

# **Høringsnotat**

## **Forslag til endring av Finansdepartementets forskrift om engangsavgift på motorvogner og forskrift om omregistreringsavgift**

**Toll- og avgiftsdirektoratet  
2013**

## **1 Innledning**

Toll- og avgiftsdirektoratet har på vegne av Finansdepartementet utarbeidet forslag til endringer i motorvognavgiftsregelverket. Bakgrunnen for forslagene er norsk implementering av direktiv 2007/46, det såkalte godkjenningsdirektivet, som medfører visse endringer i kjøretøyteknisk regelverk.

Ved denne høringen legges det fram forslag til endringer i Finansdepartementets forskrift av 19. mars 2001 om engangsavgift på motorvogner (engangsavgiftsforskriften) og Finansdepartementets forskrift av 2. juli 1986 om omregistreringsavgift (omregistreringsavgiftsforskriften).

Siktemålet med forslagene er ikke å gjennomføre substansielle endringer i motorvognavgiftsregelverket, men å klargjøre og/eller opprettholde dagens rettstilstand på enkelte områder der endringene i det kjøretøytekniske regelverket gjør det nødvendig.

I høringsnotatets punkt 4.3.2 er det inntatt et forslag til endring av forskrift om omregistreringsavgift § 6 nr 7 annet ledd vedrørende fritak for omregistreringsavgift i tilfelle korttidsregistrering på inntil 2 måneder. Dette forslaget relaterer seg ikke til norsk implementering av godkjenningsdirektivet, men er av praktiske årsaker tatt med i denne høringen.

## **2 Bakgrunn**

Vegdirektoratets forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil av 5. juli 2012, som implementerer direktiv 2007/46, det såkalte godkjenningsdirektivet, trådte i kraft 15. september 2012. Forskriften erstatter dagens kjøretøyforskrift av 4. oktober 1994 for kjøretøy registrert første gang fra og med ikrafttredelsestidspunktet.

Direktiv 2007/46 er et rammedirektiv for godkjenning av bil og tilhenger til bil, dvs. at direktivet stiller nærmere rammebetingelser og vilkår for typegodkjenning og enkeltgodkjenning av slike kjøretøy. Ovennevnte forskrift vil dermed bli gjort gjeldende for personbiler/busser i klasse M, vare-/lastebiler mv. i klasse N og tilhengere i klasse O som skal første gangs registreres fra og med ikrafttredelsesdatoen.

Selv om direktivet og forskriften regulerer teknisk godkjenning av kjøretøy, vil noen av endringene i forhold til dagens kjøretøyforskrift indirekte kunne ha konsekvenser på avgiftsområdet.

Det vil i det følgende bli gjort rede for visse avgiftsmessige problemstillinger knyttet til godkjenningsdirektivet og fremmet konkrete forslag til endringer i avgiftsregelverket.

## **3 Kort om regelverket for teknisk klassifisering og godkjenning av kjøretøy**

Direktiv 2007/46/EF ble vedtatt av Europaparlamentet og Rådet 5. september 2007. Direktivet fastlegger en ramme for godkjenning av bil og tilhenger til bil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse. Med hjemmel i direktivet skal det gis utfyllende

særrettsakter (direktiver og forordninger) som nærmere fastsetter ulike tekniske krav. Det er allerede vedtatt mange slike særrettsakter, og flere vil komme til.

Direktivet avløser det tidligere godkjenningsdirektiv 70/156/EØF. Mens sistnevnte kun omhandlet typegodkjenning av kjøretøygruppe M1 (personbil) er det nye direktivet utvidet til å omfatte typegodkjenning og enkeltgodkjenning av alle grupper biler og tilhengere til biler, dvs. kjøretøygruppe M, N og O. Dette betyr blant annet at systemet med nasjonal typegodkjenning bortfaller.

Direktivet trådte i kraft i EU 29. april 2009, likevel slik at enkelte typegodkjenningsbestemmelser har en utsatt ikrafttredelse. Blant annet vil ikke direktivet bli obligatorisk for trinnvis ferdigbygde kjøretøy før 29. april 2013, noe som i praksis innebærer at for eksempel nasjonale typegodkjenninger i kjøretøygruppe N1 kan utstedes/benyttes frem til denne datoen.

## **4 Om de enkelte kjøretøytyper/forslag til regelendringer**

### **4.1 Varebil klasse 2**

Varebil klasse 2 er plassert i avgiftsgruppe B i Stortingets vedtak om engangsavgift og ilegges en lavere engangsavgift enn motorvogner i avgiftsgruppe A (blant annet personbil). Den avgiftsmessige definisjonen av varebil klasse 2 fremgår av engangsavgiftsforskriften § 2-3. De grunnleggende krav til alle varebil klasse 2 som fremkommer innledningsvis i bestemmelsens første ledd er at motorvognen må kunne teknisk defineres som N1-kjøretøy og ikke ha mer enn 1 seterad. Første ledd angir videre de krav som stilles til varebiler med lukket varerom ("kassevogn"), bl.a. krav til varerommets størrelse, mens bestemmelsens andre ledd angir særlige målekrav som stilles til biler med åpent lasteplan ("pick-up").

Den avgiftsmessige definisjonen av varebil klasse 2 er bygget opp slik at den tar utgangspunkt i at motorvognen må være teknisk godkjent/klassifisert som N1, og så stilles det særlige avgiftsmessige krav i tillegg, blant annet krav om kun 1 seterad og krav til godsrommets størrelse.

Som en konsekvens av implementeringen av godkjenningsdirektivet kan ikke dagens norske system for teknisk godkjenning og avgiftsklassifisering av varebil klasse 2 videreføres i sin nåværende form. Det vil blant annet bli et klarere skille mellom teknisk godkjenning og avgiftsklassifisering.

I praksis har de fleste motorvogntyper som tilbys som varebil klasse 2 på det norske markedet vært gjenstand for nasjonal typegodkjenning (teknisk klassifisert i kjøretøygruppe N1) og samtidig avgiftsklassifisering (som varebil klasse 2) fra Statens vegvesens side. Etter at godkjenningsdirektivet er implementert vil ordningen med nasjonal typegodkjenning bortfalle. Kjøretøyene vil derfor måtte være gjenstand for EF-typegodkjenning, eventuelt enkeltgodkjenning eller småseriegodkjenning, etter direktivets bestemmelser.

I motsetning til den norske avgiftsdefinisjonen av varebil klasse 2, stiller ikke EUs tekniske regelverk noe krav om at et N1-kjøretøy kun kan ha 1 seterad. En motorvogn med 2 seterader kan EF-typegodkjennes som N1 dersom øvrige krav til N1-kjøretøy er oppfylt.

Flere biltyper som er i salg som varebil klasse 2 i Norge blir av fabrikanten kun EF-typegodkjent med 2 seterader. I typegodkjenning og samsvarssertifikat (COC) vil det fremgå at bilen har 2 seterader.

For disse bilene kan det for fremtiden måtte utstedes ny EF-typegodkjenning i forbindelse med norsk avgiftsklassifisering.

Implementeringen av direktivet vil dermed kunne ha konsekvenser i form av merarbeid og økte kostnader for Statens vegvesen og bilbransjen.

Det foreslås derfor en mindre endring i avgiftsmessig definisjon av varebil klasse 2 i forskrift om engangsavgift § 2-3. Endringen går ut på at dagens krav om at varebil klasse 2 ikke kan ha setefester, brønn, beslag mv. for baksete, forandres til et krav om at bilen ikke kan ha innmontert baksete.

Den tekniske godkjenningen av bilen endres ikke. Bilen kan i EF-typegodkjenningen være godkjent med flere seterader/setefester, men en forutsetning for avgiftsklassifiseringen som varebil klasse 2 i henhold til forskrift om engangsavgift vil være at seterader bak førerretet ikke er innmontert. Statens vegvesen vil besørge at det blir tatt inn en anmerkning i vognkortet om at avgiftsklassifiseringen forutsetter at seterader bak førerraden ikke er montert.

Avgiftsregelverkets øvrige krav til varebil klasse 2, herunder krav til beskyttelsesvegg og krav til godsrommets størrelse endres ikke.

Intensjonen med dette forslaget er ikke å åpne for at færre eller flere biltyper enn i dag skal kunne avgiftsklassifiseres som varebil klasse 2, men å bidra til i størst mulig grad å opprettholde dagens status for de kjøretøytyper der det kun er utstedt EF-typegodkjenning som N1 med 2 seterader, og ikke som N1 med 1 seterad. For disse kjøretøyene vil forskriftsendringen gjøre det mulig for Statens vegvesen å gjennomføre norsk avgiftsklassifisering som varebil klasse 2 uten å måtte gå veien om ny EF-typegodkjenning.

Det foreslås samtidig en lovteknisk revisjon av bestemmelsen slik at denne blir mer oversiktlig uten at dette er ment å medføre noen realitetsendring. De grunnleggende vilkår om at varebil klasse 2 må være teknisk definert som N1, og ikke kan ha innmontert seter eller setearrangement bak førerraden, fremkommer av bestemmelsens første ledd. De øvrige krav som stilles til biler med lukket godsrom, blant annet kravet om fastmontert beskyttelsesvegg og krav til varerommets størrelse fremkommer av andre ledd, mens de særlige krav som stilles til varebil klasse 2 med åpent lasteplan («pick-up») følger av tredje ledd.

## **4.2 Ambulanser**

### ***4.2.1 Krav om tilknytning til den offentlige helsetjenesten***

I henhold til lov om spesialisthelsetjenesten har det regionale helseforetak ansvar for ambulansetjenesten i sin helseregion. I kjøretøyforskriften av 4. oktober 1994 § 6-2 nr 6 ble det stilt krav om at det ved registrering av ambulansebil må dokumenteres at kjøretøyet skal inngå i regionalt helseforetaks ambulansetjeneste. Dette kravet ble ikke videreført i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

For å opprettholde kravet om tilknytning til helseforetakets ambulansetjeneste som et vilkår for å oppnå registrering som ambulanse fritatt for engangsavgift, foreslås det derfor at dette vilkåret tas inn i avgiftsregelverket, nærmere bestemt forskrift om engangsavgift på motorvogner § 4-1.

Forslaget medfører således ingen realitetsendring, men er ment å sikre at det tidligere krav om tilknytning til det offentlige helsevesenets ambulansetjeneste videreføres.

At dette vilkåret tas inn i avgiftsregelverket i stedet for i kjøretøyforskriften, vurderes ikke å medføre noen vesentlige endringer i praksis og prosedyrer med hensyn til godkjenning og registrering av ambulanser.

### ***4.2.2 Leilighetsambulanser***

Leilighetsambulanser utgikk som gruppe fra 1. oktober 2006, slik at henvisningen til disse i engangsavgiftsforskriften § 4-1 er foreldet, og foreslås opphevet.

## **4.3 Forskrift om omregistreringsavgift**

### ***4.3.1 Henvisning til kjøretøyteknisk regelverk***

Forskrift om omregistreringsavgift av 2. juli 1986 har i § 2 en konkret henvisning til Vegdirektoratets forskrift om krav til kjøretøy av 25. januar 1990. Senere er denne supplert med kjøretøyforskriften av 4. oktober 1994, og fra 15. september i år av den nye forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. I praksis vil de tekniske krav som er gjeldende for det enkelte kjøretøy kunne følge av eldre eller nyere kjøretøyteknisk regelverk avhengig av når kjøretøyet ble registrert første gang. Toll- og avgiftsdirektoratet foreslår derfor at denne spesifikke henvisningen erstattes med en generell henvisning til kjøretøyteknisk regelverk. Forslaget vil ikke medføre noen realitetsendring i forhold til hvilket kjøretøyteknisk regelverk som vil være gjeldende for det enkelte kjøretøy, men vil ta høyde for at dette kan variere avhengig av når kjøretøyet ble første gangs registrert.

### ***4.3.2 Fritak fra omregistreringsavgift i tilfelle korttidsregistrering***

Det foreslås å endre forskrift om omregistreringsavgift § 6 nr. 7 annet ledd ved at også fritak etter Stortingets avgiftsvedtak om omregistreringsavgift § 2 bokstav m omfattes av unntakene fra bestemmelsen.

Bakgrunnen for forslaget er at det ikke er anledning til å omregistrere kjøretøy avgiftsfritt etter forskriften § 6 nr. 7 når det har skjedd en endring i eierforholdet etter vedtaket § 2 bokstav m, jf. forskriften § 6 nr. 12. I slike tilfeller har det ikke har funnet sted en omregistrering i forskriftens forstand. Et eksempel er at eier av et kjøretøy får registrert en medeier for så at medeier slettes igjen. Det vil da ikke ha skjedd et eierskifte. Et lignende tilfelle er der eier av kjøretøyet skifter navn. Unntak for det sistnevnte er eksplisitt angitt i forskriften § 6 nr. 7 annet ledd ved henvisning til vedtaket § 2 bokstav a. Hensynet til sammenhengen i regelverket og tydeliggjøring av rettsstillingen taler derfor for å forskriftsfeste at fritaket i § 6 nr. 7 ikke kommer til anvendelse når den foregående endringen i eierposisjonen har skjedd i tråd med forskriften § 6 nr. 12.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslagene vurderes ikke å medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for toll- og avgiftsetaten.

## 6 Forslag til forskriftstekst

Det foreslås at det i Finansdepartementets forskrift av 19. mars 2011 om engangsavgift på motorvogner m.v. gjøres følgende tilføyelser og endringer:

§ 2-3 foreslås endret med følgende ordlyd:

*Som varebil klasse 2 anses motorvogn som teknisk defineres som N1, og hvor det bak førersetet ikke er innmontert sete eller setearrangement.*

*Motorvogn med godsrom skal dessuten ha fastmontert beskyttelsesvegg mellom fører-/passasjerrom og godsrom. Avstanden mellom beskyttelsesvegg og karosseri skal ikke overstige 5 cm. Beskyttelsesveggen eller festebraketter til denne skal ikke kunne komme i konflikt med kollisjonsputer. I slike tilfeller kan beskyttelsesveggen utformes slik at den i området fra seteryggens overside (i normal sitteposisjon) og opp til taket ikke dekker hele bredden mellom hodestøttenes yttersider og karosseriet. Avstanden mellom beskyttelsesveggenes yttersider og karosseriet i dette området skal likevel ikke overstige 20 cm. Godsrommet skal være utformet slik at det skal kunne romme en tenkt, rettvinklet kasse med lengde 140 cm, bredde 90 cm og høyde 105 cm.*

*For motorvogn med åpent lasteplan («pick-up») må godsrommets lengde være minst 100 cm og i tillegg utgjøre minst 50 pst. av avstanden innvendig fra innvendig forkant av frontvindu til bakre begrensnings av godsrom/lasteplan. Lengden måles fra et vertikalt plan lagt vinkelrett på bilens lengdeakse gjennom bakre punkt på beskyttelsesveggen i halve veggens høyde, uansett veggens form og plassering. Avstanden måles horisontalt fra dette plan til innerkant av bakdør eller bakvegg. Det skal ikke måles til/fra eventuelle vinduer eller utsparinger i beskyttelsesvegg eller bakdør.*

§ 4-1 foreslås endret med følgende ordlyd:

*Ambulanse er fritatt for avgift etter Stortingets vedtak om engangsavgift på motorvogner m.m. § 5 bokstav f. Det er et vilkår for fritak at vedkommende motorvogn blir godkjent og registrert som*

*ambulansetjeneste ved første gangs registrering. Det må dokumenteres at motorvognen skal benyttes i ambulansetjeneste.*

Videre foreslås det at det i Finansdepartementets forskrift av 2. juli 1986 om omregistreringsavgift gjøres følgende endringer:

§ 2 foreslås endret med følgende ordlyd:

*Ved vurderingen av hvilken kjøretøygruppe vedkommende motorvogn hører under, og hvilke kjøretøytekniske data som skal legges til grunn for avgiftsberegningen, legges vegmyndighetenes regelverk til grunn. Avgiften beregnes på grunnlag av motorvognens registreringsmessige status, og etter de regler og avgiftssatser som gjelder når omregistreringen finner sted.*

§ 6 nr 7 annet ledd foreslås endret med følgende ordlyd:

*Fritaket etter første ledd gjelder ikke dersom foregående omregistrering var avgiftsfri etter bestemmelsene i avgiftsvedtakets § 2 bokstav a-c, e-i og m.*