

BILUTVIKLING A/S



Modell 1

Den nye NORSKE bilen.

BILUTVIKLING A/S

Konvallveien 28, 3031 DRAMMEN

P.B. 2169 - Strømsø, 3003 Drammen, NORWAY

Tel: (47) 9446 2578 Fax: (47) 3288 4431

BILUTVIKLING A/S



Modell 1

Den nye NORSKE bilen.

5 seter KOMBIBIL

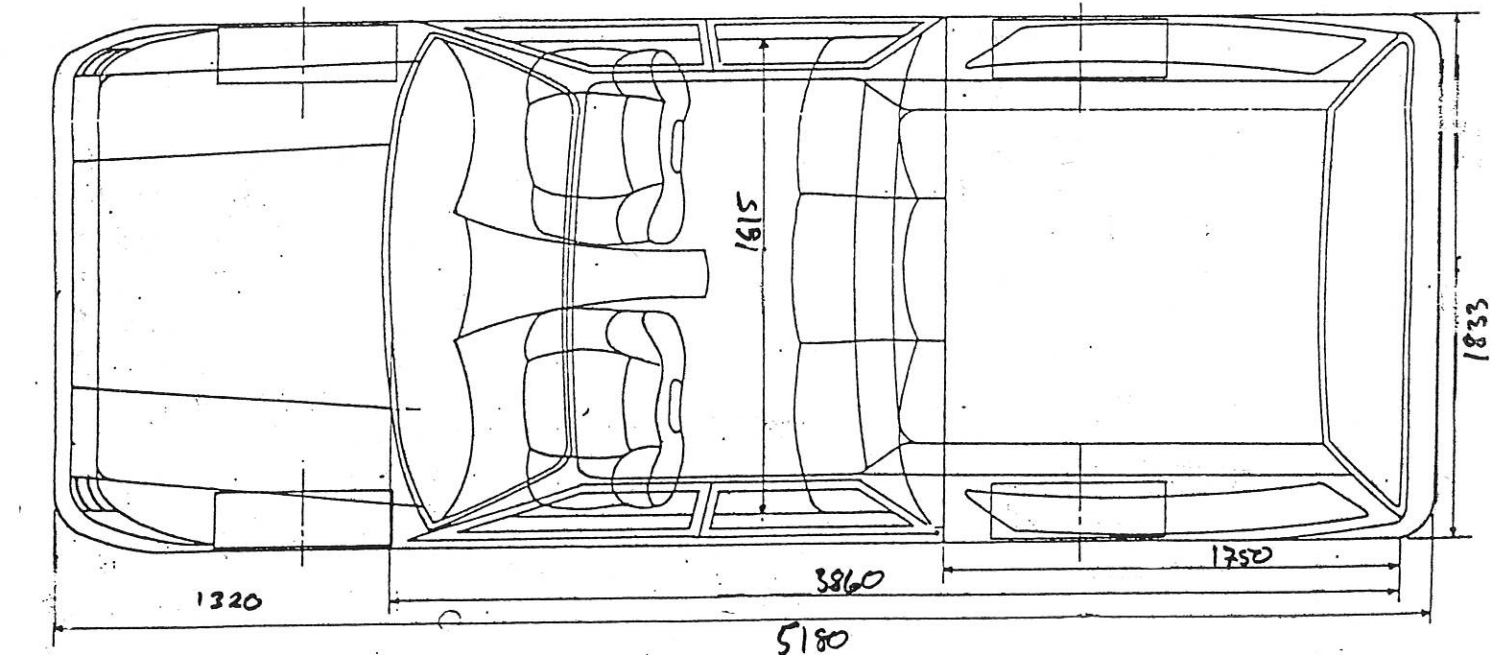
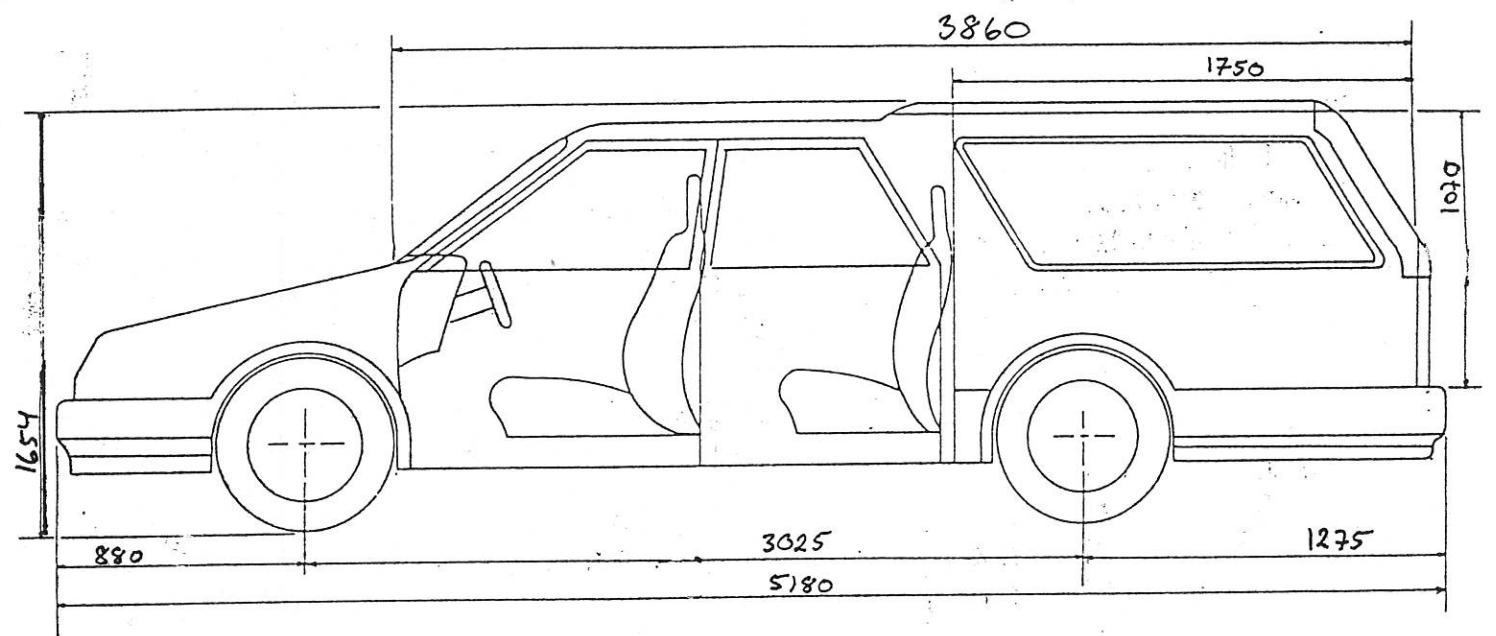
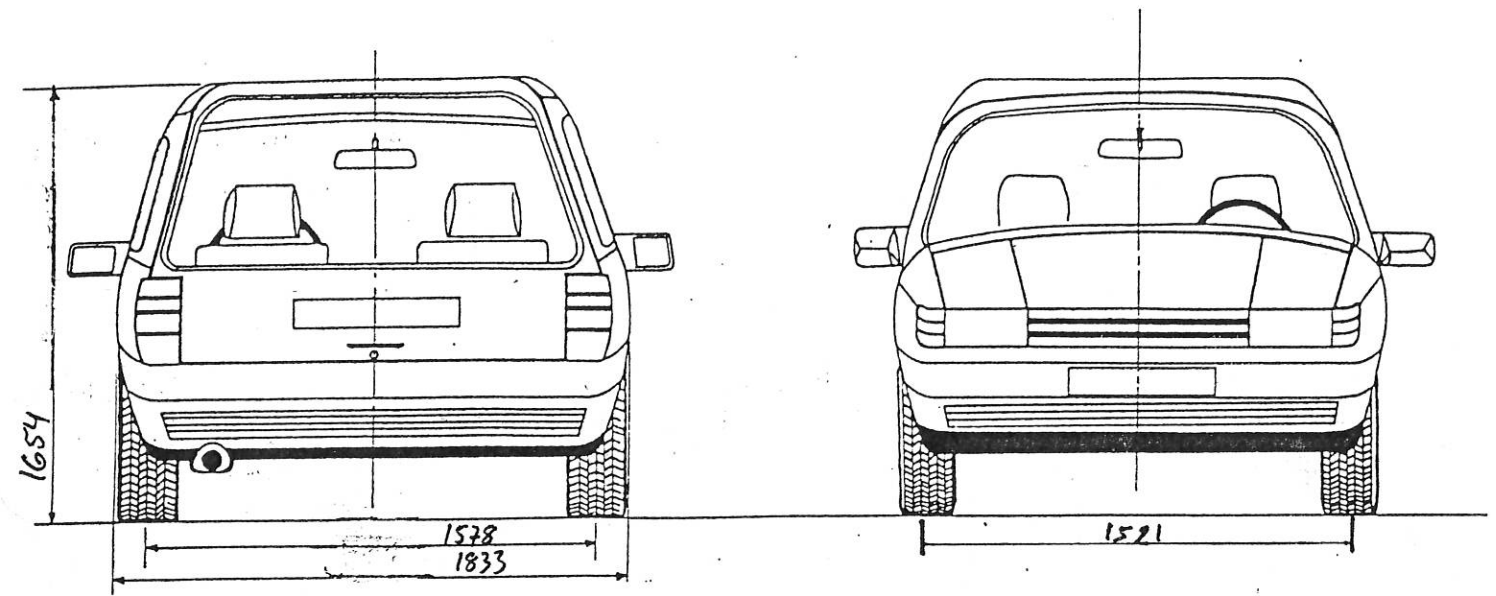
2 seter VAREBIL

IDE / HISTORIKK.

Ideen var å bruke varebilregelverket som rammebetingelser for en norsk bil. Benytte komponenter fra eksisterende produsenter og utnytte norsk materialteknologi for å skape en

NORSK BIL PRODUKSJON.

Det hele startet i 1986, og har blitt behandlet både i Storting og Regjering. Søknaden om godkjenning av en norsk kombibil har gjennomgått en omfattende behandling og blitt omarbeidet flere ganger.



DET KONGELIGE FINANS- OG TOLLDEPARTEMENT
KONTOR AVENYEN 42 • TELEFON 22 24 80
TELEFAX 24 95 06 • TELETEK 21 44 404 N. TIL FINANSDEPARTEMENTET
POSTADRESSE POSTBOKS BOKS DEP. 0020 OSLO 1

Lars H. Heggen
Konvallveien 28
3030 KONNERUD

Dato: 10.3.89
Saksnummer: 547/89 A2

ENGANGSAVGIFT PÅ MOTORVÅGNER. AVGIFTSMESSIG KLASSIFISERING AV PROJEKTERTE NORSKPRODUSERT BIL.

Det vises til Deres søknad av 24. januar d.å. til Toll- og avgiftsdirektoratet oversendt departementet for avgjørelse. Finansdepartementet finner etter en samlet vurdering av Deres nye søknad, med tegninger og modell av den modifiserte utgaven av bilen, å kunne klassifisere kjøretøyet som kombinert bil i avgiftsmessig forstand.

En understreker at departementets avgjørelse er truffet på grunnlag av midlertidige regler og på grunnlag av de nå fremlagte tegninger med tekniske spesifikasjoner og en modell av bilen. En forutsetter at bilen i ferdig stand vil samsvare fullt ut med modellens utseende og oppføre seg slik at bilen skal kunne oppnå avgift som endret i denne avgjørelse.

Departementet vil for øvrig peke på at det er Stortinget som bærer ansvaret for skatter og avgifter som skal gjelde i budsjettåret. Det må derfor tas forbehold om endringer i gjeldende regelverk for engangsvgiften. En vil i denne forbindelse understreke at det i tilfelle regelendringer er bestemmelse på produksjons-/registreringstidspunktet som blir avgjørende for avgiftsplikten.

Gunnar Berge
Gunnar Berge
Torbjørn Wiig
Torbjørn Wiig

Gjenpart: Toll- og avgiftsdirektoratet ref. 1244/89 Reg.

Innst. S. nr. 72. (1988-89)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ole Frithjof Klemsdal og Wenche Frogm Sellæg om avgiftsklassifisering av biler.
(Dokument nr. 83.)

Til Stortinget.

Samlet innstilling
Den 7. november 1988 d.å. fremmet representantene Ole Frithjof Klemsdal og Wenche Frogm Sellæg følgende forslag til behandling i Stortinget:

«Stortinget ber Regjeringen utarbeide klarere og lettere forståelige kriterier for avgiftsklassifisering av biler. Avgiftsklassifiseringen må i praksis ikke utværes slik at det innebærer en fordelbehandling av importerte biler. Ved avslag må det gis en saklig begrunnelse og opplysninger om hvilke egenskaper ved produktet som forhindrer godkjenning, slik at disse eventuelt kan endres av søkeren.»

Den 16. november d.å. vedtok Stortinget å overende saken til finanskomiteen til behandling.

Bakgrunn
Forligningsloven viser til et norsk prosjekt som tar sikte på å importere et chassis med motor etc. for å påbygge et plattformbasert på en aluminiumsramme. Prosjektet innebærer en noe mer vidtgående ombygging påbygge enn det som hittil har vært vanlig. Den ferdige bil tenkes solgt på det norske marked som en såkalt kombinert bil, hvilket innebærer avgiftsklasse med 18 pst. avgift.

I tillegg til de tekniske spesifikasjoner, kommer ved behandling å søknader om avgiftsklassifisering i dag, rett skjønn til anvendelse for å hindre at biler i lavere avgiftsklasse enn nye personbiler får for mye preg av personbil.

Søknad i forbindelse med omstaltet prosjekt er etter lang tids behandling blitt avslått av

Finansdepartementet på et skjønnsmessig grunnlag, viden at Finansdepartementet begrunner hva som gjør denne bilen mer personbilspreget enn tilsvarende biler som er blitt godkjent.

Komiteens merknader
Komiteen har i brev av 29. november 1988, bedt departementet om en nærmere vurdering av de spørsmål som departementet har lagt til grunn for avslaget til det norske prosjekt som er utgangspunktet for det fremlagte Dokument 83 for 1988-89. Finansdepartementet har med brev av 2. desember 1988 slikt svart.

«Saken som det refereres til i brevet har vært behandlet på vanlig forvaltningsmessig måte i henhold til forvaltningsreglene som gjelder over avgiftene av Toll- og avgiftsdirektoratet. Finansdepartementets standpunkt i denne saken er at denne bilen er et personbilspreget et engangsvagn med betydelig som for personbil.»

Nedrefor refereres for en del av de problemene departementet står overfor ved behandlingen av saken av denne art, og for hovedsakene departementets vurdering av avgiftsklassen. Som det er uttalt i brevet.

Tilgjengen av tekniske spesifikasjoner og forklarende definisjoner automatisk til gitt, ved avgiftsklassifisering av kjøretøyer oppsto det problemer med denne klassifiseringen, endre finansdepartementet kjemper forklarene for tilpassning til avgiftsklassene.

Men på grunn av endre tekniske spesifikasjoner som etter hvert skjedde, med et utall av forklarende definisjoner, ble det umulig å finne klare kriterier som hver gang skulle kunne løse de tekniske problemene. Vedtatte definisjoner er således nå ikke lenger tilgjengelige, og det har seg neppe blitt gjennomført, å endre de tekniske bestemmelser når det gjelder avgiftsmessige klassifiseringsproblemer.



Modell 1 har Norges beste design. Det er tegnet etter retningslinjer fra Finansdepartementet.

Modell 1 er etter amerikansk standard en "FULL SIZE". Dette gir en praktisk og romelig 5-seters KOMBIBIL, eller alternativt som en 2-seters varebil. Her er det lagt stor vekt på god plass og sittekomfort, alt for å gjøre det til en så behagelig arbeidsplass som mulig.

Modell 1 er etter amerikansk standard en "FULL SIZE". Til tross for dette har BILUTVIKLING A/S bygget en "lett" bil. Dette skyldes den avanserte aluminiumsrammen, og det lette kunststoffkarosseriet.

En sammenlignbar eksisterende modell er 30 % tyngre!

TEKNISKE DATA :

DIMENSJONER

Total	lengde	5180	mm
	bredde	1833	mm
	høyde	1654	mm
	Akselavstand	3025	mm
	Egenvekt	1300	kg
	Totalvekt	2140	kg
	Dekkdimensjon	205/75 SR 14	
Kupe	lengde	2110	mm
	bredde	1615	mm
	høyde	1170	mm
Varerom	lengde	1750	mm
	bredde	1615	mm
	høyde	1060	mm

MOTOR & DRIVVERK

	syndervolum	2501	cm ³
	effekt	71	kW
	dreiemoment	179	Nm
borring x slaglengde	87,5 X 104		mm
	kompresjon	9,0 : 1	
	3 trinns automatisk gearkasse		

FORDELER :

- * Bilen er bygd for norske krav. Regelverket er benyttet fullt ut.
- * Bilen er en full 5- seter. Med MEGET GOD plass.
- * Bilen kan ikke ruste. Karosseriet er i aluminium og kunststoff.
- * Bilen har 2,5 L 4 syl. amerikansk motor. God akselerasjon og seigdragingsevne.
- * Bilen har 3 trinns automatgearkasse. Gir behagelig kjøring i tett trafikk.
- * Bilen har servostyring. Gir full kontroll selv med full last.
- * Bilen har lav egenvekt. Den har derfor stor lastekapasitet. Dette gir god drivstofføkonomi.