

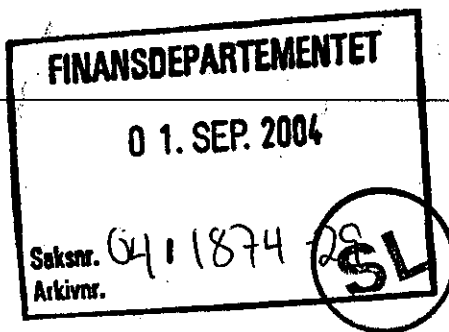
Advokatfirmaet NorLaw D.A.

Medlemmer av Den Norske Advokatforening

Adresse: Pilestredet 57, 0350 Oslo
Telefon: 22 59 50 50
Telefax: 22 59 50 59
Org. nr: 956 730 368 MVA
E-post: mail@norlaw.no
Internet: www.norlaw.no

Advokat Christian J. Aubert
Advokat Tor J. Blomseth
Advokat Morten Solberg
Advokat Tore Tøttdal, J.D., LL.M

Finansdepartementet
Skattelovavdelingen
Postboks 8008 Dep.
0030 Oslo



Vår ref: TT/COL/DEF
Oslo, 31. august 2004

Også sendt pr. e-post til postmottak@finans.dep.no

BEMERKNINGER TIL HØRING – ENDRING AV REGLENE KNYTTET TIL AVGIFTSMESSIG KLASSIFISERING AV LASTEBILER MED TILLATT TOTALVEKT UNDER 7500 KG

Undertegnede representerer Colosseum Bil AS og Alfaset Auto Salg AS. Jeg viser i denne forbindelse til tidligere korrespondanse med Finansdepartementet, senest til brev av 18. d.m. fra Statssekretær Øystein Børmer.

1. Innledning

Innledningsvis ønsker jeg å fastholde den kritikk som ble fremsatt i mitt brev av 10. d.m. Jeg er fullt ut klar over at høringer normalt i hovedsak sendes berørte organisasjoner og myndigheter. Med bakgrunn i Utredningsinstruksens og forvaltningslovens regelverk hvor det forutsettes at lover og forskrifter blir best mulig utredet før de vedtas, er det således vanskelig å forstå hvorfor Statistisk Sentralbyrå er på høringslisten, og ikke de største aktørene i markedet. Ikke minst gjelder det når Finansdepartementet utmerket godt vet hvilke aktører som kan bli rammet, og som man ønsker å ramme. På det tidspunktet forannevnte brev ble sendt, lå for øvrig høringen heller ikke tilgjengelig på Finansdepartementets hjemmeside.

Det reageres videre på at høringsfristen er satt kortere enn hva Utredningsinstruksen forutsetter som det normale (3 måneder), "av hensyn til ønske om en snarlig gjennomføring av endringen som følge av faren for utilsiktede tilpasninger eller omgøelser av avgiften." Fra denne side har man for det første problemer med å se hvorfor departementet har slikt hastverk med å endre et regelverk som har vært gjeldende i mange år. For det andre synes Finansdepartementets hastverk å indikere at departementet ikke forstår situasjonen for de som rammes. Det det er snakk om er å endre regelverket som regulerer importen av svært kapitalkrevende varer – varer som bestilles flere måneder før levering og registrering. Ønsker et departement å endre rammevilkårene til deler av næringslivet så raskt som i dette tilfellet, bør det være snakk om en – for samfunnet – hastesak. Det er ikke tilfellet her.

2. Nærmere om forslaget

Det er korrekt, slik det vises til i høringen, at engangsforskriften oppstiller egne avgiftsmessige definisjoner for varebil klasse 1, varebil klasse 2, kombinert bil og campingbil. Årsaken til at disse spesielle – særnorske – definisjonene i det hele tatt eksisterer, skyldes forhandlinger med EU i forbindelse med at Norge sluttet seg til EØS-avtalen.

Slik det fremgår av høringen, opereres det i Norge med et skille mellom tekniske og avgiftsmessige definisjoner. Spørsmålet er imidlertid om dette uten videre er et kurant skille i EØS-rettslig sammenheng. De tekniske definisjonene av hva som er en lastebil (N2), personbil (M1), etc., fremgår av kjøretøyforskriften, og er igjen en følge av implementering av EUs regelverk på dette området, herunder det såkalte typegodkjenningsdirektivet (Rådskdirektiv 70/156/EØF). Et kjøretøy som, for eksempel, i Tyskland er registrert som en lastebil (N2) som følge av at det tilfredsstiller EUs definisjoner, skal således også i Norge kunne bli klassifisert – og registrert – som en lastebil (N2).

Av ovennevnte årsak, har man fra denne side problemer med å se at Norge vil kunne sette krav om at et kjøretøy må tilfredsstille ytterligere – særnorske – tekniske krav for å kunne bli klassifisert som en lastebil i enhver henseende. Finansdepartementet synes å hevde at dette er uproblematisk, under henvisning til at kjøretøyet rent faktisk fremdeles er en lastebil, og at det "utelukkende" i avgiftsmessig sammenheng, er en personbil (alternativt, kombinertbil eller campingbil). Den faktiske konsekvensen av forslaget – dersom det blir vedtatt – vil være at kjøretøy som ikke tilfredsstiller de særnorske kravene ikke vil bli registrert, simpelthen fordi den voldsomme progressiviteten i det norske avgiftssystemet vil mangedoble prisen på kjøretøyene, og dermed gjøre dem uselgelige. Dersom Finansdepartementets forslag får gjennomslag, vil kjøretøyprodusenter i fremtiden måtte ta stilling til om de skal tilpasse seg disse særnorske reglene når de konstruerer og bygger et kjøretøy, eller om de simpelthen skal avskrive Norge som et marked.

Etter vår mening strider dette av ovennevnte årsak mot EØS-avtalen, idet Norge på en utilbørlig måte griper inn i den frie flyten av varer mellom medlemslandene ved å etablere en regelrett handelshindring. Forslaget vil føre til en kraftig konkurransevridning, der et par centimeters avvik på høyden i lasterommet, eller et par centimeters avvik på lengden på lasterommet, vil kunne avgjøre om en produsent vil kunne få sitt kjøretøy solgt eller ikke i Norge. Alternativt vil produsent, leverandør eller forhandler måtte foreta kostbare og meningsløse ombygginger.

Finansdepartementet har ikke nevnt noe om konsekvensene for Statens eventuelle merinntekter som følge av forslaget, men det vil vel neppe være en overdrivelse å hevde at forslaget ikke vil innebære en eneste krone i økte inntekter. Det er muligens av denne grunn at temaet ikke er berørt i høringsbrevet.

3. EU-høring

Fraværet av EØS-rettslige drøftinger i høringsbrevet, indikerer at Finansdepartementet anser at den foreslåtte forskriftsendringen ikke har EØS-rettslige virkninger. Colosseum Bil AS og Alfaset Auto Salg AS er ikke enige i Finansdepartementets vurderinger i så måte. Som kjent er det nødvendig å sende tekniske forskrifter på intern EU-høring, jfr. Direktiv 98/34/EF som Norge er bundet av. I nærværende sak er det snakk om spesifikke tekniske krav som stilles til et kjøretøy for at det skal kunne klassifiseres som lastebil i avgiftsmessig forstand. Rent praktisk, kunne disse kravene like gjerne ha vært inkorporert i kjøretøyforskriften. Det

faktum at Staten v/Justisdepartementet velger å innta kravene i forskrift om engangsvgift på motorvogner, endrer ikke det faktum at forskriften er av teknisk art.

Etter denne sides oppfatning, er det nødvendig å notifikere EU iht. Direktiv 98/34/EF. Når Norge velger å oppstille særnorske krav for at et kjøretøy skal kunne aksepteres som en lastebil (N2) i all henseende, må Norge også gi medlemslandene innenfor EU-/EØS-området mulighet til å uttale seg. Slik ovenfor nevnt, vil en europeisk kjøretøyprodusent måtte ta de særnorske kravene med i sine beregninger ved konstruksjonen av et kjøretøy. Allerede eksisterende produsenter risikerer ikke å få sine kjøretøy solgt til Norge grunnet den foreslåtte særregelen.

Finansdepartementets argument om at dette er uproblematisk, idet det skilles (kunstig) mellom "teknisk" og "avgiftsmessig" sammenheng, er ikke holdbar. Det sier seg selv at en lastebil registrert som lastebil, men med personbilavgift, vil bli et uselgelig kjøretøy grunnet avgiftspåslaget. Markedet vil simpelthen ikke godta et slikt avgiftspåslag, og slike kjøretøy vil ikke bli solgt, enkelt og greit.

Undertegnede har forelagt spørsmålet om notifikering til ESA, som på generelt grunnlag har uttalt følgende: "If ... the proposed rules are not intended to implement EEA acts, and if the rules contain technical specifications or other technical requirements, Norway is under an obligation to notify the draft text pursuant to Directive 98/34/EC." Sett i forhold til Finansdepartementets forslag, er det etter min mening liten tvil om Norges notifikeringsplikt i nærværende sak.

På vegne av Colosseum Bil AS og Alfaset Auto Salg AS varsles det således allerede nå at man umiddelbart vil oversende saken som en klagesak til ESA for det tilfellet at den angjeldende forskriften skulle bli gjort gjeldende uten at forskriftsforslaget har blitt oversendt EU til uttalelse i tråd med ovennevnte direktiv.

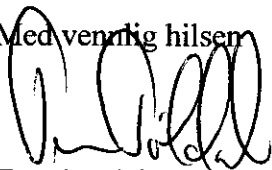
4. Forholdet til Stortinget

Et annet viktig moment, er at man fra denne side stiller seg tvilende til om det er anledning til å endre omfanget av avgiftsplikten uten forutgående stortingsbehandling, og –godkjennelse, slik Finansdepartementet legger opp til. Det er Stortinget, og ikke forvaltningen, som vedtar omfanget av skatter og avgifter i dette landet. Det ville være uheldig om byråkratiet etter eget for godtbeholdende skulle kunne vedta – eller oppheve – skatter og avgifter. Nærværende sak må således uansett forelegges Stortinget.

5. Krav om overgangsordninger

Dersom forskriften mot formodning skulle bli vedtatt slik foreslått av Finansdepartementet, er det etter denne sides oppfatning nødvendig med overgangsordninger. Kjøretøyene det er snakk om, bestilles flere måneder før levering, og det er ikke mulig å foreta avbestilling uten store økonomiske tap etter at bindende avtale er kommet i stand. Det er snakk om kapital-krevende varer, og næringslivet har selvsagt behov for forutsigbarhet når det gjelder muligheten for å få omsatt disse varene. Sett i lys av dette, fremstår Finansdepartementets tidligere nevnte begrunnelse for å sette høringsfristen til 6 uker – nemlig "av hensyn til ønske om en snarlig gjennomføring av endringen som følge av utilsiktede tilpasninger eller omgåelser av avgiften" – som en indikasjon på at Finansdepartementet ikke fullt ut forstår hvordan næringsdrift foregår i dette landet. Det er egnet til å forundre at forannevnte uttalelse har kommet fra et departement med en presumptivt konservativ politisk ledelse.

På vegne av Colosseum Bil AS og Alfaset Auto Salg AS bes det om at Finansdepartementet tar hensyn til bemerkningene i dette brevet under departementets saksbehandling.

Med vennlig hilsen


Tore Tøtdal
Advokat

Kopi: Ms. Tuula Nieminen, Internal Market Affairs Directorate, EFTA Surveillance Authority
Finanskomitéen, Stortinget
Kenneth Svendsen, Samferdselskomitéen, Stortinget