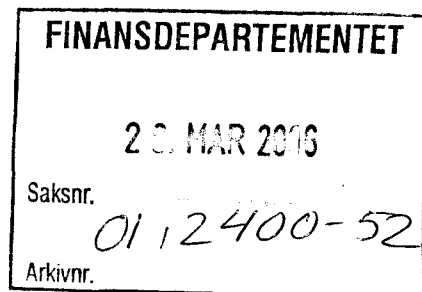




Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep
0030 Oslo



Deres ref.:

Vår ref.: 2006/181 - 3
MAB VEST 521.0

Saksbeh.: Veronica Storlid Kvinge

Dato: 24.03.2006

■ Høring - forslag til nye regler for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av bruktimporterte kjøretøy

Vi viser til Fornyings- og administrasjonsdepartementet brev av 13. februar 2006. Brevet var vedlagt høringsbrev og høringsnotat fra Finansdepartementet av 26. januar 2006 vedrørende forslag til nye regler for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av bruktimporterte kjøretøy.

ESA har i følge høringsforslaget i en grunnlagt uttalelse konkludert med at de norske bruksfradragene er i strid med EØS-avtalen fordi gjeldende fradragssatser ikke med tilstrekkelig presisjon gjenspeiler det faktiske verdifallet for det enkelte motorkjøretøy. På denne bakgrunn har Finansdepartementet foreslått endringer i dagens regelverk for å sørge for at det er i overensstemmelse med EØS-avtalen.

Gjeldende regelverk

Engangsavgiften skal i dag betales ved første gangs registrering av kjøretøy i det sentrale motorvognregisteret, og avgiftspliktige kjøretøy er delt inn i ti avgiftsgrupper med dels ulike satser og/eller beregningsgrunnlag. For kjøretøy i avgiftsgruppe a (hovedsakelig personbiler) og i avgiftsgruppe g (beltemotorsykler) beregnes engangsavgiften på grunnlag av kjøretøyenes slagvolum, motoreffekt og egenvekt. For kjøretøy i avgiftsgruppene b, c, d, h og j (varebiler klasse 2, lastebiler inntil 7500 kg, campingbiler, kombinerte biler, drosjer og minibusser) beregnes engangsavgiften som en prosentvis andel av avgiften i avgiftsgruppe a. I avgiftsgruppe e (beltebiler) beregnes avgiften på grunnlag av tollverdien. For kjøretøy i avgiftsgruppe f (motorsykler) benyttes slagvolum og motoreffekt som beregningsgrunnlag, sammen med en stykkavgift. For kjøretøy i avgiftsgruppe i (veteranbiler), ilegges det kun en stykkavgift. Det er store forskjeller i avgiftsnivået mellom de ulike avgiftsgruppene.

Bruktimporterte kjøretøy avgiftslegges på samme måte som nye, men gis et fradrag i avgiften i intervallet to til åtti prosent basert på kjøretøyets alder. Gjeldende system ble innført i 1995 som et ledd i tilpasningene som ble gjort i forbindelse med tiltredelsen av EØS avtalen.

Dagens bruksfradrag er basert på beregninger gjort av Transportøkonomisk institutt og beregningene tar utgangspunkt i gjennomsnittlig relativ markedsverdi for brukte biler, førstegangsregistrert i perioden 1979 til 1994, varierende etter årsmøll. Det tas ikke hensyn til andre forhold enn kjøretøyets alder og noen kjøretøy vil derfor kunne bli ilagt en høyere eller lavere avgift enn hva bruktværdien for dette kjøretøy i Norge skulle tilsi.

Endringsforslaget

Finansdepartementet foreslår å beholde dagens system, samtidig som det åpnes for alternativ fastsettelse innen en gitt frist dersom den avgiftspliktige mener at fastsettelsen etter hovedregelen ikke er i overensstemmelse med verdifallet på et tilsvarende brukt kjøretøy på det innenlandske markedet. Departementet uttaler at denne løsningen foretrekkes da den i størst grad er kostnadseffektiv samtidig som den ivaretar hensynet til forutsigbarhet. Det foreslås videre at dagens bruksfradragmodell videreføres som en obligatorisk ordning, men med mulighet for den avgiftspliktige til å be om en ny fastsettelse etter den alternative metoden. Om så skjer, legges den alternative fastsettelsen til grunn selv om denne innebærer en høyere avgift enn dersom fastsettelse skjer etter hovedregelen.

Alternativet er i følge departementet å innføre et mer finndelt regelverk hvor bruksfradraget beregnes ved hjelp av faste beregningstabeller basert på kriterier som alder, kilometerstand, stand i alminnelighet og kjøretøyets merke eller modell.

Det foreslås videre innført krav om at alle bruktimporterte kjøretøy må være teknisk forhåndsgodkjent ved trafikkstasjonen før det kan gjøres henvendelse til tollvesenet om avgiftsberegningen.

Konkurransetilsynets merknader

Konkurransetilsynet er positiv til ovennevnte endringsforslag, og vil understreke viktigheten av at Finansdepartementet legger opp til en modell hvor bruktimporterte kjøretøy ikke beskattes høyere enn tilsvarende kjøretøy på det innenlandske markedet.

Finansdepartementet legger som nevnt opp til å innføre et totrinns system der det ikke er mulig å velge å bli avgiftsbelagt etter den obligatoriske ordningen dersom man først velger en individuell vurdering. I tilfeller der det ikke eksisterer tilgjengelig data over verdien på det norske bruktbilmarkedet foreslås det at verdivurderingen gjøres på en mer skjønsmessig måte og at oppgaven enten kan legges innenfor toll- og avgiftsetatens organisering eller til en egen uavhengig enhet. Det legges ikke opp til at det skal være mulig å klage på den fastsatte avgiften. I og med at det vil være vanskelig for importør på forhånd å anslå hvilken avgift som vil bli pålagt ved en individuell vurdering av kjøretøy hvor det ikke eksisterer data over verdien på det norske bruktbilmarkedet, vil han ta en risiko ved å be om at det gjøres en særskilt vurdering. Konkurransetilsynet ber derfor Finansdepartementet om å vurdere om det kan åpnes for at det tillates å velge å bli ilagt en avgift etter den obligatoriske beregningsmåten i tilfeller der importør av kjøretøy som det ikke eksisterer tilgjengelige data over verdien på det norske markedet for, har valgt en slik særskilt vurdering.

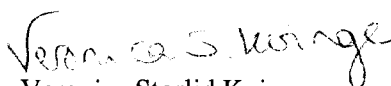
Generelt vil Konkurransetilsynet understreke viktigheten av at endringene som gjøres i dagens regelverk i størst mulig grad ivaretar hensynet til forutberegnelighet for den avgiftspliktige, og ikke unødig bidrar til å komplisere import av brukte kjøretøy til Norge.

Konkurransetilsynet har ingen ytterligere merknader til høringsforslaget.

Med hilsen



for Birgit Løyland (e.f.)
seksjonssjef



Veronica Storlid Kvinge
førstekonsulent

Kopimottaker:

Fornyings- og administrasjonsdepartementet, Postboks 8004 Dep, 0030 Oslo