

Det Kongelige Finansdepartement
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

FINANSDEPARTEMENTET	
2 0. AUG. 2003	
Saksnr.	2002 3340-47
Arkivnr.	

Dato 15 08 2003
Vår ref 2003/00244
SPA/GRT

Deres ref

Høring – Bilavgifter – Rapport fra arbeidsgruppe.

Innledning

Finansnæringens Hovedorganisasjon (FNH) viser til Finansdepartementets ekspedisjon av 16 05 2003 vedrørende høringsuttalelse på rapporten fra Arbeidsgruppen for bilavgifter. Vår høringsuttalelse vil i hovedsak være konsentrert om rapportens behandling av årsavgift, men vi har også en kort generell kommentar.

Det er nedlagt et betydelig arbeid fra gruppen i å analysere alternative utforminger av avgiftspolitikken med tanke på å finne en avgiftsform som bedre skal ivareta miljøkonsekvensene ved bilkjøring og trafikksikkerhet. Da en eventuell fremtidig avgiftsutførelse skal være innenfor provenytnøytral ramme tror vi at dette kun kan føre til mindre justeringer av dagens avgiftspolitikk. Alternativt må det skje større endringer som vil kunne føre til at enkelte grupper bilister/bileiere vil føle omleggingen som sterkt urettferdig eller at det må innføres et omfattende og komplisert system for å kunne optimalisere alle variable som kan være av betydning for avgiftsfastsettelsen når fokus er på miljø og sikkerhet.

Vi er av den formening at det må utformes enkle kriterier og at disse utformes slik at de også oppfattes som rettferdige blant folk flest. Vi er ikke uenig i at avgiftene må kunne relateres til parametre som bruksfrekvens eller miljø, men et fremtidig system må også være operabelt. Det kan dessverre se ut som om det relativt raskt blir en drøfting om systembruk som krever nye kontrollrutiner.

Innføring av kjørelengde som avgiftsparameter er etter vårt syn et godt eksempel på dette. Denne problemstillingen vil bli beskrevet nærmere etter hvert, men generelt tror vi at dette vil kunne bli en variabel som kan kreve utstrakt merarbeid i kontrolløyemed, og det vil bli et avgiftselement som inviterer til å finne metoder som har som hovedformål å unngå innbetalingen av avgiftene. Dette var som kjent en problemstilling da "dieselavgiften" var basert på kilometertellere. Dessverre så levner det liten tvil hos oss at de enkleste operable avgiftsparametrene er drivstoffavgift og registreringsavgift. Dette gjelder både for kjørelengde, sikkerhetsaspektet og muligheten til å sette nødvendige miljøkrav.

Årsavgift

Som nevnt innledningsvis vil vi konsentrere denne høringsuttalelsen om årsavgiften

Årsaken er selvsagt at rapporten har som et alternativt forslag at trafikkskadeavgiften og årsavgiften kan samordnes, og at forsikringsselskapene kan være et aktuelt instrument for å kreve inn denne avgiften

Vårt prinsipielle utgangspunkt er at det virker fornuftig å samordne disse to avgiftene Videre er det etter vårt syn ikke formålstjenlig for noen parter at forsikringsselskapene er ansvarlig for å drive inn den nye avgiften Vårt synspunkt vil bli ytterligere underbygget i dette tilsvaret sammen med betraktninger om de tilhørende parametrene som er foreslått å bli benyttet for beregning av den "nye årsavgiften"

Vi har forsøkt å dele opp kommentarene i naturlige bolker, men rekkefølgen er vilkårlig og nødvendigvis ikke gjenstand for en prioritert rekkefølge

- *Fast eller variabel avgift*

Det er meget naturlig å starte opp med den grunnleggende problemstilling hvorvidt årsavgiften skal endres fra å være fast til å bli en variabel avgift En endring til en variabel avgift krever som nevnt over instrumenter som er operable Bruk av kjørte kilometer som parameter vil kreve spesielle kontrollmetoder hvis dette skal det være et effektivt system I rapporten er det referert til at forsikringsselskapenes bruk av kjørelengde som tarifferingsparameter kan være en tilfredsstillende måte å fastsette kjørelengden på

Kjørelengde i forsikringsøyemed er etter vårt syn ikke en variabel som egner seg til å bruke som en avgiftsparameter Det er stor forskjell mellom det enkelte selskap hvordan kjørelengde blir brukt som prisparameter Noen selskaper bruker store intervaller på kilometer, f.eks. 4000 km mellom hver klasse, mens andre kan ha relativt små intervaller mellom klassene Det finns også eksempler på enda større intervaller og at det opereres hyppig med "fri kilometer" som egen klasse Dette gjelder både for enkelt kunder og for store flåteavtaler Et av våre medlemsselskaper har beregnet at inntill 30% av registrerte kjøretøyer ikke har kjørelengde som tarifferingsargument

Hvis en forsikringstaker f.eks. har 12 000 som årlig kjørelengde og kunden kun benytter seg av 9 000 i år 1, så har han til gode 3 000 km i påfølgende år Det kan faktisk akkumuleres mange kilometer til gode for kunden som de aldri får gleden av å benytte Ut i fra ønsket om en rettferdig avgift målt bl a etter bruk er dette et godt eksempel på at det kan være vanskelig å kunne nå målet

Forsikringsselskapene kontrollerer normalt aldri kjøretøyenes kilometerstand Dette skjer som hovedregel kun ved skade for å se om avtalt kilometerstand er overholdt

Et annet parameter som er spesifikt nevnt som en fremtidig variabel komponent er bilens miljøegenskaper Selv om det i rapporten blir fremholdt at dagens motorvogn- og typegodkjenningsregister ikke inneholder tilfredsstillende opplysninger så anser

arbeidsgruppen at dette er farbar vei å gå. Det er bl a nevnt at hvis forsikringsselskapene skal stå for innkrevningen så kan kundene selv gi opplysninger om kjøretøyets miljøkrav. Vi tror dessverre at brorparten av norske bileiere ikke har et forhold til sitt kjøretøys miljøegenskaper slik at dette ville bli en meget vanskelig oppgave. I tillegg har vi en av Europas eldste bilparker. I utgangspunktet kan det derfor være vanskelig å fremskaffe tilfredsstillende opplysninger om miljøegenskapene. Hvis miljøkrav innføres må det være på alle biler registrert etter en fremtidig gitt dato og disse opplysningene må komme entydig frem i motorvognregisteret.

Sikkerhetsutstyr/nivå er også et parameter som er trukket inn i diskusjonen. Dette kommer heller ikke entydig frem i motorvognregisteret og forsikringsselskapenes bruk av dette som parameter i tariffingen er vidt forskjellig og vil i mange sammenheng være et konkurranseparameter.

Innføring av miljøegenskaper og sikkerhetsutstyr som årsavgiftsparametre vil raskt kunne bli en omvendt "luksusskatt". Dette medfører at de med minst ressurser, og som i utgangspunktet ikke har råd til å kjøpe nyere biler, også må betale høyere årsavgift.

- *Provenynøytralt krav ved omlegging* /

Kravet om provenynøytralitet ved omlegging av årsavgiften faller med en gang hvis årsavgiften ikke skal økes og forsikringsselskapene får ansvaret for innkrevningen. Dette har bl a sammenheng med at forsikringspremien forfaller teoretisk gjennom hele kalenderåret. Med bakgrunn i store skadeutbetalinger har det vært en relativ kraftig økning i forsikringspremiene. Dette har medført at mange kunder har delt premien opp i flere terminer. Hvis årsavgiften kreves inn på første terminforfall kan avgiften teoretisk være innkrevd i første halvår, men dette vil allikevel føre til et provenytap. Et godt eksempel på virkningen av forfall gjennom hele året er kunder med hovedforfall i desember og med en termin i året. Hvis kunden skal betale årsavgift samtidig med forsikringspremien, vil hele årsavgiften bli betalt etterskuddsvis.

Et annet moment som vil virke inn på kravet om provenynøytralitet er forsikringsselskapenes kostnader ved en eventuell innkreving. Ved å bruke samme sats som for personskadeavgiften medfører dette en inntekt for forsikringsselskapene, og et tap for staten, på 290 mill kr.

Det refereres til at staten bare bruker 25 mill kr årlig på selve innkrevingsjobben samt at det er bevilget 9 mill kr som skal benyttes til tvangsinn drivelse av ubetalt årsavgift. Dette er selvsagt under dagens regime og så fort det blir variable parametre vil dette kreve langt større ressurser. For forsikringsselskapene vil dette kreve en stor omlegging både hva angår edb-systemer og regnskap- og adm rutiner.

Ovennevnte tall viser at det hadde vært en ytterligere inntekt for staten ved også å kreve inn personskadeavgiften.

- *Innkrevingsrutiner, uforsikrede kjøretøy, oblatutstedelse m m*

Som både nevnt i rapporten og avsnittet over blir nå innkrevningen av utestående årsavgift intensivert fra statens side. Hvis forsikringsselskapene skulle få ansvaret for innkrevningen hvordan ser man da for seg at dette skal virke i praksis. Årsavgift og forsikringspremie er hjemlet under to forskjellige regelverk og vil en kunne tenke seg at det kun er årsavgiften som skal kunne inndrives. Eller skal det gis mulighet for at forsikringspremien også skal tvangsinnrives. Et spørsmål som egentlig skulle vært stilt først er om årsavgiften kun skal kreves inn i en termin eller om det er tenkt at den skal følge den terminvise innbetalingen av forsikringspremien. Uansett valg av fremgangsmåte vil dette kunne gi store utilsiktede virkninger.

Et stort problem er det store antallet med uforsikrede biler. Dette dreier seg om anslagsvis 120 000 biler som kjører rundt på norske veier. En overføring av innkreving av årsavgiften til forsikringsselskapene reiser også spørsmål på dette området. Med erfaring av at mange unnlater å betale forsikringen, men sannsynlig betaler årsavgiften kan dette raskt føre til at flere unnlater å betale både årsavgiften og forsikringspremien. Alternativt betaler de årsavgiften, men ikke forsikringen. Det er vanskelig å se at denne problemstillingen kan løses uten tvangsinndrivelsesgrunnlag for forsikringspremien. Problemstillingen med uforsikrede biler kan løses uavhengig av årsavgiftsproblematikken. Det pågår et arbeid med denne problemstillingen mot myndighetene nettopp for å få tvangsinndrivelsegrunnlag for uforsikrede kjøretøy gjennom Trafikkforsikringsforeningen, som i dag behandler skader forvoldt av disse kjøretøyene i dag.

Utstedelse av oblat er også et tema vi ønsker å belyse. Hvis oblatet skal være et bevis på betalt årsavgift og forsikring vil spørsmålet om hvem skal utstede dette og når det skal utstedes være relevant. Uansett hvem som skal løse denne oppgaven så kreves det sikre rutiner med tilhørende administrativt apparat og påfølgende kostnader.

- *Årsavgift, et omdømmeproblem for forsikring!*

Vi ser det som viktig belyse problemstillingen fra en side som nødvendigvis ikke kun dreier seg om tekniske og økonomiske innfallsvinkler. Det tør være en kjent sak at forsikring som bransje til tider sliter med lav score på omdømmebarometrene. En årsak kan være at premienivået har steget som følge av økte skadeutbetalinger og fallende finansmarked. Årsavgiften på bil er neppe en utgift som blir ønsket velkommen av publikum slik at vi at hvis forsikringsselskapene skal kreve inn årsavgiften vil dette virke inn på publikums oppfatning av forsikringsselskapene.

Denne problemstillingen kan også illustreres på følgende måte. Samlet bestandspremie for området motorvogn pr 31 03 03 var på 12,2 mrd. Dette omfatter alle typer motoriserte kjøretøy, dvs både personbiler, lastebiler, traktorer motorsykler m m. Anslått proveny for årsavgiften for 2003 var på 5,8 mrd. Proveny fra trafikkskadeavgiften er estimert til 840 mill.

Hvis forsikringselskapene skulle kreve inn årsavgiften innebærer dette et påslag på utsendte fakturaer på 50%. Vi ser det som lite realistisk at dette ikke vil bli særdeles dårlig mottatt av publikum og at de ikke i stor nok grad skiller på hva som er premiekostnader og hva som er statens avgift innkrevd av forsikringsbransjen. Vi tror heller ikke på lengre sikt at publikum vil skille klart mellom hva som er forsikringspremie og årsavgift. Et alternativ er egen utsendelse av årsavgiften, men da er hele hensikten med å samordne årsavgift og trafikkskadeavgiften bortfalt.

- *NOU 2002 21- oppsigelse av mv av forsikringsavtaler*

Som kjent har banklovkommissjonen behandlet spørsmålet om adgang til fri oppsigelse av forsikringen i avtaleperioden. Dette innebærer bl a at det er forslått adgang til å si opp forsikringen med en måneds varsel under forutsetning av at det er tegnet ny forsikring.

Hvis dette forslaget blir gjennomført vil årsavgiftsproblematikken, med forsikringselskapene som innkrever, bli ytterligere komplisert. Banklovkommissjonens forslag vil i utgangspunktet medføre en rekke nye kostnadsdrivende rutiner hos forsikringselskapene. Vi ser ikke at det er mulig å koble sammen ønsket om at årsavgiften skal følge forsikringspremien med en eventuell lovendring som gir anledning til fri oppsigelse, uten at dette blir svært vanskelig for alle involverte parter å forholde seg til en slik omlegging.

- *Andre forhold*

Vi har ikke fått konsekvensutredet alle sider ved en eventuell omlegging av innkrevingen av årsavgiften, men medlemsselskapene våre har meldt tilbake at en slik omlegging vil få konsekvenser for edb og regnskapsfunksjonen samt at de også tror at dette vil i perioder føre til en storm av telefonhenvendelser som har fokus på årsavgiftsproblematikk. Total sett vil dette gi økte kostnader.

Det er også noen andre interessante problemstillinger som er verdt å nevne. Hvordan er det tenkt å forholde seg til utenlandske selskaper som ikke selv er til stede i det norske markedet, men selger forsikringer ved direkte tjenesteyting?

Avslutning.

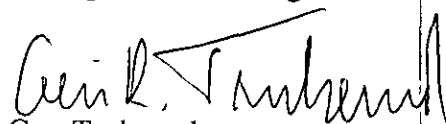
Med bakgrunn i det ovennevnte håper vi at det har kommet konstruktive innspill i sakens anledning. Som det kommer frem tidligere i brevet så går vi mot at forsikringsselskapene skal være skatteoppkrever for årsavgiften. Vi støtter en samordning av årsavgift og trafikkskadeavgift, men vi mener at denne oppgaven bør gjennomføres i offentlig regi.

Videre tror vi at det er relativt enkelt å lage mindre rigide løsninger innenfor dagens avgiftssystem som kan tilfredsstille Stortingets flertallets behov for smidige og publikumsvennlige ordninger. Dette blir selvsagt enklere hvis årsavgiften blir beholdt som en fast avgift.

Vennlig hilsen

FINANSNÆRINGENS HOVEDORGANISASJON

Skadepolitisk avdeling



Geir Trulserud

Direktør