



Toll- og avgiftsdirektoratet

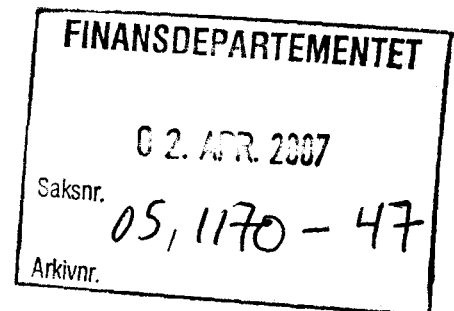
Juridisk avdeling
Motorvognavgiftsseksjonen
Saksbehandler
Anne C. Jacobsen Tlf.: 22 86 04 24 Faks: 22 86 02 24

Vår dato:
29.03.07
Deres dato:
22.12.06

Vår referanse: 2006/03272
Arkivnummer: 409
Deres referanse: 05/1170 SAL VBP/VSp/KR

Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep.
0030 OSLO



Forslag til endring av omregistreringsavgift og beregning av merverdiavgift ved omsetning av kjøretøy - høring

Vi viser til departementets brev av 22. desember 2006 vedrørende forslag til endring av avgiftssystemet ved omsetning av kjøretøy.

Forslaget innebærer at det opprettholdes en omregistreringsavgift, men med en flat og lav sats. Det er samtidig foreslått å oppheve merverdiavgiftsfritaket ved omsetning av brukte kjøretøy slik at denne omsetningen skal omfattes av merverdiavgiftsregelverket på samme måte som andre varer. En konsekvens av dette er at avansereglene for brukte varer med enkelte justeringer også skal gjelde for brukte kjøretøy. Departementet har videre foreslått en egen definisjon av brukte kjøretøy.

Bakgrunnen for forslaget er at nivået på omregistreringsavgiften er høyt for enkelte kjøretøygrupper. Avgiften medfører videre en fiskal skattlegging av kjøretøy anskaffet til næring. Ordningen favoriserer dessuten kjøp av nye kjøretøy fremfor brukte dersom den næringsdrivende har fradragsrett for inngående merverdiavgift. Dagens ordning favoriserer også kjøp av brukte kjøretøy fra utlandet for næringsdrivende med fradragsrett.

Direktoratets vurdering

Departementets forslag til endringer medfører at avgiftens karakter og begrunnelse endres. Direktoratet støtter derfor forslaget om at avgiften endrer navn til "eierregistreringsavgift". I realiteten bør dette føre til at nåværende omregistreringsavgift oppheves og at det innføres en ny type avgift med egne forarbeider.

Toll- og avgiftsetaten fastsatte i 2006 459.713 krav på omregistreringsavgift. De foreslåtte endringene vil i første rekke medføre 2 større konsekvenser for Tollvesenet:

- antall avgiftsfastsettelse vil øke som følge av at det også skal beregnes avgift for bruktimporterte kjøretøy.
- ved at beløpene gjøres mer like, vil dette kunne medføre avstemningsvansker av avgiftskravene i de tilfeller der trafikkstasjonene har generert feil KID.

Denne kombinasjonen vil trolig medføre at direktoratet må foreta en ny vurdering av den tekniske innkrevingsmetoden vi har i dag, herunder om en slik omlegging medfører at avgiften må skrives ut etterskuddsvis. Direktoratets tidligere vurderinger har vært at någjeldende ordning ikke nødvendigvis gjør etterskuddsvis utsendelse av krav. Vi viser i den forbindelse til direktoratets brev av 31. oktober 2005 med Deres referanse 03/2731 SL EMa/HKT angående fastsetting og innkreving av motorvognavgifter. Vurderingen vil blant annet være om de fordeler full utplassering av betalingsterminaler på trafikkstasjonene vil være en tilstrekkelig god løsning også ved den foreslåtte ordningen. Direktoratet har på nåværende tidspunkt ikke foretatt en slik vurdering, men vil eventuelt måtte komme tilbake når man ser effekten av dette.

Fritaksbestemmelsene

Departementet foreslår at dagens fritaksbestemmelser videreføres. Det kan imidlertid reises spørsmål om det bør vurderes å fjerne enkelte kompliserte fritak som administrativt er ressurskrevende å administrere. Dersom avgiftsbeløpene ved registreringer gjøres betydelig lavere bør det vurderes om det samfunnsøkonomisk er hensiktsmessig å opprettholde disse fullt ut.

Avgiftsfritakene kan differensieres mellom fritak som administreres direkte av trafikkstasjonene og fritak som krever saksbehandling i Toll- og avgiftsetaten. Sistnevnte gjelder for eksempel fritak ved kortidsregistrering av kjøretøy, ved kjøpsheving og ved fusjon eller omdannelse av selskap (jf. avgiftsvedtakets § 2). Avgiftsfritakene som administreres av trafikkstasjonen gjelder enklere forhold som ikke medfører behov for omfattende vurderinger av om vilkårene er oppfylt.

I dag kan omregistreringsavgiften utgjøre store kostnader for de avgiftspliktige. Dersom avgiften legges om i tråd med departementets forslag vil denne kostnaden bli mindre. Behovet for fritak vil dermed heller ikke være så stor. Fritaksbestemmelsene i avgiftsvedtakets § 2 nr. 11 og 12 kan gjelde kompliserte selskapsrettslige problemstillinger, og Toll- og avgiftsetaten bruker relativt store ressurser på saksbehandlingen.

Etter direktoratets oppfatning bør det av administrative hensyn vurderes å kun opprettholde fritaksbestemmelsene som kan administreres enkelt ved trafikkstasjonene.

Omregistreringsavgift ved innførsel

Dagens omregistreringsavgift er et substitutt for merverdiavgift ved omsetning av brukte kjøretøy som tidligere er registrert i Norge. Det er i enkelte tilfeller fradragsrett for innførselsmerverdiavgift. Omregistreringsavgiften kan derfor i enkelte tilfeller virke favoriserende på importkjøretøy. Man kan også tenke seg at et kjøretøy (eksempelvis lastebiler fritatt for engangsavgift) kan selges via utlandet. I andre tilfeller virker omregistreringsavgiften nøytralt, dvs. at en kjøper ikke velger et utenlands kjøretøy for å slippe omregistreringsavgiften.

Departementet foreslår å innføre omregistreringsavgift ved innførsel (dvs. ved førstegangsregistrering) av brukte kjøretøy. Etter det nye systemet vil merverdiavgiften med eller uten fradragsrett innebære en likestilling mellom innførsel og innenlands omsetning. Dersom det innføres omregistreringsavgift (eierregistreringsavgift) ved innførsel av brukte kjøretøy, oppstår spørsmålet om eierregistreringsavgiften også bør påløpe ved all førstegangsregistrering av kjøretøyer – både nye og brukte. I motsatt fall vil det oppstå en avgiftsmessig ubalanse mellom de to gruppene ved at brukimporterte kjøretøy i enkelte tilfeller får en dobbel avgift (engangsavgift og eierregistreringsavgift) mens nybilimporterte kjøretøy slipper eierregistreringsavgiften.

Merverdiavgift

Direktoratet har ingen særskilte merknader til forslaget om en overgang til avansemerverdiavgift.

Fradrag for andel av engangsavgift

Engangsavgiften inngår ikke i beregningsgrunnlaget for merverdiavgiften ved omsetning av nye kjøretøy. Ved omsetning av brukte kjøretøy skal det beregnes merverdiavgift av salgsvederlaget hvis ikke avansereglene kommer til anvendelse. Forslaget innebærer imidlertid at det skal gjøres fradrag for andel av engangsavgiften i kjøretøyet.

Spørsmålet er om dette er ment å gjelde for alle kjøretøy, eller eventuelt bare skal gjelde for kjøretøy som er registrert i Norge etter 1. april. 2001. Før 1. april 2001 inngikk som kjent avgiften i merverdiavgiftsgrunnlaget.

Lastebiler var tidligere fritatt for engangsavgift, men dette er senere strammet inn slik at enkelte kjøretøy som i dag er avgiftsbelagt, tidligere var avgiftsfrie. Tilsvarende forhold gjør seg også gjeldende for andre kjøretøysgrupper med tanke på avgrensninger eller satsendringer. I tillegg til dette er det slik at en del drosjer "frikjøres" og andre kjøretøy kan statusendres. For både nye og brukte kjøretøy må forutsetningen være at det må være belastet avgift for det konkrete kjøretøyet som skal trekkes fra merverdiavgiftsgrunnlaget.

Etter direktoratets oppfatning kan en slik reduksjonsregel føre til et stort informasjonsbehov vedrørende avgiften som er belastet et kjøretøy. Dette kan føre til administrative konsekvenser for Toll- og avgiftsetaten, men omfanget er usikkert og vi har derfor ikke grunnlag for å beregne administrative kostnader ved dette.

For øvrig gjør vi oppmerksom på at opplysninger om avgiften kan gjelde andre parter enn de som er involvert i den aktuelle transaksjonen. Vi antar at taushetsplikten ikke vil være til hinder for utlevering av opplysninger til tredjeperson, men dette bør vurderes.

Merverdiavgiftsloven § 16 nr. 11

Hovedpunktet i høringen går på å erstatte dagens omregistreringsavgift med merverdiavgift. Merverdiavgiftsfritaket i mval. § 16 nr. 11 foreslås opphevet.

Finansdepartementet har i brev av 26. august 2002 uttalt at anvendelsesområdet for § 16. nr. 11 og § 16 nr. 14 (elektriske biler) skal være det samme.

Mval. § 16 nr. 14 kom inn i regelverket i 2001 først under Stortingsbehandlingen. Forarbeidene til bestemmelsen er følgelig meget begrensede. For å klargjøre anvendelsesområdet til denne bestemmelsen, var det nødvendig å gå via regelverket i § 16 nr. 11 samt regelverket for omregistreringsavgiften.

Når bestemmelsen i § 16. nr. 11 nå foreslås oppheves, bør det klargjøres at anvendelsesområdet for § 16 nr. 14 (hvilke varer som er fritatt for avgift ved omsetning og ved innførsel) ligger fast uansett fremtidig utforming av nye regler om omregistreringsavgift.

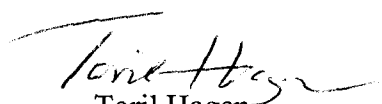
Økonomiske og administrative konsekvenser


Dersom det innføres omregistreringsavgift også ved første gangs registrering av kjøretøy i Norge, vil dette føre til at også kravene for de bruktimporterte kjøretøyene må håndteres. Dette kan føre til økte kostnader knyttet til bankgebyr i tillegg til merarbeid knyttet til avstemming, jf første avsnitt side to.

Tollvesenet vil kunne gjennomføre den foreslåtte omleggingen innenfor årets budsjetttramme.

Ut over ovenstående kan vi ikke se at omleggingen vil medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for etaten.

Med hilsen


Toril Hagen
fung. avdelingdirektør


Laila Bolstad
underdirektør