

SØF-rapport nr. 06/23

Avgiftsfritak for kjøretøy som brukes av frivillige rednings- og beredskapsorganisasjoner

Kaja von der Leyen
Petter Grytten Almklov
Stian Antonsen
Taryn Ann Galloway
Harald Støen Høyem
Torgeir Kolstø Haavik
Lana Krehic
John Sverre Rønnevik

SØF-prosjekt nr. 3840: «Analyse av samfunnsøkonomiske konsekvenser av effektene av
Totalberedskapskommisjonens tiltak»

Prosjektet er finansiert av Totalberedskapskommisjonen

SENTER FOR ØKONOMISK FORSKNING
TRONDHEIM, NOVEMBER 2022

© Materialet er vernet etter åndsverkloven. Uten uttrykkelig samtykke er eksemplarframstilling som utskrift og annen kopiering bare tillatt når det er hjemlet i lov (kopiering til privat bruk, sitat o.l.) eller avtale med Kopinor (www.kopinor.no)
Utnyttelse i strid med lov eller avtale kan medføre erstatnings- og straffeansvar.

ISBN 978-82-7570-725-1	Trykt versjon
ISBN 978-82-7570-724-4	Elektronisk versjon
ISSN 1504-5226	Trykt versjon
ISSN 1892-7661	Elektronisk versjon

Forord

Denne rapporten sammenfatter arbeidet med prosjektet *Analyse av samfunnsøkonomiske konsekvenser av effektene av Totalberedskapskommisjonens tiltak*, på oppdrag fra Totalberedskapskommisjonen.

Forfatterne av denne rapporten tilhører to avdelinger ved NTNU Samfunnsforskning samt Asplan Viak og har til sammen en tverrfaglig bakgrunn, noe som har vært nyttig i gjennomføringen av disse analysene. Kaja von der Leyen (samfunnsøkonom) og Lana Krehic (samfunnsøkonom) jobber ved Senter for økonomisk forskning. Stian Antonsen (sosiolog), Torgeir Kolstø Haavik (sosiolog) og Petter Grytten Almklov (sosiolog) jobber på – eller er tilknyttet – Studio Apertura. Taryn Ann Galloway (samfunnsøkonom), John Sverre Rønnevik (stats- og klimaviter) og Harald Støem Høyem (samfunnsøkonom) jobber i Asplan Viak.

Vi er takknemlig for viktige innspill og tilbakemeldinger underveis fra Totalberedskapskommisjonens sekretariat. Forfatterne er likevel alene ansvarlige for innholdet i rapporten.

Trondheim, mai 2023

Kaja von der Leyen (prosjektleder), Petter Grytten Almklov, Stian Antonsen, Taryn Ann Galloway, Torgeir Kolstø Haavik, Harald Støem Høyem, Lana Krehic og John Sverre Rønnevik

Innholdsfortegnelse

1. Innledning.....	1
2. Utforming av avgifter.....	2
2.1. Direkte og indirekte skatter og avgifter	2
2.2. Skatter og avgifter på kjøp versus skatter og avgifter på bruk	3
2.3. Oppsummering av kriterier for avgiftsfritak	3
3. Dagens kjøretøyavgifter og fritak	5
3.1. Avgifter på kjøretøy.....	5
3.2. Eksisterende fritaksordninger for avgifter i Norge og på Island	6
4. Anbefaling og beregning av avgiftsfritak for frivillige organisasjoner i Norge.....	10
5. Konklusjon	13
Referanser.....	14

1. Innledning

Formålet med denne rapporten er å vurdere og anslå kostnaden av et tiltak i NOU 2023: 17 som går ut på å innføre avgiftsfritak for kjøretøy som brukes av frivillige rednings- og beredskapsorganisasjoner. Bakgrunnen for tiltaket er at flere frivillige rednings- og beredskapsorganisasjoner har vist til at det er behov for å vurdere en slik ordning. De mener at et avgiftsfritak vil bidra til mer forutsigbare rammebetingelser for de frivillige, i tillegg til at det vil føre til at de frivillige vil kunne ha tilgang til mer moderne utstyr. Det argumenteres også for at avgiftsfritak på kjøretøy vil frigjøre midler hos organisasjonene til andre formål.

Først diskuteres avgifter generelt, og mer spesifikt hvordan ulike avgifter påvirker anskaffelse og bruk av kjøretøy på ulike måter. Deretter presenteres avgifter og fritaksordninger som eksisterer i Norge i dag, samt en kort gjennomgang av samarbeidet mellom frivillige organisasjoner og myndigheter på Island. Til slutt presenteres en anbefaling for hvordan et eventuelt tiltak med avgiftsfritak kan utformes.

2. Utforming av avgifter

Innenfor samfunnsøkonomi er skatter og avgifter eksempler på tiltak som blant annet igangsettes av myndighetene for å korrigere et marked som ikke fungerer optimalt. Et optimalt marked er et marked hvor samfunnets kostnader og nytte av en aktivitet er like. Bilkjøring er et klassisk tilfelle av et marked som ikke fungerer optimalt, fordi et individ som kjører bil ikke tar hensyn til at denne aktiviteten påvirker andre samfunnet, i form av for eksempel forurensning, klimagassutslipp, slitasje på bilvei og bidrag til kødannelse. Ved å ilegge en avgift på bilkjøring øker kostnaden ved bilkjøring, slik at vi får – dersom man treffer riktig innretning av og størrelsen på avgiften – en likhet mellom samfunnets nytte og kostnader.

Skatter og avgifter kan utformes på mange ulike måter. Hvordan en avgift bør utformes avhenger blant annet av hva formålet med avgiften er og hvem som betaler avgiften. Vi kommer til å ta utgangspunkt i to relevante dimensjoner som skatter kan variere med:

- Direkte versus indirekte avgifter
- Skatter og avgifter på kjøp versus skatter og avgifter på bruk

Formålet med å beskrive hvordan avgifter kan utformes, er å legge grunnlaget for å diskutere hvilke avgifter som er hensiktsmessig å eventuelt gi fritak fra, basert på både hva formålet med fritaket er og hvordan det kan gjennomføres i praksis.

2.1. Direkte og indirekte skatter og avgifter

En viktig dimensjon relatert til utformingen av avgifter handler om hvem som betaler den. Direkte skatter og avgifter utskrives til individer som betaler skatten eller avgiften, som for eksempel inntektsskatt. Indirekte skatter og avgifter pålegges salget av en vare eller tjeneste, slik at prisen på varen øker tilsvarende størrelsen på skatten eller avgiften. Merverdiavgift og særavgifter er eksempler på avgifter som klassifiseres som indirekte.

Dagens avgifter på kjøretøy inkluderer både direkte og indirekte avgifter. I diskusjonen knyttet til hvilke avgifter som det eventuelt kan gjøres fritak for, vil spørsmålet om hvor direkte en skatt er være viktig. Det er begrunnet med at det er vanskeligere å gi enkelte kjøretøygrupper fritak for indirekte avgifter, ettersom de betales av de som selger kjøretøyet eller drivstoff til kjøretøyet. Det er derfor en fordel at fritakene omfatter de direkte avgiftene.

Et alternativ til avgiftsfritak er å tilby tilbakebetaling for indirekte skatter, hvor den tilbakebetalte summen utgjør hele eller deler av avgiften. Det vil være en noe mer

administrasjonsintensiv løsning, ettersom de som skal ha fritak må sette i gang en søknadsprosess og relevante myndigheter må gjennomgå og innvilge søknad om tilbakebetaling.

2.2. Skatter og avgifter på kjøp versus skatter og avgifter på bruk

Noen avgifter betales når et kjøretøy kjøpes. Det betyr at man må være villig til å betale mer for å kjøpe et kjøretøy som er avgiftsbelagt, noe som trolig fører til at færre kjøretøy kjøpes. I dag betaler man en engangsavgift og merverdiavgift, som er eksempler på engangskostnader knyttet til kjøp av kjøretøy.

Hensikten med en avgift kan også være å redusere bruken av et kjøretøy. Da ilegges avgifter som øker desto mer man benytter kjøretøyet. Slike avgifter vil ikke nødvendigvis inngå direkte i avgjørelsen om å kjøpe en bil. Eksempler på avgifter på bruk av kjøretøy er bompenger og CO₂-avgiften, som betales per liter drivstoff.

Å gi avgiftsfritak vil ha motsatt effekt på bilkjøp og -bruk. Avgiftsfritak på kjøp vil øke frivillige organisasjoners tilbøyelighet til å kjøpe kjøretøy, mens avgiftsfritak på bruk trolig vil øke bruken av eksisterende kjøretøy. Det vil derfor være viktig å diskutere hva hensikten med tiltaket er – å redusere terskelen for kjøp av flere eller nye kjøretøy, eller å redusere driftskostnader ved eksisterende kjøretøy. Dersom målet med tiltaket er at frivillige organisasjoner kan øke beredskapen ved at de i større grad har tilgang på kjøretøy som kan benyttes når en situasjon oppstår, vil fritak fra avgifter på kjøp være fordelaktig. Dersom målet med tiltaket er at frivillige organisasjoner får reduserte driftsutgifter, vil det å redusere kostnader knyttet til bruk av kjøretøy være fordelaktig.

2.3. Oppsummering av kriterier for avgiftsfritak

Det finnes utallige måter å utforme en avgift på, og det finnes like mange måter å gi fritak for disse. Diskusjonen over gir antyder likevel at det er enkelte skatter som egner seg bedre å gi fritak for enn andre.

For det første bør fritaket omfatte direkte avgifter, ettersom det er avgifter som betales av de som kjøper kjøretøyet, og ikke indirekte ved bruk av kjøretøyet. For det tredje vil trolig et fritak på avgifter på kjøp være å foretrekke over fritak fra bruksavgifter. De frivillige organisasjonene har understreket at et viktig poeng med avgiftsfritak er at det vil bidra til at de frivillige vil kunne ha tilgang til mer moderne utstyr. Fritak fra kjøpsavgifter vil være et effektivt og målrettet tiltak for å tilrettelegge for en modernisering av de frivillige organisasjonenes kjøretøypark. Imidlertid vil også et fritak fra bruksavgifter indirekte riktignok kunne bidra til

det samme, gjennom å bidra til å frigjøre midler for de frivillige organisasjonene, som i neste omgang kan benyttes til å kjøpe nye og mer moderne utstyr.

Et siste kriterium som er viktig å ta i betraktning når man vurderer hvilke avgifter man eventuelt skal gi fritak for, er om det allerede finnes et fritak fra avgiften i dagens system. Dersom noen kjøretøy eller grupper allerede får fritak fra enkelte avgifter betyr det at det allerede finnes rutiner og prosedyrer for hvordan fritakene håndteres. Å utvide ordningen til å gjelde frivillige organisasjoner innebærer derfor minimalt med administrasjonsarbeid, og kan derfor innføres relativt enkelt.

3. Dagens kjøretøyavgifter og fritak

I denne delen foretas en kort gjennomgang av hvilke avgifter som finnes på kjøretøy i dag, samt hvordan de er utformet. Deretter presenteres hvilke avgifter som har fritak i dag, hvem fritaket gjelder for og hvordan fritaket utføres i praksis.

3.1. Avgifter på kjøretøy

I første kolonne i Tabell 3.1 presenteres dagens avgifter på kjøretøy. Resten av tabellen gir en indikasjon på om avgiften er direkte eller indirekte og om den pålegges kjøp eller bruk.

Halvparten av avgiftene er direkte skatter, altså som betales av de som kjøper kjøretøyet, mens den andre halvparten er indirekte skatter som typisk er bakt inn i salgssummen av et kjøretøy eller som inngår i drivstoffkostnadene.

Den siste kategorien avgiftene deles inn i gjelder om avgiften er satt på bruk eller kjøp av kjøretøy. Også her er halvparten av avgiftene knyttet til kjøp av kjøretøy, mens den andre halvparten er avgifter som øker med bruk av kjøretøyet.¹ Et tydelig mønster som oppstår er at de fleste bruksavgiftene er avgifter som betales indirekte. Det er fordi de fleste bruksavgiftene betales samtidig som man betaler for drivstoff, som veibruksavgiften og CO₂-avgiften, som er bakt inn i prisen på bensin og diesel, mens el-avgiften betales når man lader elbilen.

Tabell 3.1. Avgifter på kjøretøy i Norge i dag

Avgiftstype	Direkte eller indirekte		Kjøp eller bruk	
	Direkte	Indirekte	Kjøp	Bruk
Engangsavgift	X		X	
Omregistreringsavgift	X		X	
Merverdiavgift		X	X	
Trafikkforsikring	X		X	
Veibruksavgift		X		X
CO ₂ -avgift		X		X
El-avgift		X		X
Bompenger	X			X

Som diskutert i forrige delkapittel finnes det avgifter som har noen karakteristika som egner seg bedre å gi fritak fra enn andre. Avgifter som belastes direkte og som omfatter kjøp av nye

¹ Engangsavgiften, omregistreringsavgiften og merverdiavgiften er eksempler på avgifter som klart er knyttet til kjøp av kjøretøy. Når det kommer til trafikkforsikring, er kategoriseringen noe mer uklar. Den betales per år så lenge kjøretøyet er registrert, slik at man i teorien kan avregistrere bilen dersom den ikke skal brukes. Samtidig er det rimelig å anta at dersom man skaffer seg en bil er det med den hensikt at den skal kunne benyttes. Trafikkforsikringsavgiften er dermed en kostnad man må regne med dersom man kjøper et kjøretøy, og kategoriseres derfor som en avgift på kjøp.

kjøretøy vil være de foretrukne å gi fritak fra. Det er også en stor fordel dersom det finnes kjøretøygrupper som allerede har fritak fra avgiften, slik at det er en lav terskel for å innføre fritaket.

Som vist i Tabell 3.1 er det tre avgifter som oppfyller disse to kriteriene, nemlig engangsavgiften, omregistreringsavgiften og trafikksikringsavgiften. I neste delkapittel vil vi gå gjennom hvilke avgifter det finnes fritak for i dag. Vi vil også ha en kort presentere frivillige organisasjoners avgiftsfritak på kjøretøy på Island, en ordning som det ofte vises til av frivillige organisasjoner i Norge.

3.2. Eksisterende fritaksordninger for avgifter i Norge og på Island

Det er flere fritak fra kjøretøysrelaterte avgifter i Norge i dag, og i Tabell 3.2 vises en oversikt over hvilke avgifter det gjelder.² Blant avgiftene med fritak er engangs- og omregistreringsavgift, veibruksavgiften og trafikksikringsavgiften. Felles for mange av fritakene er at de i praksis gjennomføres ved å skille kjøretøyene etter kjennemerke. Det betyr enten at kjøretøy med visse kjennemerker får fritak for avgift, som for eksempel ved bompasseringer, eller at kjøretøy som skal fritas får et gitt kjennemerke, som for eksempel militære kjøretøy.

For engangsavgiften finnes det allerede et fritak som er aktuelt for redningsorganisasjoner, nemlig fritaket for snøscootere registrert på humanitære organisasjoner. Et åpenbart forslag vil være å utvide fritaket slik at det også gjelder andre kjøretøy. Det kan eventuelt være forutsatt at de er tiltenkt bruk i redningsoperasjoner og beredskapsarbeid. Her kan en eksempelvis stille krav til utrustning, slik det er gjort for kjøretøy til brannvesenet.

Veibruksavgiften er knyttet til bruk av vei, ettersom den betales når man fyller drivstoff. Fritakene er derfor i hovedsak knyttet til kjøretøy som ikke benyttes på offentlig vei. Med bakgrunn i dette kan det være vanskelig å argumentere for at frivillige organisasjoner skal kunne gis et fritak fra denne avgiften, ettersom mange av deres kjøretøy skal brukes på offentlig vei og dermed også benytter seg av ordinært drivstoff. Ettersom veibruksavgiften også er en indirekte skatt, som diskutert i forrige delkapittel, egner den seg dårlig for fritak. Et mulig alternativ til fritak er å opprette en tilbakebetalingsordning for dokumenterte utgifter knyttet til

² Vektårsavgift, som gjelder kjøretøy over 7500 kilo, er ikke tatt med da denne typen kjøretøy er vurdert som mindre aktuelle for frivillige redningsorganisasjoner.

beredskapsoppgaver. Samtidig vil dette være en arbeidsintensiv oppgave for både de friville organisasjonene og de som skal administrere tilbakebetalingen.

Fritak for omregistreringsavgift er vurdert som mindre aktuelt, da vi forutsetter at de aktuelle kjøretøyene trolig ikke kjøpes via bruktmarkedet. Trafikksforsikringsavgiften er knyttet til kravet om ansvarsforsikring, og fritak fra denne krever at kjøretøyet ikke brukes på offentlig vei. Som for veibruksavgift kan det være utfordrende å finne argumenter for fritak fra denne.

Tabell 3.2. Fritaksordning for kjøretøysrelaterte avgifter

Avgift	Fritak eller reduksjon	Kjennemerke
Engangsvavgift	Arvede kjøretøy, ambassadekjøretøy, begravelleskjøretøy, spesialutrustede kjøretøy til brannvesenet, varebil klasse 2 (reduisert avgift) drosjebuss, buss til transport av funksjonshemmede, elbil og andre elektriske kjøretøy, etanoldrevet kjøretøy, lett pansrede kjøretøy til offentlig bruk, NATO-kjøretøy, personbil til løyvepliktig transport av rullestolbrukere, rallybiler, kjøretøy til bruk i reindriftsnæringen, snøscooter registrert på humanitær organisasjon, kjøretøy som førstegangsregistrertes på Svalbard, trial-/enduro motorsykkel til konkurransebruk, og kjøretøy med alder over 20 år. ^{1,2}	- Kjennemerke C (rallybil). - Kjennemerke D (militære kjøretøy / NATO-kjøretøy). - Kjennemerke F (varebiler).
Veibruksavgift på drivstoff³	Traktor, båt, snøscooter, arbeidsredskaper, anleggsmaskiner, stasjonærmotorer og kjøretøy som ikke brukes på offentlig vei ⁴ , eks. kjøretøy brukt i havner og på flyplasser. Gjelder også kjøretøy som brukes på Svalbard, da alle veier der er private. ⁵	- Kjennemerke B (anleggsmaskiner og kjøretøy som ikke kjøres på offentlig vei).
Omregistreringsavgift	Kjøretøy som har vært registrert mer enn 30 år, kjøretøy som har vært registrert på samme eier to måneder eller mindre, omregistrering mellom ektefeller, arv mellom foreldre og barn, ⁶ ved omorganisering av selskap, ⁷ Forsvaret. ⁸	
Trafikksforsikringsavgift	Veterankjøretøy over 30 år (reduisert avgift), ⁹ motorvogn registrert til bruk på Svalbard, ¹⁰ kjøretøy for eiere som er selvassurandører, eksempelvis Forsvaret og Statens vegvesen, og kjøretøy som ikke brukes på offentlig vei.	- Kjennemerke B (anleggsmaskiner og kjøretøy som ikke kjøres på offentlig vei). - Kjennemerke D (militære kjøretøy). - Ikke knyttet til kjennemerke for selvassurandør.

Note: 1) Skatteetaten. (u.d.). Fritak og reduksjon av engangsvavgiften. <https://www.skatteetaten.no/person/avgifter/bil/importere/hvilke-avgifter-ma-du-betale/engangsvavgift/fritak-og-reduksjon/>; 2) Regjeringen. (2022). Avgiftssatser 2023. <https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatter-og-avgifter/avgiftssatser-2023/id2929584/>; 3) Skatteetaten og Statens vegvesen arbeider med en utredning hvor veibruksavgift og bompenger vurderes erstattet med veiprisning. <https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/utredning-om-veibruksavgift-og-bompenger/aktuelt/utredning-om-fremtidig-veibruksavgift-og-bompenger/>; 4) Skatteetaten. (u.d.). Veibruksavgift på drivstoff. <https://www.skatteetaten.no/bedrift-og-organisasjon/avgifter/saravgifter/om/veibruksavgift/>; 5) Forskrift om bruk av kjøretøy. (1990). Forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92). Lovdata. https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-01-25-92/KAPITTEL_2#%C2%A7-11; 6) Skatteetaten. (u.d.). Omregistrering (eierskifte). <https://www.skatteetaten.no/person/avgifter/bil/eierskifte/>; 7) Skatteetaten. (u.d.). Fritak for omregistreringsavgift ved omorganisering av selskap. <https://www.skatteetaten.no/person/avgifter/bil/eierskifte/fritak-omregistreringsavgift-omorganisering/>; 8) Leif Aage Schaaning, Hørstaben, personlig kommunikasjon, 2. februar 2023; 9) Trafikksforsikringsforeningen. (u.d.). Trafikksforsikringsavgift – spørsmål og svar. <https://www.tff.no/kjoretoy/sporsmal-og-svar-trafikkforsikringsavgiften/>; 10) Skatteetaten. (u.d.). Trafikksforsikringsavgift. <https://www.skatteetaten.no/bedrift-og-organisasjon/avgifter/saravgifter/om/trafikkforsikringer/>

Nasjonalt Redningsfaglig Råd ga i 2018 ut en rapport om utfordringer og tiltak for en styrket redningstjeneste i Norge. I rapporten trekkes særlig frivillige organisasjoner på Island frem. Det påpekes spesielt de frivillige organisasjonene har avgiftsfritak på utstyr, og at «avgiftsfritak på utstyr gjør det lettere å investere i redningskjøretøy, og bilene kjører på anleggsdiesel som er mindre avgiftsbelagt enn vanlig diesel» (Nasjonalt Redningsfaglig Råd, 2018, s. 31).

Avgiftssystemet for kjøretøy på Island er ikke identisk med systemet i Norge, men det er likheter. Import av kjøretøy til Island ilegges en særavgift, behandlingsgebyr for dekk og batteri, samt merverdiavgift. For kjøretøy som kun benyttes til redningsoperasjoner kan en søke om en reduksjon i særavgiften som tilsvarer den norske engangsgiften.³ I tillegg er det et unntak på alle importavgifter for redningsutstyr for redningspersonell som kommer inn i landet for å utføre redningsaksjoner.⁴

Island har, som Norge, en veibruksavgift. Til forskjell fra Norge, hvor veibruksavgiften legges på drivstoffprisen, er avgiften i Island avhengig av kjøretøyets vekt, og betales to ganger i året.⁵ Det gjør at et fritak for veibruksavgift på Island er lettere å administrere. Det finnes også andre avgifter på bensin og diesel, med avgiftsfritak for kjøretøy som ikke kjører på offentlig vei (OECD, 2012). Dette fritaket tilsvarer det vi har for avgiftsfri diesel i Norge, og er trolig fritaket Nasjonalt Redningsfaglig Råd henviser til i sin beskrivelse.

Det kan være flere grunner til at Island har denne typen fritaksordning. Det er nærliggende å tro at den viktigste årsaken skyldes de frivillige redningsorganisasjonenes rolle på Island. Island er et land med få innbyggere, spredt befolkning, og landet er sårbart for katastrofer. Samtidig er den klart største forskjellen mellom Norge og Island at landet ikke har et eget forsvar. Gjennom historien har derfor frivillig innsats vært avgjørende i katastrofebistand, og det har gitt landet et omfattende nettverk av organisasjoner som i dag er organisert under paraplyorganisasjonen Landsbjørg. De frivillige redningsorganisasjonene er en viktig del av landets beredskap, og det er tette bånd mellom beslutningstakere og Landsbjørg (Bernharðsdóttir og Hrafnisdóttir, 2022; Nasjonalt Redningsfaglig Råd, 2018).

Frivilligheten er også viktig i norsk beredskap, hvor Frivillige Redningsorganisasjoners Redningsfaglige Forum (FORF) har et tett samarbeid med myndighetene. Samtidig fremstår det som om grad av integrasjon, samarbeid og påvirkningsmuligheter mellom frivillige

³ Informasjon her (lastet ned mars 2023): [Vehicles | Skatturinn - skattar og gjöld](#)

⁴ Informasjon her (lastet ned mars 2023): [Temporary Import | Skatturinn - skattar og gjöld](#)

⁵ Informasjon her (lastet ned mars 2023): [Vehicle insurance and road taxes | Ísland.is \(island.is\)](#)

organisasjoner og myndighetene er større på Island (Bernharðsdóttir og Hrafnisdóttir, 2022). Man kan også anta at avgiftsfritakene for redningsorganisasjonene på Island kan sammenlignes med de fritakene som gjerne gis offentlige beredskapsorganisasjoner i andre land, slik som Forsvaret i Norge har fritak fra trafikkforsikringsavgift og enkelte engangs- og omregistreringsavgifter.

4. Anbefaling og beregning av avgiftsfritak for frivillige organisasjoner i Norge

Fra kapittelet om avgifter på kjøretøy i Norge i dag ble det klart at det er tre avgiftstyper, nemlig engangsavgift, omregistreringsavgift og trafikksikringsavgift som egner seg å gi fritak fra. Videre er det et poeng at det er en fordel dersom det allerede eksisterer fritaksordninger for avgiften de frivillige organisasjonene eventuelt skal fritas for. Fra Tabell 3.2 kan man se at det allerede finnes fritak for engangs- og omregistreringsavgift, veibruksavgift og trafikksikringsavgiften.

Gitt de ovenfornevnte diskusjonene vil trolig fritak fra engangsavgiften være det som både er mest hensiktsmessig å innføre og ha størst betydning for frivillige organisasjoner som bidrar til totalberedskapen. Det vil ikke bare redusere investeringskostnaden ved kjøp av nye kjøretøy, men potensielt også de løpende finansielle kostnadene ved låneopptak.⁶ I tillegg til å avgiften er hensiktsmessig med tanke på at den kategoriseres som en direkte skatt og at finnes det flere fritak fra engangsavgiften allerede. Det betyr at terskelen for å innføre et ytterligere fritak vil være minimal.

Omregistreringsavgiften vil være mindre relevant å gi fritak fra ettersom frivillige organisasjonenes ønsker å redusere kostnaden ved anskaffelsen av nytt og mer moderne utstyr. Ettersom omregistreringsavgiften kun betales når en kjøper brukte kjøretøy, vil et fritak fra denne avgiften være mindre målrettet. Fritak fra trafikksikringsavgiften er i dag kun gitt for kjøretøy som ikke skal benyttes på offentlige veier. Ettersom de frivillige organisasjonenes kjøretøypark består av både mannskapsbiler og beredskapsambulanser og dermed brukes på trafikkerte og offentlige veier, er det høyst nødvendig at de er forsikret. Gitt at denne praksisen videreføres, er vår anbefaling er derfor at et eventuelt avgiftsfritak kun gjelder engangsavgiften.

Oppdragsgiver har også ytret et ønske om å beregne hva en eventuell fritaksordning vil bety i form av tapte inntekter. Vi velger å kun gjøre beregninger ved et eventuelt fritak fra engangsavgiften, ettersom det etter vår gjennomgang er det mest målrettede og relevante tiltaket. Ettersom vi ikke har fått tak i fullstendig data på hvor mange kjøretøy som finnes i de ulike frivillige organisasjonene er det vanskelig å gi et godt anslag på verdien av fritaksordningen. Som en alternativ fremgangsmåte har vi fått oversikt over kjøretøybeholdningen for Trondheim Røde Kors (TRK), en frivillig organisasjon som både har beredskapsvakt og deltar i søks- og redningsarbeid. Det innebærer at de i sin kjøretøypark har

⁶ Ifølge Trondheim Røde Kors er det mest vanlig at frivillige organisasjoner kjøper kjøretøy uten å ta opp lån.

både ambulanser, snøscootere og ATV-er, samt mer ordinære biler som benyttes til å flytte mannskap. De er altså en organisasjon som vil være omfattet av et eventuelt fritak fra engangsavgiften.

En oversikt over kjøretøybestanden i TRK viser at de har til sammen 18 kjøretøy, hvorav seks ordinære biler eller ambulanser, fem snøscootere og ATV, fire tilhengere, to båter og en båthenger. Av disse er det kun den førstnevnte kjøretøykategorien som omfattes av engangsavgiften. Den eldste bilen er en 2005-modell mens den nyeste er 2022-modell. Dersom man antar at bilene er kjøpt nye, slik at modellen tilsvare kjøpsåret, betyr det at TRK har kjøpt fem biler i løpet av 17 år, eller én bil cirka hvert tredje år.

Engangsavgiften varierer fra modell til modell og har endret seg over år. For på best mulig måte å gjenspeile kostnadene ved fritak i dag og i fremtiden tar vi utgangspunkt i det nyeste kjøpet. TRK har akkurat gått til innkjøp av en beredskapsambulansse av typen Mercedes-Benz Vito 119. Ifølge beregninger gjort av Mercedes-Benz hadde denne modellen i 2021 en engangsavgift på omtrent 90.000 kroner, og vi tar derfor utgangspunkt i den summen når vi gjør kostnadsberegninger.

Det finnes litt under 400 lokale Røde Kors-lag, men langt fra alle disse har egne biler. Behovet for kjøretøy er tettere knyttet til Hjelpekorpsene, og disse finnes det omtrent 300 av i Norge. Også for disse er det tvilsomt at alle har biler, da behovet innenfor beredskapsutstyr i større grad er knyttet til snøscootere eller ATV-er. Samtidig finnes det andre organisasjoner utover Røde Kors som bidrar til beredskapen og dermed har behov for beredskapsambulanser og mannskapsbiler. Her er Norsk Folkehjelp et eksempel, som trolig har en ganske mye mindre bilpark på landsbasis, men har liknende utstyr og vil omfattes av et eventuelt avgiftsfritak. Dersom vi antar at alle Røde Kors Hjelpekorps eier én bil, vil dette sannsynligvis være en overestimering med tanke på kjøretøybestanden i Norges Røde Kors. Samtidig vil denne antakelsen kompensere for at vi utelater andre frivillige organisasjoner i Norge, og dermed gi et mer realistisk bilde av faktisk tapte avgiftsinntekter.

Vi antar derfor at det finnes 300 frivillige organisasjoner som alle til enhver tid har én bil tilknyttet sitt lokallag. Videre må vi se på hvor ofte disse organisasjonene har behov for å kjøpe nye biler. Som nevnt over antas det at TRK kjøper en ny bil hvert tredje år. Samtidig er det klart at de er en av de mest velutstyrte lokallagene i landet, på nivå med Oslo og Bergen. Etter samtaler med TRK, anslår de at andre lokallag kjøper nye biler mellom hvert femte og hvert tiende år, hvorav det siste alternativet ifølge dem er mest realistisk.

Dersom et fritak fra engangsavgiften innføres, bør det gjennomføres i form av et stabilt og varig tiltak. Det er viktig for å unngå at avgiftsfritaket underlegges årlige budsjettkamper, og for å styrke de frivillige organisasjonenes beredskap på lang sikt. Vi velger derfor å gjøre beregningene på en tidshorisont på 10 år, fra og med 2024 til og med 2033. Selv om 10 år er et noe vilkårlig tall, vil det reflektere den langsiktige kostnaden av fritaket på en bedre måte enn hva årlige beregninger vil gjøre. Det gjelder spesielt ettersom innkjøp av kjøretøy langt fra er en årlig aktivitet for de aller fleste frivillige organisasjonene.

Vi antar at alle 300 biler byttes ut én gang i løpet av 10 år. Videre regner vi med en jevn utskiftingsrate fra og med 2024, altså at det kjøpes 30 biler med fritak fra engangsavgift hvert år frem til 2033. Våre beregninger viser at verdien av fritaket vil være omtrent 2,6 millioner kroner i 2024. Den neddiskonterte nåverdien for fritakene over 10 år vil være på omtrent 22 millioner kroner.⁷ Dersom vi antar at organisasjonene bytter ut bilene hvert femte år, vil verdien av tapte avgiftsinntekter dobles, til 5,2 millioner kroner i 2024 og 44 millioner kroner i løpet av en 10-årsperiode.

⁷ Vi antar en risikostjustert kalkulasjonsrente på fire prosent for øvrige statlige tiltak etter Rundskriv R (https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_109_2021.pdf).

5. Konklusjon

Kommisjonen ønsker å styrke arbeidet i frivillige rednings- og beredskapsorganisasjoner, blant annet gjennom et avgiftsfritak på kjøretøyene de bruker. Vi har vist at skatter og avgifter kan utformes på mange ulike måter, noe som påvirker deres egnethet for fritak. Videre har vi gått gjennom hvilke avgifter – og hvilke avgiftsfritak – som finnes på kjøretøy i dag. Med bakgrunn i informasjonen om mulighetsrommet for avgiftsfritak for kjøretøy, fritakenes egenskaper samt gjeldene praksis, kom vi med anbefalingen om å gi fritak for engangsavgiften. Ifølge våre beregninger – som er basert på et estimat av frivillige beredskapsorganisasjoners samlede nyanskaffelser av kjøretøy – vil dette medføre tapte avgiftsinntekter på 2,6 millioner kroner i 2024 og tapte avgiftsinntekter på 22 millioner kroner i perioden 2024-2034.

Referanser

Bernharðsdóttir, Á. E. og Hrafnisdóttir, S. (2022). Civil Protection Policies in Iceland. In: Successful Public Policy in the Nordic Countries. Edited by Caroline de la Porte et al., Oxford University Press.

Nasjonalt redningsfaglig råd (2018). De frivillige rednings- og beredskapsorganisasjonenes rolle i dagens samfunn- Utfordringer og tiltak for en styrket redningstjeneste. [de-frivillige-rednings-og-beredskapsorganisasjonenes-rolle-i-dagens-samfunn.pdf \(forf.no\)](#)

NOU 2023: 17. (2023). *Nå er det alvor. En beredskap rustet for en usikker fremtid.* Justis- og beredskapsdepartementet.

OECD (2012), *Inventory of Estimated Budgetary Support and Tax Expenditures for Fossil Fuels*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264128736-en>