



Fremskrittspartiet

-for folk flest

Hovedorganisasjonen

Karl Johansgate 25

0159 OSLO

Konto nr: 1644.20.49266

Org nr: 970 374 825

Finansdepartementet

Tlf: + 47 23 13 54 00

Faks: + 47 23 13 54 01

Web: www.frp.no

E-post: frp@frp.no

Deres ref:

Vår ref:

Oslo, 12. april 2006

Vedr. Merknader til høringsnotat av 26.1.2006

Forslag til endring av metode for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av bruktimporterte kjøretøy – endring av forskrift om engangsavgift på motorvogner.

Punkt I - innledning / bakgrunn

Vår viktigste innsigelse til forslaget er at dette bør omarbeides slik at en unngår hyppig bruk av ankeinstansen. Hensikten med en forskrift om beregning av engangsavgift må være at denne gir forutsigbarhet og en rettferdig likhet for alle som importerer bruktbiler. En må unngå et dårlig beregningsverktøy, selv om en må gi og ta litt i form av avgifter. Enkelt regelverk gir forutsigbare avgifter.

Punkt II – gjeldende system

Det prosentvise bruksfradraget er i utakt med verdifallet på bruktbiler. Spesielt etter tredje år.

Bruksfradragene må økes, og stoppe på 80 % etter 10 år siden det er meget få biler som har noen større bruksverdi etter dette. Differansen på 13 % fordeles jevnt mellom det 4. og 9. året eller etter en annen rettferdig fordeling. Endringen som ble gjennomført 1995 kan legges til grunn for dette arbeid.

Hvert år bør deles i måneder for å oppnå større rettferdighet i fradragsreduksjonen. På denne måten blir engangsavgiften korrekt i forhold til alder og en oppnår kanskje en jevnere import av biler gjennom året.

Markedsverdien på bruktimporterte biler er vanskelig å fastsette, spesielt på biler som aldri har vært solgt i Norge. En må finne løsninger som reflekterer likhet i grunnverdier.

Hovedelementet bør være bilens kjørelengde i kilometer, som er det viktigste parameter for gjenværende levetid på biler. Alder er ofte uvesentlig. Det er liten hjelp med gode tekniske eller sikkerhetsmessige løsninger hvis motor er ødelagt eller karosseriet er opprustet.

Kosmetiske eller overfladiske inngrep forlenger ikke hjertets driftstid eller motsatt.

Punkt III – EF- retten og dennes betydning for de norske bruksfradragene



Biler med høy teknisk standard og god sikkerhet sammen med forurensingsmessige lave utslippsverdier av CO2 premieres ikke ved import til Norge. Dagens grunnlag, som slagvolum, motoreffekt og egenvekt, rettferdiggjør ikke avgiften i forhold til slikt utstyr eller forlenger levetiden på bilen. Sikkerhet og miljøvennlig utstyr bør premieres med lavere eller ingen avgift. Dette bør gjelde både for import av nye og bruket biler. Litt raushet i forhold til miljø og sikkerhet er ingen ulempe.

Hovedproblemet er å finne beregningstabeller for fastsettelse av verdi for brukte biler som gjennomgående er lik bilens faktiske verdi. Det bør være unødvendig å søke sakkyndige hjelp til dette arbeide og hvem skal eventuelt autoriseres til å fastsette bruktbilpriser? Det bør være like grunnverdier, spesielt i hensynet til miljø og sikkerhetsutstyr. **Igjen er det bilens kjørelengde som bør vektlegges ved verdifastsettelse.**

I en del av dagens bruktbilprisbøker er det graverende feil. Feil som ubevisst eller bevisst er oppstått. Grunnlag for slike bøker kan utarbeides av en sammensatt gruppe av representanter fra involverte parter innen bransjen og myndigheter. Det etablerte forhandlernettet hadde – kanskje - tidligere en for stor påvirkning i fastsettelse av bruktbilpriser. Det gamle systemet med "eurotaxglass's priser – rødboken eller den grønne prisboken bør erstattes med prisbok utarbeidet av den forannevnte gruppen. Nåværende system ser ut som det beskytter etablerte merkeforhandlere i forhold til de mindre, frie importører. Like rammer og fri flyt i markedet må være et mål.

Punkt IV – departementets vurderinger

Dagens system for fastsettelse av engangsavgiften på bruktbilimporterte biler har klare fordeler såfremt fradragene endres i henhold til vårt forslag under **punkt II**. Administrativt er dette et system som er lett å bruke til å fastsette avgiften for det aktuelle kjøretøy.

Det må være mulig å etablere et enkelt system som minimaliserer behovet for alternativ fastsettelse, som foreslått av departementet. (Dvs, en ankemulighet innen en gitt tidsfrist dersom den avgiftspliktige mener at prisfastsettelsen etter "hovedregelen" i forskriftene ikke er i overensstemmelse med verdifallet på et tilsvarende brukt kjøretøy på det innenlandske markedet.)

- Hvis et slikt system blir innført kan det være vanskelig å unngå juridiske konflikter pga forskjeller i behandling av individuelle saker på forskjellige steder i landet. Det må være anledning til å klage på ankeinstansens avgjørelser ved forskjellsbehandling.
- Det er også urettferdig og urimelig at importører må forhåndsinnbetale engangsavgift etter skjønn. Betydelige beløp som også medfører betydelig forskjellsbehandling.
- Hvis den foreslåtte ankeinstans ikke klarer å håndtere antall saker/ anker innen rimelig tid vil dette påføre den enkelte importør betydelige økonomiske tap. Erfaringsmessig har offentlige etater med Statens Vegvesen / Biltilsynet dårlig service ved håndtering av sine oppgaver.

Vi håper forannevnte forslag og oppfordringer kan bidra til endringer som begrenser ankeinstansens klagesaker *til helt spesielle biltyper og biler med høyere slitasje enn normalt. Dersom de*



Fremskrittspartiet

-for folk flest

vanligste bruktbilene kan innføres uten en komplisert saksbehandling vil dette også begrense de administrative kostnadene for staten.

Likhetsbehandling og forutsigbarhet må være målet med nye forskrifter for engangsavgift på motorvogner ved bruktbilimport.

Med vennlig hilsen

Fremskrittspartiets Hovedorganisasjon

Geir Mo

Generalsekretær