



Skatteetaten

HØRINGSNOTAT

Engangsavgift - forslag til endringer i Stortingets avgiftsvedtak om engangsavgift og forskrift om engangsavgift på motorvogner (innføring av egen avgiftsgruppe for personbildrosjer tilpasset for transport av rullestolbrukere)

15. MARS 2022



1 Innledning og sammendrag

Skattedirektoratet sender på vegne av Finansdepartementet forslag til endringer i engangsavgiften i form av innføring av en ny avgiftsgruppe for personbildrosjer tilpasset for transport av rullestolbrukere på høring.

Det foreslås en ordning med lavere avgiftssatser enn for personbiler i avgiftsgruppe a for personbiler i drosjetrafikk som transporterer rullestolbrukere. Rent praktisk gjennomføres dette gjennom innføring av en egen avgiftsgruppe for slike kjøretøy. Forslaget forutsetter endringer i Stortingets avgiftsvedtak om engangsavgift § 2 og forskrift om engangsavgift på motorvogner § 4-6.

Skatteetaten arbeider med en automatisert løsning for avgiftsmessig håndtering av den nye avgiftsgruppen i forbindelse med godkjenning og første gangs registrering. Det er foreløpig uavklart om en slik løsning lar seg implementere før forslaget eventuelt trer i kraft. Dersom dette ikke lar seg gjøre vil man måtte basere seg på en søknadsbasert ordning i en overgangsperiode. For et relativt begrenset antall kjøretøy vurderes dette å være håndterbart for både avgiftsmyndighetene og brukerne.

2 Bakgrunn

Engangsavgiften betales når en motorvogn registreres i Statens vegvesens kjøretøyregister for første gang. Avgiften ilegges de fleste typer kjøretøy unntatt store lastebiler og busser med lengde seks meter eller mer. Kjøretøyene er delt inn i ni avgiftsgrupper med til dels ulike satser og beregningsgrunnlag.

Personbiler til bruk i drosjetrafikk var tidligere plassert i en egen avgiftsgruppe h med lavere engangsavgift enn ordinære personbiler i avgiftsgruppe a.

Ordningen med nedsatt engangsavgift for personbiler i drosjetrafikk ble avvirket for kjøretøy som ble første gangs registrert i Norge fra og med 1. januar 2019.

Det foreslås nå å innføre en ordning med lavere engangsavgift enn for ordinære personbiler i avgiftsgruppe a for personbildrosjer som er tilpasset for transport av rullestolbrukere.

Personbiler som kan transportere rullestolbrukere vil typisk ha en annen utforming enn de fleste personbiler som benyttes i vanlig drosjetrafikk. De vil være større/tyngre og vil dermed få høyere engangsavgift i dagens system.

I forhold til personbiler er det per i dag lavere eller ingen engangsavgift for busser, herunder busser som frakter rullestolbrukere. Busser med lengde mindre enn 6 meter vil være avgiftsbelagt i avgiftsgruppe j med lavere avgift enn i avgiftsgruppe a eller eventuelt oppnå fritak for busser som benyttes til løyvepliktig persontransport etter Stortingets avgiftsvedtak § 7 bokstav j nr. 1. Busser med lengde 6 meter eller mer er ikke omfattet av engangsavgiften slik at det uavhengig av bruksområde ikke svares engangsavgift for slike kjøretøy.

Dette er kjøretøy som er større enn personbiler som kan transportere rullestolbrukere. Man ser det blant annet derfor ønskelig med en tilpasning av avgiftsregelverket for mindre og mer miljøvennlige kjøretøy som kan benyttes i slik transport.

Formålet med høringen er å få høringsinstansenes synspunkter på den rettslige og praktiske utformingen av forslaget. Det konkrete avgiftsnivået i en ny avgiftsgruppe er ikke en del av denne høringen. Dette vil inngå som del av budsjettoplegget når et eventuelt forslag fremmes for Stortinget.



3 Oversikt over gjeldende rett

3.1 Avgiftsregelverket

Engangsavgiften er hjemlet i Stortingets årlige avgiftsvedtak om engangsavgift. Det følger av avgiftsvedtaket § 1 at avgiftsplikten oppstår når kjøretøyet registreres i det sentrale motorvognregisteret for første gang. Av § 2 følger det at kjøretøyene er delt inn i ni avgiftsgrupper med til dels ulike satser og beregningsgrunnlag. Personbiler med inntil 9 sitteplasser, samt busser med 10 seteplasser eller mer, men hvor setene ikke er plassert i fartsretningen er hjemmehørende i avgiftsgruppe a. Busser med lengde under 6 meter og med mer enn 10 seter hvor alle setene er plassert i fartsretningen er hjemmehørende i avgiftsgruppe j hvor satsen er lavere enn i avgiftsgruppe a. Busser med lengde 6 meter eller mer er ikke omfattet av plikten til å betale engangsavgift.

Personbildrosjer plassert i den nå opphevede avgiftsgruppe h var til og med 2018 tilgodesett med redusert engangsavgift sammenlignet med personbiler i avgiftsgruppe a.

I [Stortingets avgiftsvedtak om engangsavgift § 7 bokstav j nr. 1](#) er det fritak for engangsavgift blant annet for buss som ved første gangs registrering blir registrert på innehaver av løyve for persontransport etter [yrkestransportlova §§ 6 eller 9](#).

[Forskrift om engangsavgift på motorvogner § 4-6](#) inneholder nærmere regler om den avgiftsmessige håndteringen av personbildrosjer, blant annet kravet om tre års bindingstid og forholdsmessig betaling av avgift dersom bruken av bilen som drosje opphører før treårsperioden er utløpt. Med unntak av noen få gjenværende kjøretøy hvor bindingstiden har blitt forlenget, vil bindingstiden på tre år nå være utløpt for personbildrosjer første gangs registrert før 1. januar 2019.

3.2 Løyveregelverket

Løyver for persontransport med motorvogn er regulert i [yrkestransportlova §§ 4, 6 og 9](#) med tilhørende forskrift. Drosjeløyve for persontransport med motorvogn med inntil 9 seter (personbil) er hjemlet i lovens § 9.

3.3 Kjøretøyteknisk regelverk

Blant regelverket som regulerer teknisk godkjenning og klassifisering av motorvogner er særlig [Forskrift om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.](#) relevant i denne sammenhengen.

Forskriften inneholder blant annet definisjoner av, og krav til, motorvogn som benyttes til løyvepliktig transport av personer med nedsatt funksjonsevne. Forskriften stiller i § 3 krav til godkjenning av motorvogn til slikt bruk, mens de nærmere krav til utforming og utrustning mv. som stilles til henholdsvis busser og personbiler, fremkommer av §§ 4 og 6.

Godkjenning etter denne forskriften er en tilleggsgodkjenning som oftest gjennomføres samtidig med enkeltgodkjenning hos Statens vegvesen.



4 Nærmere om forslaget

Det foreslås som nevnt ovenfor en ordning med lavere engangsavgift enn for ordinære personbiler for personbiler i drosjetrafikk som transporterer rullestolbrukere.

Denne avgiftsgruppen foreslås avgrenset på følgende måte:

- Motorvognen må være klassifisert som personbil M1.
- Motorvognen må være registrert på innehaver av drosjeløyve.
- Motorvognen må være utrustet for transport av rullestolbrukere.
- Motorvognen må være godkjent etter forskrift om universell utforming.

Selv om det har vært en betydelig økning i antall tildelte drosjeløyver etter at endringene i yrkestransportlova trådte i kraft, vurderes det slik at en redusert avgift vil treffe en begrenset gruppe. Behovet for en minimumsstørrelse på kjøretøyene, kostnaden ved ombygging og at man må være i et organisert opplegg med anbud og kontrakter mv. vil til sammen avgrense målgruppen for denne type kjøretøy. Det foreslås at ordningen spesifikt avgrenses til kjøretøy tilpasset transport av rullestolbrukere og ikke til transport av funksjonshemmede generelt som forskrift om universell utforming i prinsippet retter seg mot.

Det foreslås videre at disse kjøretøyene skilles ut som en egen ny avgiftsgruppe i Stortingets avgiftsvedtak § 2. En slik løsning vil være mer oversiktlig, gjøre det lettere å skille slike kjøretøy fra andre kjøretøygrupper og forenkle saksbehandlingen.

Det arbeides på det nåværende tidspunkt med en automatisert løsning for fastsetting og betaling av engangsavgift for slike kjøretøy. Løsningen skal baseres på opplysninger som overføres til Skatteetaten fra Statens vegvesens systemer i forbindelse med klassifisering, godkjenning og registrering av kjøretøyet. Det er på det nåværende tidspunkt noe usikkert om en automatisert løsning kan komme i stand til ordningen trer i kraft. Eventuelt vil man måtte innføre et søknadsbasert system i en overgangsfase.

Administrative og økonomiske konsekvenser av forslaget er nærmere beskrevet i punkt 5.

Et viktig spørsmål er den avgiftsmessige håndteringen av slike kjøretøy når de tas ut av tjenesten som drosje. For drosjer i den tidligere avgiftsgruppe har det som kjent vært en ordning med tre års bindingstid hvor drosjen er «frikjørt» etter tre år, og der forholdsmessig restavgift må betales dersom kjøretøyet tas ut av bruk som drosje før det er gått tre år.

Det vurderes at de samme hensyn som lå bak denne ordningen vil gjøre seg gjeldende også for kjøretøy i denne nye avgiftsgruppen.

For den nye avgiftsgruppen foreslås det derfor en videreføring av det tidligere regimet for drosjer slik det følger av forskrift om engangsavgift § 4-6. Det finnes systemfunksjonalitet og rutiner som kan gjenbrukes, og både avgiftsmyndigheten og næringen har erfaring med å forholde seg til denne ordningen. Vi foreslår således en tilføyelse av et nytt annet punktum i § 4-6 første ledd.



Når det gjelder den eksisterende regelen for «ordinære» personbildekser i § 4-6 første ledd første punktum, så vil i utgangspunktet bindingstiden for dekser registrert før 1. januar 2019 ha utløpt senest 31. desember 2021. Det eksisterer imidlertid noen få kjøretøy som har fått forlenget bindingstiden, slik at det vil være behov for å videreføre denne regelen i noe tid utover 1. januar 2022.

5 Administrative og økonomiske konsekvenser

5.1 Konsekvenser for Skatteetaten og Statens vegvesen

Statens vegvesen opplyser at det i årene 2019 og 2020 til sammen ble godkjent 267 kjøretøy etter denne forskriften. Dette tallet innbefatter både busser og personbiler. Basert på disse tallene forventes det ikke at denne ordningen vil omfatte mer enn et begrenset antall kjøretøy. Antall personbildekser med rullestoltilpasning kan forsiktigvis estimeres til mellom 50 og 100 per år, muligens noen flere i begynnelsen grunnet et ønske om å skifte ut kjøretøy anskaffet før avgiftsgruppe h ble avviklet fra 1. januar 2019.

Skatteetaten har en intensjon om å utvikle systemstøtte for automatisert håndtering av denne kjøretøygruppen, basert på de opplysninger man allerede i dag mottar fra Statens vegvesen som gjør det mulig å skille ut disse kjøretøyene.

Dersom dette ikke kan utvikles før oppstart av ordningen, vil man innledningsvis måtte basere seg på en søknadsbasert ordning.

I begge tilfellene vil det være behov for tilpasninger i Skatteetatens systemer som vil medføre kostnader til systemutvikling.

Videre vil Skatteetaten få noe arbeid med oppfølging av kjøretøy underveis i bindingstiden og når disse skal tas ut av tjeneste som dekser.

Forslaget vurderes ikke til å medføre nye arbeidsoppgaver for Statens vegvesen utover den godkjenning- og registreringsprosessen og overføringen av data til Skatteetaten som allerede finner sted. Det kan imidlertid ikke utelukkes en viss økning i antall kjøretøy som fremstilles til godkjenning etter forskrift om universell utforming, særlig i oppstarten av ordningen.

5.2 Konsekvenser for næringsliv/brukere

De relevante løyveholderne vil få en ny tilleggsoppgave i forbindelse med en eventuell søknadsprosess knyttet til avgiftsfastsettelse ved første gangs registrering, og til videre oppfølging av kjøretøyet gjennom bindingstiden. Denne arbeidsbyrden anses imidlertid å være av begrenset omfang for den enkelte løyveholder og for forhandlere som skal melde kjøretøy til registrering. De nødvendige rutiner og arbeidsprosesser forventes også å være godt kjent i bransjen fra tidligere, slik at tilpasningen blir enklere.

Dersom det kan utvikles systemstøtte for automatisert håndtering av denne kjøretøygruppen fra oppstart ordningen, vil prosessen i forhold til første gangs registrering ikke medføre økt arbeidsbyrde.

Personbiler som transporterer rullestolbrukere, vil kunne være mindre i størrelse og ha lavere driftskostnader enn de bussene som benyttes i slik transport. Det vil kunne benyttes sjåførere med vanlig personbilførerkort. Tilgangen på egnede sjåførere kan dermed bli større.

Vi antar at redusert engangsvgift på personbildekser ment for transport av rullestol vil påvirke hvilke kjøretøy som blir valgt i markedet. Det kan blant annet forventes at man i større grad vil velge biler i personbilkategorien framfor større busser, noe som kan være positivt dersom man får kjøretøy med lavere utslipp og som er bedre egnet til de konkrete transportopdragene som skal løses. Samtidig kan det



forventes at redusert avgift vil gjøre slike kjøretøy mer aktuelle som alternativ til å anskaffe et nullutslippskjøretøy, noe som er en mindre heldig konsekvens.

Det er grunn til å anta at nedsatt avgift for denne type kjøretøy, vil medføre at et økt antall av disse vil bli registrert, enn hvis disse kjøretøyene fortsetter å ha full personbilavgift. Større tetthet i drosjebestanden av personbiler som kan frakte rullestolbrukere, vil gjøre det lettere å få tak i egnet kjøretøy til transporten. Dette vil kunne lette transporthverdagen for rullestolbrukere.

Fylkeskommunene er gitt adgang til å innføre miljøkrav med øvre grense for miljøskadelig utslipp for drosjekjøring. Det samme vil kunne gjelde ved utlysning av transport på anbud. Dette vil også være faktorer som kan påvirke valg av kjøretøy, men som faller utenfor rammene av denne høringen.

5.3 Konsekvenser for proveny

Forslaget forventes ikke å ha konsekvenser av vesentlig betydning for provenyet. For det første forventes ordningen å omfatte et mindre antall kjøretøy. Videre kan det forventes at slike kjøretøy både vil bli anskaffet i stedet for ordinære personbiler med høyere avgift og busser med lavere eller ingen engangsavgift, slik at dette vil være faktorer som trekker i hver sin retning.

6 Merknader til bestemmelsene

6.1 Stortingets avgiftsvedtak om engangsavgift

Forslaget avgrenser og definerer hvilke motorvogner som omfattes av den nye avgiftsgruppen.

6.2 Forskrift om engangsavgift

Forslaget til nytt § 4-6 første ledd annet punktum fastslår at den samme ordningen som har vært gjeldende for personbildrosjer med hensyn til bindingstid og forholdsmessig tilbakebetaling dersom kjøretøyet tas ut av tjeneste som drosje, gjøres gjeldende også for den nye avgiftsgruppen.

Som nevnt i punkt 4 er det fremdeles et mindre antall drosjer første gangs registrert i avgiftsgruppe h før 1. januar 2019 som har fått forlenget bindingstiden slik at det vil være nødvendig å beholde nåværende § 4-6 første ledd inntil videre.

7 Forslag til regelendringer

I Stortingets vedtak om engangsavgift § 2 tilføyes en ny avgiftsgruppe med følgende beskrivelse:

Personbiler som er tilpasset for og benyttes til transport av rullestolbrukere, er registrert på innehaver av løyve etter yrkestransportlova § 9, og er godkjent etter forskrift 3 desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.



I forskrift om engangsavgift § 4-6 første ledd gjøres følgende endringer:

For personbil registrert før 1. januar 2019 på løyveinnehaver til bruk som ordinær drosje eller til transport av funksjonshemmede, skal det innbetales et tilleggsbeløp dersom nevnte bruk av motorvognen opphører før tre år regnet fra registreringen. *Det samme gjelder for personbil registrert dd.mm.åååå eller senere som er tilpasset for og benyttes til transport av rullestolbrukere, er registrert på innehaver av løyve etter yrkestransportlova § 9, og er godkjent etter forskrift 3 desember 2009 nr. 1438 om universell utforming av motorvogn i løyvepliktig transport mv.*