

LO
Youngsgate 11
0181 Oslo

Deres ref.: 14/4045-2 654.20/STRE Vår sak nr: 2015-AR-01264

Dato: 12.2.2015

Omlegging av årsavgiften til en avgift på trafikforsikringer

NTL støtter ikke en omlegging av årsavgiften til en avgift på trafikforsikringer. Vi anser at dagens ordning ivaretar hensynet til en kostnadseffektiv innkreving med en høy innkrevingsgrad. Vi kan heller ikke se at en omlegging er en forutsetning for økt fleksibilitet for bileierne.

Det har flere ganger blitt vurdert å fjerne årsavgiften eller å overføre den til forsikringsselskapene, men hittil har de faglige vurderingene konkludert med at den nåværende innkrevingsløsningen har vært best. Avgiften har videre gitt stabile inntekter. Forslaget innebærer en overprøving av tidligere vurderinger og hensynet til avgiftsinngang synes ikke lenger å være av avgjørende betydning.

Fordeler for bileiere og forenklinger for folk flest

Dagens innkreving av årsavgift er forholdsvis enkel å forholde seg til, og vi kan ikke se at det er dokumentert at en endring til forsikringsavgift vil bidra til ytterligere forenklinger eller forbedringer for bileierne.

Ved å inkludere årsavgiften i forsikringen vil det samlede kravet kunne bli så høyt at mange med stor sannsynlighet vil måtte be om å få delt betalingen i flere terminer. Dette er en aktiv handling som må gjøres av bileiere. Forsikringsselskapene tilbyr ikke dette uten at bileierne selv ber om det. Det er heller ikke en rask og enkel måte å gjøre dette på, og det vil kunne medføre at man får tilsendt faktura før man eventuelt får oppretter ordning med avtalegiro. Ved oppdeling av kravet i terminer ser det ut til at det kun er avtalegiro, og ikke eFaktura, som er aktuelt for innbetalinger til forsikringsselskaper.

Departementet anfører at bileiere vil motta bare én faktura og at det samtidig vil det bli enklere å dele opp kravet i terminer. Terminbetaling kan imidlertid medføre økte kostnader på opptil 5,5 prosent forutsatt at man ikke betaler hele beløpet samtidig eller sprer betalingen over 12 terminer.

Omleggingen vil primært få økonomiske og praktiske konsekvenser for bilforhandlerne, ved at de slipper å forholde seg til årsavgift på kjøretøy som er for salg. For bileiere flest vil av- og påregistrering av kjøretøyet i deler av året ha såpass liten økonomisk konsekvens at det knapt kompenseres for merarbeid knyttet til å forholde seg til forsikringsselskap og trafikkstasjon flere ganger i året.



Omtrent 15 prosent av bileierne skifter forsikringselskap i løpet av året, og må som følge av dette forholde seg til mer enn én faktura. Toll- og avgiftsetaten tilbyr dessuten – i likhet med forsikringselskapene – avtalegiro og eFaktura. Hittil har omlag 23 prosent av bileierne valgt dette, i tillegg kommer også en større andel som benytter seg av EHF-faktura.

Fordel med dagens årsavgiftsinnkreving

For bileierne er det enkelt å forholde seg til en årlig engangsbetaling. Når avgiften er betalt så er bileier i utgangspunktet ferdig med årsavgiften. Dersom kjøretøyet blir vraket eller stjålet vil innbetalt avgift automatisk refunderes bileiere. Videre tilbys innkreving både med eFaktura og avtalegiro. NTL kan ikke se at det gir noen vesentlig forenkling for bileiere å legge årsavgiften til forsikringselskapene.

Dagens innkreving medfører en beholdning på 8 milliarder per forfall i mars. Vi er heller ikke overbevist om at en omlegging vil føre til samme resultat.

Mer fleksibel innkreving

For Toll- og avgiftsetaten har det vært viktig å ha et godt regelverk og gode innkrevingsrutiner for å sikre at alle bileiere betaler avgift til rett tid. Dette hensynet synes ikke lenger å være tungtveiende for departementet. Forslaget vil redusere avgiftsinntektene og forskyve avgiftsinnbetalingen ut i tid.

Dersom departementet under den nåværende ordningen hadde akseptert et provenytab som følge av bortfall restanseprosentmålinger ville Toll- og avgiftsetaten kunne tatt i bruk eksisterende standardssystemer som har betalingsavtaleløsninger uten vesentlige merkostnader.

Ansatte i Toll- og avgiftsetaten

Det er per i dag brukt i underkant av 40 årsverk til innkreving av årsavgiften, noe som omfatter inntil 50 ansatte. En omlegging av avgiften til en forsikringsavgift vil kunne få konsekvenser for mange. NTL forutsetter at de ansattes rettigheter sikres og at medbestemmelsen ivaretas ved en eventuell omstilling.

Forsikringselskapenes kostnader og ressurser

Selv om ikke alle regler og rutiner for innkreving via forsikringselskapene er på plass, er det uttrykt at forsikringselskapene også må gjøre systemendringer for å kunne overta årsavgiftsinnkrevingen. Denne kostnaden vil måtte dekkes inn. Det er ikke gitt at renteinntektene som tilfaller forsikringselskapene vil dekke inn denne utgiften. Dette vil kunne medføre at forsikringsbeløpet må økes.

Høringsnotatet gir ingen opplysninger om forventet administrativ kostnad for forsikringselskapene. Det er en vesentlig mangel ved høringsnotatet at det ikke er foretatt noen beregninger eller undersøkelser av hvilke kostnader forsikringselskapene vil bli påført og må søke dekning for hos avgiftsbetalerne.

Den økonomiske belastningen for den enkelte bileier vil bli den samme som i dag

Påstanden om at den økonomiske belastningen for bileiere ved overgang til forsikringsavgift blir den samme som i dag synes ikke å være korrekt. Dette vil variere ut fra bileiers økonomiske forhold og om kjøretøyet er påskiltet eller ikke. For bileiere som eier og har påskiltet kjøretøy hele året vil normalt sett avgiftsbelastningen bli den samme. Ved avskilting vil avgiftsbelastningen bli mindre. Spørsmålet er om det for bileieren påløper økte kostnader i for form av - og påskilting av kjøretøyet enn det som blir spart i avgift.

For bileiere med økonomiske problemer eller som av andre grunner ikke betaler avgift til forfall påløper det purregebyrer og renter. Dersom kravet i tillegg går til inkasso påløper ytterligere kostnader. Ved dagens innkreving påløper det bare tilleggsavgift og ingen ytterligere kostnader i innkrevingsprosessen, bortsett fra i de tilfeller kjøretøyet blir avskiltet av tollvesenet, Politiet eller Statens vegvesen.

Den ekstra belastningen som følger av en omlegging vil ramme dem som allerede har en svak økonomi. For å kompensere for dette kan det betaling deles i flere terminer, men det vil uansett kunne medføre ekstra kostnader ved manglende innbetalinger av terminvise beløp.

Kontroll

Det er ikke redegjort inngående for hvilke kontrolltiltak som er aktuell å innføre. Gitt kjøretøyparkens størrelse vil det måtte medføre at det er behov for systemer og bruk av ressurser.

Oppsummering

Toll- og avgiftsetaten har hittil hatt en kostnadseffektiv innkreving av årsavgiften. I samarbeid med Statens vegvesen, Statens innkrevingsentral, politiet og vår egen avskiltingsvirksomhet er avgiftsinngangen godt over 99 prosent. En dekningsgrad og kostnad i underkant av kr 10,- per kjøretøy tilsier at staten fortsatt bør ha ansvar for innkreving av årsavgift.

Høringsnotatet omtaler i liten grad restansene. Over 99 prosent av årsavgiftskravene blir betalt. Denne marginen tror vi ligger en del over de resultater som forsikringsbransjen oppnår ved innkreving og innfordring av sine krav.

Gjennom innkrevingen har Toll- og avgiftsetaten fått oversikt over ulovlig eller svart omsetning av kjøretøy noe også Skatteetaten ville kunne avdekke ved en eventuell overtagelse. Svart omsetning har et stort omfang og er et betydelig samfunnsproblem. Muligheten for å avdekke slik kriminalitet vil bortfalle dersom årsavgiften legges om til en forsikringsavgift.

Med hilsen
NORSK TJENESTEMANNSLAG



Kjersti Barsok
1. nestleder



Torstein Brechan
forbundssekretær