



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Informasjon om høring – gjelder forslag om endring av bilforskriften §§ 10a og 10b for å tilrettelegge for bruk av amerikanske og kanadiske utslippsdata ved godkjenning av bil

Høring om forslag til endringer i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
15. februar 2017

0. Innledning, oversikt og bakgrunn

Vegdirektoratet sender med dette forslag om endring av forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) på offentlig høring.

Frem til nå har avgiftsberegning av kjøretøy importert etter bilforskriften §§ 10a og 10b (tidligere Kjøretøyforskriften § 1-15) funnet sted på bakgrunn av kjøretøyets slagvolum og vekt. Vegdirektoratet har fått oppdrag om alternativt å kunne legge til rette for avgiftsberegning basert på amerikanske/kanadiske utslippsverdier. Nevnte paragrafer i bilforskriften må i så fall endres, med henvisning til hhv United States Environmental Protection Agency (EPA) og Natural Resources Canada (NRCan).

Med virkning fra 1. juni 2017 endret Vegdirektoratet særbestemmelsene for import av kjøretøy som oppfyller krav til godkjenning i USA eller annet EØS-land. Kravene fremkommer nå i bilforskriften §§ 10 a, b og c, mens de før denne datoen fremkom i kjøretøyforskriften § 1-15.

Frem til 1. juni 2017 var kravet for godkjenning i Norge at bilen skulle være i original utførelse og oppfylle kravene for godkjenning i annet EØS-land eller USA. Endret forskrift innebærer for det første at vi nå aksepterer oppfyllelse av canadiske krav. Det er i tillegg myket opp på kravet til originalitet slik at vi nå aksepterer kjøretøy i tilnærmet original utførelse. Når det gjelder henvisning til amerikanske og canadiske krav, er de nå spesifisert ved at de viser til FMVSS (USA) og CMVSS (Canada). Dette er føderale tekniske krav til bilen, som er gitt av de to landenes trafikmyndigheter, som ikke regulerer hvilke miljøkrav (utslippskrav) bilen må oppfylle. Miljøkravene er angitt i krav fra de to landenes miljømyndigheter, henholdsvis United States Environmental Protection Agency (EPA) og Natural Resources Canada (NRCan).

Bakgrunnen for at vi valgte angivelse av de føderale kravene (FMVSS / CMVSS), var at vi har en viss oversikt og kontroll på disse, og på den annen side at vi ikke har mulighet til å ha oversikt over kravene for kjøretøy i drift i samtlige amerikanske delstater og canadiske provinser. Ved at vi setter inn en tilsvarende henvisning til miljømyndighetenes krav oppnår bileier fordelene av å kunne benytte amerikanske/canadiske målinger av CO₂, forutsatt at kjøretøyet som importeres fortsatt er i en slik tilstand at angitte verdier kan benyttes.

Bilforskriften finnes på internettsiden www.lovdatabasen.no.

1. Om forholdet mellom godkjenning av avgiftsberegning generelt

Før et kjøretøy importert etter bilforskriften §§ 10a og 10b kan tas i bruk i Norge må det først gjennom en teknisk godkjenning. Det er Statens vegvesen som foretar den tekniske vurderingen etter bilforskriften, og legger aktuelle tekniske data (herunder ev utslippsverdier) inn i Motorvognregisteret (Autosys). Deretter henter Skatteetaten de data som danner grunnlag for avgiftsberegning herfra, og beregner avgift med hjemmel i forskrift om engangsavgift på motorvogner § 3-1.

2. Hvordan avgift beregnes p.t.

Ett viktig avgiftsparameter er kjøretøyets utslippsdata/-verdi. Av mangel på presise utslippsdata på kjøretøy fra USA/Canada har dette til nå blitt beregnet etter en kombinasjon av kjøretøyets slagvolum og egenvekt.

For øvrig viser vi til Skatteetaten for nærmere informasjon om beregning av avgift.

3. Om endringsforslaget

Engangsavgift beregnet etter slagvolum/egenvekt (pkt 2) kan for en del kjøretøy bli forholdsvis høy, og Vegdirektoratet har derfor fått i oppdrag å tilrettelegge for bruk av hhv utslippstall fra EPA og NRCan.

Disse verdiene er per 2018 forholdsvis enkelt tilgjengelig, og finnes normalt med angivelse av verdier for både by- og landeveiskjøring samt en kombinert verdi (vektet gjennomsnitt). I enighet med Skatteetaten skal Statens vegvesen ta utgangspunkt i snittverdien ved innleggelse i Motorvognregisteret (Autosys). Ved registrering av data målt i henhold til europeiske bestemmelser, benyttes også den kombinerte verdien.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene som foreslås vil kunne gi visse økonomiske fordeler for de som velger å benytte hhv EPA- eller NRCan-verdier ved avgiftsberegningen. Akkurat hvor store fordelene blir, vil variere fra import til import. Uansett er volumet av denne type kjøretøy ikke veldig stort. Samlet vil dette medføre noe mindre inntekter for skattemyndighetene, men uten at dette er forsøkt tallfestet.

I noen tilfeller vil det allikevel bli høyere avgift ved bruk av nevnte utslippsverdier. Vi legger til grunn at godkjenningmyndigheten uansett legger inn utslippsverdier der dette er kjent.

Utslippsverdier etter amerikanske/canadiske standarder er ikke direkte sammenlignbare med verdier målt etter europeiske standarder. Finansdepartementet har likevel bestemt at slike verdier skal kunne benyttes ved avgiftsberegning.

Endringene for øvrig vil ikke medføre administrative konsekvenser utover det som må gjøres for å utforme ny forskrift samt nødvendige systemendringer.

4. Høringsfrist:

Vegdirektoratet ber om at høringsinstansenes eventuelle kommentarer til forslag til endringer gis **innen tirsdag 3. april 2018.**