangsavgiften 1. april 2001 (engangsavgiftssatsene ble økt med 24 % samtidig som engangsavgiften ble fritatt for merverdiavgift) var en økning av bilavgiftene. Vi er også enige med Bjørnstad i at mandatet ikke burde ha forutsatt en provenynøytral ramme. Det har begrenset arbeidsgruppens muligheter til å vurdere hva man kunne oppnå med reduserte avgifter.

## Engangsavgiften

Som nevnt, mener NBF at vi bør følge EU-kommisjonens signaler om over tid å fjerne engangsavgiften. Avgiftsreduksjonene bør kunne gjennomføres, iallfall i hovedsak, uten å øke andre bilavgifter.

For bilforhandlerne kan en nedsettelse av engangsavgiften gi betydelige tap. For det første vil en reduksjon av engangsavgiften på nye biler vil gi reduserte bruktbilpriser og dermed reduseres verdien av bruktbilene bilforhandlerne har på lager. For det andre kan et varsel om at engangsavgiften vil bli betydelig redusert, føre til en stopp i nybilsalget. NBF mener imidlertid at bilforhandlerne kan håndtere en årlig reduksjon i engangsavgiften på 5 – 10 % uten for store tap.

Dersom EU-kommisjonens signaler følges og engangsavgiften fjernes over en periode på 10 – 15 år, mener NBF at avgiftskomponentene i engangsavgiften bør beholdes. Vi har tidligere ovenfor arbeidsgruppen anbefalt å opprettholde forholdet mellom engangsavgiften på personbiler, varebiler, kombinerte biler og minibusser.

Dersom en ikke velger å følge EU-kommisjonens signaler med en styrt reduksjon av engangsavgiften, bør det innføres en CO<sub>2</sub>-komponent i engangsavgiften som over tid kan gi en avgiftsreduksjon på grunn av lavere utslipp fra bilene.

## Årsavgiften – stimulanser til skrotning av eldre biler

Arbeidsgruppen peker på at årsavgiften er en fiskal avgift. Arbeidsgruppen foreslår imidlertid å differensiere årsavgiften bl a for å stimulere til utskifting av biler med høye forurensningsutslipp.

NBF er enig i at det er behov for tiltak som gir en raskere utskifting av bilparken. En differensiert årsavgift kan være et slikt tiltak.

## Midlertidig økning av vrakpanten

NBF har sammen med bileierorganisasjonene, Bilimportørenes Landsforening, Trygg Trafikk og Opplysningsrådet for Veitrafikken foreslått en midlertidig økning i vrakpanten i 2004. Hensikten er å få utrangert en del av de mest forurensende og minst trafikksikre bilene. En midlertidig økning av vrakpanten er et positivt tiltak i motsetning til å øke årsavgiften for eldre biler eller som det også har vært foreslått å nekte eldre biler å kjøre i Oslo når forurensningen er høy. Vi mener dessuten den midlertidige vrakpanten i 1996 var svært vellykket. I 1996 ble det vraket nesten 250 000 person- og varebiler, mens i årene før 1996 årlig ble vraket ca 59 000 biler og etter 1996 ca 76 000.

Rapporten peker på den midlertidige vrakpanten i kostet staten en milliard kroner. Etter vår mening er dette galt. Den midlertidige vrakpanten økte utbetalingene over vrakpantordningen med en milliard kroner, men samtidig bidro den til større aktivitet i bilmarkedet som ga staten økte inntekter fra omregistreringsavgiften, engangsavgiften og merverdiavgiften både i 1996 og 1997, kanskje også i 1998, jf tabellen til høyre.

TØI hevder at samfunnsnyttien av den midlertidige økte vrakpanten i 1996 var negativ (-725 mill kroner), jf Samferdsel nr 1/98. Det negative resultatet skyldes statens utgifter. Bak TØIs beregninger ligger det mange forutsetninger som er diskutabile. Vi skal bare ta opp en. I Samferdsel står det "Mange vil kanskje reagere på at statens avgiftsinntekter fra et evt økt nybilsalg som følge av vrakordningen ikke er med i regnestykket".

Statens avgiftsinntekter, mill kr				
	Omregistreringsavgift		Engangsavgift	
	Mill kr	Vekst fra forrige år	Mill kr	Vekst fra forrige år
1994	1 049		7 022	
1995	1 100	4,9 %	7 575	7,9 %
1996	1 229	11,7 %	8 945	18,1 %
1997	1 308	6,4 %	9 771	9,2 %
1998	1 348	3,1 %	10 078	3,1 %
1999	1 402	4,0 %	8 705	-13,6 %
Kilde	Opplysningsrådet for Veitrafikken			

Dette er imidlertid inntekter som staten ville fått uansett. Utskiftingen av bilparken ble bare midlertidig fremskyndet som en følge av vrakordningen. NBF er enige i at utskiftingen av bilparken bare ble fremskyndet. Fremskyndingen gir imidlertid staten økte inntekter. I følge TØI medførte vrakpantordningen i 1996 at det ble solgt 27 700 nye biler ekstra. Disse bilene vil bli utrangert og erstattet med nye avgiftsbelagte biler tidligere enn dersom de hadde blitt kjøpt på et senere tidspunkt.

Det ligger mao over tid en økning av statens inntekter fra engangsavgiften som følge av vrakpantordningen. I tillegg får staten en renteinntekt ved at avgiftene inngår tidligere. Videre ser TØI bort fra omregistreringsavgiften som ga staten økte inntekter.

### **Drivstoffavgiftene**

Drivstoffavgiftene består av bensinavgiften, dieselavgiften og CO<sub>2</sub>-avgiften. NBF er prinsipielt enig i at avgiftsforskjellene mellom bensin og diesel bør utjevnes. Ut fra hensynet til at drivstoffavgiftene bør avspeile de marginale eksterne kostnadene ved bruk av bil, burde dieselavgiften være høyere enn bensinavgiften. Arbeidsgruppen ser ut til å legge opp til at utjevningen skal skje ved at dieselavgiften økes. Sett i forhold til norske transportører og norsk næringsliv svekker det konkurranseevnen.

### **CO<sub>2</sub>-avgiften**

Arbeidsgruppen har ingen vurdering av størrelsen på CO<sub>2</sub>-avgiften.

CO<sub>2</sub>-utslipp fra bensindrevne biler er ikke mer skadelige enn utslipp fra dieseldrevne biler, og heller ikke mer skadelige enn utslipp fra villaoppvarming med fyringsolje, fra industrien, fra fiskeflåten eller fra andre typer transport. Likevel er CO<sub>2</sub>-avgiften på bensin til bruk i biler høyere enn CO<sub>2</sub>-avgiften på petroleumprodukter brukt til forbrenning i annen virksomhet. Denne ekstrabeskatningen av bensin brukt i biler er urimelig.

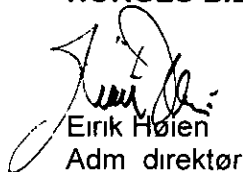
### **Prioriteringer**

NBF mener at følgende avgiftsendringer bør prioriteres:

- Bruksfradragene i engangsavgiften korrigeres umiddelbart. Rapporten peker på at bruksfradragene har vært for høye og etter NBFs mening er de fortsatt for høye. Dersom det ikke kan tas hensyn til omregistreringsavgiften i bruksfradragene, må omregistreringsavgiftsatsene reduseres betydelig.
- Omregistreringsavgiften for lastebiler fjernes.
- Engangsavgiften reduseres skrittvis slik at den fjernes over en periode på 10 – 15 år slik EU-kommisjonen legger opp til for EU-landene.
- Det innføres en midlertidig vrakpant på 10 000 kr i 2004.
- Beskatningen av firmabiler reduseres slik at den kommer på linje med beskatningen av andre naturalytelsler og at skattegrunnlaget dermed samsvarer med de faktiske bilholdskostnadene.

Vennlig hilsen

**NORGES BILBRANSJEFORBUND**

  
Eirik Høien  
Adm. direktør