



Toll- og avgiftsdirektoratet

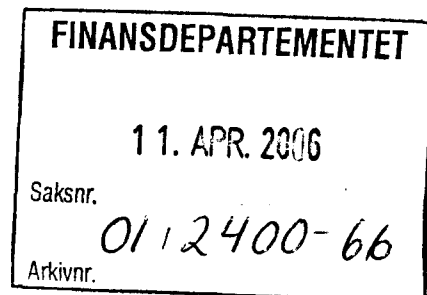
Juridisk avdeling
Motorvognavgiftsseksjonen
Saksbehandler

Per Jensen/Bente Bakke Tlf.: 22 86 05 15 Faks: 22 86 02 24

Vår dato:
07.04.06
Deres dato:
26.01.06

Vår referanse: Arkivnummer:
2006/00318 440
Deres referanse
01/2400

Finansdepartementet
Skattelovavdelingen
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



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

Innledning

Vi viser til departementets brev av 26. januar 2006 vedrørende ovennevnte.

Direktoratet har sett nærmere på departementets høringsforslag og vil på denne bakgrunn bemerke følgende til de viktigste elementer av forslaget til nye regler for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av bruktimporterte kjøretøy:

Om verdivurderingene og avgiftsberegningen

Ved beregning av bruksfradraget etter alternativ modell, skal historisk nybilpris og dagens bruktbilpris benyttes. Disse elementene vil derfor inngå som grunnlagsdata for korrekt beregning av avgift for et bruktimportert kjøretøy. Toll- og avgiftsdirektoratet ønsker at alle grunnlagsdata for beregning av engangsavgiften blir overført fra Statens vegvesens sentrale motorvognregister. Dette medfører at all avgiftsberegning kan skje maskinelt og automatisk når slike data mottas. For tollvesenet ville en slik løsning være svært ressursbesparende. Dersom tollvesenet blir tillagt oppgaven med å framskaffe verdiene på det enkelte kjøretøy, vil dette måtte gjøres manuelt gjennom saksbehandling for det enkelte kjøretøy, noe som vil bli ressurskrevende.

Høringsforslaget tar ikke stilling til hvem, eller hvilken etat, som skal fastsette historisk nybilpris og gjeldende bruktbilpris. Som nevnt anses disse prisene som grunnlagsdata på lik linje med andre data Statens Vegvesen oversender for at Tollvesenet skal kunne fastsette riktig avgift.

Toll- og avgiftsdirektoratet er derfor av den oppfatning at ansvaret for å fastsette de aktuelle bilprisene bør ligge i Statens Vegvesen.

Opprettelse av en særskilt enhet

I høringsbrevets punkt IV foreslås det opprettet en særskilt enhet som skal vurdere de bruktimporterte kjøretøy som ikke finnes i tilgjengelige materiale over bruktbilverdier på det norske bruktbilmarkedet. Partshensyn taler for at det etableres en uavhengig enhet ettersom det ikke er lagt opp til en klageadgang i denne sammenheng. På den annen side kan det være viktig med en viss form for kontroll eller deltakelse fra avgiftsmyndighetene. Etter direktoratets oppfatning bør enheten administrativt legges under det organ som vil få som oppgave å fastsette bilprisene.

Prislister

For å fastsette den aktuelle verdien på et kjøretøy foreslår departementet å legge til grunn eksisterende prisoversikter som er allment tilgjengelige. Direktoratet vil i denne sammenheng påpeke at det - for å sikre likebehandling - er viktig at det settes en standard for enhetlige priser i hele landet. Det kan ikke være muligheter for lokale/geografiske variasjoner i prisene. Vi mener at i en oppstartfase bør tilgjengelige oversikter over norske bruktbilpriser legges til grunn. Disse oversiktene er allment tilgjengelige. Det er viktig at det utarbeides entydige retningslinjer og at tilstrekkelig opplæring gis.

Obligatorisk forhåndsgodkjenning og trafikkstasjonenes vurdering av den tekniske stand - Individuell vurdering av kjøretøyet

Når det gjelder høringsforslagets punkt om særskilt bruksfradrag for kjøretøy med individuelle avvikende verdier, vil direktoratet bemerke følgende:

Det er en forutsetning for det videre løp at det blir en obligatorisk forhåndsgodkjenning. Dersom det ikke blir vedtatt at trafikkstasjonene skal gjøre en vurdering av den tekniske stand, er det likevel viktig at forhåndsgodkjenningen gjøres obligatorisk slik at de foreløpige avgiftsberegningene som tollvesenet foretar blir korrekte.

Prisoversiktene vil i begrenset grad fange opp individuelle variasjoner knyttet til det enkelte kjøretøy. Når det gjelder metoder for å fange opp individuelle variasjoner i verdi på kjøretøyer ved å gi et spesielt fradrag i katalogverdien på det enkelte kjøretøy, er det derfor foreslått at trafikkstasjonene ved forhåndsgodkjenningen kan gi en anmerkning om dette. Direktoratet vil påpeke at et slikt fradrag etter høringsforslaget skal gjøres når det foreligger særlige forhold. En slik vurdering vil derfor kunne anses som tilnærmet lik den muligheten avgiftsmyndighetene i dag har til å sette ned avgiften når det foreligger særlige grunner. Det kan hevdes at en slik vurdering kun bør tillegges avgiftsmyndighetene, slik at Statens vegvesen ikke på en slik direkte måte bestemmer avgiftsnivået på det enkelte kjøretøy.

Det legges til grunn at en slik vurdering ikke i seg selv betinger særlig teknisk kunnskap om kjøretøy, men mer generelt om det foreligger særlige forhold som tilsier et ekstra bruksfradrag i det enkelte tilfelle. Det forutsettes at fradragene kun benyttes hvor det er åpenbart at verdien på det enkelte kjøretøy ligger betydelig under vanlig katalogverdi av forskjellige årsaker. Dette kan for eksempel være en spesiell markedssituasjon for typen kjøretøy eller at kjøretøyet kan dokumenteres å ha en ekstraordinær stor kjørelengde. Det kan videre være kjøretøy som er laget i en spesiell versjon eller ha rattet montert på høyre side. Direktoratet vil understreke betydningen av å ikke innføre kriterier som gjør at publikum foretar tilpasninger til systemet for å oppnå høyere bruksfradrag. En vanlig bilskade bør derfor som eksempel ikke vektlegges.

På denne bakgrunn kan det være grunner som taler for å la den individuelle vurderingen inngå i den ordinære saksgangen med klagemulighet til direktoratet. Det vil samtidig gi et signal om at det skal særlige forhold til før det gis et ekstra bruksfradrag. Ved opprettelsen av en særskilt enhet vil det være slik at enheten i det spesielle tilfellet eventuelt kan avgi uttalelser til hjelp for vurderingen.

Handlingsfrister

Direktoratet er kjent med en del tilfeller der det går svært lang tid fra betalingen skjer til kjøretøyet registreres. Dette kan skape flere problemer. For det første innebærer dette en uheldig regnskapsmessig side. I tillegg skaper dette problemer dersom det har vært et årsskifte i mellomperioden med nye avgiftssatser. Det har også vært hevdet at mangel på tidsfrist gjør det mulig å hvitvaske penger. Selv om det ikke har innvirkning på retten til å be om en fornyet

vurdering av bruksfradraget bør det settes en frist fra betaling skjer til kjøretøyet registreres. En slik frist kan for eksempel settes til 1 år. Oversittes fristen vil det ikke ha andre konsekvenser enn at det innbetalte beløp tilbakebetales og den avgiftspliktige må ta kontakt med tollvesenet på nytt før kjøretøyet kan registreres. Problemstillingen er imidlertid av prinsipiell karakter og vil ha relevans for flere av motorvognavgiftene.

Perioden mellom første avgiftsberegning/betaling av avgift og ny avgiftsfastsettelse basert på individuell beregning bør skje innenfor en avgrenset tidsperiode for å få en endelig avslutning på avgiftsforholdet. Direktoratet mener derfor at den foreslåtte absolutte fristen på 15 virkedager vil være tilfredsstillende sett i lys av ovennevnte problemstillinger. Oversittes fristen vil den praktiske konsekvensen være at bruksfradraget fastsettes etter hovedregelen dvs. det gis et tabellfradrag.

Når det gjelder kredittkunder er det ikke foreslått noen særbestemmelser. Vi har ikke tidligere kommentert kredittkundene i forhold til fristen og vi finner derfor grunn til å gjøre dette her. Disse kundene må på lik linje med andre også søke om en fornyet behandling av bruksfradraget innen 15 dager fra registreringen har funnet sted. Resultatet av denne behandlingen vil imidlertid måtte skje som et etteroppgjør i form av korrigering på avregningen tidligst i den påfølgende termin. Direktoratet vil derfor foreslå dette forskriftsfestet for å holde mest mulig orden i de oppgaver som månedlig sendes disse kundene. Det er viktig å unngå at kundene selv ikke gjør fradrag i oppgjøret før tollvesenet har korrigert kravene regnskapsmessig.

Melder

Den som er ansvarlig for avgiften ved første gangs registrering er definert som melder. Dette er et begrep som er blitt allment kjent i bransjen og vi foreslår derfor at melderbegrepet også benyttes i de nye bestemmelsene, for å unngå misforståelser mht. hvem som er berettiget til å be om alternativ beregning av bruksfradraget. Ordet *melder* foreslås derfor tatt med i parentes i forslaget § 3-4 første setning.

Innføring av en øvre og nedre beløpsgrense

Det vil med den nye ordningen skje et etteroppgjør for den avgiftspliktige, som enten får tilbakebetalt, eller må etterbetale avgift. Det å foreta refusjoner eller innkreving vil kreve økte kostnader knyttet til bankgebyr, fakturering og eventuelt videre innkreving (utsendelse av purring, varsel om utlegg, begjæring om utlegg osv.). Disse kostnadene må hensyntas sammen med ressursbruk knyttet til saksbehandling av søknaden, omberegning, betalingsoppfølging og innfordring. Det bør vurderes nærmere om det svarer seg for staten å innkreve når den alternative fastsettelsen viser at kunden har betalt for lite avgift. Det bør gå frem i forskriften at restkrav for eksempel under kr. 200,- ikke vil bli innkrevd. Tilsvarende bør det settes en nedre beløpsgrense for refusjon. Dersom det besluttes å innføre en øvre og nedre beløpsgrense i denne sammenheng må dette hjemles i forskriftsteksten.

Enkelte kommentarer til forskriftsteksten

I forslaget til ny § 1-4 første ledd foreslås at kjøretøy må være teknisk forhåndsgodkjent av Statens vegvesen før betaling kan skje. Direktoratet foreslår at det etter "Statens vegvesen" tas inn en parentes med "godkjenningsmyndigheten" da ordet godkjenningsmyndighet står alene senere i bestemmelsen.

Overskriften til ny § 3-4 foreslås endret til "endret beregning av bruksfradrag", da det allerede er beregnet en avgift ut fra reglene i § 3-3.

I forslaget til ny § 3-4 annet ledd foreslås at "det gjøres et fradrag for det forholdstall", dette foreslås endret til "skal det multipliseres med et forholdstall som fremkommer..."

Direktoratet foreslår videre at det sjablonmessige fradrag ikke knyttes opp mot kjørelengder, men gjøres mer generelt ved bruk av "særlige forhold ved kjøretøyet". Det vises i denne forbindelse til den tekstlige delen i høringsbrevets side 6.

I annet ledds siste setning foreslås at det gjøres et sjablonmessig fradrag/tillegg i bruktverdien. Direktoratet vil foreslå at forskriften ikke gir mulighet for tillegg, noe departementet også synes å gå inn for i høringsbrevets side 6.

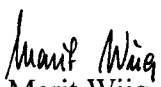
Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget - informasjonsbehovet

Modellen med individuell vurdering vil medføre et stort informasjonsbehov hos publikum vedrørende valgalternativene. Publikum vil ønske å få svar på hvilken bruksfradragmodell som er mest hensiktsmessig å velge vedrørende det konkrete kjøretøy. Direktoratet må derfor utarbeide et informasjonsopplegg for både eksterne og interne målgrupper. Internett vil bli en viktig kanal i dette arbeidet. Det antas også at belastningen på de regionale informasjonssentrene vil bli stort, men det er for tidlig å si noe om hvorvidt dette vil bli håndterbart innenfor ordinære rammer.

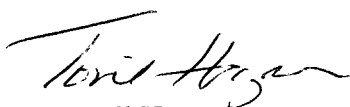
Direktoratet vil komme nærmere tilbake til dette spørsmålet i forbindelse med gjennomføringen.

For øvrig når det gjelder økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget viser vi til vårt brev av 15. desember 2006 og understreker som tidligere nevnt at det er en rekke usikkerhetsmomenter knyttet til anslagene vedrørende de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget.

Med hilsen


Marit Wiig

Toll- og avgiftsdirektør



Toril Hagen
fung. avdelingsdirektør