



Finansdepartementet
Skattelovavdelingen
Postboks 8008, Dep
0030 Oslo

Høring om omlegging av årsavgiften til forsikringsavgift- Norsk Tollerforbunds tilsva

Norsk Tollerforbund vil med dette komme med tilsva på ovennevnte høring.

Vårt tilsva er basert på de samme kriteriene som regjeringen og departementet har lagt til grunn for forslaget- et ønske om å forenkle, fornye og forbedre offentlig sektor, samt effektivisere driften og skape mindre byråkrati. Vi vil derfor poengtere at bakgrunnen for forslaget har vår støtte og vi tviler heller ikke på forslagsholders gode intensjoner.

Likevel stiller vi spørsmålstejn til det forarbeidet som er gjort og hva som er nedtegnet i høringsnotatet. For oss ser det ut til at tjenestemenn med inngående kompetanse om avgiften - enten ikke er tatt med på råd, eller at deres råd ikke tatt med i de vurderingene som er gjort og synliggjort i høringsnotatet.

Videre inneholder høringsnotatet en rekke udokumenterte påstander som tilsynelatende ikke er dokumentert verken i framlagt tallmateriale eller med henvisninger til objektive kilder. Åpenbare fordeler med dagens ordning er ikke omtalt og svekker troverdigheten til innholdet i hele dokumentet. Samtidig er vesentlige ulemper til forslaget underkommunisert eller ikke omtalt.

Vi har kun valgt å kommentere de mest betydningsfulle ankepunktene til forslaget.

Dyrere for folk flest

På side 41 er det angitt at omleggingen ”ikke vil øke den samlede avgiftsbelastningen for den enkelte bileier”. Dette er positivt feil ! For avgiftsåret 2016 skal det skrives ut ordinær avgift, samtidig som trafikkforsikringsavgiften skal innføres samme år (forskuddsbetaling for avgiftsåret 2017). Dette er gjengitt på side 43, hvor eksempelet viser at bileierne i gjennomsnitt kan påregne en avgiftsbelastning på anslagsvis 150% i 2016.

Til tross for at det fremheves at ”tiltakene skal komme skattebetalerne til gode” og at ”de samlede kostnadene for forsikringsbransjen, avgiftsmyndigheter og bileierne ved en ny ordning bør vare lavere enn kostnadene under gjeldende system”, er det ikke synliggjort noen kalkyler over hvor mye avgiftsomleggingen vil koste bileierne.

Når departementet nå foreslår å erstatte årsavgiften med en forsikringsavgift og pålegge forsikringsselskapene å bli avgiftspliktige virksomheter, innebærer dette at de administrative kostnadene skal overføres fra tollvesenet til forsikringsselskapene. I tillegg vil vi hevde at det framlagte forslaget på mange områder blir enda mer omfattende å administrere enn dagens årsavgift, eksempelvis i forbindelse med midlertidige av- og påregistrering av kjøretøy for fritak av avgift i kortere perioder. Ingen av overnevnte kostnader er nærmere omtalt i notatet, men omleggingen skal etter departementets utsagn gi en reell lettelse i kostnadsnivået for den enkelte bileier. Hvordan dette henger sammen er ikke synliggjort. For oss synes det naivt å forutsette at forsikringsselskapene ikke ønsker å få dekket inn sine merkostnader.

Vi er overbevist om at forsikringsbransjen vil fakturere disse kostnadene til norske bileiere.

Økt byråkrati

I dialog med departementet selv fremmer underliggende etater ofte inn forslag om endringer av avgiftsregler med tilhørende dokumentasjon og tallmateriale. Det er blant annet helt siden 2003 fremmet flere forslag fra tollvesenet om å legge om hele årsavgiften. Det er foreslått å innføre ordninger med avgiftsberegning for kun de perioder som et kjøretøy er påskiltet. Forslag om deling av avgiften i eksempelvis månedlige terminer er fremmet for departementet flere ganger og senest i 2012.

Det framstår derfor som underlig at departementet på side 45 i høringsnotatet uttaler at: *"slik fleksibilitet har vært et uttrykt mål også under dagens årsavgift, men har vist seg vanskelig å få til"*. Den fleksibiliteten som departementet her etterlyser ble i sin tid avvist av departementet selv. En fleksibel årsavgift med månedlige terminer hadde vært en realitet pr. 1. januar 2014, om departementet selv hadde gitt klarsignal til dette i 2012.

I høringsnotatet etterlyses det å legge til rette for større grad av elektroniske betalingsløsninger med e- faktura og autogiro-ordninger. Samtidig unnlater de å orientere om at mer enn 700.000 bileiere har slike ordninger med tollvesenet idag (samt at denne andelen øker hvert år). Det er påfallende at denne type fakta ikke er omtalt i notatet.

I pressemeldingen gjøres det et poeng av at årsavgiften skal være den særavgiften i tollvesenet som har de høyeste administrative kostnadene for staten. Vi er overrasket over utsagnet fordi årsavgiften er etter hva vi er kjent med den eneste av særavgiftene som administreres i sin helhet fra staten alene. Alle andre særavgifter administreres i hovedsak av de avgiftspliktige selv eller deres representanter etter egendeklarasjonsprinsippet, både mht avgiftsgrunnlag, beregning av avgift og innbetaling. Avgiftsmyndighetene har derfor kun administrative kostnader ifm med kontroll av disse. Det er derfor åpenbart at de andre særavgiftene må være mindre kostnadskrevenende å administrere for staten.

Dagens årsavgift blir påstått av finansministeren til å være lite effektiv og kostbar. Det er kjent at det koster anslagsvis 60 millioner kroner å administrere avgiften, fordelt på ca 4 millioner krav, mens inntektene for staten er 10 mrd kroner. Dagens regime koster følgelig staten ca kr 15 pr krav eller ca 6 promille av inntekten.

Om man skal sammenlikne årsavgiften med andre avgifter, må man selvfølgelig sammenlikne denne med andre/ tilsvarende avgifter/ gebyrer med tilsvarende administrative oppgaver både mht funksjoner og omfang. En relevant sammenlikning er NRK- lisensen som har en kostnad på ca kr 40 pr krav (kilde: <http://fido.nrk.no>). Innkreving av bompenger har som kjent en innkrevingskostnad på mer enn 10% av innkrevd avgift.

Med bakgrunn i forannevnte burde det vært foretatt et grundigere forarbeid om kostnader mv, før det konkluderes.

Gavepakke til forsikringselskapene

Høringsnotatet gir ingen opplysninger om forventede administrative kostnader for forsikringselskapene, til tross for at departementet på side 6 poengterer at det allerede er opprettet en dialog med forsikringsbransjen. De anfører videre at denne dialogen *"ikke er ment å begrense høringsinstansenes muligheter til å komme med uttalelser og innspill"*. Det framstår for oss som unødvendig å ta inn en slik kommentar i et høringsnotat, da den kan tolkes dithen at rammene for den nye ordningen allerede er lagt.

For oss framstår det som underlig at kostnadene ikke er kommentert. Hele formålet med omleggingen er jo å redusere det som karakteriseres som "sløsing med skattebetalernes penger". For norske bileiere må det derfor legitimeres at denne "sløsingen" ikke blir erstattet av et større og kostnadskrevenende "privat byråkrati". På side 40 i notatet skriver departementet at de legger til grunn at *"... selskapene står fritt til å spesifisere avgiften ovenfor sine kunder"*. Dette kan tolkes som en blanco- fullmakt fra departementet til forsikringselskapene for å kunne skjule og fakturere sine administrative utgifter til norske bileiere.

For oss er det opplagt at departementet må fremme et pålegg om at både avgiftsandelen og de administrative kostnader skal spesifiseres i de fakturaene som forsikringselskapene utsteder til sine kunder. Imotsatt fall vil norske bileiere ikke vite hva de betaler for.

Provenytap og økt kriminalitet

Departementet uttaler at omleggingen vil øke statens provenytap med omlag 400 mill kroner i året med bakgrunn i en politisk ønsket utvikling. Etter hva vi er gjort kjent med vil dette beløpet i realiteten bli mye større som følge av uønskede konsekvenser ved omleggingen. Vi nevner blant annet 200 mill i økte provenytap som følge av økt andel uforsikrede kjøretøy, bortfall av mva for leasingbiler (74 mill), uspesifisert provenytap som følge av redusert effekt av avgiftssatser ved årsskifter og bortfall av motregningmuligheter for offentlige etater som toll og skatt. Videre er utgifter som vil måtte påløpe staten med kontroll og revisjon av forsikringselskapene som registrerte særavgiftpliktige virksomheter på lik linje med andre, ikke omtalt i høringsnotatet.

Det kan derfor synes ganske dyrt for staten selv og dagens bileiere å bli kvitt en utgiftspost på 60 millioner kroner.

Bekjempelse av organisert kriminalitet er viktig for regjeringen og Stortinget. I 2014 avdekket tollvesenet bruktbilsvindel i betydelig omfang med bruk av blant annet falsk identitet. Utgangspunktet for kontrollaksjonene var årsavgiften og omregistreringsavgiften. Påfølgende samordnede kontrollaksjoner med politi, skatt og NAV avdekket blant annet økonomisk kriminalitet og ulovlig opphold. Slike kontrollaksjoner kan vanskelig samordnes med en delprivatisert årsavgift (trafikkforsikringsavgift) og en omregistreringsavgift i statlig regi.

Med bakgrunn i overnevnte vil vi hevde at forslaget ikke vil tilfredsstillere regjeringens ønske om forenkling/ forbedring av offentlig sektor. Effektiviteten vil bli mindre, mens byråkratiet og kriminaliteten vil øke. Kostnadene for dette er det staten selv og bileierne som må betale.

Med vennlig hilsen

Fredrik Støtvig
forbundsleder

Stein Borvik
politisk rådgiver

Kopi: Landsstyret Norsk Tollerforbund
YS/ YS- Stat