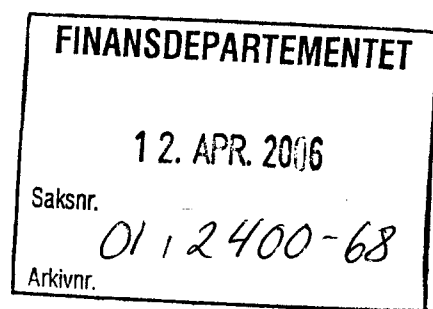




Statens vegvesen

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO



Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Erik Aalling - 22073334

Vår referanse:
2006/11672-005

Deres referanse:
01/2400 SA RHN/KR

Vår dato:
10.04.2006

Forslag til nye regler for beregning av engangsavgift

Viser til høringsbrev av 26. januar 2006 om forslag til nye regler for beregning av engangsavgift ved første gangs registrering av bruktimporterte kjøretøyer.

Statens vegvesen er i prinsippet enig i behovet for en differensiert vurdering ved fastsettelse av engangsavgiften. Dagens ordning med et gjennomsnittelig bruksfradrag påvirker nok i stor grad hvilke biler det er økonomisk interessant å importere brukt. En alternativ metode hvor en i større grad har individuell beregning av engangsavgiften, vil nok gi en riktigere engangsavgift og et større mangfold i importen av brukte motorvogner. Samtidig er det viktig å opprettholde så stor forutsigbarhet i avgiftsberegningen som mulig.

Statens vegvesen er i henhold til forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-6 delegert oppgaven med å fastsette den avgiftsmessige klassifiseringen av kjøretøy i forbindelse med godkjenningen av kjøretøy etter kjøretøyforskriften. Vi forstår at det derfor er hensiktsmessig at også oppgaven med å vurdere om kjøretøyet har en lavere verdi enn gjennomsnittet delegeres tilsvarende. Det må være et mål at Staten så langt som mulig opptrer som én aktør og at kundene skal kunne få kontrollert kjøretøyet på ett sted. Alle Statens behov for teknisk informasjon om kjøretøyet bør bli ivaretatt ved en og samme kontroll. En delegering og rollefordeling av oppgaven mellom etatene må imidlertid fremkomme tydelig i forskriften og retningslinjene.

Det å kreve enkeltgodkjenning av et kjøretøy før avgiften beregnes er ønskelig av flere grunner. Først og fremst gir dette helt klart et bedre grunnlag for en korrekt avgiftsbehandling fordi man før avgiftsbehandlingen har kontrollert identitet og registrert alle tekniske data om kjøretøyet. I tillegg antas det at dette vil redusere mange av dagens feilsituasjoner i forbindelse med forhåndsberegning av engangsavgiften.

Statens vegvesen har i senere tid satt sterkt fokus på likebehandling og kvalitetssikring. Dette forslaget forutsetter at man opprettholder eller ytterligere forsterker dette fokuset siden man her får inn et nytt element som gir direkte økonomiske virkninger for bileierne. Vi anser dette forslaget slik at behovet for å vurdere en større grad av spesialisering av enkeltgodkjenninger øker. I fremtiden vil man trolig se en vesentlig reduksjon i antallet steder man vil komme til å

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 22073500
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

tilby denne tjenesten. Dette forslaget vil derfor kunne være med på å redusere tjenestetilbudet for publikum i deler av landet og spesielt i form av lengre reiseveier.

Hvis Statens vegvesen skal påta seg denne oppgaven er det viktig for oss at vi kan dokumentere tilstandsvurderingen for ettertiden slik at dette er sporbart og etterprøvbart. Slik vi ser det nå, mener vi at vi må dokumentere dette i form av en sjekklister hvor man avmerker noen grunnleggende opplysninger tilknyttet verdivurderingen samt at det skal tas bilder av hvert kjøretøy. Dette vil så bli elektronisk lagret med en referanse til kjøretøyet.

Å skulle gjennomføre verdivurderinger av motorvogner er noe vi ikke har god nok kompetanse for i dag. Det må derfor gjennomføres opplæring av de kontrollørene som skal utføre denne oppgaven. Dette er svært viktig for at oppgaven skal bli utført med en tilstrekkelig grad av kvalitet og likebehandling. Det antas at det i startfasen må innhentes eksterne resurser for å få gjennomført opplæringen.

Anmerkningen i forbindelse med verdivurderingen som det foreslås at Statens vegvesen skal foreta volder oss noen bekymringer, selv om vi forstår at oppgaven naturlig tillegges oss. Selv om anmerkningen ikke nødvendigvis medfører en avgiftsreduksjon, antar vi at mange ønsker å få en slik anmerkning, da de øyner et håp om en lavere avgiftsfastsettelse. Vi er bekymret for det presset bileierne/importørene vil kunne utøve overfor våre kontrollører for å få en anmerkning. Dette kan medføre en vanskelig arbeidssituasjon for våre kontrollører samt lengre kontrolltid pr. bil. Vi er også bekymret for konsekvensen av anmerkningen, hvis bileier/importør baserer seg på denne når de bestemmer seg for å be om ny avgiftsfastsettelse og dette medfører en høyere avgift. Vi ser også muligheten for at Statens vegvesen kan få en mengde saker i etterkant av dette, for eksempel krav om erstatning etc.? Vi mener også at det er viktig at man gir god informasjon til publikum når dette innføres, for å unngå mange misforståelser og unødig ekstraarbeid..

Vi er noe usikre på hvilken rolle anmerkningen har i henhold til forvaltningsloven. Det må derfor vurderes i hvilken grad Statens vegvesen antas å fatte vedtak når det gjøres anmerkning om verdien samt hvem som vil være klageinstans for eventuelle klager. Konsekvensen av anmerkningen vil kunne medføre en avgiftsreduksjon og vi ser derfor ikke bort ifra at flere har et ønske om å klage over en manglende anmerkning om lavere verdi. Selv om anmerkningen i seg selv ikke gir noen plikt eller rettighet etter forvaltningsloven, vil den kunne innebære store avgiftsmessige konsekvenser for bileierne. Forholdet til forvaltningsloven bør derfor klargjøres og fremkomme av retningslinjer eller lignende.

Det må også klargjøres hvilken rolle Statens vegvesen skal ha i forhold til informasjon til publikum rundt alternativ avgiftsfastsettelse.

Omfanget av de som vil be om en alternativ beregning er ikke lett å forutsi, men blant annet kan det tenkes at det for biler med alder mellom 15 og 30 år kan være aktuelt siden disse har samme bruksfradrag i dagens ordning (80 %).

Vi vil gjerne også uttrykke visse betenkeligheter med ordningen hvis dette gir insentiver til å importere biler med en dårligere teknisk tilstand enn i dag. Hvis dette skulle vise seg å bli tilfelle må det vurderes mulighetene av å ha en utvidet teknisk kontroll sammen med enkeltgodkjenningen. Dette vil i tilfelle medføre et betydelig behov for ytterligere resurser.

Etter å ha gjennomført et besøk hos det finske Tollvesenet samt registreringsmyndigheten har vi fått et ganske godt bilde av hvordan ordningen med beregning av registreringsavgift foregår i Finland. Slik dette gjennomføres så er det en vesentlig mer individuell vurdering enn det dette forslaget legger opp til. I korte trekk så må kunden melde kjøretøyet til avgiftsbergring ved at det fylles ut et skjema med en egenerklæring med opplysninger om blant annet km stand, kjøretøyets utstyr og tilstand. Registreringsavgiften blir i alle tilfeller beregnet i forhold til verdien av tilsvarende bil i Finland. De har tilgang til en database med verdi for brukte kjøretøy. Km stand blir faktisk tillagt ganske stor betydning i beregningsmodellen og gjøres sjablongmessig. Tilstanden skal angis som god, gjennomsnittlig eller dårligere enn gjennomsnittet. Denne graderingen opptrer kun på meldingsskjemaet. Hvis kunden angir en tilstand som er dårligere enn gjennomsnitt så skal kjøretøyet alltid forevises for en inspeksjon hos Tollvesenet. Tollvesenet gjør så en ganske detaljert visuell inspeksjon og fastsetter så en individuell prosentvis reduksjon. Reduksjonen blir angitt som en prosentsats fastsatt helt individuelt for det enkelt kjøretøy. Det har forekommet tilfeller med reduksjoner på opptil 50 %. Det har også vært tilfeller av reduksjoner i avgiften for nye kjøretøyer som har hatt skader.

Av utfordringer så ville de først og fremst påpeke vanskelighetene med å finne en riktig pris for tilsvarende brukt bil i Finland.

Av ca 40000 bruktimporterte kjøretøy til Finland i 2005 så inspiserer Tollvesenet ca 50 %. Ordningen sysselsetter ca 100 personer hos det finske tollvesenet..

Bileier har 3 års klagefrist på den fastsatte verdivurdering, hvor det er mulig å klage på alle elementer.

Kommentarer til forslag til forskriftsendringer

§ 1-4

Det bør vurderes om innholdet i § 1-4 bør sees i sammenheng med § 2-1 siden begge paragrafene inneholder en delegering av oppgaver til Statens vegvesen. Endringen som foreslås i § 1-4 synes heller ikke å høre hjemme under denne paragrafens overskrift. Vi mener dette hører mer naturlig under kapittel 3 avgiftsberegning.

Begrepet "forhåndsgodkjent" bør erstattes med begrepet "enkeltgodkjent". Vi benytter nå utelukkende begrepet enkeltgodkjenning for all godkjenning av enkelt kjøretøy iht. kjøretøyforskriften. Videre mener vi at begrepet "betalt" bør erstattes med "før beregning av avgift". Forutsetter videre at det med "teknisk forhåndsgodkjent" menes dagens ordning for enkeltgodkjenning på trafikkstasjon, men med et tillegg for avmerking av blant annet verdi.

Slik vi forstår begrepet "individuelle forhold" så kan dette tolkes til å være absolutt alle individuelle forhold ved et kjøretøy som påvirker verdien. Det antas å være svært mange forhold ved en motorvogn som vil være med på å påvirke verdien. Kan nevne: teknisk slitasjegrad, rust, km stand, utseende, utstyrsnivå, tilleggsutstyr som for eksempel automatgir og klimaanlegg, farge, tidligere skader av betydning m.v. Det er ikke til å unngå at vurdering av om en motorvogn har en lavere verdi vil bli en svært så subjektiv vurdering. Det er derfor helt nødvendig at det må etableres klare retningslinjer og kriterier for hvordan man gjennomfører den foreslåtte verdivurderingen.

En gradering hvor man kun angir gjennomsnittlig verdi eller en vesentlig lavere verdi enn gjennomsnittet synes å være litt lite nyansert. Vi mener heller det bør være en tredelt gradering – gjennomsnitt, noe lavere enn gjennomsnitt og vesentlig lavere enn gjennomsnitt. Det vil ellers i tvilstilfeller bli for stor økonomisk konsekvens av hvilken klasse man velger. Slik vi har fått antydning fra Toll- og avgiftsdirektoratet så vil dette i noen tilfeller kunne bli betydelige pengebeløp.

Presset mot kontrollørens avgjørelser antas også å øke siden det kommer inn et nytt element av direkte økonomisk betydning for bileieren. Størrelsen av den økonomiske betydningen vil selvfølgelig være avgjørende for både volumet som vil be om alternativ beregning og betydningen av likebehandling.

Ordlyden tolkes slik at motorvognen skal være avmerket som godkjent i enkeltgodkjenningen og ikke bare være kontrollert før engangsavgiften kan beregnes. Det vil trolig også dukke opp tilfeller av at en motorvogn må repareres etter at det er kontrollert, men før det kan avmerkes som godkjent. Det må derfor være klare retningslinjer for når i prosessen man foretar verdivurderingen. Dette forholdet kan også gi uheldige situasjoner hvis man importerer en motorvogn som gjennomgår betydelige reparasjoner eller endringer før enkeltgodkjenning.

Slik forslaget er formulert så forutsetter vi at vi i enkeltgodkjenningen trenger å registrere en kode for verdi samt km stand ut over de data vi registrerer for kjøretøyet i dag.

§ 3-4

Vi mener at 15 virkedager kan være noe kort og kanskje litt unødig komplisert å forholde seg til for alle parter. Av informasjonshensyn m.v. vil vi foreslå at dette heller angis i kalendertid som 3 uker eller gjerne 1 måned. Forutsetter også at tiden regnes etter første gangs registrering i Norge.

For kunder som har kreditt for engangsavgiften vil det ikke foreligge en beregning av engangsavgiften etter ordinær metode før de eventuelt må be om en ny vurdering etter alternativ metode. Dette bør kanskje tas med i betraktning før man fastsetter fristen for å melde at man ønsker en beregning etter alternativ metode.

Begrepet ”nedenfor” i første ledd virker unøyaktig og bør være erstattet av en mer presis henvisning for eksempel ”i denne bestemmelsen/paragrafen”.

Ved enkeltgodkjenning av kjøretøy tilstreber vi at det så langt som mulig benyttes data som finnes i typegodkjenningsregisteret. Modellbetegnelser i typegodkjenningene er som regel avvikende fra de modellbetegnelsene som bilbransjen benytter som markedsmodeller og det kan derfor være vanskelig å koble modellene mot hverandre. For eksempel finnes det i det norske typegodkjenningsregisteret 1625 typegodkjenninger utstedt kun i 2005 og som kun er angitt som VW Golf. I tillegg benyttes det koder for varianter og versjoner, men disse kodene har normalt ingen kobling mot betegnelsene for markedsmodellene. Det kan derfor være en utfordring ut fra typegodkjennings- og registreringsdata og finne hvilken markedsmodell man skal sammenligne med i prislisten for bruktbilene. Dette vil nok først og fremst gjelde informasjon om utstørsversjoner og lignende noe som for så vidt kan være ganske avgjørende for bilens verdi. Det forutsettes da at man har tilgang til de spesifiserte tekniske data i motorvognregisteret for å se motorstørrelse m.m.

For å gjøre ordningen mest mulig forutsigbar for publikum vil det sikkert være ønskelig om man kan publisere mest mulig av resultatene fra beregningene. Helst slik at man kan se beregning etter begge metoder sammen med nok informasjon til å identifisere blant annet merke, modell, år, km, verdivurdering m.v. Gjærne publisert på internett.

Resursbehov for Statens vegvesen

Ut fra en forutsetning om 35000 brukt importerte kjøretøy hvert år så legger vi følgende beregning til grunn. En kontroll av kjøretøyet som gir grunnlag for å si noe om verdien antas å ta minimum 15 minutter mer enn dagens kontroll. Inne i denne tiden ligger også tid til å dokumentere og lagre dokumentasjon. Ett årsverk med fradrag for møter, opplæring, etterarbeid m.v. antas å ha ca 1500 timer effektiv kontrolltid. Ved å legge disse forutsetningene til grunn så antar vi at en verdivurdering vil medføre et behov for et tillegg på minimum seks årsverk til selve kontrollene. I tillegg kommer resurser til sentral administrasjon og opplæring. Dette anslås til ett årsverk. Hvis det blir slik at Statens vegvesen også skal være ansvarlige for klagebehandling må anslaget økes med anslagsvis ett årsverk.

I Finland foretas det kun en ren visuell vurdering av kjøretøyene. Den foregår utendørs uten noen form for hjelpemidler ut over kamera for å kunne dokumentere vurderingen. Denne inspeksjonen ble antydnet i gjennomsnitt å ta ca 15 minutter inkludert dokumentasjon. Vurderingen blir i stor grad fokusert på de elementer som kunden oppgir å være av betydning for en redusert verdi. Det er imidlertid en forutsetning at kjøretøyets tekniske tilstand tilsynelatende er slik at det tilfredsstiller kravene for å kunne bli registrert. Dette er det andre myndigheter som gjennomfører.

Når denne verdivurderingen å gjennomføre av Statens vegvesen vil også bilens tekniske tilstand bli kontrollert samtidig som grunnlag for å bli lagt inn i vårt register.

I tillegg er det behov for utstyr for å ivareta dokumentasjonsbehovet og i oppstarten behov for eksterne resurser til opplæring.

Det anslås en total kostnad for Statens vegvesen for ordningen til å være minimum seks millioner pr år.

Konklusjon

Skal Statens vegvesen være i stand til å påta seg denne oppgaven må følgende forutsetninger være oppfylt. Det må:

- foreligge et klart regelverk og retningslinjer for verdivurderingen.
- etableres systemer og rutiner for å dokumentere verdivurderingen. Det må blant annet på plass utstyr for å kunne ta bilder av kjøretøyene.
- gjennomføres opplæring av kontrollørene som skal foreta verdivurderingen.
- tilføres tilstrekkelige resurser til å utføre selve kontrolloppgaven.
- tilføres tilstrekkelige resurser til sentrale oppgaver.
- gjennomføres nødvendig endring i systemet for enkeltgodkjenning. Autosys må tilrettelegges for registrering av opplysninger om verdivurdering samt km stand. I den grad det i en senere fase skulle bli behov for endringer i Autosys, som ikke er i henhold til det som er foreslått i høringen eller forutsatt i dette brevet, så må vi ta et forbehold at det kan bli vanskelig å få dette gjennomført innenfor korte

tidsperspektiver. Statens vegvesen er som kjent i ferd med å utvikle nytt Autosys og det vil i perioder i denne prosessen være svært uheldig å skulle gjennomføre endringer i systemene.

Det vil være meget vanskelig for Statens vegvesen å gjennomføre ordningen før forutsetningene er oppfylt, og 1. januar 2007 anses som et realistisk tidspunkt å gjennomføre ordningen fra.

Ordningen i Finland gir en vesentlig mer individuell beregning av avgiften enn det som dette forslaget legger opp til. Ut fra dette vil vi anbefale at det vurderes å gjøre noen tilpassninger i løsningen, slik at den gir en gradering av fradraget.

Avslutningsvis forutsetter vi at dersom Statens vegvesen skal ha en rolle i denne oppgaven i fremtiden får mulighet til å bli trukket inn i arbeidet med den videre utforming av detaljene for den delen som vi vil bli involvert i.

Med hilsen



Olav Sjøfteland
vegdirektør

Kopi: Samferdselsdepartementet