

Returadresse: Arkivverket
Pb.4013 Ullevål Stadion
0806 OSLO



ARKIVERKET

SKATTEETATEN

Postboks 9200 Grønland
0134 OSLO

| | |
|---------------|--------------|
| Dato | 28.5.2021 |
| Din ref. | 2021/1255 |
| Vår ref. | 2021/7622 |
| Saksbehandler | HANKNU/BEVAR |

Vedtak om bevaring og kassasjon - motorvognavgift - Skatteetaten

Vi viser til brev av 20. april 2021, hvor Skatteetaten har oversendt forslag til bevarings- og kassasjonsregler for arkiv om fastsetting av motorvognavgift.

Skatteetaten har listet opp typene informasjon som foreslås bevart på side 18 i sin søknad.

Med hjemmel i arkivloven § 12, jf. arkivforskriften § 16, godkjenner Riksarkivaren Skatteetatens forslag til bevaring og kassasjon for arkiv om fastsetting av motorvognavgift.

Med hilsen

Espen Sjøvoll
avdelingsdirektør

Anne Aune
fagdirektør



Skatteetaten

Vår dato
20.04.2021

Din/Deres dato

Saksbehandler
Ilmars Gutans

800 80 000
Skatteetaten.no

Din/Deres referanse

Telefon
41334422

Org.nr
974761076

Vår referanse
2021/1255

Postadresse
Postboks 9200 Grønland
0134 OSLO

ARKIVERKET
Postboks 4013 Ullevål stadion
0806 OSLO

Søknad om godkjenning av bevarings- og kassasjonsregler for arkiv om fastsetting av motorvognavgift

Skatteetaten søker med dette om godkjenning av bevarings- og kassasjonsregler for arkiv om fastsetting av motorvognavgift, jf. arkivforskriften § 3-16 annet ledd. Vedlagt følger bevarings- og kassasjonsvurdering med forslag til reglene.

Vennligst oppgi vår referanse ved henvendelse i saken.

Med hilsen

Marcus Liebold
arkivleder
Virksomhetsstyring
Skattedirektoratet

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke håndskrevne signaturer.



Skatteetaten

Bevarings- og kassasjonsvurdering for fastsetting av motorvognavgift

Bevarings- og kassasjonsvurdering for fastsetting av motorvognavgift

Dokumenteier: Brukerdialog - Forbedring - Produktutvikling
v/produktleder Lars Normann Leivseth Johansen

Dokumentdato: 20-04-2021

Dokumentstatus: Godkjent

Arkivreferanse: 2021/1255

Innholdsfortegnelse

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Om dokumentet | 3 |
| 2 | Rettslige rammer | 4 |
| 2.1 | Hjemmelsgrunnlag | 4 |
| 2.2 | Dokumentasjonsplikter | 4 |
| 2.3 | Regelverk for bevaring og kassasjon | 4 |
| 3 | Beskrivelse av dokumentasjonssystem | 6 |
| 3.1 | Generelt om systemet | 6 |
| 3.2 | Formål og bruksområde | 6 |
| 3.3 | Virksomhetsområde, funksjoner og prosesser | 7 |
| 3.3.1 | Engangsavgiften | 7 |
| 3.3.2 | Omregistreringsavgiften | 8 |
| 3.3.3 | Vektårsavgiften | 9 |
| 3.3.4 | Vrakpantavgift/vrakpant og driftstilskudd for vraking | 9 |
| 3.3.5 | Kontrollsaker | 10 |
| 3.4 | Journalføring og arkivering | 10 |
| 3.5 | Informasjonsinnhold | 11 |
| 3.6 | Relasjoner til andre systemer | 12 |
| 3.7 | Teknisk basisinformasjon | 13 |
| 4 | Bevaringsvurdering | 14 |
| 4.1 | Vurdering av forvaltningsmessige og rettslige dokumentasjonsbehov | 14 |
| 4.2 | Vurdering av forskningsmessig og kulturhistorisk bevaringsverdi (bevaringsformål F1 og F2) | 15 |
| 4.3 | Vurdering av redundans | 17 |
| 5 | Oppsummering og konklusjon | 18 |



1 Om dokumentet

Dette dokumentet inngår i Skatteetatens søknad om godkjenning av bevarings- og kassasjonsregler for arkiv om fastsetting av motorvognavgifter, jf. arkivforskriften § 16 annet ledd.

Offentlige organer er pliktig å utarbeide forslag til spesifiserte bevarings- og kassasjonsregler for sine fagsaker (kjernevirksomhet). Slike regler skal godkjennes av Riksarkivaren før reglene kan tas i bruk, jf. arkivforskriften § 16 annet ledd. Bevarings- og kassasjonsreglene skal gi en oversikt over hvilke opplysninger som skal bevares for ettertiden og hvilke som kan kasseres samt tidsfrister for kassasjon. Forslaget skal begrunnes gjennom en arkivfaglig bevarings- og kassasjonsvurdering i henhold til retningslinjer fastsatt av Arkivverket som overordnet arkivmyndighet.

Opplysninger om fastsetting av motorvognavgifter behandles i Skatteetatens avgiftsfastsettelsessystem for særavgifter (kortnavn "Avgiftsweb") samt andre systemer omtalt nedenfor. Disse er beskrevet og vurdert for bevaring og kassasjon i helhetlig sammenheng med fokus på fastsetting av motorvognavgifter.

Foruten motorvognavgiftene omfatter Avgiftsweb også andre innenlandske særavgifter, som avgifter på alkohol, sjokolade og sukkervarer, mineralolje, alkoholfrie drikkevarer etc., i tillegg til tolldeklarasjoner i forbindelse med vareførsel. Dette dokumentet omhandler kun motorvognavgiftene.

Dokumentet redegjør innledningsvis for rettslige rammer rundt bevaring og kassasjon. Dernest beskrives avgiftsfastsettelsessystemet for motorvognavgiftene, inkludert formål, virksomhetsområde, arbeidsprosesser, arkivering, informasjonsinnhold mm. På bakgrunn av beskrivelsen gjøres en bevarings- og kassasjonsvurdering. Til slutt angis forslag til bevarings- og kassasjonsregler.

2 Rettslige rammer

2.1 Hjemmelsgrunnlag

Fastsettelse av motorvognavgifter reguleres av Stortingets vedtak om engangsavgift for motorvogn, vektårsavgift og omregistreringsavgift, samt en rekke andre lover og forskrifter. Forskrift om engangsavgift for motorvogn, skatteforvaltningsloven og skattebetalingsloven med forskrifter står sentralt. I tillegg gjelder forskrift om midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn og forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status, som praktisk viktig regelverk. For en fullstendig oversikt over regelverk knyttet til avgift på motorvogn vises det til <https://www.skatteetaten.no/person/avgifter/bil/>.

2.2 Dokumentasjonsplikter

Plikt til å dokumentere saksbehandling følger hovedsaklig av bestemmelser i skatteforvaltningsloven og skatteforvaltningsforskriften. I tillegg oppstiller annen særlovgivning bestemte krav til ulike forhold som skal dokumenteres. Forvaltningsloven og offentlighetsloven vil regulere spørsmål som ikke er regulert av særlovgivningen.

Engangsavgift, vektårsavgift og omregistreringsavgift, beregnes av de tekniske data fastsatt i forbindelse med motorvognens godkjenning etter vegmyndighetenes regelverk. Fritak for avgift må dokumenteres ut fra fritaksgrunnen. Noen fritak er knyttet til registreringer i kjøretøyregisteret, eks. motorredskap. Andre fritak må dokumenteres ovenfor skattekontoret, eks. vektårsavgift på reservebusser. For refusjon av engangsavgift ved utførsel, må utførselen dokumenteres med attestert utførselsdeklarasjon evt. annen tilfredsstillende dokumentasjon.

Det er per i dag ingen lov- og regelverksendringer (historikk) som har hatt konsekvenser for oppgaveløsningen og behandlingen av opplysninger i Avgiftsweb.

2.3 Regelverk for bevaring og kassasjon

Bevaring og kassasjon av offentlig arkiv er regulert gjennom arkivloven med forskrifter. Opplysninger som inngår i offentlig arkiv kan ikke kasseres (tilintetgjøres) uten hjemmel i eller i medhold av arkivloven, jf. arkivloven § 9.

Arkivforskriften § 16 pålegger statlige organer å utarbeide forslag til spesifiserte kassasjonsregler for sine fagsaker (kjernevirksomhet). Forslaget skal godkjennes av Riksarkivaren før reglene kan tas i bruk.

Offentlig arkiv skal ikke kasseres før eventuelle rettslige og forvaltningsmessige dokumentasjonsbehov er bortfalt, jf. Rikarkivarens forskrift (RAF) § 7-1. Offentlige organer er pålagt å fastsette kassasjonsfrister, jf. RAF § 7-3. Ved fastsettelse av kassasjonsfrister skal det vurderes hvor lenge opplysninger må oppbevares av hensyn til følgende dokumentasjonsbehov og -krav:

- a. bestemmelser om tidsbegrenset oppbevaring i annet lovverk
- b. egne administrative og juridiske dokumentasjonsbehov



Skattetaten

Bevarings- og kassasjonsvurdering for fastsetting av motorvognavgift

- c. borgernes dokumentasjonsbehov
- d. offentlige og private virksomheters juridiske dokumentasjonsbehov.

Forskriften angir ingen kassasjonsfrister. Forvaltingsorganer må selv avgjøre hvor lenge opplysningene må oppbevares av hensyn til rettslige og forvaltningsmessige dokumentasjonsbehov.

Riksarkivaren har tidligere ikke fastsatt spesifikke bevarings- og kassasjonsbestemmelser for opplysninger i avgifstfastsettningssystemet Avgiftsweb.

3 Beskrivelse av dokumentasjonssystem

3.1 Generelt om systemet

"Avgiftsweb" er Skatteetatens avgiftsfastsettelsessystem for særavgifter. Det inngår i sammenheng med andre systemer, databaser og felleskomponenter, se beskrivelsen i kap. 3.6 nedenfor.

Avgiftsweb har, etter oppgaveoverføringen fra Tolletaten til Skatteetaten i 2016, erstattet Tolletatens system for fastsetting av innenlandske særavgifter, kalt AFS. AFS ble satt i drift i 1998 og ble faset ut gradvis fra 2016 og sommeren 2019 ble systemet terminert og erstattet av Skatteetatens Avgiftsweb. All data fra AFS ble overført fra Tolletaten til Skatteetaten og migrert inn i en ny database (Oracle) som inneholder alt fra AFS. Opplysningene fra AFS er tilgjengelig via oppslag i Avgiftsweb.

Foruten motorvognavgiftene omfatter Avgiftsweb også andre innenlandske særavgifter, som avgifter på alkohol, sjokolade og sukkervarer, mineralolje, alkoholfrie drikkevarer etc., i tillegg til toldeklarasjoner i forbindelse med vareførsel.

Ansvaret for Avgiftsweb er i dag fordelt på følgende roller:

- tjenesteeier i Brukerdialog – Forbedring – Produktutvikling
- produkteier og funksjonelt ansvarlige i IT – Utvikling – Innkreving og avgift
- produksjonsansvarlig i IT – Produksjon - Fastsetting og datautveksling – Særavgift.

Disse har vært de samme siden prosjektet som laget systemet, ble avsluttet.

Avgiftsweb benyttes av følgende brukere i Skatteetaten:

- Førstelinje/Brukerkontakt benytter systemet til oppslag for å kunne besvare spørsmål fra avgiftspliktige
- Brukerdialog benytter systemet til oppslag, saksbehandling, fastsetting og godkjenning av oppgaver på motorvognavgiftene
- Regnskap og Innkreving benytter systemet til oppslag for å kunne besvare spørsmål fra avgiftspliktige og ifm utligning av innbetalinger og krav
- Innsats og Analyse benytter systemet for uttrekk og kontroll primært via Datavarehusløsningen

Foruten disse brukerne benyttes systemet også av IT i forbindelse med videreutvikling, testing og produksjonsoppfølging.

3.2 Formål og bruksområde

Formålet med Avgiftsweb er å fastsette motorvognavgiftene på grunnlag av data overført fra Statens vegvesens Kjøretøyregister (Autosys) og informasjon om vrakede kjøretøy overført fra Skatteetatens eget vrakmeldingssystem VRAKSYS. Det ligger i samfunnsoppdraget at Skatteetaten skal fastsette korrekte avgifter til riktig tid. Fastsettelse av motorvognavgifter inngår som en del av Skatteetatens kjernefunksjoner.



Avgiftsweb understøtter samfunnsoppdraget til Skatteetaten. Målet er at avgiftene skal fastsettes korrekt ut fra de data som Skatteetaten har tilgjengelig og at fastsettelsen gjennomføres til riktig tid.

3.3 Virksomhetsområde, funksjoner og prosesser

Avgiftsweb understøtter og dokumenterer arbeidsprosesser (både manuelle og maskinelle), hvor inputen kommer fra Statens vegvesen (Autosys Kjøretøy Felles) og VRAKSYS. Det er Brukerdialog Innland og Brukerkontakt som er ansvarlig for å følge opp arbeidsprosessene og sikre myndighetsfastsettingen på motorvognområdet.

Den manuelle saksbehandlingen består for det meste av rutinemessige arbeidsoppgaver. Dette kan være omberegninger som følge av mottatte korreksjoner fra SVV. Arbeidsoppgaver som krever skjønnsmessig vurdering fra saksbehandlers side er i fåtall – det kan nevnes Verdivurdering av kjøretøy, vurdering av fritak som krever søknad til Skatteetaten, bindende forhåndsuttalelser eller oppfølging av kontrollrapporter fra samarbeidende etater.

Nærmere 90 prosent av alle fastsettelse er maskinelle og de manuelle arbeidsoppgavene er som regel initiert av den avgiftspliktige selv. Den avgiftspliktige kan være både virksomheter og privatpersoner, som etter søknad til Skatteetaten tildeles en rettighet og da også ofte en plikt til å svare for avgift/tilleggsavgift.

Samarbeidet med Statens vegvesen er tett, da det er de som har master for alle data som Skatteetaten benytter i fastsettelsen. De senere årene har man forsøkt å rendyrke funksjonsdelingen mellom etatene, hvor man anser SVV som "teknisk etat" og SKE som "avgiftsetat". Dette har blant annet medført endringer på området omregistreringsavgift, hvor det tidligere var mulig å betale avgiften på en trafikkstasjon, kan man nå kun betale denne via digital selvbetjening og en betalingsløsning som håndteres av SKE alene.

3.3.1 Engangsavgiften

Engangsavgift på motorvogner ble opprettet som en innenlandsk særavgift i 2001, da innførselsavgiften for motorvogner ble utfaset. Det er en særavgift til statskassen som må betales når et kjøretøy registreres eller skulle vært registrert første gang i Statens vegvesens kjøretøyregister. Avgiften vedtas av Stortinget hvert år gjennom de årlige særavgiftsvedtakene.

Engangsavgiften pålegges de fleste typer kjøretøy. Kjøretøyene er delt inn i avgiftsgrupper med til dels ulike satser og/eller beregningsgrunnlag. Avgiften beregnes på bakgrunn av de opplysningene som Statens vegvesen registrerer i Kjøretøyregisteret.

Engangsavgiftens hovedformål er å skaffe staten inntekter. Ved utformingen av avgiften tas det også hensyn til miljø og sikkerhet og den beregnes ut fra kjøretøyets type, egenvekt, CO₂-utslipp, NO_x-utslipp og slagvolum. For noen kjøretøy inngår også motoreffekt i beregningsgrunnlaget.

Ved førstegangsregistrering av kjøretøy i Kjøretøyregisteret oppstår det en plikt til å betale engangsavgift. Engangsavgiften er en registreringsavgift man må betale etter at



man har fått kjøretøyet godkjent hos Statens vegvesen og før man kan registrere det. Engangsavgiften reduseres i henhold til kjøretøyets alder. Det er den som melder kjøretøyet til registrering som er ansvarlig for avgiften. Skatteetaten identifiserer den ansvarlige melder etter hvem som er logget inn i SVV sin Bransjeløsning for å registrere kjøretøy (kredittløpet) og den som var logget inn i selvbetjeningsløsningen DESTA for å betale avgiften i kontantløpet.

Skatteetaten har en kredittordning for engangsavgiften, som innvilges etter søknad. Hvordan avgiften beregnes, avhenger av kjøretøyets "avgiftsmessige definisjon" vedtatt av Statens vegvesen (for eksempel om det er en varebil eller lastebil) og om kjøretøyet eller brukeren av kjøretøyet har rett på helt eller delvis fritak (for eksempel ambulanse eller ambassadekjøretøy).

Prosessteg:

1. Skatteetaten mottar en kjøretøyhendelse fra SVV hvor den som melder kjøretøyet til registrering er avgiftspliktig med kredittavtale eller har betalt avgiften kontant
2. I kontantløpet er avgiften forhåndsbetalt – dette er en forutsetning for registrering.
3. Skatteetaten behandler hendelsen og fastsetter engangsavgiften.
4. Skatteetaten sender månedlig ut en avgiftsspesifikasjon til de avgiftspliktige med kreditt over de kjøretøyene som er meldt til førstegangsregistrering.

3.3.2 Omregistreringsavgiften

Omregistreringsavgift er en avgift som skal betales når kjøretøyet skal registreres på ny eier. Det skal ikke belastes innenlands merverdiavgift på omsetting av kjøretøy som tidligere har vært registrert i Norge (brukte kjøretøy). Denne innenlands merverdiavgiften er erstattet med en særavgift som skal forhåndsbetales når kjøretøy skifter eier. Omregistreringsavgiften vedtas av Stortinget hvert år gjennom de årlige særavgiftsvedtakene.

Avgiftsplikten oppstår når et tidligere norskregistrert kjøretøy omregistreres på ny eier i Statens vegvesen sitt kjøretøyregister. Avgiften må betales før omregistreringen kan skje.

Etter månedskiftet april/mai 2019, kan man beskrive prosessen rundt omregistreringsavgiften som helmaskinell. SKE har i samarbeid med SVV utviklet en digital selvbetjeningsløsning for omregistrering av kjøretøy, som gjør ny eier (eller 3. part) i stand til å levere salgsmelding, betale omregistreringsavgift og skrive ut midlertidig vognkort på egen hånd.

Ved omregistrering er det også adgang til å få fritak fra omregistreringsavgift. Dersom en omregistrerer kjøretøy gjennom SVVs selvbetjeningsløsning, blir fritak gitt automatisk hvis all nødvendig informasjon ligger i Skatteetatens systemer. I de tilfeller hvor fritak ikke blir gitt automatisk, kan en på bestemte vilkår søke Skatteetaten om fritak. Det er kun to fritak som ikke er automatisert og for de som ikke benytter seg av de digitale løsningene, finnes en manuell prosess, som starter med kontakt mot SVV.

Prosessteg:

1. Skatteetaten mottar en forespørsel fra SVV om omregistreringsavgiften er betalt.
2. Skatteetaten mottar en omregistreringshendelse fra SVV.
3. Skatteetaten behandler hendelsen og fastsetter avgiften.

3.3.3 Vektårsavgiften

Vektårsavgiften gjelder kjøretøy og kombinasjoner av kjøretøy (vogntog) med tillatt totalvekt på minst 7 500 kg. Avgiften er periodisk og skrives ut i to terminer per år, med halv avgift per termin. Avgiftsplikten gjelder for de kjøretøyene som står registrert i Statens vegvesens sitt Kjøretøyregister per 1. januar og 1. juli eller kommer til registrering i løpet av året.

Vektårsavgiften er basert på de data som til enhver tid er registrert i SVVs Kjøretøyregister. Avgiften består av en vektgradert årsavgift som er basert på tillatt totalvekt, antall aksler og fjæringssystem og en miljødifferensiert årsavgift basert på avgassutslipp for dieseldrevne kjøretøy. Dersom trekkvognen er under vektgrensen for vektårsavgiftsplikt (tillatt totalvekt på minst 7 500 kg), skal det ikke betales vektårsavgift, selv om kjøretøyet i kombinasjon med tilhenger kommer over vektgrensen. I slike tilfeller skal det i stedet betales avgift på trafikforsikringer for trekkvognen. Det skal heller ikke betales vektårsavgift for en kjøretøykombinasjon hvor registrert avgiftspliktig kjøretøy trekker tilhenger som ikke er registreringspliktig. Dersom kjøretøyet skal trekke forskjellige tilhengere, er det satsen for den kombinasjon av kjøretøy og tilhenger som gir høyest avgift, som skal betales. Dersom man kun bruker tilhenger sporadisk, kan kjøretøyeier heller velge å betale en døgnset på 2 prosent av full vektårsavgift. Dette gjelder også hvis det benyttes en tyngre tilhenger enn det kjøretøyet er registrert med. Blir et kjøretøy avregistrert og står avregistrert ut terminen, kan eier søke om forholdsmessig refusjon av avgiften. Skjer det endringer på kjøretøyet som medfører økt avgift, fastsettes økningen forholdsmessig fra inneværende måned og ut terminen. Medfører en endring redusert avgift, fastsettes ny lavere avgift først ved starten av ny termin.

Prosessteg:

1. Skatteetaten mottar en registreringshendelse fra SVV.
2. Skatteetaten behandler hendelsen og fastsetter avgiften.

3.3.4 Vrakpantavgift/vrakpant og driftstilskudd for vraking

Vrakpantavgift fastsettes etter satser vedtatt av Stortinget for kjøretøy i ulike avgiftsgrupper og betales sammen med engangsavgiften ved førstegangsregistrering. Ordningen er hjemlet i Klima- og Miljødepartementets forskrift om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften) kap. 4 om Kasserte kjøretøy.

Vrakpant og driftstilskudd blir utbetalt når kjøretøy innleveres til en godkjent biloppsamlingsplass for vraking. Formålet med vrakpant og driftstilskudd er å redusere miljøproblemer som kjøretøy skaper når de ender opp som avfall. Regelverket forvaltes av Miljømyndighetene, mens Skatteetaten forvalter ordningen og utbetalingene. Dette innebærer for Skatteetatens del at biloppsamlingsplasser, som er godkjente av statsforvalteren, registreres i et manntall og får tillatelse til innsending av vrakmeldinger gjennom Skatteetatens webløsning VRAKSYS. Ved mottak av vrakmeldinger kontrolleres de og fastsettes for utbetaling av vrakpant til registrert vrakpantmottaker og eventuelt for utbetaling av driftstilskudd til biloppsamlingsplassen. Deretter overføres vrakinformasjon til SVVs Kjøretøyregister som videreformidler informasjonen til forsikringsbransjen.

Prosessteg:

1. Skatteetaten mottar en førstegangsregistreringshendelse fra SVV.
2. Skatteetaten fastsetter vrakpantavgift sammen med engangsavgift.



3. Skatteetaten mottar vrakmelding fra biloppsamlingsplass via Vraksys.
4. Skatteetaten behandler vrakmeldingen og fastsetter vrakpant og eventuelt driftstilskudd for utbetaling.
5. Skatteetaten overfører vrakinformasjon til SVV.
6. SVV kvitterer med en vrakhendelse og endelig avregistrering.
7. SVV overfører vrakinformasjon til Trafikkforsikringsforeningens system TFF Auto.

3.3.5 Kontrollsaker

Historisk har det vært flest kontrollsaker på engangsavgiftsområdet og på vektårsavgiftsområdet.

For vektårsavgiften består kontrollsakene i at vogntog blir stoppet i kontroll på veien og at det da avdekkes at kjøretøyet enten trekker en tilhenger som kjøretøyet ikke er registrert med i SVVs Kjøretøyregister eller at det trekker en tilhenger som har en høyere avgiftssats enn kjøretøyet er registrert med i Kjøretøyregisteret. Avdekking av slike overtredelser medfører etterberegning av for lite betalt vektårsavgift, men i.o.m. at det er et forholdsvis lavt avgiftsnivå på vektårsavgiften, så får ikke slike overtredelser store konsekvenser for kjøretøyeier, og det er dermed få klagesaker på dette området.

For engangsavgiftens del består kontrollsakene i hovedsak av urettmessig innførsel og bruk av utenlandsregistrert motorvogn og urettmessig avgiftsmessig statusendring (ombygging) av norskregistrerte kjøretøy, for eksempel ombygging av en varebil klasse 2 med redusert avgift til en personbil med høy avgift uten at tilleggsavgift er betalt.

Brudd på engangsavgiftsregelverket resulterer normalt i en etterberegning av full engangsavgift og en straffereaksjon i form av tilleggsavgift, og dette kan i begge disse tilfellene utgjøre betydelige beløp, som får store konsekvenser for den avgiftspliktige. Den avgiftspliktige vil ofte oppfatte også den ordinære, etterberegnete avgiften som en del av straffen – noe den ikke er. Betaling av denne oppfyller kun kravet til å benytte kjøretøyet innenfor gjeldende regler.

Historisk sett har det vært til dels mange klager på kontrollsaker for engangsavgiftsområdet, men endringer i regelverket knyttet til urettmessig bruk av utenlandske kjøretøy har redusert antall klagesaker. Dagens regelverk gir nå en forholdsmessighet når det kommer til etterberegning av avgiften ved at det er mulig å få innvilget avgiftsfri gjenutførsel innen 6 uker eller en forholdsmessig refusjon av innbetalt engangsavgift ved eksport for kjøretøy med alder under 10 år.

3.4 Journalføring og arkivering

Avgiftsweb bruker journal-/arkivsystemet ELARK og Kjøretøyinfo som dokumentlager samt Saksmappe, en arkivkjerne som benyttes av moderniserte systemer i Skatteetaten. Saksmappe er p.t. i ferd med å bli endelig NOARK-godkjent, ref. sak 2019/9705.

Avgiftsweb har lenke til saker i ELARK som viser saksgang samt inngående og utgående korrespondanse med part i den manuelle saksbehandlingen. Hendelser i kjøretøyinfo registreres som journalposter i Saksmappe. Registreringene av systemtransaksjoner vises i Skattefinn, en applikasjon/visningsflate som gjør grunnlagsdata tilgjengelig for etatens ansatte. Hendelser fra SVV Kjøretøyregister,



vrakmeldinger fra Vraksys, saksdokumenter fra ELARK og hendelser, forhåndsberegninger, fastsettingsdokumenter og kravgrunnlagsdokumenter i Saksmappe/Skatteinfo er alle elektroniske dokumenter som er knyttet til systemet.

Grunnlagsdata oppdateres maskinelt fra henholdsvis SVV sitt Kjøretøyregister, fra SKE sitt vrakmeldingssystem, fra SKE sin selvbetjeningsløsning Desta for engangsavgift, omregistreringsavgift og for meldinger om kortvarig bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy, og fra Folkeregisteret og Enhetsregisteret. Fastsetting av motorvognavgiftene skjer hovedsakelig maskinelt på grunnlag av oppdaterte grunnlagsdata. Manuell oppdatering skjer i forbindelse med saksbehandling ved beregning og fastsetting av motorvognavgiftene.

Søknad om fritak for omregistreringsavgift på grunn av omorganisering, registreres manuelt i Avgiftsweb. Fritaket generer ingen krav og dokumentasjon blir lagret i ELARK. Tilsvarende vil melding om biloppsamlingsplass bli manuelt oppdatert i Avgiftsweb, mens dokumentasjonen blir lagret i ELARK. Selv om inn- og utgående dokumentasjon blir lagret i ELARK, vil registreringen av opplysningene i Avgiftsweb bli overført manuelt. Her vil det alltid være en viss risiko for feilregistrering. Grunnlaget for avgiftsfritak er basert på opplysningene som ligger i Avgiftsweb. Juridiske og forvaltningsmessige hensyn tilsier da at opplysningene må lagres i Avgiftsweb, for å kunne avdekke og rette opp i eventuelle feilregistreringer.

Data blir ikke fysisk overskrevet eller slettet, det opprettes i stedet nye versjoner av forhåndsberegninger og fastsetninger i Saksmappe, som man kan se i Skattefinn. Avgiftsweb viser historikk over hendelser som medfører endringer på kjøretøyet og endringer i fastsatt avgift. Det er per i dag ingen sanering av data eller historisk base.

3.5 Informasjonsinnhold

Systemet inneholder følgende typer opplysninger:

- Tekniske data om kjøretøy,
- Involverte aktører og skattepliktige
- Hendelser på kjøretøy, som førstegangsregistreringer, omregistreringer, vrakinger etc.
- Vrakmeldinger på kjøretøy fra biloppsamlingsplasser
- Fastsetninger for de ulike motorvognavgiftene
- Meldinger om kortvarig bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy meldt inn via selvbetjeningsløsningen.

Dataene i systemet spenner seg over hele levetiden til kjøretøyene, fra godkjenning skjer i SVVs Kjøretøyregister og videre til lenge etter at kjøretøyene blir vraket, for å ta høyde for eventuelle feilvrakinger. Det er dermed ingen tidsbegrensning på kjøretøydataene i systemet.

Enkelte hendelser som overføres fra SVV utløser opprettelse av arbeidsoppgaver i Avgiftsweb, som treffer arbeidsprosessen fastsettelse. Tilsvarende for vrakmeldinger overført fra webløsningen VRAKSYS.

Tematisk er motorvognavgiftene skilt på avgiftstypene engangsavgift, omregistreringsavgift, vektårsavgift inkludert døgnavgift, og vrakpantutbetaling samt



utbetaling av driftstilskudd. Avgiftene fordrer detaljerte opplysninger om avgiftsobjektet, kjøretøy og hendelsene som etaten mottar fra SVV. Avgiftsweb er utviklet for å fange opp hendelser på kjøretøyene som utløser eller endrer avgiftsplikten. Opplysningene er derfor orientert på kjøretøy med både unik ID bestående av understallsnummer, kjennemerke, KUID (KjøretøyUnikID fra SVV) og fabrikat, og orientert på skattepliktig part med partsnummer og offisiell identifikator. Opplysningene representerer totalpopulasjon av hendelser som berører avgift på alle kjøretøy. SKE får ikke hendelser fra SVV sitt Kjøretøyregister som det ikke har behov for, som f.eks. PKK-godkjenning (EU-kontroll), opplysninger om forsikring, førerkort mm.

3.6 Relasjoner til andre systemer

Avgiftsweb er kun en visning- og arbeidsflate for saksbehandler og det er derfor avhengig av andre systemer, databaser og fellesmoduler for å vise grunnlagsdata fra både eksterne og interne systemer, i tillegg til at saksbehandler legger inn informasjon ved manuelle forhåndsberegninger, fastsettinger og omberegninger.

SKE mottar data i feed fra teknisk myndighet, SVV. Deres tidligere system Autosys Motorvogn (AMV) ble erstattet med Autosys Kjøretøy Felles (AKF) den 25.11.2019. AKF samler tekniske data fra Autosys Kjøretøy Godkjenning (AKG) og merkantile data fra Autosys Kjøretøy Registrering (AKR). Dataene fra SVV sammenstilles fra Samsvarserklæring fra hovedimportør (CoC-dokumenter) og typegodkjenninger.

Avgiftsmyndighet SKE mottar første gang data på et konkret kjøretøy ved hendelsen førstegangsregistrering. Senere vil SKE motta andre hendelser fra SVV på det samme kjøretøyet som kan være korreksjoner/oppdateringer, omregistreringer, oppbygginger, statusendringer, avregistreringer, stjåletmeldinger mm. Stjåletmeldinger overføres fra Kripos sitt etterlysningssystem ELYS II via SVV. Meldinger om vraking av kjøretøy overføres fra SKEs vrakmeldingssystem VRAKSYS med informasjon om biloppsamlingsplass som har utstedt vrakmeldingen, vraktdato, kjennemerke og understallsnummer, og mottaker av vrakpant. For avgiftspliktige aktører hentes utfyllende informasjon fra Partsregisteret.

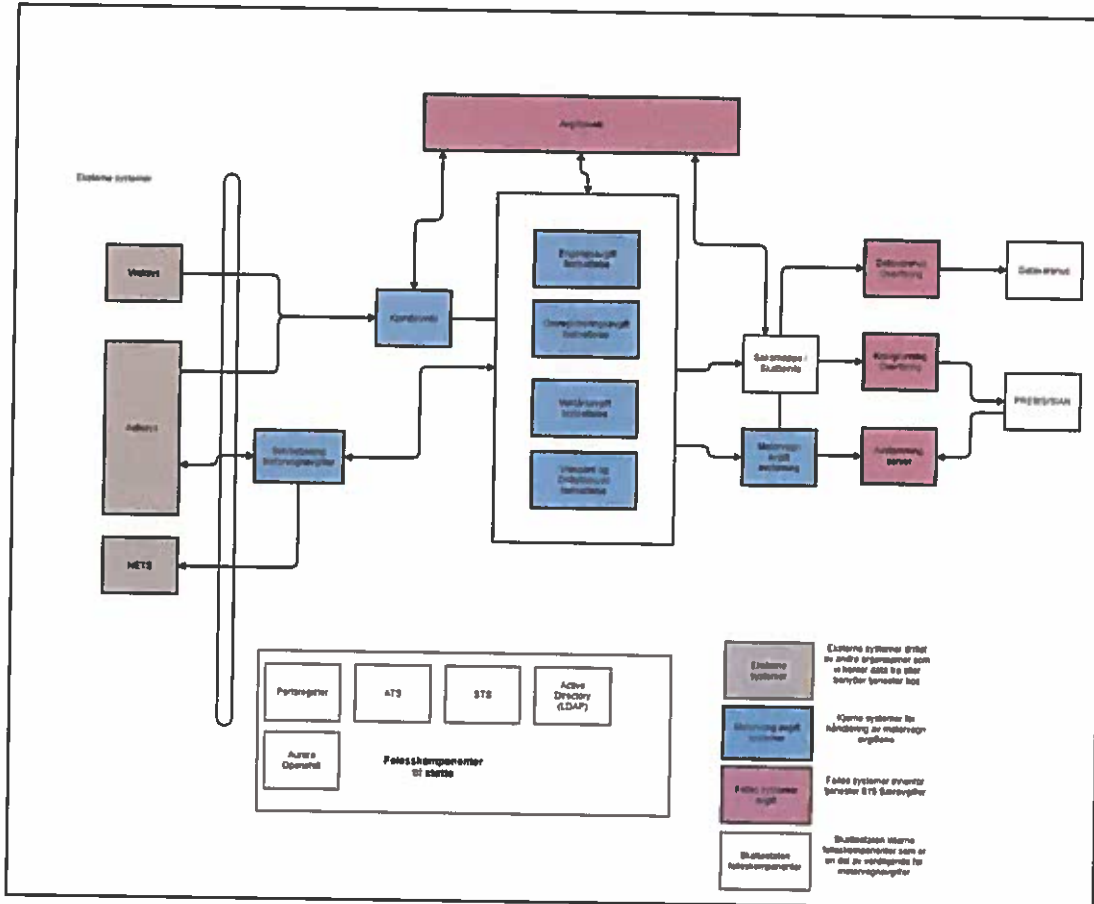
Alle dataene fra SVV og VRAKSYS samles i Kjøretøyinfo, som består av hendelseslager og register. Avgiftsweb er frontend for Kjøretøyinfo og saksbehandling. Når det skjer fastsettinger i Avgiftsweb, opprettes det en sak i Saksmappe med referanser til hendelser i Kjøretøyinfo. Fastsettelsesdokumentene lagres i Saksmappe og vises i Skattefinn – en applikasjon som gjør grunnlagsdata tilgjengelig for etatens ansatte. Fastsettelsesdokumentene overføres til Datavarehus (DVH) og disse data finnes igjen i OBI (verktøy for analyse og rapportering).

Alle fastsettelse som er gjennomført i tidligere fastsettelsessystem AFS (gamle Tollsystemet), er tilgjengelig via enkelttoppslag på kjøretøy i Avgiftsweb. I tillegg er det funksjonalitet i Avgiftsweb for å migrere data fra denne databasen inn i aktuelle arbeidsoppgaver i Avgiftsweb. Dette gjennomføres automatisk på omregistrerings- og vektårsavgiften, manuelt på engangsavgiften.

Avgiftsweb overfører saksinformasjon via Saksmappe til Skattefinn og kravgrunnlag til regnskap- og innkreivingsystemet SIAN, i tillegg til at det overfører informasjon om vrakede kjøretøy til SVVs Kjøretøyregister og videre til Trafikkforsikringsforeningens system TFF Auto. Det overføres også informasjon til SVVs Kjøretøyregister om

avgiftsforpliktelser er oppfylt i forkant av avgiftspliktige registreringshandlinger. Det overføres også data fra fastsettingsdokumenter til Datavarehus/OBI for rapportering og analyseformål. Kvitteringer på mottatte vrakmeldinger overføres til Vraksys.

Se modell under.



3.7 Teknisk basisinformasjon

Systemdokumentasjonen inkludert Driftsdokumentasjon for vektårsavgift, er oppdatert per 30.08.2019 og Brukerdokumentasjonen oppdateres løpende. Per 07.12.20 inneholder hendelseslageret i Kjøretøyinfo 27.912.232 hendelser med ukjent størrelse og Kjøretøyinforegisteret inneholder 11.252.100 kjøretøy, noe som utgjør ca. 35 GB data.

Operativsystemet er standard Aurora docker images (OS kan endres hvis Aurora endrer image).

4 Bevaringsvurdering

4.1 Vurdering av forvaltningsmessige og rettslige dokumentasjonsbehov

Engangsavgift, omregistreringsavgift, vektårsavgift, døgnavgift, vrakpant, driftstilskudd og kontrollkrav vil alle generere krav som overføres til reskontro. Kravene bokføres og er nødvendig for å utarbeide et korrekt regnskap. Det følger da av økonomireglementet at opplysningene skal oppbevares i minst 10 år, jf. Økonomireglementet punkt 4.4.10.2. Opplysningene er unike.

Meldinger om midlertidig bruk av utenlandsk registrert motorvogn genererer ingen krav eller saksbehandling. Meldingen bør likevel oppbevares som en faktaopplysning, som vil være nødvendig i en eventuell endringssak. Endringsfristen i skatteforvaltningsloven § 12-6 annet ledd er 10 år. Også disse opplysningene er unike.

Ved vraking av motorvogn vil meldingen bli registrert manuelt i Vraksys. Vrakinformasjonen blir så overført Skatteetaten som viderefører informasjonen til SVVs kjøretøyregister og derfra overføres den videre til forsikringsbransjen. Opplysningene vil ikke være registrert i andre av Skatteetatens systemer. Da feilvraking skjer i varierende grad (i 2020 ble det oppdaget 108 tidligere feilvrakinger), er det avgjørende for å kunne rette opp feil, at opplysningene ligger lagret i Avgiftsweb. De forvaltningsmessige og juridiske behov tilsier dermed at opplysningene bør bevares i svært lang tid.

For opplysninger som danner grunnlag for avgiftsoppgjør mellom staten og den skattepliktige, oppstiller gjeldende regelverk et minstekrav til oppbevaring på 10 år. Enkelte opplysninger har kortere eller ingen krav til oppbevaring, men disse opplysningene utgjør i sum en lite mengde data. Skatteetatens oppfatning er at opplysningene bør oppbevares betydelig lengre enn 10 år for å kunne ivareta rettslige og forvaltningsmessige dokumentasjonsbehov. Skatteetaten viser til at divisjon Brukerdialog jevnlig blir kontaktet av Finansdepartementet, SSB og andre offentlige organ, og bedt om å presentere data som vist til over. Opplysningene brukes eksempelvis som bakgrunn for utredning av lovendringer eller innføring av nye lovbestemmelser, opplysningene benyttes til forskning og som grunnlag for statistikk. Det kan også være aktuelt å hente frem eldre data i forbindelse med rettsaker. Som utgangspunkt mener Skatteetaten at opplysningene minst bør oppbevares i 20 år. Skatteetaten mener likevel at hensynet til bl.a. Finansdepartementet og SSB sine behov for eldre data, tilsier at opplysningene bør oppbevares i 30 år.

Når det gjelder opplysningene som også er lagret i ELARK, mener Skatteetaten at det vil være hensiktsmessig at disse opplysningene av hensyn til forvaltningsmessige behov oppbevares i Avgiftsweb i 30 år. Dette for å beholde "hele bildet" ett sted. Opplysningene utgjør en så liten datamengde at det vil være mer arbeidskrevende å ta de ut av systemet, enn å oppbevare de. Opplysningenes art tilsier også at det er akseptabelt å ha disse opplysningene lagret to steder. Det vurderes slik at forslaget ikke vil stride mot personvernregelverket.

Et kjøretøy har ingen tidbegrensning med hensyn til levealder og avgiftpliktige hendelser på kjøretøyet kan derfor strekke seg over decennier på gamle kjøretøy. Derfor er det viktig at Skatteetaten selv oppbevarer den informasjonen som én har

behov for, for å kunne oppfylle sine administrative, regnskapsmessige, forvaltningsmessige og juridiske plikter. Av denne årsak anser Skatteetaten at systemet innehar informasjon som har bevaringsverdi utover økonomireglementets krav om oppbevaring i 10 år og at Skatteetaten selv må sørge for at informasjonen er tilgjengelig for eget bruk.

4.2 Vurdering av forskningsmessig og kulturhistorisk bevaringsverdi (bevaringsformål F1 og F2)

Riksarkivaren har fastsatt arkivfaglige retningslinjer for bevarings- og kassasjonsvurdering av offentlig arkiv. Retningslinjene skiller mellom to bevaringsformål når det gjelder forskningsmessig og kulturhistorisk bevaringsverdi. Det ene formålet (bevaringsformål F1) handler om å bevare viktig dokumentasjon om offentlige organers funksjoner og ansvarsområder, myndighetsutøvelse og rolle i samfunnet. Det andre (bevaringsformål F2) handler om å bevare viktig informasjon om samfunnet og samfunnsutviklingen. Bevaringsformålene utfyller hverandre og må ses i sammenheng. Dokumentasjon av offentlige organers funksjoner og myndighetsutøvelse kan ofte gi viktig informasjon om forhold i samfunnet og samfunnsutviklingen. Det kan likevel trekkes et grenseskille i den forstand at bevaringsformålet F2 først og fremst er rettet mot den informasjonsverdien som går ut over det å dokumentere offentlige organers virksomhet.

- **Bevaringsformål F1** – bevare dokumentasjon om offentlige organers virksomhet, myndighetsutøvelse og rolle i samfunnet og samfunnsutviklingen. Tilhørende kriterier – administrativt nivå, saksbehandlingstype, konsekvenser av saksbehandling, ekstraordinære aktiviteter og pionervirksomhet, redundans og unikhet.

Fastsetting av avgifter skjer på et lavt administrativt nivå i forvaltningshierarkiet. Ved fastsetting utøves hovedsakelig besluttede saksbehandling. Saksbehandlingen er i stor grad regelstyrt og kan anses å være av rutinemessig art med et forutsigbart utfall som fremgår av vilkårene i gjeldende regelverk. Konsekvensene av saksbehandling er i hovedsak at skattepliktig gis en bruksrett til kjøretøyet når avgiftsforpliktelsene er innfridd sammen med øvrige krav fra SVV. Avgiftens størrelse varierer avhengig av blant annet type avgift (engangsavgift, omregistreringsavgift og vektårsavgift) og bruk (f.eks. er ambassadebruk fritatt fra alle avgiftene). Ved vraking utbetaler SKE en vrakpant og eventuelt et driftstilskudd på vegne av Miljømyndighetene.

Konsekvensene av avgiftsfastsettinger på engangsavgiften kan anses å være dyptgripende for borgere og virksomheter, da denne avgiften kan være høy, og det vil avspeile seg i prisen på biler og dermed hvilken type biler man har råd til å kjøpe. Også for bilprodusentene er konsekvensene dyptgripende da de reagerer raskt på endringer i avgiftsnivået på de ulike avgiftskomponentene (drivstoff, CO₂-utslipp, NO_x-utslipp, egenvekt, slagvolum og motoreffekt) med sikte på å tilpasse produksjonen av kjøretøy til å oppnå lavest mulig avgift. For omregistreringsavgiften og vektårsavgiften er avgiftsnivået relativt lavt og anses ikke å ha hverken dyptgripende eller langvarige konsekvenser for virksomheter eller borgere.

Motorvognavgiftene er fiskale avgifter som har til formål å skaffe inntekter til staten, dermed har kjøretøy alltid vært høyt beskattet i Norge sammenlignet med andre land. Motorvognavgiftene er et tema som engasjerer både samfunnet og politikken, og

motorvognavgiftene har hatt stor betydning for samfunnsutviklingen nasjonalt. For eksempel utløser ofte endringer i de ulike avgiftskomponentene i engangsavgiften (drivstoff, CO₂-utslipp, NO_x-utslipp, egenvekt, slagvolum og motoreffekt) debatter og engasjement i det offentlige rom, jf. de stadige debattene om el-biler og hybridbiler. De avgiftsmessige konsekvensene er ikke alltid mulig å identifisere før endringer i avgiftsregelverket iverksettes, slik at resultatet kanskje ikke alltid blir som myndighetene forventer. For eksempel at produsentene klarer å tilpasse produksjonen slik at kjøretøyene blir tilnærmet frie for avgift.

Opplysningene har et unikt innhold og vil kunne danne kildegrunnlag for fremtidig forskning med sikte på Skatteetatens myndighetsutøvelse og rolle i samfunnet. Det antas at fremtidig forskning eksempelvis kan fokusere på:

- Hvordan avgiften over tid er endret for å hensynta miljømessige utfordringer med mål om 0-utslipp i 2025 for alle nye kjøretøy.
 - Hvilken effekt endringer i vrakpantsetter har for å få fjernet bilvrak fra naturen.
 - Hvordan oppfølging av EU-direktiver om fri bevegelse av personer og kapital har resultert i endret regelverk mht. midlertidig avgiftsfri bruk av utenlandsregistrert kjøretøy, refusjon av engangsavgift etter eksport, alternativ metode for beregning av bruksfradrag for brukte kjøretøy og forholdsmessig engangsavgift for leie- og leasingkjøretøy.
 - Hvilken innvirkning avgiftstrykket har hatt på utskifting og fornyelse av bilparken, for eksempel at det norske markedet har eldst bilpark i Europa og på individnivå antas det at størrelsen på engangsavgiften og den påfølgende vrakpantutbetalingen påvirker utskiftingstakten i bilparken. Derfor vedlikeholdes også brukte biler bedre i Norge enn i andre land i Europa, i den hensikt at kjøretøyene skal vare lengre. Brukte biler kan av samme årsak være mer attraktivt å selge i utlandet. Hvordan det norske avgiftsnivået også kan ha vært til hinder for å kjøpe sikrere og mer miljøvennlige kjøretøy.
 - Overholdelse av det til enhver tid gjeldende regelverket, for eksempel ulovlig ombygging av kjøretøy fra et kategori med lav engangsavgift til en personbil med høy avgift, vektårsavgiftspliktig trekking av tilhenger som ikke myndighetene er informert om og ulovlig bruk av utenlandsregistrert kjøretøy.
- **Bevaringsformål F2** – *bevare informasjon om samfunnsforhold og samfunnsutviklingen. Tilhørende kriterier – tidsspenn og kontinuitet, omfang og dekningsgrad, informasjonstetthet og tematisk variasjon, lenkbarhet, redundans og unikhhet, mm.*

Informasjonen i Avgiftsweb dekker foreløpig et kort tidsrom ettersom Skatteetaten bare har hatt fastsettingsansvaret siden oppgaven ble overført fra Tolletaten i 2016. Det antas at opplysningene på sikt vil få stor kontinuitet dersom fastsetting av motorvognavgiftene forblir i Skatteetatens oppgaveportefølje.

Opplysningene har en stor grad av dekning og representativitet, både kvantitativt og geografisk. Systemet dekker hele landet og omfatter alle personer og objekter som inngår i de forskjellige avgiftsordningene (totalpopulasjoner).

Informasjonsinnholdet er relativt ensartet og har en begrenset tematisk variasjon. Systemet inneholder strukturerte data med unike identifikatorer (fødselsnummer, unik ID på kjøretøy, o.l.) som gir mulighet til å koble informasjonen til tilsvarende opplysninger i andre registre og systemer. Lenkbarheten øker gjenbrukspotensiale og



styrker bevaringsverdi ettersom informasjon i ulike systemer kan utfylle hverandre og gi grunnlag for å avdekke ulike sammenheng og utviklingsmønstre som ikke fremgår av de enkelte systemene hver for seg. Opplysningene om fastsetting av motorvognavgifter vil kunne berike bevaringsverdig informasjon i Vegvesenets motorvognregister og andre registre.

Ovennevnte tilsier at systemet inneholder informasjon som oppfyller flere bevaringskriterier og vil kunne danne kildegrunnlag for fremtidig forskning. Eksempel på mulig forskningstema kan være hvordan utviklingen i bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy i Norge har endret seg over tid.

4.3 Vurdering av redundans

Informasjon om hendelser på kjøretøy og teknisk kjøretøyinformasjon i Kjøretøyinfo er redundant i forhold til kilden som er Statens Vegvesens Kjøretøyregister. Tilsvarende gjelder vrakmeldinger i Kjøretøyinfo, som er redundante i forhold til kilden som er Skatteetatens Vrakmeldingssystem (VRAKSYS). Det samme gjelder også for partsinformasjon fra Folkeregisteret / Partsregisteret.

De redundante opplysningene inngår imidlertid i en unik sammenheng som er viktig å dokumentere. Vrakmeldingene er avgjørende for å kunne utbetale korrekt vrakpant og driftstilskudd. Partsinformasjonen utgjør nødvendig identifikasjon av de avgiftspliktige partene. Opplysningene danner grunnlaget for avgiftsplikten på de ulike motorvognavgiftene. Dette gjelder for alle forhåndsberegninger, fastsettingsdokumenter og kravgrunnlagsdokumenter på de ulike motorvognavgiftene. Sammensetningen av opplysningene i Avgiftsweb er unik.

Fastsettingsdokumentene inneholder per dags dato tilnærmet all nødvendig grunnlagsdata for å kunne ettergå korrektheten og gjenskape beregningen. Det er på sikt planlagt å inkludere hendelsestype og hendelses-ID fra SVV, i tillegg til flere tekniske data på kjøretøyet etterhvert som avgiftene utvikles og baseres på nye tekniske data. Dette kan være et argument for å kassere redundant hendelsesregister etter en viss tid, men det er et spørsmål om det vil være systemteknisk hensiktsmessig å gjennomføre.

Dersom informasjon om et kjøretøy kasseres, vil Skatteetaten ikke være i stand til å utbetale vrakpant og driftstilskudd når kjøretøyet vrakes etter f.eks. 30 år. Er kjøretøyet allerede vraket når Skatteetaten kasserer informasjonen, vil det ikke være mulig å korrigere en mulig feilvraking av dette kjøretøyet. Når det gjelder vraking, så er Skatteetatens system kilde for vrakinformasjon til Statens Vegvesens Kjøretøyregister og bør av den grunn alltid være tilgjengelig.

Statens Vegvesen slettet i sin tid alle kjøretøy som hadde stått avregistrert i en lang periode, og slettingen har i ettertid vist seg å medføre uønskede konsekvenser for oppgaveløsning hos både SVV og avgiftsmyndighet.

5 Oppsummering og konklusjon

På bakgrunn av ovennevnte vurdering foreslås det at følgende typer informasjon bevares for ettertiden og avleveres til Arkivverket:

- Opplysninger om hendelser på kjøretøy fra Statens vegvesen i Kjøretøyinfo
- Opplysninger om innsendte vrakmeldinger fra VRAKSYS i Kjøretøyinfo
- Opplysninger om avgiftspliktige parter i Saksmappe
- Opplysninger om tekniske data på kjøretøy i Kjøretøyinfo
- Opplysninger om forhåndsregninger på omregistreringsavgift og engangsavgift i Saksmappe og i ELARK for manuelle saker
- Opplysninger om fastsetninger på engangsavgift, omregistreringsavgift, vektårsavgift inkludert døgnavgift og vrakpant og driftstilskudd i Saksmappe og i ELARK for manuelle saker
- Opplysninger om kontrollrapporter i Saksmappe og ELARK
- Opplysninger om innmeldinger på midlertidig bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy i Kjøretøyinfo, Saksmappe og i ELARK hvis manuelt behandlet
- Opplysninger i historisk AFS-database (fra Tolletatens avgitte system)