

Det Kongelige Finansdepartement  
Postboks 8008 Dep  
0030 OSLO

|                     |               |
|---------------------|---------------|
| FINANSDEPARTEMENTET |               |
| 2 0. AUG. 2003      |               |
| Saksnr.             | 2002, 3340-49 |
| Arkivnr.            |               |



Bergen 15 08 2003

Deres ref 02/3340 SØ

## HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE BILAVGIFTER – RAPPORT FRA EN ARBEIDSGRUPPE

### I.

Arbeidsgruppens mandat bygger på Sem-erklæringen og Finanskomiteens innstilling til 2001-budsjettet. Siktet er en evaluering og utredning av bilavgiftene med tanke på optimale miljø og sikkerhetsforbedringer. Finansdepartementet ba i tillegg om en vurdering av bruksfradragene ved import av brukte biler.

Frie Bilimportørers Forening (FBF) uttrykte i brev av 06.11.2002 bekymring over at Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV) ved Ola Bjørnstad skulle delta direkte i arbeidsgruppen. Etter vårt skjønn representerer han den etablerte bilbransjen i Norge og kan derved ikke anses som nøytral og uavhengig.

Deler av rapporten bærer preg av at man er mer opptatt av å forsvare monopoltendensen i den etablerte bilbransjen enn å fremme mandatets siktemål om miljø og sikkerhet. Bekymringen var altså berettiget.

Kravet til nøytralitet ble ytterligere svekket ved å trekke inn listeprisutgiverne Synerg1 AS og Bransjeforlaget, som begge har den etablerte bilbransje som premisseleverandør og som sitt levebrød. Per Morten Merg som leder Synerg1 AS er i tillegg tidligere OFV-ansatt. Man ser også at Norges Bilbransjeforbund (NBF) og Bilimportørens Landsforening (BIL) har hatt direkte tilgang til rapporten med sine argumenter.

***I sum betyr dette at den etablerte bilbransjen i Norge har fått dominere arbeidsgruppen.***

Frie Bilimportørers Forenings argumenter gjennom en årrekke er ikke referert i rapporten, og heller ikke det som ble fremført gjennom FBF's deltakelse i den såkalte Referansegruppen.

### II.

FBF har gjennom årene (også ved den tidligere verdiavgiften) hevdet at forhandlerfortjenester og avanser, samt avgifter basert på disse, har vært noe av årsaken til høye nybilpriser og meget høy snittalder på bilparken i Norge. Slike ordninger er monopoldannede og konkurransevridende all den tid både marked og avgifter blir prisdrevet av hovedimportørene og den etablerte bilbransje. Bruksfradraget har for merkeforhandlerne ikke vært et

miljøargument, men et nyttig virkemiddel for å beholde sin egen prissetting av det norske bilmarked

**Hovedpoenget fra FBF har hele tiden vært at norsk bilbransjes avanser som inngår i underlagsmaterialet for beregning av størrelsen på bruks fradragene, gjennom en indirekte begrensning av fradragene, utløser feilaktig avgift for importører av brukte biler.**

Rapporten fra arbeidsgruppen baserer seg nettopp på utsalgspriser inklusiv avanse, innhentet fra merkeforhandlere gjennom listeprisutgiveren Synerg1 AS. Dermed har man i realiteten tåkelagt det verditap som "innbytteren" eller forbrukeren reelt sett får.

**Den avansen som merkeforhandleren beregner seg ved videresalg av bruktbil er det ikke hjemmel for å kreve motorvognavgift av. Ved bruk av utsalgspriser som referanse for bruksfradragene vil slik ulovlig avgiftsileggelse skje kontinuerlig, ved import av brukte biler.**

Den enkelte bil forurenser like mye eller lite enten den er importert av hovedimportør, frie bilimportører eller av forbrukeren direkte. En slik påvist meravgift har således heller **ingen miljømessig begrunnelse**, men tjener utelukkende som vern av den etablerte bilbransjen i Norge.

FBF har også hele tiden hevdet at verditapet for en bil f.eks. etter 1 år **umulig** kan defineres som noe annet enn differansen mellom kjøpspris og innbyttepris. Hva som skjer etter at bilen er byttet inn hos merkeforhandler er helt uten betydning i forhold til verdifall for kunden. Den avansen som forhandleren legger på ved videresalget, om det nå skulle være kr 20 000 – 40 000 – 70 000 eller hvilket som helst tall, er den egentlige **konkurransedelen** innenfor bilomsetningsmarkedet. Teoretisk skulle da den forhandler som velger den laveste avanse, ha et salgsfortrinn i markedet. Dagens system fungerer **IKKE** slik, og er i disfavør av frie bilimportører, utenlandske leverandører og norske forbrukere.

**Konkurransemessig vil systemet slik det er oppbygget føre til at residualavgiften på en intern norsk bruktbil konstant vil være lavere enn på en tilsvarende importert bruktbil.**

Bruksfradragenes påvirkning av konkurranseforholdene mot utlandet og residualavgiften på interne norske bruktbiler kan illustreres ved følgende eksempel,

Listepriskatalogen fra Synerg1 AS som er brukt som referanse i rapporten opererer med 3 forskjellige verdier for hver bilmodell

- Utsalgspris for bruktbil hos merkeforhandler (listeprisen)
- Bilens historiske nypris
- Antatt innbyttepris for kunde (basert på fratrukk av 18% avanse og norsk omregistreringsavgift)

Med utgangspunkt i en konkret modell Mercedes Benz E220 CDI – 1 år - gir listen følgende tall

|                           |             |                  |
|---------------------------|-------------|------------------|
| Historisk pris som ny     | NOK 532 000 |                  |
| Listepreis som brukt 1 år | NOK 490 000 | Verdifall 7,89 % |
| Innbyttepris ved 1 år     | NOK 403 000 | Verdifall 24,25% |

Avgiftsgrunnlaget for denne modell er 2148 CCM / 110 KW / 1565 KG  
MOTORVOGNAVGIFT ved ny bil = NOK 167 305

Ved innbytte etter 1 år og verdifall 24,25 % får vi  
RESIDUALVGIFTEN NOK 167 305 x 0,7575 = NOK 126 734

Import av tilsvarende bil – 1 år – bruksfradrag 17%  
MOTORVOGNAVGIFT reduseres til = NOK 139 084

Residualavgiften er altså **NOK 12.350 lavere** på en bil som er brukt ett år i Norge enn avgiften ved import av en tilsvarende bruktbil som er brukt ett år i utlandet, ifølge datagrunnlaget i listeprisbok fra Synergi AS

***Denne høyere avgift som ilegges en bruktbil kjøpt fra utlandet er etter vårt skjønn uhjemlet og ulovlig og innebærer en klar diskriminering av handel med bruktbiler fra utlandet. Rapporten inneholder ingen forklaring på slike forskjeller i avgift. Etter FBF's oppfatning ligger årsaken til mangelen på slike begrunnelser åpenbart i gruppens sammensetning.***

Omregistreringsavgiften, slik den omtales i rapporten, har altså intet å gjøre med bruksfradragene Dette har også ESA bekreftet i følge anførsel i rapporten Bruksfradragene må altså utarbeides

- **Uten hensyn til fortjenester**
- **Uten hensyn til omregistreringsavgift**

Når det gjelder satser for bruksfradrag så viser et utvalg beregninger fra listeprisene til Synergi AS at verdifall i prosent mellom nybilpris og innbyttepris i svært mange tilfeller ligger på et nivå mellom 22 til 25 % det første året Dette viser at FBF's forslag fremlagt i møte med Finansdepartementet 06 02 2001 er langt mer realistisk enn de forslag som tidligere er fremkommet fra den etablerte bilbransjen i Norge og nå senest i form av en konklusjon i arbeidsgruppens rapport For ordens skyld vedlegges på nytt vårt forslag til endrede bruksfradrag ( I papirversjonen pr post)

### III.

Situasjonen i øyeblikket er at det har vært økende prisfall på brukte biler i Norge gjennom de siste år Dette er da også jevnlig kommentert i de tileggspublikasjoner som utgives av listeprisutgiverne Synergi AS og Bransjeforlaget Uttalelser fra administrerende direktør i Norges Bilbransjeforbund (NBF), Erik Høien, underbygger dette ytterligere I en artikkel i bladet Dine Penger 4-2003 uttaler han følgende ,  
**” I dag har en 3 år gammel bil som er kjørt 60000 km falt nesten 50% i verdi. Dette betyr at prisene på brukte biler i Norge er fullt harmonisert med resten av Europa.”** Uttalelsen er ikke bare en bekreftelse for økende prisfall på biler, men i tillegg svært oppsiktsvekkende ettersom den står i sterk motstrid til hans egen organisasjons anførsler i rapporten hvor det vises til at prisfallet på biler skal ha blitt lavere som følge av at bilbransjen har innført et såkalt ”nettoprissystem” Bilbransjen taler åpenbart med to tunger i forhold til om det myndigheter eller marked man uttaler seg til Kopi av artikkelen vedlegges ( I papirversjonen pr post )

Den endrede markedssituasjon er altså ytterligere begrunnelse for at man snarest må øke bruksfradragene minst til det nivå som Frie Bilimportørers Forening foreslo i 2001

I tillegg kommer dagens valutasituasjon som gjør at det kommer lettere til overflaten at der eksisterer et misforhold mellom nåværende satser for bruksfradrag og det nivå som burde vært. Når man i rapporten og andre steder viser til at den sterke økning i bruktimporten skyldes for gunstige bruksfradrag, neglisjerer man uten videre muligheten for at økningen i stedet kan være tegn på sunnere konkurranseforhold i norsk bilmarked, og at en fortsatt økning faktisk kan være riktig ut i fra forbrukerens pris og kvalitetsbegreper.

#### IV.

Behovet for en månedlig skala for bruksfradragene, slik EU nå krever, bør sees i sammenheng med endring av bruksfradragene. Dagens grovmaskede system utelukker i realiteten 11/12 deler av de utenlandske bruktbiler fra import til Norge. Ved import av bruktbil fra utlandet i januar måned er man avhengig av biler som er første gang registrert i januar måned i utlandet. Ved kjøp av bil som er registrert en måned eller flere senere i året, må man enten vente med registrering i Norge og blokkere kapital, eller betale 1 år høyere avgift enn det bilens egentlige alder tilsier. Det sier seg selv at en slik handelshindring ikke er til å leve med eller kan få bestå.

En vil imidlertid få bemerke at det ekstremt høye avgiftsnivået i Norge ikke tillater innført en tilsvarende linjær månedlig skala lik det prinsipp som legges opp til i Finland. I Norge med de høye prisfall i starten og senere utflating, må et system bygge på årvisse fradrag supplert med en reduksjon av avgiften i 12-deler for mellomperiodene.

#### V.

Frie Bilimportørers Forening synes det er både påfallende og trist at en så omfattende rapport inneholder så lite. Når det gjelder utgangspunktet i miljø og sikkerhet finner man omtrent intet, og resultatet blir da kun en uforklarlig fordel for merkeforhandlerne. Under møtet i Referansegruppen ble en også overrasket over å finne den etablerte bilbransjen som den fremste forsvarer av et fortsatt høyt bilavgiftsnivå i Norge. Vår forening foreslo derimot et system hvor man etter hvert går bort fra den høye bilavgiften, nettopp for å fremme miljø og sikkerhet. Når det viser seg at nesten hele prosessen likevel har fått dreie seg om bruksfradragene har FBF hele tiden kun ønsket et rettferdig system og mener at man i høringsuttalelsen ytterligere har underbygget vår tidligere argumentasjon for å oppnå dette.

Det har nå gått mange år og tiden er moden for at noe må skje i forhold til bruksfradragene. Forslaget fra arbeidsgruppen ligger så langt fra det som er ønskelig og naturlig, og frustrasjonen er nå så stor, at det etter hvert er aktuelt å forelegge problemstillingen for ESA, eventuelt i form av klage med kopi av vår høringsuttalelse.

I og med at Finansministeren selv har grepet inn i tidligere forslag om endring av bruksfradragene finner en det naturlig å sende kopi av høringsuttalelsen også direkte dit.

Vennlig hilsen

Frie Bilimportørers Forening

Audun Rio Jakobsen