



TOLL- OG AVGIFTS DIREKTORATET

Juridisk avdeling

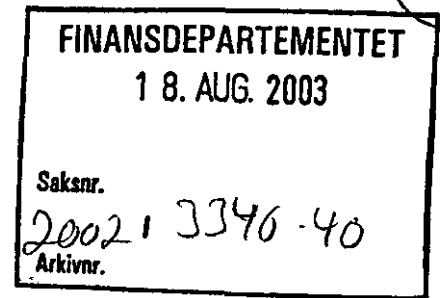
Saksbehandler

Vera B Pedersen Tlf 22 86 06 38 Faks 22 86 02 24

Vår dato	Vår referanse	Arkivnummer
15 08 03	2003/1494	409
Deres dato	Deres referanse	
16 05 03	02/3340 SØ	

Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



HØRING - BILAVGIFTER - RAPPORT FRA EN ARBEIDSGRUPPE

V1 viser til Finansdepartementets brev 16 mai 2003, vedlagt rapport fra arbeidsgruppen for bilavgifter avgitt til Finansdepartementet 30 april d å., hvor det ble bedt om merknader innen 16 august d å

Toll- og avgiftsdirektoratets merknader til rapporten følger nedenfor

V1 viser for øvrig til eget oppdrag fra departementet med ref 03/847 SL, på bakgrunn av Stortingets vedtak nr 388 vedrørende en mer fleksibel årsavgift En rapport utarbeidet i direktoratet i forbindelse med dette oppdraget, oversendes i egen ekspedisjon

1. Endring i avgiftsgrunnlag for engangsavgiften - CO₂-komponent

Arbeidsgruppen har vurdert mulige endringer i engangsavgiften, og bl a sett på differensiering etter miljøegenskaper, forholdet til sikkerhet og til nye kjøretøyteknologier Arbeidsgruppen anbefaler ikke at systemet for engangsavgift endres nå, men at det på sikt vurderes å innføre en CO₂-komponent i stedet for nåværende slagvolumkomponent

Som det fremgår av rapporten, vil en eventuell innføring av en CO₂-komponent som beregningsgrunnlag for engangsavgiften komplisere innhenting av korrekte avgiftsgrunnlag, fordi opplysningene om CO₂ ikke er tilgjengelig for alle kjøretøy CO₂-komponenten inngår kun i kjøretøyregisteret (Autosys) fra 2000 og kun for personbiler (M1) Når det gjelder andre kjøretøygrupper, som varebiler, kombinerte biler og minibusser, må avgiften i slike tilfeller beregnes på en alternativ måte inntil opplysningene er obligatoriske også for disse kjøretøygruppene På samme måte må avgiften beregnes på en alternativ måte ved import av brukte personbiler som er registrert første gang før 2000

Det vil dessuten by på problemer å finne riktig beregningsgrunnlag også for brukte personbiler nyere enn 2000 modeller, da COC¹ dokumentet (hvor kjøretøyets CO₂-utslipp vil kunne framgå) som regel er levert til utenlandske registreringsmyndigheter i forbindelse med registreringen Ut fra det utenlandske registreringsdokumentet finner en ikke opplysninger om CO₂-utslipp Det er ikke krav om at COC skal følge med ved eventuell eksport til annet EØS-land dersom det allerede er registrert innen EØS-området Fra 2004 vil det bli innført ensartede vognkort innenfor EØS-

Postadresse
Postboks 8122 Dep
0032 Oslo

Internett
www toll no
tad@toll no

Kontoradresse
Schweigaardsgt 15

Org nr
974761343

Sentralbord
22 86 03 00

området, men det vil være frivillig for hver enkelt stat om de vil påføre opplysninger om CO₂-utslipp i de nye vognkortene

Ved innføring av en CO₂-komponent vil Tollvesenet måtte sende et betydelig antall flere kjøretøy til forhåndsgodkjenning hos Statens vegvesen for fastsettelse av CO₂ før den preliminnære avgiften kan beregnes. I dag er dette en frivillig ordning for importøren

Etter direktoratets oppfatning vil en innføring av CO₂-utslipp som beregningsgrunnlag for engangsavgiften derfor på kort sikt føre til enkelte ulemper både for Tollvesenet, Statens vegvesen og importører. Dette gjelder først og fremst det faktum at importører av andre kjøretøy enn nye personbiler må oppsøke både Tollvesenet og trafikkstasjonene flere ganger i forbindelse med fortolling, avgiftsberegning, godkjenning og registrering

Det understrekes at de nevnte innvendinger for Tollvesenets del kun vil gjelde publikum utenfor den avgiftsregistreringsordning som er etablert (kredittkunder). Engangsavgiften for kredittkunder blir som kjent fastsatt i Tollvesenets avgiftsfastsettelsessystem (AFS) etter de tekniske data som kjøretøyet er registrert med i Autosys

¹ COC Certificate of Conformity (Samsvarssertifikat) Dette knytter det enkelte kjøretøy til EØF typegodkjenningen

2. Endringer i gjeldende bruksfradrag for engangsavgiften

Arbeidsgruppen har vurdert bruksfradraget ved import av brukte biler. Gruppen anbefaler at nye satser for bruksfradrag beregnes, og at det skjer endringer så snart som mulig.

En endring eller justering av nåværende bruksfradrag for brukte kjøretøy vil etter direktoratets oppfatning være uproblematisk. Likeledes vil det være uproblematisk å innføre et lineært bruksfradrag med en fast sats pr måned.

Den finske regjeringen har på bakgrunn av en dom i EU-domstolen foreslått å endre bruksfradragene. I dommen slås det bl a. fast at det ikke er adgang til å behandle kjøretøy yngre enn seks måneder som nye i forhold til bruksfradraget. I følge det finske forslaget skal bruksfradraget settes til 0,8 pst pr måned, beregnet fra det tidspunkt kjøretøyet ble produsert. Aldersfradraget justeres på bakgrunn av bilmodell og type slik at aldersfradraget så nøyaktig som mulig tilsvarer markedsverdien for et tilsvarende kjøretøy på det finske markedet.

Domstolen har videre lagt til grunn at den faktiske innenlandske verdireduksjonen danner et øvre tak på den avgiften som kan legges tilsvarende kjøretøy ved import. Avgiften må ikke overstige "residualverdien" av den avgift som blir pålagt et tilsvarende brukt kjøretøy på det innenlandske markedet da dette kjøretøyet var nytt. Systemet som er foreslått innført i Finland baseres på en mer individuell vurdering av brukte kjøretøy som importeres. Finske tollmyndigheter har anslått at dette nye systemet vil nødvendiggjøre 40 nye årsverk. Det er også foreslått å opprette en nemnd tilsvarende det danske systemet. I Danmark består en slik nemnd av teknisk kyndige og handelskyndige i tillegg til avgiftsmyndighetene. Nemnden skal ved tvister vedrørende verdifastsettelse av kjøretøy, fatte endelig vedtak om verdi og ellers bistå i vanskelige fastsettelsessaker.

Ved en eventuell innføring av liknende bruksfradrag i Norge vil dette bli en prosess som det vil ta lang tid å etablere og ressursbruken vil anslagsvis bli tilsvarende som i Finland. Det må i denne forbindelse utvikles og senere driftes et særskilt IT-program som kan benyttes som et hjelpemiddel for utarbeidelsen av korrekte verdifastsettelser. I tillegg vil en slik ordning komplisere kontrollen

med avgiften. Vi vil i denne sammenheng også understreke at det vil bli svært viktig å finne fram til et regelverk som i størst mulig grad kan avhjelpe risikoen for forskjellsbehandling.

3. Endringer i årsavgiften

Arbeidsgruppen har sett på mulige endringer i årsavgiften, og konkluderer med at det bør innføres en miljødifferensiert årsavgift for kjøretøy med tillatt totalvekt inntil 12 tonn. Gruppen anbefaler videre en samordning av trafikkskadeavgiften og årsavgiften, og at det i årene framover bør legges større vekt på bl.a. årsavgift enn på engangsgift.

Direktoratet har nedsatt en gruppe som har vurdert differensiering av årsavgiften og avgitt en rapport om dette. Denne gruppen har sett på muligheter for tids- og miljødifferensiering samt en samordning med trafikkskadeavgiften og setter frem flere forslag til løsninger.

Direktoratets gruppe konkluderer med at Tollvesenet enkelt vil kunne håndtere en miljødifferensiering basert på tidspunkt for førstegangsregistrering, men at det er vanskeligere å få fram sikre tall for de ulike årmodellenes kjørelengde. Det er for øvrig enkelt å håndtere også en slik komponent. Vi viser til vedlagte rapport.

Direktoratets gruppe har fremsatt ulike forslag til løsninger for å kunne gjøre årsavgiften mer fleksibel og knyttet opp mot den tid eieren faktisk disponerer kjøretøyet, ved å skissere fire alternativer i rapporten. Vi finner på denne bakgrunn at en slik differensiering er mulig å gjennomføre, men det er klart at en slik løsning vil medføre en mer kompleks og ressurskrevende løsning enn dagens system. Den vil også medføre et provenytap dersom ikke satsene økes eller grunnlaget utvides.

Direktoratet vil videre anbefale at trafikkskadeavgiften legges til Tollvesenet, og kreves inn sammen med års- og vektårsavgiften. Vi vil påpeke at det både er økonomiske og administrative fordeler med at Tollvesenet tar over denne innkrevingen fra forsikringsselskapene. Vi viser til vedlagte rapport for en gjennomgang av ordningen og forslag til løsning.

Vi ser det for øvrig som betenkelig at årsavgiften skal legges til forsikringsselskapene, som skissert av arbeidsgruppen i rapporten om bilavgifter. Vi kan peke på at forhold som bl.a. kontroll og tvangsmidler, som er lagt til Tollvesenet i forbindelse med innkreving av årsavgiften, ikke er nevnt i bilavgiftsrapporten.

Direktoratet har for øvrig merket seg signaler fra EU-kommisjonen om en framtidig økning av årsavgiften. Vi kan i denne forbindelse igjen vise til vedlagte rapport, hvor direktoratets gruppe konkluderer med at det systemteknisk vil være mulig å dele avgiften inn i to terminer.

4. Diverse kommentarer

Direktoratet vil bemerke at klimagassene HFK og PFK er avgiftsbelagt fra 1. januar 2003 (jf Stortingets avgiftsvedtak for budsjetterminen 2003). Gjennomføringen av avgift på klimagassene er regulert i forskrift om særavgifter §§ 3-18-1 og 3-18-2. Klimagassene er svært miljøfarlige og er avgiftsbelagt for å kompensere for de eksterne virkningene. Gassene brukes som kjølemedium, bl.a. i klimaanlegg til motorvogner.

I forhold til de tradisjonelle bilavgiftene som blir omtalt i rapporten gir avgift på klimagassene HFK og PFK et lavt proveny. Da avgiften ikke er nevnt i rapporten finner vi grunn til å gjøre opp-

merksom på den, for å fullstendiggjøre bildet av de avgifter som kan være aktuelle ved innførsel av motorvogn

Arbeidsgruppen anbefaler at det bør innføres et avgiftsincentiv for svovelfritt drivstoff, i den grad dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt

Vi vil presisere at det ikke er svovelavgift på bensin i dag. En eventuell svovelavgift på bensin vil både kunne utgjøre et eget element i bensinavgiften og være avgiftspliktig i henhold til Stortingets vedtak om svovelavgift. Dette vil i såfall tilsvare dagens ordning for mineralolje til fremdrift for motorvogn.

Med hilsen



Marit Wigg
toll- og avgiftsdirektør



Helge Lindrup
fung avdelingsdirektør