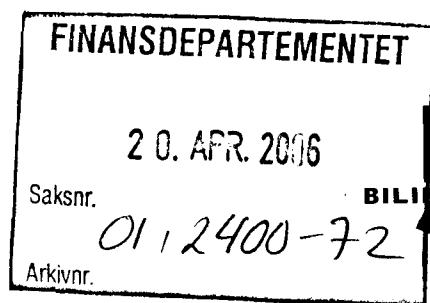




Det Kongelige Finansdepartement
Postboks 8000 Dep
0030 OSLO

Bergen 10.april 2006

Høringsuttalelse fra Frie Bilimportørers Forening.

Forslag til nye regler for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av brukt importert kjøretøy.

Innledning.

Det vises til mottatt forslag datert 26.01.2006, - vedrørende overnevnte. Foreningen registrerer med tilfredshet at det nå skal gjøres endringer i gjeldende metode for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av bruktimporterte kjøretøy, og slik at det åpnes for at faktisk verdifall for det enkelte kjøretøy gjenspeiles i avgiftsberegningen. Dette er i tråd med foreningens klage og standpunkt, samt den konklusjon som ESA har kommet til etter sin behandling av saken.

Endring av forskrift og endring av praksis er en absolutt nødvendighet, men forslaget slik det er utformet er ikke tilstrekkelig for å sikre det grunnleggende som må til, både i forhold til logisk sammenheng, likebehandling og praktisk gjennomførbarhet. På denne bakgrunn vil Frie Bilimportørers Forening foreslå følgende :

Som grunnlag

- Inntil videre autoriseres listeprisutgiver EurotaxGlass's , for bruk i avgiftssammenheng.

Som hovedregel

- Gjeldende bruksfradrag økes til gjennomsnitt verdifall jfr. overnevnte listepriser samt justeres for listeprisenes forutsetninger , - begrenses til max 12 år , og det innføres 12 deling mellom årene.
- I tillegg vurderer en ytterligere økning av bruksfradragene med 5 % i hvert årstrinn som kompensasjon for listeprisenes innbakte forhandlerfortjenester.

For alternativ fastsettelse

- Fritt valg mellom hovedregel og alternativ fastsettelse, med binding til valgt alternativ.
- Listepriiser reduseres for såkalte "norske forutsetninger / krav".
- Fast tabell for justering av listepriis i henhold til over / underkjørte kilometer.
- Ikke ta hensyn til skader, mangler og påkost ved alternativ fastsettelse.
- Ikke ta hensyn til ekstraustyr ved alternativ fastsettelse.
- Fratrukk i listepriis for ukurant utstyrsnivå.
- Trafikkstasjon kan anbefale / kreve alternativ fastsettelse ut i fra over / underkjørt km.
- Trafikkstasjon anmerker km. stand samt importørens valg av ordning.
- "Enhet for spesielle kjøretøy" er ankeinstans ved alternativ fastsettelse.

Vi vil i det påfølgende gi en grundig begrunnelse for våre forslag, og en analyse av de enkelte prinsipper og forhold som endringene vil innebære.

Generelt.

Innledningsvis vil foreningen gi uttrykk for at selve "formelen" som danner kjernen i den foreslåtte endring kan være et brukbart utgangspunkt for å komme nærmere en korrekt avgiftsberegning ved import av brukte kjøretøy som avviker fra gjennomsnittet når det gjelder verdifall og/eller slitasje.

Det er likevel ingen tvil om at de forutsetninger som forslaget legger til grunn for å beregne "formelens" elementer/tall, i slike tilfeller vil kunne avstedkomme nesten uoverkommelige konfliktsituasjoner mellom den enkelte trafikant og tolletaten/myndighetene, dersom man ikke endrer en del grunnleggende prinsipper i bakgrunns materialet og ikke minst i selve forskriftsendringen.

Etter vår mening er det overhengende muligheter for at forslagens forutsetninger vil medføre tilfeller der nøyaktig like kjøretøy blir ilagt forskjellig avgift ut i fra hvor i Norge de fremstilles til alternativ fastsettelse av avgiften. Myndighetenes ansvar for slike kollisjoner eller tilfeller vil neppe kunne unngås ved å avskjære importørens klagemuligheter slik forslaget forutsetter. Rent juridisk er oppfatningen at slike forskjellstilfeller vil være etterprøvbare uansett, eventuelt gjennom rettslig prosess.

Funksjonaliteten i formelen vil være avhengig av at det knyttes *færrest* mulig kriterier og variabler opp mot fastsettelsen av aktuell bruktbilpris samt historisk nybilpris, slik at også en alternativ fastsettelse kan skje mest mulig sjablonmessig. Herunder bemerkes det at nye biler avgiftsbelegges ut i fra tekniske kriterier alene, uten hensyn til f.eks utstyr eller versjon, og at dette som prinsipp også skal gjelde brukte biler.

Ved fastsettelse av bruktbilpriser er det likevel nødvendig å ta hensyn til enkelte slike faktorer, ut i fra at en bilmodell kan ha et større verdifall som følge av manglende utstyr,- eller et lavere verdifall som følge av en attraktiv utstyrs pakke. Utfordringen her ligger i å skille mellom utstyr som verdiregulerende faktor, og en mulig praksis der utstyrsvariasjoner *ut* over det som markedet belønner eller straffer,- får utløse en uhjemlet og ensidig verdiavgift for importerte bruktbiler. Dette vil vi komme tilbake til under eget punkt.

Hvor ofte,- en alternativ fastsettelse vil bli krevd benyttet er der nest avhengig av hvor godt eller dårlig fradragssatsene i hovedregelens beregningstabell stemmer overens med det faktiske verdifall for biler i norsk marked. Dersom satsene for bruksfradrag i den eksisterende tabell, slik den foreslås brukt, er i utakt med det generelle prisfall i markedet vil en risikere en massiv forskyvning til alternativ fastsettelse,- også for de helt vanlige bilmodeller som egentlige burde avgiftsbehandles under hovedregelen. Ettersom satsene i eksisterende tabell, etter foreningens skjønn, er foreldet og i utakt med markedet er en slik forskyvning høyst sannsynlig. Unnlattelse av å endre bruksfradragene ut i fra et proveny hensyn kan derved fort slå tilbake på myndighetene. Man kan få en stor økning i de administrative kostnader ,- bare for likevel å få en lavere avgiftsinngang. Likeledes vil importørene i slike tilfeller pålegges en ressurskrevende prosess, bare for å få rettet opp åpenbare feil i eksisterende tabellverk.

I tillegg vil faktisk endringene,- ut i fra sin egentlige hensikt, åpne for helt nye segmenter av brukte biler som vil bli aktuell for import til Norge. På bakgrunn av dette er forslaget forutsetning om 15000 kjøretøyer til individuell behandling etter vårt skjønn urealistisk. Uten endrede bruksfradrag vil tallet etter all sannsynlighet bli mye høyere,- kanskje doblet.

Forslaget om obligatorisk behandling og betaling etter hovedregelen ,- for så å måtte vente på tilbakebetaling etter individuell beregning av bruksfradrag,- er fullstendig uakseptabelt. Etter vår oppfatning vil en slik ordning i seg selv være et klart brudd på EØS avtalen, gjennom en hel rekke konsekvenser som vi skal komme nærmere inn på senere.

I.

Hovedregelen – bruk av faste beregningstabeller for bruksfradrag .

Slik en oppfatter det forutsettes gjeldende tabeller videreført uten endringer. Dette vil etter foreningens oppfatning være svært uheldig ettersom storparten av fradragssatsene er for lav i forhold til det faktiske gjennomsnittlige verdifall for biler, slik det fremkommer i den mest brukte listepriskatalog samt bildatabaser på internett.

Foreningen har i denne forbindelse beregnet et gjennomsnittlig verdifall ut i fra den mest brukte listepriskatalog i Norge, - "EurotaxGlass's", eller den såkalte "rødboken",- siste utgave.

Beregningene er foretatt i et utvalg blandete bilmodeller ,- liten bil/ mellomklasse /stor bil ,- og i aldersgruppene ; 2 år - 5 år - 7 år - 8 år og 10 år , - og med følgende resultat :

- Prisfall 2 år - 28,80% - gjeldende sats 30%
- Prisfall 5 år - 49,81% - gjeldende sats 45%
- Prisfall 7 år - 60,17% - gjeldende sats 55%
- Prisfall 8 år - 69,40% - gjeldende sats 59%
- Prisfall 10 år- 81,00% - gjeldende sats 67%

Det er altså et noenlunde samsvar mellom faktisk verdifall og gjeldende bruksfradragstabell ved 2 år,- mens det deretter blir økende forskjeller fra 5 til 10 år. Dessuten er det et mer markant prisfall fra 7 til 8 år. Allerede ved 10 år er det faktiske gjennomsnittlige verdifall for biler i Norge 81% ,- og altså kraftig i utakt med gjeldende bruksfradragliste som først når 80% ved 15 år.

Uten å endre dagens bruksfradrag er det derfor sannsynlig at også store deler av den helt vanlige typen importbiler vil forskyves til alternativ fastsettelse :

- Mange mellom 5-7 år
- De fleste mellom 7-10 år
- Nesten alle over 10 år

I sum kan dette utgjøre minst 50% av den eksisterende bruktimport.

Dessuten vil muligheten for en mer rettferdig avgift på biler fra 5 år og oppover i seg selv være et incitament til økning i importen av slike biler.

Prisoversikter - Brukte biler

Et av hovedpoengene er at bruk av listepriser ved en alternativ fastsettelse *også* må få konsekvenser for de faste tabellene som brukes under hovedregelen. Det må være samsvar mellom de generelle regler for import av brukt bil og den praksis som skal legges til grunn ved enkeltvis fastsettelse av bruksfradraget.

Når det gjelder valg av prisoversikt er det antakelig ikke annet valg enn den tidligere nevnte "EurotaxGlass's". Det er bare denne katalog som har en tilstrekkelig systematisert oversikt over merker og modellvariasjoner. Samtidig har den en noenlunde tallfestet angivelse i forhold til etterspurte utstyrsdetaljer som øker attraktiviteten til et kjøretøy, og tilsvarende fratrekksverdier dersom mangel på utstyrsdetaljer senker attraktiviteten og derved verdien av et kjøretøy.

Likevel bør det nevnes at denne priskatalog , riktignok under tidligere eier, ble innklaget til Konkurransetilsynet av vår forening. Vår påstand var at det foregikk et samarbeid mellom katalogutgiveren og den etablerte bilbransjen for å tilpasse prisoversikten, i den hensikt å motvirke import av brukte biler. Enten ved at endel biltyper og modeller bevisst ble priset ned for å gjøre bruktimport uinteressant , eller at andre segmenter , spesielt de nyeste bilene, ble satt usannsynlig høyt i pris for å motvirke at bruksfradragene på nyere biler skulle kunne økes. Konkurransetilsynet fattet dengang interesse for saken, men har etter mange år ikke tatt noen stilling og heller ikke kommet med noe svar overhodet, slik man burde kunne forvente av et forvaltningsorgan.

Inntil nylig fantes der også en konkurrerende prisutgivelse, "Synergi", som blandt annet ble lagt til grunn i " Bilavgifter, rapport fra en arbeidsgruppe" av 30.april 2003. Denne katalogen hadde foruten angivelse av bilenes utsalgspris *også* estimerer om forventet innbyttepris,- og altså det *egentlige* prisfall for kjøretøyer i Norge.

Formentlig er man kjent med foreningens standpunkt om at forhandlerfortjenester og påkost ved videresalget ikke skulle kunne være inkludert i de prisutgivelser hvoretter bruksfradragene beregnes, og at vi med henvisning til "Synergi's" priskatalog også tidligere har rettet henvendelser til myndighetene om dette. I svar fra tidligere finansminister Per Kristian Foss ble det imidlertid vist til at Danmark har en tilsvarende praksis og at man på dette grunnlag ikke fant grunn for å gjøre noe med forholdet. Etter at vår forening tok opp denne saken, ble priskatalogen fra "Synergi" besynderlig nok nedlagt.

I forbindelse med endring av system vil foreningen likevel nok en gang påminne om dette forhold, som uansett strider mot rettsoppfatningen til folk flest. Innbakingen av forhandlerfortjenester i bruksfradragtabellene, utløser en uriktig avgift, forhindrer reell konkurranse fra bruktbiler innen hele Europa, og tjener kun de store bildynastier i Norge samtidig som den vanlige forbruker frataes sine rettmessige konkurransefordeler.

Autorisasjon av en prisoversikt

Poenget er at utgivere av nasjonale listeprisbøker for bil nødvendigvis vil ha et tett og nært forhold til den såkalt "etablerte bilbransje" i Norge. Dette vil uavvendelig være deres største kunde, som det er vanskelig å ha full nøytralitet overfor.

Autorisasjon av en listeprisbok bør derfor være en overgangsordning inntil andre løsninger kan utarbeides.

Dersom myndighetene nå skal autorisere "EurotaxGlass's bruktbilpriser" som et nasjonalt avgiftsverktøy er det derfor viktig å ha forannevnte forhold både for øye,- og under konstant overvåkning. Det vil være absolutt nødvendig at det finnes en **sikkerhetsventil** for å kunne overprøve listeprisene ved tvil,- f.eks mot de største bildatabaser i Norge, Finn.no og autodb.no. Dette skal vi komme tilbake til under punktet om alternativ fastsettelse.

Når man **autoriserer** en enkelt listepriskatalog for offentlig bruk må det også være slik at man ikke bare autoriserer selve bil og utstyrsprisene,- men også alle de **forutsetninger** som utgiveren angir i katalogen.

Vi skal referere noen av de forutsetninger for gjeldende priser i "EurotaxGlass's" boken som har særlig betydning ved bruktimport av kjøretøy :

- Prisene er i.h.h.t Norsk utstyrsstandard
- Prisene er inkl. 8 hjul på felg med min. 4 mm mønsterdybde
- Prisene er inkl. radio/CD eller radio/CC på eldre.
- Prisene forutsetter komplett servicehefte.

De øvrige forutsetninger skal vi komme tilbake til under punktet om alternativ fastsettelse.

Disse fire forutsetninger kan utgjøre en ganske betydelig verdireduksjon i forhold til listepris. Når det gjelder norsk utstyrsstandard har de fleste europeiske bruktbiler startbatteri med for liten kapasitet for norske forhold, varmeseter er en sjeldenhet og av og til er dynamokapasiteten lavere. I Tyskland som største leverandør av brukte biler til Norge er det helt uvanlig at det leveres 8 hjul med bilen,- og dersom der skulle følge vinterhjul med., så vil vinterdekkene ikke kunne brukes under norske vinterforhold. I Tyskland var det også , underlig nok, inntil 2004 standard med kassettpiller i bilene, noe som overhodet ikke er salgbart i Norge, og krever en kostbar ombygning. Hovedtyngden av nyere biler som importeres til Norge har vært leasingbiler i utlandet. Disse skiftes vanligvis ut før det blir tatt service,- eller det gjøres ikke anmerkning i serviceheftet.

Alt i alt vil en anslå at disse forutsetninger alene, utgjøre en reduksjon på i gjennomsnitt 1,5 % i forhold til de anførte listepriser, og ca. 3 % i forhold til bruksfradragene . Dette må det taes hensyn til , også under hovedregelen, dersom nevnte priskatalog autoriseres for bruk ved "alternativ fastsettelse".

Endring av bruksfradrag

I forhold til det manglende samsvar mellom gjeldende bruksfradrag og listepriser, og i forhold til den høyere nedskrivningstakt for biler som fremkommer, samt , i forhold til de forutsetninger som den aktuelle listeprisutgiver angir,- foreslår foreningen å endre gjeldende bruksfradrag til følgende skala :

- 2.5% pr.mnd inntil 6 mnd.
- Over 6 mnd.-15%
- Over 1 år - 20%
- Over 2 år - 32%
- Over 3 år - 42%
- Over 4 år - 47%
- Over 5 år - 52%
- Over 6 år - 57%
- Over 7 år - 63%
- Over 8 år - 73%
- Over 9 år - 76%
- Over 10 år - 82%
- Over 11 år - 86%
- Over 12år - 90% - som er max i hovedregelen

Dersom man også skulle kompensere for de nevnte forhandlerfortjenester / garantikostnader ville dette innebære en ytterligere økning av bruksfradragene med 5 % i hvert årstrinn.

-oOo-

I tillegg må følgende vurderes. Den dominerende listeprisutgiver "EurotaxGlass's" er godt i gang med internettversjon av sine priskataloger. Dette betyr en mye hyppigere oppdatering av bruktbilprisene i markedet , fra hver 3 mnd til månedlig. Dette betyr at kjøretøyer som det på ett tidspunkt kan være aktuelt å innføre etter hovedregelen,- bare måneder senere kan være aktuell for alternativ fastsettelse som følge av endring i listepris.

For å forhindre dette bør det innføres en 12 deling av differansebeløpet mellom oppnådde "helår" og neste "helår" ,- altså en månedlig reduksjon mellom de faste trinnene, eller eventuelt en prosentformel med samme virkning.

Etter vår oppfatning er det bare en endring av hovedregelen som nevnt her som kan forhindre en massiv forskyvning av bruktimporterte biler fra hovedregelen til alternativ og enkeltvis behandling. En vergring mot å endre ut i fra provenyehensyn, er som å stikke hodet i sanden. Dersom muligheten for alternativ fastsettelse finnes,- vil store mengder private og profesjonelle aktører be om alternativ fastsettelse, og underlig nok, selv for svært små beløp. Mange vil nok synes at det rett og slett er litt underholdende å se om man kan få tilbake noen "tusenlapper" fra myndighetene.

Derfor må det faktisk ikke lønne seg med alternativ fastsettelse utenom i de tilfeller hvor det virkelig er berettiget ut i fra spesielle og avvikende forhold, og vår forening har god grunn for å tro at det likevel vil bli rikelig av slike.

II.

Alternativ fastsettelse – Enkeltvis beregning av bruksfradrag

Dette må gjelde kjøretøyer med :

- Høyt verdifall
- Høy kjørelengde/ slitasje
- Spesielle kjøretøyer

Som tidligere nevnt bør en alternativ fastsettelse gjøres mest mulig sjablonmessig ved at det trekkes opp retningslinjer over de kriterier som skal taes med i vurderingen, og kanskje ikke minst hvilke kriterier som *ikke* skal taes hensyn til.

I forslaget utkast til forskriftendringer , ny § 3-4 , opereres det med begrepet ”verdi”, noe som lett kan tolkes til at man skal finne en eksakt verdi for det *aktuelle* kjøretøy som fremstilles. En slik misoppfatning vil utvilsomt bidra til kontroverser mellom importører og utøvende myndighet.

Den egentlige oppgave er jo faktisk å finne verdien av et tilsvarende kjøretøy i norsk marked ,- for så gjennom formelen å finne det faktiske verdifallet , - og altså fortsatt for et *tilsvarende* kjøretøy i Norge.

Det er dette verdifallet som til slutt skal uttrykke residualavgiften i et tilsvarende norsk kjøretøy , - og derved den grense for avgift som kan pålegges et tilsvarende *utenlandsk* brukt kjøretøy ved import til Norge.

Etter foreningens mening burde avsnittet i § 3-4 som omhandler dette formuleres klarere,- f.eks ;

” I engangsavgiften som fastsettes etter Stortingets vedtak om engangsavgift § 2 gjøres fradrag for det forholdstall som fremkommer ved å sammenholde motorvognens verdi som ny her i landet (inflasjonsjustert historisk nybilpris) med verdien *som en tilsvarende motorvogn* har som brukt *i Norge* ” (våre endringer i skravur)

Derved fremkommer det klart at det *ikke* er det *aktuelle kjøretøyet* som skal ”takseres” av Tollvesenet.

Påkost og tilstand

Den aktuelle EurotaxGlass’s katalogen opererer i sine forutsetninger for listeprisene med at påkost i form av skader og mangler kommer til fratrekk.

I forhold til en alternativ fastsettelse er vår forening faktisk av den oppfatning at der *ikke* skal gjøres fratrekk i forhold til skader og mangler på det importerte kjøretøy som fremstilles.

Innenfor bransjekretser i Norge verserer der allerede skremselspropaganda om at utenlandske bruktbiler vil bli påført skader og feil i den hensikt å trekke ned avgiften ved import til Norge, noe som selvsagt ville skje dersom det var muligheter for det.

Bakgrunnen for vårt standpunkt om at det ikke skal kunne gjøres fratrekk for slikt er i forhold til det grunnleggende prinsipp om at nye og brukte biler skal avgiftsbelegges likt. Dersom en ny bil får en transportskade underveis til Norge, vil dette etter dagens system *ikke* få noen innvirkning på avgiftsutmålingen. Ergo må det være tilsvarende ved bruktimport.

Ytterligere må det også taes i betraktning at selve kjøpsprisen ved bruktimport erlegges til en utenlandsk selger og at skader og mangler må forutsettes å være kompensert herifra . I så tilfelle vil en lavere kjøpesum kun bidra til redusert moms ved import til Norge.

Den nevnte bruktbilkatalog har også for enkelte merker anførsler om at farge har betydning for listeprisen , som f.eks at ”Hvit er minus” . For slike forhold gjelder det samme. Farge er likegyldig ved import av nye biler og en eventuell ukurans i form av dette må bare påvirke selve bilprisen som nevnt ovenfor.

I sum kan man si at skader og mangler er faktorer som er *reversible*. Det kan foretaes reparasjon og utbedring slik at kjøretøyet føres tilbake til normal og feilfri tilstand, og derved til den samme residualavgift som et tilsvarende feilfritt norsk kjøretøy.

-oOo-

Kjørelengde som uttrykk for slitasje Verdifall som følge av ukurans

Når det gjelder den slitasje som et kjøretøy undergår gjennom sin levetid er det motsatt. Slitasje, uttrykt gjennom kjørelengden er *ikke* reversibel. Man vil ikke kunne føre et kjøretøy som er kjørt f.eks. 400.000 km tilbake til samme tilstand som et kjøretøy som bare har kjørt 40.000 km.

Et annet forhold som *ikke* er reversibelt er at enkelte kjøretøy av forskjellige årsaker har et mye større verdifall enn gjennomsnittet. Det kan være forhold som at enkelte merker generelt har en lavere attraktivitet i annehåndsmarkedet. Eller at biler som er svært dyre generelt har et høyere verdifall. Eller også forhold som store motorer, høyt drivstofforbruk, dyr forsikring etc.som virker inn på attraktiviteten.

Ingen av disse faktorer kan endres ved noen form for mottiltak. Det er en irreversibel situasjon der enkelte kjøretøy har tapt en mye større del av sin opprinnelige verdi over et mye kortere tidsrom enn det som er vanlig, som følge av enten høy slitasje eller ukurans. Derved er det også oppstått et mye høyere og varig tap av den opprinnelige engangsavgift enn gjennomsnittet.

Det er de *ekstraordinære* verdifall basert på dette siste prinsipp, som nøyaktigst mulig må fastsettes ved enkeltbehandling av slike kjøretøy.

Bruk av listepriser

I stor grad vil det være forholdsvis enkelt å lese ut fra listeprisene hvilke bilmodeller som har hatt et større verdifall enn gjennomsnittet. Vår forening har imidlertid gjennomgått den aktuelle EurotaxGlass's listen og funnet endel prisnoteringer som er ulogiske og antakelig dårlig underbygget, - samt noen som endog må være direkte feil. Flest slike ulogiske priser fant vi på de aller nyeste bilene, - fra 0-2 år, hvor det i enkelte tilfeller opereres med en listepris som når man legger til for omregistreringsavgift faktisk overstiger en tilsvarende bils nypris. Til alt overmål gjelder dette blandt annet et koreansk bilmerke som i det faktiske marked vanligvis "stuper" i pris, - kanskje med 40-50 % på 1-2 år. Også svært dyre bilmerker i prisklasse over en million har ulogisk høy verdi etter 1 år, - stikk i strid med det som er vanlig for dyre biler.

Det er ved slike tilfeller vi mener at der må finnes en "**sikkerhetsventil**", ved at man sjekker hva en tilsvarende bil i samme alder vil koste ved import fra utlandet med vanlige bruksfradrag. Dessuten vil det kunne søkes om der finnes tilsvarende biler tilsalgs innenlands, gjennom Finn.no eller autodb.no

**Som tidligere nevnt må det ved alternativ fastsettelse trekkes ut 1,5 % av listeprisen som kompensasjon for de såkalt "norske forutsetninger" f.eks ved at ;
Endelig listepris etter fastsettelse - deles på - 1,015 = listepris for bruk i formel**

Utstyr

I nevnte listeprisbok opereres det med tillegg og fratrekk i verdien ut i fra de enkelte kjøretøyers utstyr. Som tidligere nevnt er det av den største betydning at man har forståelse for det prinsipielle ; at utstyr på brukimporterte kjøretøy ikke skal legges til for å utløse noen form for verdiavgift.

Departementets forslag legger opp til at det skal taes hensyn til blandt annet utstyr ved fastsettelsen. Vår forening er **ikke** enig i dette. I den formel som er foreslått ville da bruktbilprisen måtte påplusses katalogprisen for utstyr, - **over** brøkstreken, mens utstyrets historiske pris som nytt må påplusses kjøretøyets historiske nypris, - **under** brøkstreken.

I så fall måler man bare verdifallet, også for selve utstyret. Formentlig må dette antas å ligge på omtrent samme nivå som for selve kjøretøyet, - slik at betydningen for det endelige forholdstall blir minimal.

Selv om tilleggsutstyr kan øke attraktiviteten til et kjøretøy og derved senke verdifallet vil det i **denne** sammenheng, - **oppeve seg selv**. Derved oppheves i realiteten også behovet for å ta hensyn til utstyr ved alternativ fastsettelse av bruksfradraget.

Etter vår mening er dette derfor en unødvendig komplisering. Problemet er at det ville være nær sagt umulig å skaffe data/ oversikter over et utall bilmodellers opprinnelige nypris for ekstraustyr, og dessuten ville det være et konfliktområde av dimensjoner.

Som grunnleggende prinsipp mener derfor foreningen at det ikke bør taes hensyn til tilleggsutstyr ved alternativ fastsettelse.

Manglende utstyr som uttrykk for ukurans

Et annet forhold som det imidlertid **må** taes hensyn til, er at både marked og derved listeprisutgiver "straffer" enkelte merker og modeller dersom helt grunnleggende utstyrsdetaljer er fraværende. Ett eksempel på dette kan være dyrere biler som mangler automatgear. I listeprisen opererer man på merker som BMW, Mercedes, Jaguar m.fl. med fradrag ved mangel på automatgear i en beløpstørrelse som er både to og tredobbel verdi av hva et slikt utstyr faktisk koster som nytt. Det er ikke uvanlig at reduksjon for mangel på automatgear er kr 40-60.000,- , mens det som nytt kostet kr 15 – 20.000,-

I slike tilfeller må det , slik vi ser det, gjøres fradrag i bruktpreisen for "ukuransen" slik listepriskatalogen verdsetter den, mens det i historisk nybilpris gjøres fradrag for utstyrets historiske nypris. Altså ; fradrag på 40-60.000 **over** brøkstreken og fradrag på 15-20.000 **under** brøkstreken. Derved uttrykkes den økede ukurans og ditto verdifall som følge av "utstyrsfraværet",- direkte i forholdstallet og derved bruksfradraget. Alternativt kan det brukes nypris for det aktuelle kjøretøyet,- uten utstyret, hvis denne finnes.

Ettersom det ikke er så mange bilmodeller dette gjelder ville det muligens være overkommelig å finne historiske priser på utstyr. Dessuten er det i listepriskatalogen bare ganske få utstyrtyper som behandles med store fratrekk og som er gjennomgående i hele katalogen , - nemlig ;

- Minus for Aircondition / Klimaanlegg
- Minus for manglende Automatgear

Og dessuten for noen få spesielle bilmerker

- Minus for Skinninteriør
- Minus for manglende Navigasjon
- Evt.kan minus gies etter skjønn ved den enkelte modell

Utstyr *ut over det* som er anført i katalogen må uansett være uten betydning ved alternativ fastsettelse, rent bortsett fra at det selvsagt kan utløse vektavgift dersom det veier noe,- i likhet med vilkårene for nye biler.

En bør også være oppmerksom på den mulighet som listeprisutgiver har for å endre avgiftsbildet , bare ved å endre på eller ta bort + eller – faktorer i forhold til utstyr, versjon og generell ukurans.

Foreningen tar det videre for gitt at omregistreringsvgift skal holdes utenfor listepris ved bruk til alternativ fastsettelse. Denne avgiften har ingenting med prisfall å gjøre.

Frdrag / tillegg for versjon / utgave

Det kan i listeprisene være vanskelig å skille mellom hva som er tilleggsutstyr og hva som er tillegg eller fradrag ut i fra versjon. Det er likevel opplagt at når listeprisene bare opererer med personbilpriser,- så må der gjøres tillegg dersom den innførte bil er en stasjonsvogn. I så tilfelle påplusses listeprisen med angitt verdi for stasjonsvogn,- mens det for historisk nypris brukes stasjonsvognpris. Og slik bli det tilsvarende i en rekke versjoner /utgaver ;

- Minus for sedan el. 4 dørs,- ved pris for 5 dørs / Kombi
- Minus for 3 dørs,- ved pris for 4/5 – dørs
- Pluss for lang utgave
- Minus ved 5 seter i stedet for 7- seter
- Minus for pick-up, vare , eller lastebilutgave

Eller for varebiler ;

- + for 3 seter
- + for kombi
- + for buss

Og lign.

Kjørelengder

Ettersom kjørelengde er den viktigste målestokk på slitasje bør det utarbeides en offentlig skala for verdiendring i forhold til kjørelengden . Ikke minst er dette viktig i forhold til forutsigbarheten ved import av brukte biler. EurotaxGlass's boken har en oversikt over anbefalte satser for å korrigere for avvikende kilometer. Vi mener at denne ikke er nøyaktig nok til å danne grunnlag for et avgiftssystem og har gjort en del beregninger for å finne mer konkrete oppstillinger for endringen av et kjøretøys verdi i forhold til kjørelengden. Ved kontrollregning av en del bilmodeller finner vi ut at følgende skala ville være et brukbart instrument :

Gjennomsnittlig kjørelengde pr. år i Norge antas å være 17000 km, altså ;

Inntil ½ år - 8500 km, 1 år – 17000, 2 år – 34000, 3 år -51000, 4 år- 68000, 5 år -85000, 6 år – 102000, 7 år – 119000, 8 år-136000, 9 år – 153000, 10 år – 170000, 11 år – 187000, 12 år – 204000 km.

Over/underkjørte km. i forhold til denne standard kan verdsettes etter følgende tabell :

Listepris i 1000 kr	+/- øre pr. km Overkjørt/ Underkjørt
• 0 – 25	10
• 25 – 50	20
• 50 – 100	30
• 100 – 150	40
• 150 – 200	50
• 200 – 250	60
• 250 – 300	70
• 300 – 350	80
• 350 – 400	90
• 400 – 450	100
• 450 – 500	110
• Over 500	120

Eksempel :

Mercedes E220CDI 2003 – 4 år – kjørelengde 300000 km.
Normal – kjørelengde 68000 km

Listepris (ved normal kj. Lengde)	Kr 398.000,-
Overkjørt : 232000 km a kr 0,90 =	Kr 208.800,-
Faktisk verdi	Kr 189.200,-

Som samsvarer svært godt med de verdier vi kan finne for tilsvarende (drosjekjørt) bil i Norge.

En slik bil ville derved få følgende beregning :

Listepris etter fastsettelse kr 189.200,- delt på faktor 1,015 (forutsetninger) =	kr 186.403,-
Historisk nypris kr 522110,- infl.justert 4 år med f.eks 1% pr.år	= kr 542.994,-

Dette gir ; Kr 186.403,- delt på kr 542.994,- = faktor 0,34 = 66 % bruksfradrag

En slik ordning kan medføre manipulering av km.teller til høyere utkjørt lengde enn den faktiske for å oppnå lavere avgift. Dette kan etter vårt skjønn i stor grad motvirkes ved krav om fremleggelse av faktura/ kjøpekontrakt med påført kjørelengde.

Likeledes kan det ved kontroll hos Trafikkstasjon gjøres anførsel av kjørelengde. Alternativt ved vesentlig lavere kjørelengde enn normalt, eller ved mistanke om manipulering, kan stasjonen henvise (kreve) det aktuelle kjøretøy til alternativ fastsettelse, eventuelt ved at hjemmel for dette inntas i forskriftsendringer og herunder at det misvisende begrepet "vesentlig lavere verdi" også bør fjernes fra § 1-4.

Etter vårt forslag,- vil altså **eneste** vurdering for Statens vegvesen/ trafikkstasjon være høyere eller lavere kjørelengde enn vedtatt gjennomsnittsliste, noe som forenkler systemet. Vi anser det også naturlig at importørens valg av ordning foretaes i forbindelse med trafikkstasjonens kontroll av kjøretøyet.

Spesielle kjøretøy

En egen enhet for spesielle kjøretøy, organisert av Toll og avgiftsdirektoratet , slik forslag og forskriftsendringer forutsetter, vil selvsagt måtte bestå av personell med direkte bransjekunnskap og forutsetninger for å kunne behandle spesielle, ombygde og kanskje helt ukjente kjøretøyer som forøvrig kan tillates registrert i Norge.

Utfordringen her blir etter vår oppfatning å finne sammenlignbare avgiftsobjekter i Norge, og deres nedskrivningstakt. I forhold til våre forslag til forenkling, og et eventuelt bortfall av hensynet til tilstand , påkost og utstyr, vil en besiktigelse av slike kjøretøy **ikke** nødvendigvis måtte utføres ved selve "spesialenheten". Derved kan den organiseres sentralt eller **ett** sted i Norge.

Personell i tolletaten som skal står for den vanlige alternative fastsettelse vil måtte ha en minstekunnskap slik at man i det minste kan kjenne de utstyrs og versjonstyper som listeprisboken opererer med fra hverandre, verken mer eller mindre.

Ved behov bør derfor negative utstyrs mangler, versjon og kjørelengde, også ved import av spesielle kjøretøy, som oftest kunne fastsettes ved det enkelte Tollsted, og det vanlige personell,- som kan vidererapportere til "spesialenheten" for endelig fastsettelse der.

Resultater ved fastsettelse av kjøretøyer i "spesialenheten" bør lagres i sentral database for bruk og likebehandling i senere tilsvarende tilfeller.

Klagerett

Som nevnt innledningsvis har en vanskelig for å se at et system som dette kan bestå uten en reell klage / ankemulighet. Spesielt vil forskjellstilfeller der samme kjøretøy ilegges forskjellig avgift, reise spørsmål om hele systemets beskaffenhet og juridiske holdbarhet.

Etter vår mening burde det derfor være naturlig at "spesialenheten" ved sin høyere kompetanse også kunne tjene som ankeinstans for vedtak ved alternativ fastsettelse som er fattet ved de enkelte tollregioner, og særlig da for å fange opp forskjellstilfeller

III

Obligatorisk behandling etter hovedregelen

Kravet til obligatorisk behandling og betaling etter forslagets hovedregel er absolutt umulig å godta. Etter de forenklinger som vi her har foreslått er det etter vårt skjønn heller ikke nødvendig,- men tvert om en vanskeliggjøring både for myndigheter og brukere.

For å begrunne dette vil vi igjen vise til at endringene åpner for et betydelig antall kjøretøy i helt andre segment enn det som har vært mulig ved gjeldende regelverk.

Ett eksempel på et slikt kjøretøy kan være bilmerket Range Rover , Type 4,6 HSE , 1999 modell, med historisk nypris på kr 1.010.000. Listepriis idag er grovt sett kr 224.000,- , hvorav et noenlunde forholdstall blir 0,22. Det faktiske verdifall er altså 78% , mens gjeldende tabell for bruksfradrag opererer med 50 eller 55 % alt ettersom første gangs registreringsdato i utlandet.

Engangsavgift etter dagens ordning blir derved ; Kr 272.000 ved 6 år- 50% og Kr 245.000,- ved 7 år – 55 % bruksfradrag.

Opprinnelig/ full avgift ut i fra teknisk verdi er ca. Kr 543.000,- , som med et forholdstall på 0,22 (78% bruksfradrag) gir en Engangsavgift på ca kr 119.000,- etter nytt system.

Høyeste forskjell mellom dagens og forslagets avgift for dette kjøretøy er altså ca Kr 153.000,- .

Dette kan settes på spissen gjennom et eksempel ;

Dersom en profesjonell aktør på brukbilimport, i en engang, skulle importere 10 slike kjøretøy som dette, ville han måtte erlegge et slags "depositum" på rundt Kr 1.530.000,- til myndighetene gjennom kravet om obligatorisk behandling under hovedregelen, og derved bli pålagt en kapitalblokkering og kostnader av en helt uakseptabel karakter.

Hvordan skulle dette i tilfelle bokføres hos aktøren? Og hva har han til gode hos

myndighetene ? Dersom en slik transaksjon foretaes i desember, - og den alternative fastsettelse ikke er ferdigbehandlet ved årsskiftet,- Hva er så egentlig årsresultatet for aktøren ? Dessuten ville bilene egentlig være umulig å selge før endelig fastsettelse. En kjøper ville neppe overta varen og samtidig akseptere en usikkerhet rundt den endelige prisen, eller det kunne bli konflikt om hvem som skulle betale eller ha tilbakebetaling dersom fastsettelsen ble annerledes enn forventet. Den eneste løsning på dette ville altså være at aktøren måtte registrere samtlige biler på seg selv, vente på fastsettelse,- og så selge varene. Men da kommer også krav om årsavgift,- forsikringskostnader og bilene ville dessuten komme i et slags ingenmannsland i forhold til hva som er momspiktig salg ,- eller fritt salg med omregistreringsavgift. Altså,- en slik ordning fungerer rett og slett ikke.

Et annet eksempel kan være ”privatimportøren” som rett og slett ikke har anledning til å legge ut dette store beløp , og som derved må låne penger – eller i verste fall er totalt avskåret fra import av en slik bil.

Krav om obligatorisk behandling og betaling etter hovedregelen er et direkte brudd på EØS reglene og vil utvilsomt bli kontant underkjent, uten større saksbehandling, i ESA/EFTA systemet.

Valgfri ordning

Eneste alternativ er etter vår oppfatning at importøren får velge fritt hvilken ordning som skal benyttes ,- enten hovedregelen med bruksfradragtabell eller enkeltvis beregning av bruksfradrag,- men selvsagt med binding til resultatet av den ordning som velges.

Forutsigbarhet og transparens

I forhold til forslagens metode for alternativ fastsettelse er hovedproblemet ;

- Norsk bruktbil – kjent pris
- Utenlandsk bruktbil – ukjent pris

Denne uforutsigbarhet er i seg selv en alvorlig handelshindring. I tillegg vil de utøvende myndigheter , tolletat og trafikkstasjoner, ikke ha en klart nok definert oppgave i henhold til de foreslåtte forskriftsendringer. Forslagets manglende begrensninger kan også innebære at myndighetene blandes direkte inn i utenlandske bruktbilers verdifastsettelse, noe som er ytterst problematisk og ikke minst uønsket.

I sum er dette ikke tilfredstillende ,- importøren kan ikke ”vite” og myndighetene kan ikke ”svare” ,- altså en uholdbar situasjon.

Vårt forslag :

Innebærer en kraftig forenkling for alle parter.

- Ikke hensyn til skader og påkost
- Ikke hensyn til ekstrautstyr.
- Fast kilometertabell med verdier
- Fritt valg av ordning ved import.

Som uttrykk for varig verdifall trengs det da kun 2 parametre ved alternativ fastsettelse :

- Slitasje
- Ukurans

Det første parameter finner man i ”verditabell for kjørelengder”.

Det annet parameter avgjøres av listeprisene – ut i fra 2 kriterier :

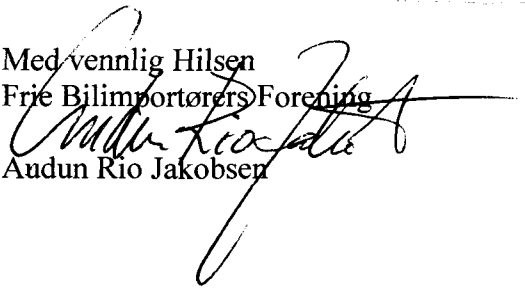
- Ukurant merke / modell.
- Ukurant utstyrsnivå.

Samlet vil dette gi :

- Stor forutsigbarhet
- Lite konflikter
- Enklere og hurtigere behandling
- Lavere administrasjonskostnader

Videre vil dette kunne ytterligere forbedres gjennom utgivelse av brosjyremateriell med formel og km. tabell samt henvisning til listepriser og historiske priser, eventuelt telefontjeneste etc.

Frie Bilimportørers Forening ønsker med dette å bidra til at kommende endringer i regelverket kan bli mer prinsipielt riktig og mer balansert enn det fremlagte forslag legger opp til , ved at gjennomføring og funksjonalitet er sikret gjennom faste og korrekte parametre både i hovedregel og ved alternativ fastsettelse.

Med vennlig Hilsen
Frie Bilimportørers Forening

Audun Rio Jakobsen