

# ÅRSRUNDSKRIV FOR ENGANGSAVGIFT 2022

1. januar 2022

## **Skattedirektoratet**

Juridisk avdeling  
Postboks 9200 Grønland  
0134 OSLO  
[www.skatteetaten.no](http://www.skatteetaten.no)

# Innhold

1	Innledning.....	8
1.1	Om Skattedirektoratets årsrundskriv .....	8
1.2	Hva er engangsavgift?.....	8
1.3	Hvilket regelverk gjelder? .....	8
2	Avgiftsplikt .....	9
2.1	Når oppstår plikten til å betale engangsavgift? .....	9
2.1.1	Første gangs registrering .....	9
2.1.2	Oppfyller ikke lenger betingelsene for avgiftsfrihet eller avgiftsnedsettelse .....	9
2.1.3	Urettmessig bruk av motorvogn som ikke har vært registrert i Norge .....	9
2.1.4	Oppbygd motorvogn tas i bruk før ny registrering .....	9
2.1.5	Særlige forhold knyttet til vegmyndighetenes regelverk.....	9
2.2	Hvem er ansvarlig for å betale engangsavgiften? .....	10
3	Avgiftsberegning.....	10
3.1	Hvordan beregnes engangsavgiften? .....	10
3.2	Avgiftsgrunnlaget .....	11
3.2.1	Generelt .....	11
3.2.2	Egenvekt.....	11
3.2.3	Motoreffekt.....	11
3.2.4	NO <sub>x</sub> -utslipp .....	11
3.2.5	CO <sub>2</sub> -utslipp.....	12
3.2.6	Slagvolum .....	13
3.3	Avgiftsgrupper og avgiftsmessige definisjoner .....	13
3.3.1	Innledning .....	13
3.3.2	Personbiler, varebil klasse 1, busser under 6 meter med inntil 17 seteplasser .....	13
3.3.3	Varebil klasse 2 .....	13
3.3.3.1	Hva er varebil klasse 2? .....	13
3.3.3.2	Krav til varebil klasse 2.....	14
3.3.3.3	Flytting/fjerning av beskyttelsesvegg.....	14
3.3.3.4	Kjøretøy med åpent lasteplan.....	15
3.3.3.5	Spesialutrustet N1-kjøretøy – dispensasjon .....	15
3.3.4	Lette lastebiler .....	15
3.3.5	Campingbil.....	16
3.3.6	Beltebiler .....	16
3.3.7	Motorsykler .....	16
3.3.8	Beltemotorsykler (snøscootere).....	17
3.3.9	Drosjer .....	17
3.3.9.1	Tidligere ordning ved første gangs registrering av drosjer .....	17

3.3.9.2	Om opphør av drosjevirkosomhet .....	17
3.3.9.3	Opphold i drosjebruken og eventuelt tillegg i klausultiden .....	18
3.3.10	Minibusser .....	18
3.3.11	Ladbar hybridbil .....	18
3.3.12	Etanoldrevet motorvogn .....	18
3.3.13	Kombinert bil .....	19
3.4	Vrakpantavgift.....	19
4	Bruksfradrag.....	19
4.1	Hva er bruksfradrag? .....	19
4.2	Ny og brukt motorvogn .....	19
4.3	Beregning av bruksfradraget etter tabell .....	19
4.4	Alternativ beregning av bruksfradrag.....	20
4.4.1	Hva er alternativ beregning av bruksfradrag? .....	20
4.4.2	Hvilke kjøretøy omfattes av ordningen? .....	20
4.4.3	Hvordan søker man om alternativ beregning? .....	20
4.4.3.1	Hvem kan søke? .....	20
4.4.3.2	Særskilte regler for meldere uten kreditt for engangsavgiften (kontantkunder) .....	20
4.4.3.3	Særskilte regler for meldere med kreditt for engangsavgiften (kredittkunder) .....	21
4.4.4	Hvordan beregnes det alternative bruksfradraget? .....	21
4.4.4.1	Hvilke prislister benyttes? .....	21
4.4.4.2	Hvordan brukes prislistene? .....	21
4.4.4.3	Kilometerjustering av bruktbilprisen – tillegg og fradrag.....	22
4.4.4.4	Inflasjonsjustering .....	22
4.4.5	Kontor for verddivurdering av kjøretøy (KVK) .....	22
5	Forholdsmessig engangsavgift for leie- og leasingkjøretøy.....	23
5.1	Om forholdsmessig engangsavgift .....	23
5.2	Endringer i løpet av bruksperioden.....	24
6	Fritak.....	24
6.1	Generelt .....	24
6.2	Saksbehandling og dokumentasjon.....	24
6.3	Ambassadekjøretøy.....	24
6.4	Den nordiske investeringsbanken .....	24
6.5	NATO-kjøretøy.....	24
6.6	NAMMCO .....	25
6.7	Lett pansrede motorvogner til offentlig bruk .....	25
6.8	Rallybiler, trial- og enduromotorsyklar .....	25
6.8.1	Motorvogner til bruk utelukkende som banekjøretøy og i rally .....	25
6.8.2	Motorsyklar til bruk utelukkende i trial- og endurokonkurranseskjøring .....	25

6.9	Ambulanser.....	25
6.10	Begravelseskjøretøy .....	25
6.11	Beltedatorsykler som skal benyttes i ambulansetjeneste.....	26
6.12	Elektrisk drevne kjøretøy .....	26
6.13	Busser.....	26
6.13.1	Generelt .....	26
6.13.2	Busser under løyveordninger .....	26
6.13.3	Busser som frakter funksjonshemmede .....	26
6.13.4	Fjerning av seter .....	27
6.13.4.1	Busser under 6 meter under løyveordning .....	27
6.13.4.2	Busser under 6 meter som frakter funksjonshemmede.....	27
6.13.4.3	Busser med lengde 6 meter eller mer .....	27
6.14	Motorvogner som innføres som arvegods.....	28
6.15	Midlertidig bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy .....	28
6.16	Beltevogner til Forsvaret.....	28
6.17	Spesialutrustede kjøretøy til bruk for brannvesenet .....	28
6.17.1	Vilkår for fritak.....	28
6.17.2	Nærmere om vilkåret spesialutrustet.....	28
6.18	Hydrogendrevne kjøretøy .....	29
6.19	Amatørbygde kjøretøy .....	29
6.20	Motorsykler og beltedatorsykler til bruk i reindriftsnæringen .....	29
6.20.1	Overordnet.....	29
6.20.2	Hvem kan få fritak?.....	30
6.20.3	Kjøretøyet må brukes i reindriftsnæringen .....	30
6.20.4	Antallsbegrensning .....	30
6.20.5	Klausultid på to år per kjøretøy.....	30
6.20.6	Anskaffelsesbegrensning for virksomheten i klausultiden.....	30
6.20.7	Konsekvenser ved opphør av vilkårene i løpet av klausulperioden .....	31
6.21	Motorvogner som er 20 år eller eldre .....	31
6.22	Svalbard-kjøretøy .....	31
6.22.1	Kjøretøy til bruk på Svalbard .....	31
6.22.2	Overføring av kjøretøy fra Svalbard til Fastlands-Norge .....	31
6.23	Lastebiler .....	32
6.23.1	Lette lastebiler med stor lasteflate.....	32
6.23.2	Spesialutrustet N2-kjøretøy – dispensasjon.....	32
6.24	Opphør av en fritaksberettiget tilstand .....	32
6.24.1	Generelt om reguleringen av opphør av fritak .....	32
6.24.2	Kjøretøy med bindingstid.....	32

6.24.3	Kjøretøy som følger bruksfradragreglene .....	33
7	Lempning av fastsatt avgift og dispensasjon fra avgiftsplikten .....	33
8	Endring av avgiftsmessig status og avgiftsteknisk grunnlag .....	33
8.1	Avgiftsberegning .....	33
8.2	Endring av avgiftsmessig status og avgiftsteknisk grunnlag .....	34
8.2.1	Overordnet – tre kategorier .....	34
8.2.2	Kjøretøy registrert i Norge som ny før 1. januar 2014 .....	34
8.2.3	Bruktimporterte kjøretøy registrert i Norge før 1. januar 2014 .....	34
8.2.4	Kjøretøy registrert i Norge fra og med 1. januar 2014 .....	35
8.3	Endring av avgiftsmessig status og avgiftsteknisk grunnlag i utlandet .....	35
8.4	Endring i avgiftsmessig status uten tilleggsavgift .....	35
8.5	Undersøkelses- og opplysningsplikt ved flytting/fjerning av beskyttelsesvegg .....	35
8.5.1	Tidspunktet for når avgiftsplikten er oppstått og hvem som er ansvarlig for avgiften .....	35
8.5.2	Kravet om at det må ha skjedd en endring av motorvognen .....	36
9	Oppbygging .....	36
9.1	Avgiftspliktig oppbygging .....	36
9.2	Avgiftsfritak ved oppbygging av skadd motorvogn .....	37
10	Refusjon av engangsavgift for motorvogner som utføres til utlandet .....	37
10.1	Hva er refusjon av engangsavgift? .....	37
10.2	Dokumentasjon på utførsel .....	37
10.3	Beregning av refusjonsbeløpet .....	38
10.4	Avgiftsgruppe / avgiftsmessig statusendring .....	38
10.5	Vilkår for refusjon / avgrensninger i refusjonsordningen .....	38
10.6	Avregistrering i Norge .....	39
10.7	Refusjon av engangsavgift for motorvogner som ikke har vært registrert i Norge .....	39
11	Betaling av engangsavgiften .....	39
11.1	Ikke-registrerte meldere (kontantkunder) .....	39
11.2	Registrerte meldere (kredittkunder) .....	40
11.2.1	Om registreringsordningen .....	40
11.2.2	Registrering av virksomheter .....	40
11.2.3	Avgiftsspesifikasjon .....	40
11.3	Betaling, forfall, beløpsgrenser, renter og sikkerhetsstillelse .....	40
12	Midlertidigforskriften .....	41
12.1	Om midlertidig innførsel og bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy .....	41
12.2	Midlertidigforskriftens virkeområde og omfang (§ 1) .....	41
12.2.1	Midlertidigforskriftens virkeområde .....	41
12.2.2	Definisjoner .....	42
12.3	Midlertidigforskriftens hovedregel (§ 2) .....	42

12.4	Fast oppholdssted utenfor Norge (§ 3).....	43
12.4.1	Om bestemmelsen.....	43
12.4.2	Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 1 .....	43
12.4.3	Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 2 .....	43
12.4.4	Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 3 .....	44
12.4.5	Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 4 .....	45
12.4.6	Konsultasjon .....	45
12.5	Midlertidig opphold i Norge (§ 4) .....	45
12.5.1	Om bestemmelsen.....	45
12.5.2	Midlertidig opphold på inntil ett år fra innreisetidspunktet .....	45
12.5.3	Midlertidig opphold på inntil to år fra innreisetidspunktet .....	46
12.5.4	Dokumentasjon på midlertidig opphold .....	46
12.5.5	Tidligere opphold / registrering i folkeregisteret .....	46
12.5.6	Frister.....	46
12.6	Fast oppholdssted i Norge (§ 5) .....	47
12.6.1	Om bestemmelsen.....	47
12.6.2	Sammen med berettiget person (§ 5 bokstav a) .....	47
12.6.3	Virksomhetstransport (§ 5 bokstav b).....	47
12.6.4	Utleiekjøretøy (§ 5 bokstav c).....	47
12.6.5	Demonstrasjon (§ 5 bokstav d).....	48
12.6.6	Flytting til og fra Norge (§ 5 bokstav e).....	48
12.6.7	Transitt mv. (§ 5 bokstav f) .....	48
12.6.8	Kortvarig bruk (§ 5 bokstav g) .....	49
12.6.9	Utenlandsregistrerte tilhengere (§ 5 bokstav h) .....	50
12.6.10	Firmabiler (§ 5 bokstav i) .....	50
12.6.10.1	Om bestemmelsen.....	50
12.6.10.2	Om ansettelses- og oppdragsforholdet .....	50
12.6.10.3	Nødvendig for utførelsen av arbeidsoppgavene eller oppdraget .....	50
12.6.10.4	Vesentlig og varig .....	51
12.6.10.5	Søknad og dokumentasjon .....	52
12.6.11	Internasjonal bistand ved katastrofer (§ 5 bokstav j).....	52
12.6.12	Privatlånte kjøretøy (§ 5 bokstav k).....	52
12.6.13	Motorvogn registrert for bruk på Svalbard (§ 5 bokstav l) .....	53
12.7	Etterlatelse (§ 6) .....	54
12.8	Midlertidig kjøretillatelse (§ 7).....	54
12.9	Dokumentasjonskrav (§ 8).....	54
12.10	Privat oppbevaring (§ 9) .....	55
12.11	Konsekvenser ved overtredelse (§ 10).....	55

12.11.1	Betaling av ordinære avgifter.....	55
12.11.2	Tilbakehold av motorvogn .....	55
12.11.3	Avgiftsfri gjenutførsel .....	56
12.11.3.1	Om avgiftsfri gjenutførsel.....	56
12.11.3.2	Varigheten av den ulovlige bruken .....	56
12.11.3.3	Berettiget tvil .....	56
12.11.3.4	Nødssituasjoner .....	57
12.11.3.5	Føreren av motorvognen oppfyller vilkårene for avgiftsfri innførsel og bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge, men har ikke søkt.....	57
12.11.3.6	En annen person enn bruker er registrert som eier av kjøretøyet.....	57
12.11.3.7	Feilinformasjon fra kompetent myndighet.....	57
12.11.3.8	Særlig om vraking.....	57
12.11.4	Tilleggsskatt.....	57
12.11.5	Refusjon av engangsavgift ved overtredelse av midlertidigforskriften .....	57
13	Oversikt over endringer .....	58
13.1	Endringer 1. januar 2022 .....	58
13.1.1	Stortingets vedtak om engangsavgift på motorvogner .....	58
13.1.2	Forskrift om engangsavgift på motorvogner .....	58
13.1.3	Skattedirektoratets årsskriv .....	58

# 1 Innledning

## 1.1 Om Skattedirektoratets årsrundskriv

Årsrundskriv for engangsavgift er utarbeidet av Skattedirektoratet, og gir en nærmere redegjørelse for relevante bestemmelser i engangsavgiftsregelverket.

Målgruppen for årsrundskrivet er skattemyndighetene og de avgiftspliktige, men det kan også ha interesse for andre som ønsker informasjon om regelverket.

Skattedirektoratets årsrundskriv for engangsavgift oppdateres årlig med de endringer Stortinget vedtar i forbindelse med statsbudsjettet. Årsrundskrivet oppdateres også i løpet av året hvis det er behov for det.

## 1.2 Hva er engangsavgift?

Engangsavgift på motorvogner er en særavgift til statskassen som må betales når et kjøretøy registreres eller skulle vært registrert første gang i Kjøretøyregisteret. 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.

## 1.3 Hvilket regelverk gjelder?

Dette årsrundskrivet omhandler i all hovedsak de materielle bestemmelsene som gjelder for engangsavgift. Dette er bestemmelsene i

- [Stortingets vedtak om engangsavgift på motorvogner](#) (stortingsvedtaket)
- [motorkjøretøy- og båtavgiftsloven](#)
- [forskrift om engangsavgift på motorvogner](#) (forskrift om engangsavgift)
- [forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status](#)
- [forskrift om avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge](#) (midlertidigforskriften)

Enkelte steder er det også knyttet kommentarer til bestemmelser i

- [skatteforvaltningsloven](#) (sktfvl.)
- [skatteforvaltningsforskriften](#) (sktfvf.)
- [skattebetalingsloven](#) (sktbl.)
- [skattebetalingsforskriften](#) (sktbf.)

For utfyllende kommentarer til skatteforvaltningsloven og skattebetalingsloven med tilhørende forskrifter, se [Skatteforvaltningshåndboken](#) og [Skattebetalingshåndboken](#). Vi gjør oppmerksom på at Skatteforvaltningshåndbokens omtale av bestemmelser som gjelder særavgift, ikke nødvendigvis er oppdatert med seneste endringer.

Noen steder vises det også til relevante bestemmelser i annet regelverk.



## 2 Avgiftsplikt

### 2.1 Når oppstår plikten til å betale engangsavgift?

([stortingsvedtaket § 1 første ledd](#) og [forskrift om engangsavgift § 1-2](#))

#### 2.1.1 Første gangs registrering

Plikten til å betale engangsavgift oppstår først og fremst ved første gangs registrering av motorvogner i Kjøretøyregisteret. Dette omfatter også registrering av oppbygd motorvogn, se [punkt 9.1](#).

#### 2.1.2 Oppfyller ikke lenger betingelsene for avgiftsfrihet eller avgiftsnedsettelse

Videre skal det betales engangsavgift når betingelsene for avgiftsfrihet eller avgiftsnedsettelse ved første gangs registrering ikke lenger er oppfylt. Dette omfatter også de tilfeller hvor motorvognens avgiftsmessige status eller avgiftsmessige grunnlag endres etter første gangs registrering.

Et eksempel på dette kan være et kjøretøy som er første gangs registrert som varebil klasse 2 med redusert avgift, men som ikke lenger oppfyller kravene til lasterommets størrelse.

#### 2.1.3 Urettmessig bruk av motorvogn som ikke har vært registrert i Norge

Plikten til å betale engangsavgift oppstår også når motorvogn som ikke tidligere er registrert her i landet urettmessig tas i bruk uten registrering. I disse tilfellene har kjøretøyet blitt brukt på en slik måte at det skulle vært registrert i Kjøretøyregisteret.

Et eksempel på dette er kjøring med prøvekjennemerker uten at vilkårene i Vegdirektoratets forskrift om bruk av kjøretøy § 2-19 flg. overholdes, se nærmere omtale i [punkt 2.1.5](#).

Et annet eksempel er bruk av utenlandsregistrert kjøretøy i Norge uten at vilkårene for slik bruk i forskrift om avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge er oppfylt, se nærmere [punkt 12](#).

#### 2.1.4 Oppbygd motorvogn tas i bruk før ny registrering

Det skal også betales engangsavgift når en oppbygd motorvogn tas i bruk før ny registrering.

Oppbygging innebærer at en tidligere registrert motorvogn gjennomgår en så stor utskifting at den må anses som en ny motorvogn, se nærmere omtale i [punkt 9.1](#).

Det er Statens vegvesen som avgjør om en motorvogn er oppbygd. Når en oppbygd motorvogn registreres i tråd med regelverket, skal det svares engangsavgift etter hovedregelen om betaling av engangsavgift ved første gangs registrering, se [punkt 2.1.1](#).

Stortingsvedtaket § 1 bokstav c regulerer avgiftsplikten ved registreringspliktig bruk av oppbygd motorvogn før ny registrering har skjedd. Dette forutsetter at den registreringspliktige bruken har skjedd i tidsrommet etter at Statens vegvesen har besluttet at motorvognen er oppbygd, og før motorvognen har blitt registrert på nytt.

#### 2.1.5 Særlige forhold knyttet til vegmyndighetenes regelverk

Som det fremgår av omtalen over er plikten til å betale engangsavgift knyttet opp mot plikten til registrering i Kjøretøyregisteret. I noen tilfeller kan imidlertid kjøretøy brukes i Norge uten at plikten til ordinær registrering har oppstått. I slike tilfeller vil heller ikke plikten til å betale engangsavgift ha oppstått.

Et eksempel på dette er den utsatte registreringsplikten for utenlandsregistrerte kjøretøy etter fortolling. Utenlandsregistrerte kjøretøy kan, på nærmere bestemte vilkår i Vegdirektoratets forskrift om bruk av kjøretøy § 2-7, brukes i inntil 30 dager etter at kjøretøyet er fortollet her i landet.

Et annet eksempel er bruk av prøvekjennemerker, som er nærmere regulert i Vegdirektoratets forskrift om bruk av kjøretøy § 2-19 flg.

Etter Samferdselsdepartementets forskrift om bruk av utenlandsk motorvogn § 4 kan personer som ikke har fast bopel her i landet søke om å få motorvogn registrert for midlertidig bruk her i landet for inntil ett år (turistvogn) dersom vilkårene for dette er oppfylt.

Og etter Samferdselsdepartementets forskrift om bruk av utenlandsk motorvogn § 7 kan person som selv skal føre motorvogn fra Norge til utlandet, uten hensyn til bopelsforhold, på nærmere vilkår få motorvogn særskilt registrert for inntil ett år (eksportvogn).

For mer informasjon om disse ordningene og hvilke krav som stilles, må vegmyndighetene kontaktes som rette myndighet.

Ved bruk av kjøretøy i strid med vilkårene som følger av vegmyndighetenes regelverk, vil plikten til å betale engangsavgift kunne oppstå. Se nærmere omtale i [punkt 2.1.3](#).

## 2.2 Hvem er ansvarlig for å betale engangsavgiften?

([motorkjøretøy- og båtavgiftsloven § 6](#) og [forskrift om engangsavgift § 1-3](#))

Hvem som er ansvarlig for engangsavgiften, beror på hvordan avgiftsplikten oppsto. Det skilles mellom to ulike grupper avgiftspliktige.

Ved første gangs registrering er det *den som melder motorvognen til registrering* som er ansvarlig for avgiften. Det vil si den som er innlogget (eventuelt på vegne av) i den elektroniske betalingsløsningen. Dette forutsettes å være den samme som står oppført som melder på Statens vegvesens blankett NA-0221 "Melding til avgiftsberegning og registrering".

For avgift som oppstår før eller etter første gangs registrering er *eier på det tidspunktet avgiftsplikten oppsto* ansvarlig for avgiften. Dersom kjøretøyet var registrert i Kjøretøyregisteret på det tidspunktet avgiftsplikten oppsto, vil eier være den som var registrert som eier i Kjøretøyregisteret. I de tilfeller hvor kjøretøyet ikke var registrert i Kjøretøyregisteret når avgiftsplikten oppsto, vil det bero på en konkret vurdering hvem som anses som eier, hvor både det formelle og reelle eierforholdet kan få betydning.

## 3 Avgiftsberegning

### 3.1 Hvordan beregnes engangsavgiften?

Hvilke motorvogner som skal svare engangsavgift og hvordan avgiften skal beregnes fremkommer av tabellen i stortingsvedtaket § 2 første ledd. De enkelte motorvogntyper er delt inn i avgiftsgrupper med for eksempel personbiler plassert i avgiftsgruppe a og varebil klasse 2 i avgiftsgruppe b.

Engangsavgiften beregnes (med unntak av beltebiler i avgiftsgruppe e) på bakgrunn av motorvognens tekniske grunnlagsdata. For personbiler og varebiler i avgiftsgruppe a og b beregnes for eksempel avgiften på grunnlag av egenvekt, CO<sub>2</sub>-utslipp og NO<sub>x</sub>-utslipp.

Statens vegvesen er kompetent myndighet for registrering, teknisk godkjenning / klassifisering av kjøretøy, og leverandør av informasjon om registreringshandling og tekniske grunnlagsdata som

ligger til grunn for avgiftsfastsettelsen. Spørsmål knyttet til de tekniske data kjøretøyene blir registrert med avgjøres av i sin helhet av Statens vegvesen.

Hvilke kjøretøy som er pliktige til å dokumentere NO<sub>x</sub>-utslipp, drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp følger av vegmyndighetenes regelverk. Se mer om NO<sub>x</sub>-utslipp og CO<sub>2</sub>-utslipp i [punkt 3.2](#) nedenfor.

Det er obligatorisk enkeltgodkjenning (forhåndsgodkjenning) av bruktimporterte kjøretøy på trafikkstasjonen, før beregning og forhåndsbetaling av engangsavgiften.

## 3.2 Avgiftsgrunnlaget

([stortingsvedtaket § 2](#) og [forskrift om engangsavgift § 3-1](#))

### 3.2.1 Generelt

Avgiften beregnes i de fleste avgiftsgruppene på grunnlag av de tekniske grunnlagsdata som er lagt til grunn av Statens vegvesen ved kjøretøyets godkjenning etter gjeldende kjøretøyteknisk regelverk. Grunnlagsdataene hentes normalt fra kjøretøyets typegodkjenning eller samsvarssertifikat (CoC), eventuelt fra enkeltgodkjenningen.

Forskrift om engangsavgift § 3-1 gir nærmere regler om hvordan grunnlagsdatane skal benyttes i avgiftsberegningen, blant annet om hvilken kjøresyklus for måling av CO<sub>2</sub>-utslipp som skal legges til grunn i det enkelte typetilfelle.

### 3.2.2 Egenvekt

Egenvekt angitt i kg er en del av avgiftsgrunnlaget for motorvogner i avgiftsgruppe a, b, c, g og j. Egenvekten hentes i de fleste tilfeller fra motorvognens europeiske typegodkjenning hvor det benyttes såkalt minimumsvekt.

### 3.2.3 Motoreffekt

Motoreffekt angitt i kW benyttes som avgiftsgrunnlag for motorsykler i avgiftsgruppe f (som alternativ til CO<sub>2</sub>-utslipp for de sykler som ikke er pliktige til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp), og for beltemotorsykler (snøscootere) i avgiftsgruppe g.

### 3.2.4 NO<sub>x</sub>-utslipp

For motorvogner i avgiftsgruppe a og b inngår NO<sub>x</sub>-komponenten i engangsavgiften.

For motorvogner som har fastsatt verdi for NO<sub>x</sub>-utslipp (målt etter EUs målemetode for lette kjøretøy) registrert i Kjøretøyregisteret, benyttes denne verdien ved beregningen av engangsavgiften.

For de kjøretøy som ikke har fastsatt verdi for NO<sub>x</sub>-utslipp, settes dette utslippet til den verdi det aktuelle kjøretøyet maksimalt kan ha etter vegmyndighetenes regelverk. Det betyr i praksis at maksimal grenseverdi fra den EURO-utslippsnorm som gjaldt da kjøretøyet var nytt, benyttes som stipulert avgiftsgrunnlag. Det samme stipulerte avgiftsgrunnlaget benyttes for kjøretøy som har tilgjengelige utslippsdata for NO<sub>x</sub>, men der disse er målt etter andre målemetoder, for eksempel EUs målemetode for tunge kjøretøy eller amerikansk målemetode.

I tilfellene nevnt i forrige avsnitt benyttes følgende stipulerte avgiftsgrunnlag:

Kjøretøyets første gangs registreringsdato	Stipulert avgiftsgrunnlag NO <sub>x</sub> (mg/km)	
	Bensin	Diesel
01.01.2016 eller senere (tilsv. Euro 6)	60	80
01.01.2011 – 31.12.2015 (tilsv. Euro 5)	60	180
01.01.2006 – 31.12.2010 (tilsv. Euro 4)	80	250
31.12.2005 eller tidligere (tilsv. Euro 3 og tidl.)	150	500

### 3.2.5 CO<sub>2</sub>-utslipp

Plikten til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp fremgår av vegmyndighetenes regelverk.

Gjennom to nye forordninger fra EU-kommisjonen (EU 2017/1151 og EU 2017/1154) ble det innført en ny kjøresyklus (WLTP) i EU. Innfasingen av krav om at kjøretøy testes etter WLTP skjedde suksessivt fra 1. september 2017 til 1. september 2020. Fremstillingen av CO<sub>2</sub>-utslipp i de nye WLTP typegodkjenningene er vesentlig endret fra typegodkjenningene etter gammel kjøresyklus (NEDC), og Skatteetaten vil for disse kjøretøyene derfor benytte kjøretøyenes samsvarssertifikat (CoC) som kilde til det enkelte kjøretøyets CO<sub>2</sub>-utslipp. Det vil i overskuelig fremtid være både kjøretøy testet etter gammel kjøresyklus (NEDC) og ny kjøresyklus (WLTP) som skal første gangs registreres og avgiftsberegnes i Norge.

På bakgrunn av hvilken kjøresyklus kjøretøyet er testet etter, er det derfor presisert i forskrift om engangsavgift § 3-1 hvilket dokument som skal være kilden til kjøretøyenes CO<sub>2</sub>-utslipp, og hvilken spesifikk verdi i dokumentet som skal anvendes i avgiftsberegningsen.

WLTP-godkjente kjøretøy i avgiftsgruppe a, b og j avgiftsberegnes ved å benytte satstabellen i stortingsvedtaket direkte.

NEDC-godkjente kjøretøy benytter den samme satstabellen, men avgiftsberegnes ved at det registrerte CO<sub>2</sub>-utslippet justeres opp med en fast faktor. Denne justeringsfaktoren er 24 prosent i avgiftsgruppe a og j og 22 prosent i avgiftsgruppe b.

Kjøretøy med CO<sub>2</sub>-verdier fastsatt etter amerikansk eller canadisk målemetode (EPA/NRCan) beregnes som for WLTP-godkjente kjøretøy.

For kjøretøy som har CO<sub>2</sub>-verdi, men der målemetoden ikke er kjent, er det lagt til grunn et regelfestet skjæringstidspunkt i § 3-1 fjerde ledd basert på tidspunktet for kjøretøyets første gangs registrering i utlandet. For kjøretøy registrert før 1. september 2018 beregnes CO<sub>2</sub>-komponenten som for NEDC. For kjøretøy registrert fra og med 1. september 2018 eller som ikke tidligere er registrert, benyttes WLTP.

Campingbiler avgiftsberegnes på grunnlag av egenvekt, NO<sub>x</sub>-utslipp og slagvolum etter egen satstabell for avgiftsgruppe c.

I forbindelse med enkeltgodkjenning av bruktimporterte kjøretøy vil Statens vegvesen registrere både slagvolum (sylindervolum) og CO<sub>2</sub>-utslipp på kjøretøy hvor slik informasjon finnes.

Kjøretøy som ikke omfattes av vegmyndighetenes regelverk om dokumentasjon av drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp, skal avgiftsberegnes etter CO<sub>2</sub>-utslipp når utslippet på annen måte er dokumentert overfor vegmyndighetene og lagt til grunn ved registreringen. Dette innebærer at CO<sub>2</sub>-utslipp skal legges til grunn ved avgiftsberegninger der dette er opplyst i Kjøretøyregisteret.

#### ***Endring av motorvogners avgiftsmessig status gjeldende fra 1. januar 2011***

Når et kjøretøy endrer avgiftsmessig status til personbil, skal kjøretøyet tilfredsstillende de tekniske krav til personbil som gjaldt for personbiler da kjøretøyet ble registrert første gang (for eksempel som varebil klasse 2). Dette innebærer blant annet at opplysninger om kjøretøyets CO<sub>2</sub>-utslipp skal dokumenteres.

For kjøretøy som har vært registrert i Norge i minst tre år, kan slagvolum benyttes som avgiftsgrunnlag i de tilfellene CO<sub>2</sub>-utslippet ikke er dokumentert overfor vegmyndighetene.

Dette innebærer at dersom CO<sub>2</sub>-utslippet er registrert i Kjøretøyregisteret, skal dette benyttes ved beregning av engangsavgift, uavhengig av alder på kjøretøyet. Har kjøretøyet vært registrert i Norge i minst tre år, kan slagvolum benyttes i de tilfeller CO<sub>2</sub>-utslippet ikke er registrert. Hvis eier likevel ønsker å benytte CO<sub>2</sub>-utslipp som grunnlag, må dokumentasjon godkjennes av vegmyndighetene og registreres i Kjøretøyregisteret, før Skatteetaten beregner avgiften.

Det samme prinsippet gjelder også for andre kjøretøygrupper.

### 3.2.6 Slagvolum

Slagvolum (sylindervolum) angitt i cm<sup>3</sup> benyttes som alternativt avgiftsgrunnlag i stedet for CO<sub>2</sub>-utslipp for motorvogner i avgiftsgruppe a, b, c og j for de tilfeller hvor motorvognen ikke er pliktig til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp og/eller informasjon om CO<sub>2</sub>-utslipp ikke er registrert i Kjøretøyregisteret. For informasjon om når CO<sub>2</sub>-utslipp og når slagvolum skal legges til grunn vises det til [punkt 3.2.5](#).

## 3.3 Avgiftsgrupper og avgiftsmessige definisjoner

### 3.3.1 Innledning

Storingsvedtaket § 2 deler de engangsavgiftspliktige motorvognene inn i såkalte avgiftsgrupper. Hvilke typer av motorvogner som er avgiftspliktige i den enkelte avgiftsgruppe fremgår av teksten i kolonnen helt til venstre i tabellen.

Forskrift om engangsavgift har for noen kategorier av motorvogner særlige avgiftsmessige definisjoner i kapittel II. Disse bestemmelsene angir nærmere vilkår som må oppfylles for at motorvognen kan anses hjemmehørende i vedkommende avgiftsgruppe. De praktisk viktigste avgiftsmessige definisjonene er for varebil klasse 2 i avgiftsgruppe b gitt i § 2-3 og campingbil i avgiftsgruppe c gitt i § 2-5.

Det er Statens vegvesen som treffer avgjørelse om kjøretøyenes avgiftsmessige klassifisering etter disse bestemmelsene i første instans, se forskrift om engangsavgift § 2-1 og sktflv. § 2-13-4 bokstav a. Avgjørelsen kan påklages til Skattedirektoratet og klagen fremsettes til det organ som har fattet avgjørelsen, det vil si Statens vegvesen. Sktflv. gjelder i disse tilfellene. Dersom klagen ikke tas til følge skal saken sendes via Vegdirektoratet til Skattedirektoratet som fatter endelig avgjørelse i saken.

### 3.3.2 Personbiler, varebil klasse 1, busser under 6 meter med inntil 17 seteplasser

*(storingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe a)*

Personbil (M1) er i kjøretøyteknisk regelverk definert som bil for persontransport med inntil åtte sitteplasser i tillegg til førersetet.

Den avgiftsmessige definisjonen av varebil klasse 1 er gitt i forskrift om engangsavgift § 2-2. Varebil klasse 1 er bil teknisk klassifisert som N1, men som ikke oppfyller de avgiftsmessige kravene til varebil klasse 2 i samme forskrift § 2-3.

Busser med lengde under seks meter og med inntil 17 seteplasser (klasse M2 hvis totalvekt ikke over 5 000 kg, klasse M3 hvis totalvekt over 5 000 kg), er plassert i avgiftsgruppe A dersom ikke minst ti av seteplassene er montert i fartsretningen. Busser med lengde seks meter eller mer er ikke omfattet av engangsavgiften.

### 3.3.3 Varebil klasse 2

*(storingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe b og forskrift om engangsavgift § 2-3)*

#### 3.3.3.1 Hva er varebil klasse 2?

Varebil klasse 2 er en ren avgiftsmessig definisjon og betegner varebiler som på visse vilkår er gitt en lavere avgift enn personbil og varebil klasse 1 i avgiftsgruppe a.

### **3.3.3.2 Krav til varebil klasse 2**

Definisjonen av varebil klasse 2 er gitt i forskrift om engangsavgift § 2-3 første ledd. Det stilles blant annet krav til at godsrommet/lasteplanet skal kunne romme en tenkt, rettvinklet kasse med nærmere angitte mål. Det er derimot ikke et krav at kassen fysisk skal kunne plasseres i rommet. Godsrommet kan for eksempel være inndelt i flere små rom, med skillevegger og med små dører som kan åpnes fra utsiden.

Målene som er oppgitt i bestemmelsen er absolutte minstemål. Kjøretøy med lukket godsrom må ha en viss takhøyde, og den tenkte kassen skal derfor ikke kunne legges ned for å omgå kravet til høyde. Kassen kan imidlertid stå på tvers av kjøreretningen. Kravet til beskyttelsesvegg er blant annet at den må være fastmontert fra gulv til tak og fra vegg til vegg. Det er adgang til å lage en utsparring i vegg for å få plass til utløsning av sidekollisjonsputer.

Det forekommer i betydelig grad innsetting av forskjellige former for innredning i varebil klasse 2 tilpasset de oppgaver den enkelte bil er ment å løse. Dette har typisk vært forskjellige former for spesialinnredning for blant annet håndverkere, for eksempel hyller, skap, "kontorinnredning", teknisk utrustning og så videre. Innsetting av innredning for camping- og boformål vil være naturlig å se på på samme måte.

Innsetting av slik innredning i varerommet i en varebil klasse 2 vil ikke i seg selv være å anse som avgiftsmessig statusendring til personbil eller varebil klasse 1. Dette forutsetter for det første at beskyttelsesveggen ikke fjernes eller flyttes og at det ikke settes inn seter for frakt av personer i varerommet. Videre må det forutsettes av varebilens og varerommets grunnleggende ytre struktur beholdes. Inngrepet må ikke ha karakter av en permanent ombygging til en helt annen type kjøretøy, og det må være mulig å tilbakeføre vare bilen til sin opprinnelige tilstand. En forsvarlig innfesting av innredningen må dog kunne tillates.

### **3.3.3.3 Flytting/fjerning av beskyttelsesvegg**

Forskrift om engangsavgift § 2-3 annet ledd oppstiller blant annet et vilkår om at motorvognen skal være utstyrt med fastmontert beskyttelsesvegg og krav til godsrommets størrelse ("kassekravet").

Ved siden av grunnvilkåret om at en varebil klasse 2 kun kan ha 1 seterad vil kravet til varerommets størrelse normalt være det mest sentrale for oppfyllelse av formålet med nedsatt avgift (i forhold til personbil) for varebil klasse 2.

I de fleste tilfeller vil således hovedfokus være på hvorvidt kravene til godsrommets størrelse (særlig lengdekravet) er oppfylt, og beskyttelsesveggenes plassering vil tjene som utgangspunkt for vurderingen av om målekravene er oppfylt. En viktig funksjon for veggene vil således være å definere et avgrenset godsrom, slik at man får klare rammer for hvordan målekravet skal oppfylles.

Flytting eller skråstilling av beskyttelsesveggen vil kunne føre til at kjøretøyet ikke lenger oppfyller målekravene til godsrommet. Kjøretøyet kan da ikke lenger avgiftsmessig klassifiseres som varebil klasse 2.

Kravet om at kjøretøyet må være utstyrt med fastmontert beskyttelsesvegg er imidlertid et selvstendig vilkår som må være oppfylt uavhengig av og i tillegg til de øvrige vilkårene i bestemmelsen. Dersom beskyttelsesveggen helt eller delvis er fjernet vil således kjøretøyet ikke lenger oppfylle kravene til avgiftsmessig klassifisering som varebil klasse 2. Dette vil i utgangspunktet gjelde uavhengig av hvorvidt kravene til godsrommets størrelse er oppfylt.

I en konkret sak der det avdekkes at en varebil klasse 2 potensielt ikke lenger oppfyller kravene til avgiftsmessig klassifisering, må det innledningsvis og på ordinær måte vurderes hvorvidt saken skal

tas opp til endring, jf. sktflv. § 12-1. Eventuelt kan det i noen tilfeller være grunn til å vurdere lempning av avgiftskravet med hjemmel i sktflv. § 9-9, se [punkt 7](#).

Dersom det er overveiende sannsynlig at de øvrige og mest sentrale vilkår (som målekravene til godsrommet) for oppfyllelse av kravet til varebil klasse 2 er oppfylt, selv om beskyttelsesveggen er fjernet, *kan* dette være et relevant moment i vurderingene nevnt ovenfor. Det understrekes imidlertid at det må gjøres en totalvurdering ut fra omstendighetene i den enkelte sak. Før øvrig vises det til omtale av de aktuelle bestemmelsene i [Skatteforvaltningshåndboken](#).

Det er etablert en søknadsordning der det kan gis midlertidig tillatelse til inngrep i kjøretøyet som for eksempel fjerning av beskyttelsesvegg i forbindelse med reparasjon eller ombygging. Denne ordningen er omtalt i [punkt 8.4](#).

#### **3.3.3.4 Kjøretøy med åpent lasteplan**

Enkelte typer kjøretøy med åpent lasteplan (pick up) som ikke tilfredsstiller målekravene angitt i annet ledd, er regulert særskilt, se forskrift om engangsavgift § 2-3 tredje ledd.

Dette innebærer at kjøretøy med åpent lasteplan kan registreres som varebil klasse 2 dersom lasteplanet på disse kjøretøyene tilfredsstiller målekravene til godsrom/lasteplan. Det forutsettes at de øvrige kravene til varebil klasse 2 som er nevnt i første ledd er oppfylt.

#### **3.3.3.5 Spesialutrustet N1-kjøretøy – dispensasjon**

Det er ikke etablert en regelfestet unntaksordning for spesialutrustede kjøretøy med tillatt totalvekt på 3 500 kg eller mindre (N1), som ikke har godsrom eller lasteplan. Kjøretøy med spesialutrustning, for eksempel kran-, lift- eller trekkbiler, oppfyller dermed ikke kravene for avgiftsnedsettelse som følger av forskrift om engangsavgift § 2-3. Disse blir følgelig avgiftspliktige etter stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe a. Avgiften får i slike tilfeller en utilsiktet virkning, og i samråd med Finansdepartementet er det avklart at slike kjøretøy kan få fastsatt avgift tilsvarende varebil klasse 2 (avgiftsgruppe b) gjennom dispensasjon i medhold av stortingsvedtaket § 10. I tilfeller hvor dispensasjon gis, må det fremgå av skattekontorets vedtak at det gis dispensasjon fra kravet til godsrom/lasteplan og at det skal betales avgift for kjøretøyet som for varebil klasse 2. Det skal videre fremgå at det spesialutrustede kjøretøyet med fastsatt avgift som for varebil klasse 2 ikke kan endres til høyere avgiftsgruppe uten tillatelse fra Skatteetaten.

Motorvogner som innvilges dispensasjon etter denne ordningen skal svare vrakpantavgift som for motorvogner i avgiftsgruppe b med kr 2 400.

Tilsvarende dispensasjonsordning for motorvogner med tillatt totalvekt mellom 3 501 og 7 500 kg (N2) er omtalt i [punkt 6.23.2](#).

#### **3.3.4 Lette lastebiler**

*([stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe b](#) og [forskrift om engangsavgift § 2-6](#))*

Det følger av stortingsvedtaket at lastebiler med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg og godsrom/lasteplan med lengde under 300 cm eller bredde under 190 cm skal avgiftsbelegges i avgiftsgruppe b.

For disse lastebilene gjelder tilsvarende krav til lasterom som beskrevet under varebil klasse 2.

Motsetningsvis betyr dette at slike lastebiler med godsrom/lasteplan med lengde på minst 300 cm og bredde på minst 190 cm, ikke skal svare engangsavgift, se [punkt 6.23.1](#).

Målingen skal ta utgangspunkt i godsrommets/lasteplanets innvendige begrensinger i innervegg / innvendig kant. Påsveisede eller mekanisk påmonterte utspring, slik som nedslåtte lastekarmer eller surrekroker, skal ikke være med i målingen.

Ved måling av godsrom, skal det i prinsippet benyttes samme målemetode som for måling av godsrom i varebil klasse 2. Da det ikke er satt krav til høyde i godsrommet, må det kun være plass til en ramme med målene 300 x 190 cm som skal kunne plasseres horisontalt i lasterommet. Det kan imidlertid være kjøretøy som har hjulbrønn eller andre innredningsdetaljer som ikke gjør det mulig å plassere rammen på gulvet i godsrommet. Slike hindringer må tenkes bort ved målingen. Oppstår det tvil om målingen avgjøres spørsmålet av Skattedirektoratet.

### 3.3.5 Campingbil

*(stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe c og forskrift om engangsavgift § 2-5)*

Som campingbil anses motorvogn som hovedsakelig er innrettet for boformål og som oppfyller vilkårene i forskrift om engangsavgift § 2-5.

Det er innført en ny avgiftsmessig definisjon av campingbil med virkning fra 1. januar 2022. Den nye definisjonen følger av § 2-5 første ledd. Som campingbil anses motorvogn som er EU-typegodkjent som campingbil (M1 med karosserikode SA) og som i tillegg har en utvendig høyde på minst 250 cm. For biler med hevbart tak måles den utvendige høyden med taket i senket posisjon.

Motorvogn uten slik EU-typegodkjenning må oppfylle de samme avgiftsmessige krav som tidligere. Disse følger nå av § 2-5 annet ledd nr. 1 til 8. Dette kan for eksempel gjelde motorvogn som allerede er registrert i Norge og som ønskes ombygget/omklassifisert til campingbil.

Det er samtidig gjort en justering i annet ledd nr. 4 der det nå presiseres at breddekravet til klesskap kan være fordelt på to eller flere skap. Dette er en kodifisering av tidligere praksis og utgjør ingen realitetsendring.

Det er blant annet et krav om at campingrommet må være utstyrt med fastmonterte liggeplasser. Liggeplassene må enten være permanente eller være basert på sittegrupper og seter. Det er altså to alternativer. Liggeplassenes målkrav følger av bestemmelsens nr. 7 og 8. Velges permanente liggeplasser, skal liggeplassene være konstant montert. Løse deler som kan plasseres på det fastmonterte for å oppfylle målkravene aksepteres ikke. De permanente liggeplassene kan likevel ha en skyvefunksjon eller sammenleggbarhet. Det avgjørende er at liggeplassene i sin helhet er konstant fastmontert og i uttrukket eller utslått stand oppfyller forskriftens målkrav.

Ett av vilkårene i bestemmelsens nr. 3 til 7 kan fravikes med inntil 10 prosent.

### 3.3.6 Beltebiler

*(stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe e)*

Beltebiler i avgiftsgruppe e avgiftsbelegges med en verdibasert avgift på 36 prosent av verdiavgiftsgrunnlaget. Nærmere regler om beregning av avgiftsgrunnlaget fremgår av stortingsvedtaket § 3 fjerde ledd.

### 3.3.7 Motorsykler

*(stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe f)*

Engangsavgiften for motorsykler i avgiftsgruppe f beregnes på grunnlag av CO<sub>2</sub>-utslipp og slagvolum. For motorsykler som ikke er pliktige til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp beregnes avgiften på grunnlag av en stykkavgift i tillegg til motoreffekt og slagvolum.



### **3.3.8 Beltemotorsykler (snøscootere)**

*(stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe g)*

Engangsavgiften for beltemotorsykler (snøscootere) i avgiftsgruppe g beregnes på grunnlag av egenvekt, motoreffekt og slagvolum.

### **3.3.9 Drosjer**

#### **3.3.9.1 Tidligere ordning ved første gangs registrering av drosjer**

Tidligere kunne drosjer registreres i avgiftsgruppe h med redusert avgift i forhold til personbiler i avgiftsgruppe a. Fra og med 1. januar 2019 var det ikke lenger redusert avgift for drosjer. Avgiftsgruppe h som egen avgiftsgruppe er opphevet fra og med 1. januar 2020.

#### **3.3.9.2 Om opphør av drosjevirkosomhet**

*(forskrift om engangsavgift § 4-6)*

Drosjer registrert i Norge før 1. januar 2019 vil som hovedregel være "frikjørt" per 1. januar 2022 da klausultiden på tre år er utløpt. Disse kjøretøyene kan dermed avhendes og/eller overføres til annen bruk uten avgiftsmessige konsekvenser. Det er imidlertid noen få drosjer som har fått forlenget klausultid. Reglene i § 4-6 om hva som skal skje ved opphør av drosjevirkosomheten vil fremdeles være gjeldende for disse kjøretøyene.

Dersom det skjer opphør i bruken som ordinær drosje før tre år regnet fra første gangs registrering her i landet, skal det innbetales et forholdsmessig tilleggsbeløp. I slike tilfeller plikter løyvehaveren straks å kontakte skattekontoret for å innbetale differansen i engangsavgiften. Avgiftsplikten for differansen oppstår ved opphøret, og avgiftsberegning og eventuell renteberegning skal skje med utgangspunkt i opphørstidspunktet.

Dersom løyvehaver ikke straks tar kontakt med skattekontoret kan det beregnes både tilleggsskatt og renter i tillegg til det forholdsmessige tilleggsbeløpet. Manglende kontakt med skattekontoret i denne forbindelse, regnes som overtredelse av forskrift om engangsavgift § 4-6 som gir grunnlag for tilleggsskatt etter skatteforvaltningslovens bestemmelser.

Dersom løyvehaver bare har gitt beskjed om opphør av virksomheten til løyvemyndighetene, og ikke til skattekontoret, er dette et forhold som kan være relevant i vurderingen av hvorvidt det foreligger unnskyldelige forhold slik at det kan være grunn til ikke å ilegge tilleggsskatt. Det presiseres at det må foretas en konkret vurdering av den enkelte sak, men det vil være naturlig å ta høyde for at denne typen overtredelser etter sin karakter og ut fra omstendighetene kan fremstå som mindre klanderverdige. Skattekontoret bør i første omgang varsle løyvehaver om eventuell tilleggsberegning av den forholdsmessige delen av engangsavgiften.

Det må vurderes om bruken som ordinær drosje er opphørt blant annet i følgende tilfeller:

- løyve utgår
- løyve blir inndratt
- motorvognen blir stjålet og kommer ikke til rette
- motorvognen blir avskiltet
- motorvognen omregistreres på ny eier uten ordinært løyve
- motorvognen tas ut av trafikk (for eksempel totalhavari)

Denne oppstillingen er kun ment som eksempler og er ikke uttømmende for hvilke typetilfeller som er opphør eller ikke. Om drosjebruken skal anses som opphørt i engangsavgiftsforskriftens forstand, må bero på en helhetsvurdering av de relevante omstendighetene i saken.

### 3.3.9.3 Opphold i drosjebruken og eventuelt tillegg i klausultiden

Det må trekkes en grense mellom omstendigheter som defineres som opphør, og dermed utløser krav på "restavgift", og omstendigheter som anses som et opphold i driften med tillegg i karenstiden. Som utgangspunkt for grensedragningen vises til kravet om at drosjebruken skal vare i tre år, og ikke behøver å være sammenhengende, eller begrenset til et visst tidsrom.

Med unntak av reparasjon skal alle opphold i drosjebruken legges til den vanlige ett- og tre-årsfristen, slik at tidspunktet for avgiftsfri omregistrering til annet bruk forskyves tilsvarende.

Er drosjen tatt ut av drift på grunn av reparasjon og bruken som drosje fortsetter etter reparasjonen, skal derimot dette avbruddet inngå i ett- eller tre-årsfristen. Dette gjelder også hvis drosjen omregistreres på ny løyveinnehaver etter reparasjonen. Drosjen kan ikke ha vært avskiltet i denne perioden. I så fall må avbruddstiden legges til ett- eller tre-årsfristen.

Differansen i engangsavgift skal ikke kreves innbetalt dersom drosjen omregistreres direkte på ny drosjeeier (løyveinnehaver), det vil si før tidligere eier overfører sitt drosjeløyve til annen motorvogn. Ved slik direkte omregistrering fortsetter ett- eller tre-årsfristen å løpe på ny løyveinnehaver. Disse forholdene krever tillatelse fra skattekontoret før omregistrering.

I tillegg til slik direkte omregistrering kan midlertidig stans i drosjedriften i visse tilfeller betraktes som et opphold i driften (og ikke som et opphør). Det er en forutsetning at motorvognen settes i ordinær drosjedrift igjen, enten hos den samme eller hos en ny løyvehaver. Typiske eksempler på et slikt opphold kan være:

- Løyvehaver innstiller drosjevirkosomheten midlertidig, for eksempel grunnet sykdom, for så å gjenoppta driften med samme kjøretøy.
- Løyvehavers drosjevirkosomhet avvikles og drosjebilen blir videresolgt med sikte på fortsatt bruk som ordinær drosje. Det tar imidlertid noe tid før kjøretøyet kan settes i drift igjen, for eksempel som følge av at ny eier må vente på behandling av løyvesøknad.

### 3.3.10 Minibusser

*(stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe j)*

Busser med lengde under seks meter og med inntil 17 seteplasser hvorav minst 10 er fastmontert i fartsretningen er avgiftspliktige for engangsavgift i avgiftsgruppe j. Busser med lengde seks meter eller mer er ikke omfattet av stortingsvedtaket og skal ikke svare engangsavgift.

### 3.3.11 Ladbar hybridbil

*(stortingsvedtaket § 6 og forskrift om engangsavgift § 3-1)*

Ladbare hybridbiler er i avgiftssammenheng kjøretøy som benytter forbrenningsmotor i kombinasjon med en elektrisk motor og som er utstyrt med batteripakke som kan lades fra eksternt strømkilde. Ved avgiftsberegning av slike kjøretøy skal det gis et fradrag i vektavgiftsgrunnlaget på inntil 15 prosent. Fradraget er gradert etter elektrisk rekkevidde. For biler med elektrisk rekkevidde på 100 km eller mer er fradraget 15 prosent. Er rekkevidden mindre enn 100 km reduseres fradragprosenten forholds- messig. Det er ikke forskjellige satser for elektrisk rekkevidde målt etter NEDC eller WLTP, eventuelt amerikansk eller canadisk målemetode (EPA/NRCan). Dersom WLTP-tall for kjøretøyet finnes skal disse benyttes.

### 3.3.12 Etanoldrevet motorvogn

*(stortingsvedtaket § 7 annet ledd og forskrift om engangsavgift § 4-11)*

Motorvogner som kan benytte etanol (E85) som drivstoff får et kronefradrag på kr 10 000 i engangs- avgiften. For motorvogner i avgiftsgruppe a gjøres kronefradraget direkte i utregnet engangsavgift, men før eventuell beregning av bruksfradrag. For avgiftsgruppene b, c og j gjøres kronefradraget før avgiftsgruppens prosentandel av avgiftsgruppe a beregnes.

### 3.3.13 Kombinert bil

Kombinert bil i avgiftsgruppe d ble fjernet som egen avgiftsklasse med virkning fra budsjettåret 2007. Dette innebærer blant annet at eksisterende kjøretøy som fremdeles er registrert som kombinert bil har mer enn ti års registreringstid i Norge og kan statusendres uten at det skal svares ny engangsavgift, jf. forskrift om engangsavgift § 5-3 annet ledd.

## 3.4 Vrakpantavgift

([stortingsvedtaket § 3](#) og [§ 7 tredje ledd](#))

Det skal ved første gangs registrering betales vrakpantavgift som følger:

- Motorvogner i avgiftsgruppe a, b, c, g, og j med kr 2 400.
- Motorvogner i avgiftsgruppe f (motorsykler) og mopeder med kr 500.
- Campingvogner med kr 3 000.
- Lastebiler som ikke er avgiftspliktige i avgiftsgruppe b med kr 5 000.

Lette lastebiler som blir engangsavgiftspliktige i avgiftsgruppe b (eventuelt gruppe a eller c) skal svare vrakpantavgift som for denne avgiftsgruppen med kr 2 400.

Motorvogner som er fritatt for engangsavgift i henhold til stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav a til c er også fritatt for vrakpantavgift. Dette gjelder ambassadekjøretøy, kjøretøy til Den nordiske investeringsbanken og kjøretøy til NATO. Motorvogner som er fritatt for engangsavgift i henhold til stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav d til r skal svare vrakpantavgift som beskrevet over.

## 4 Bruksfradrag

### 4.1 Hva er bruksfradrag?

Når brukte motorvogner registreres i Kjøretøyregisteret, gis det et fradrag i den utregnede engangsavgiften. Dette kalles bruksfradrag. Bruksfradraget skal i utgangspunktet korrespondere med det prisfallet kjøretøyet har hatt siden det var nytt.

Utgangspunktet er at bruksfradraget fastsettes etter tabell, med prosentvis fradrag i avgiften ut fra kjøretøyets alder. Men det kan også søkes om alternativ beregning, som er en mer individuell beregningsmåte av bruksfradraget.

### 4.2 Ny og brukt motorvogn

([forskrift om engangsavgift § 3-2](#) og [§ 3-3 tredje ledd](#))

Det er kun ved registrering av brukte motorvogner at det gis bruksfradrag. Som brukt motorvogn anses motorvogn som har vært registrert i utlandet før registrering i Norge. Som ny motorvogn anses fabrikkny motorvogn eller motorvogn som ikke har vært registrert i utlandet før registrering i Norge.

Motorvognens alder regnes fra det tidspunktet motorvognen ble registrert første gang i utlandet og frem til tidspunktet motorvognen registreres her i landet. Bruksfradraget skal regnes fra dato til dato. Det vil si at motorvogn som er første gangs registrert for eksempel 15. januar, kan innrømmes ett-års bruksfradrag 15. januar påfølgende år.

### 4.3 Beregning av bruksfradraget etter tabell

([forskrift om engangsavgift § 3-3](#))

Med mindre det er søkt om en alternativ beregning av bruksfradraget, gis det et prosentvis fradrag i den utregnede avgiften. Bruksfradragstabellen fremgår av forskrift om engangsavgift § 3-3.

## 4.4 Alternativ beregning av bruksfradrag

### 4.4.1 Hva er alternativ beregning av bruksfradrag?

*(forskrift om engangsavgift § 3-4)*

Dersom en ikke ønsker at bruksfradraget skal fastsettes etter tabell, kan det søkes om en alternativ og mer individuell beregningsmåte av bruksfradraget. Denne alternative beregningsmåten innebærer at bruksfradraget beregnes som et forholdstall istedenfor et prosentvis fradrag. Forholdstallet fremkommer ved at kjøretøyets verdi som ny her i landet (inflasjonsjustert historisk nypris) sammenholdes med verdien (historisk bruktbilpris) det brukte kjøretøyet har på tidspunktet for registrering i Kjøretøyregisteret.

Dersom resultatet av den alternative beregningen avviker fra beregningen etter tabell, skal melderens enten betale eller få refundert differansen, se forskrift om engangsavgift § 3-4 annet ledd annet punktum.

### 4.4.2 Hvilke kjøretøy omfattes av ordningen?

*(forskrift om engangsavgift § 3-4 første ledd)*

Ordningen med alternativ beregning av bruksfradrag gjelder for

- personbiler, varebiler klasse 1 og minibusser (avgiftsgruppe a)
- varebiler klasse 2 (avgiftsgruppe b)
- motorsykler (avgiftsgruppe f)

Den omfatter også kjøretøy som tidligere har vært registrert for bruk på Svalbard.

Kjøretøy som tidligere har hatt fritak for engangsavgift, og der avgiftsplikt oppstår som følge av at vilkårene for fritak ikke lenger er oppfylt, omfattes ikke av ordningen. Dette følger av ordlyden i forskrift om engangsavgift § 4-5.

Den alternative beregningsmåten kan heller ikke benyttes når avgiftsplikten oppstår som følge av urettmessig bruk av motorvogn som ikke har vært registrert i Norge, for eksempel ved overtredelse av midlertidigforskriften. I disse tilfellene gis det kun bruksfradrag etter tabell. Vedkommende skulle ha registrert kjøretøyet, og han eller hun kunne da søkt om alternativ beregning innen fristen på 15 dager. Ved at kjøretøyet er brukt urettmessig, er fristen i disse tilfellene oversittet.

### 4.4.3 Hvordan søker man om alternativ beregning?

#### 4.4.3.1 Hvem kan søke?

Det er kun den som står oppført som melder som kan søke om alternativ beregning av bruksfradraget. Vedkommende er å regne som skattepliktig og dermed ansvarlig for å betale engangsavgiften, se forskrift om engangsavgift § 1-3 første ledd, jf. motorkjøretøy- og båtavgiftsloven § 6 annet ledd. Det er av den grunn ikke mulig å søke på vegne av melder. Melder må selv forestå søknadsprosessen, eller må representeres av en fullmektig.

Når det er bedt om alternativ beregning, er dette valget bindende.

#### 4.4.3.2 Særskilte regler for meldere uten kreditt for engangsavgiften (kontantkunder)

Ved alternativ beregning av bruksfradrag for meldere uten kreditt skal bruksfradraget først beregnes etter tabellen i forskrift om engangsavgift § 3-3. Melderen kan så innen 15 virkedager etter registrering søke om å få fastsatt bruksfradraget etter den alternative beregningen. Det gjøres oppmerksom på at denne fristen er absolutt.

Meldere uten kreditt må levere søknad elektronisk gjennom Altinn. Søknadsskjemaet er tilgjengelig på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no).

#### **4.4.3.3 Særskilte regler for meldere med kreditt for engangsavgiften (kredittkunder)**

Søknadsfristen for kontantkunder på 15 dager etter registrering gjelder ikke for kredittkunder. Kredittkunder må velge alternativ beregning før registreringsprosessen fullføres.

### **4.4.4 Hvordan beregnes det alternative bruksfradraget?**

#### **4.4.4.1 Hvilke prislister benyttes?**

Verdivurderingen av det aktuelle kjøretøyet fastsettes ut fra tilgjengelige oversikter over bruktbilpriser og nybilpriser på det norske markedet. Det er Skattedirektoratet som fastsetter hvilke prislister som skal legges til grunn og hvordan de skal benyttes, se forskrift om engangsavgift § 3-4 tredje ledd.

Skattedirektoratet har besluttet at følgende prislister skal benyttes:

- Bruktbilpriser fra Rødboka AS benyttes for å finne bruktbilpriser.
- Bilpriser fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS benyttes for å finne nybilpriser.

Det er de til enhver tid gjeldende prispublikasjonene som skal legges til grunn når det skal fastsettes en alternativ beregning av bruksfradraget.

Bruktbilpriser fra Rødboka AS oppdateres tolv ganger i året, og det er de gjeldende prislister på registreringstidspunktet av det aktuelle kjøretøyet som legges til grunn.

Når det gjelder Bilpriser fra Opplysningsrådet for veitrafikken AS legger Skatteetaten til grunn de elektroniske novemberutgavene for de siste ti årene. For kjøretøy registrert inneværende år skal derimot de månedlige elektroniske filene benyttes.

Prisene skal være tilgjengelige for at systemet skal være transparent, slik at den skattepliktige har mulighet til selv å forutberegne hva avgiften vil bli. Prislister er tilgjengelige ved skattekontorene slik at man kan gjøre oppslag og notere priser.

Det kan gjøres oppslag i Rødboka AS sine elektroniske bruktbilpriser (mot betaling). Det gjøres oppmerksom på at dette er en egenutviklet tjeneste fra Rødboka AS, og Skatteetaten er ikke ansvarlig for innholdet i kalkulatoren. Ved vurderingen av bruktbilprisen som legges til grunn for det alternative bruksfradraget, benytter Skatteetaten de prislister som oversendes etter avtale med Rødboka AS. Dette innebærer at eventuelle avvik som fremkommer i Rødbokas kalkulator, og som medfører en annen beregning av engangsavgiften enn den Skatteetaten kommer frem til, ikke kan hensyntas i fastsettelsen av engangsavgiften.

Forholdstall for motorsykler fastsettes av Kontor for verdivurdering av kjøretøy (se [punkt 4.4.5](#)). OFV Kjøretøydata benyttes for nypriser på motorsykler. Denne listen har historiske nypriser tilbake til 2003. For motorsykler registrert før 2003 benyttes Norske MC-priser fra Synergi informasjonsutvikling. Bruktverdier for motorsykler fastsettes av Kontor for verdivurdering av kjøretøy.

#### **4.4.4.2 Hvordan brukes prislister?**

Hvilken verdi et bruktimportert kjøretøy har på det norske markedet, vil avhenge av en rekke faktorer, herunder bilmerke, modell, alder, utstyr (i Kjøretøyregisteret) og kilometerstand. Dette er faktorer som gjennomgående fanges opp av prisoversikter som i dag eksisterer over det norske brukmarkedet. Prisoversiktene tar utgangspunkt i den gjennomsnittlige tekniske stand og kjørelengde et kjøretøy av den aktuelle alder forventes å ha. Prisoversiktene vil derfor i begrenset grad fange opp individuelle variasjoner knyttet til det enkelte kjøretøy.

For å komme frem til det reelle verdifallet, må også referansekjøretøyets verdi som nytt fastsettes. Med dette menes alminnelig omsetningsverdi for det aktuelle kjøretøyet da dette var nytt.

Ved oppslag i prislister skal det tas hensyn til de opplysninger som kjøretøyet er eller vil bli registrert med i Kjøretøyregisteret. Spesifikasjoner og tekniske data må stemme overens med kjøretøyet, herunder merke, modell, registreringsdato og -år, karosseritype, aksler med drift, lengde, girkasse, drivstoff, foruten egenvekt, effekt, slagvolum/CO<sub>2</sub>-utslipp og aktuell kjørelengde på registreringstidspunktet.

Det presiseres at det kun er utstyr som fremgår av Kjøretøyregisteret som skal tas hensyn til ved beregning av forholdstallet. Ekstraustyr utover det som fremkommer av Kjøretøyregisteret skal i utgangspunktet ikke tas hensyn til. Mange kjøretøy er derimot priset med utstysvarianter i prisoversiktene, og i slike tilfeller skal prisen på rimeligste utstysvariant (innstegsmodell) benyttes. Ved avvik mellom prislister skal den rimeligste utstysvariant som finnes i begge prislister benyttes. Det skal således ikke beregnes tillegg eller gjøres fradrag i grunnprisen dersom kjøretøyet er utstyrt med, eller mangler annet ekstraustyr som for eksempel skinninteriør, xenonlys og så videre.

Ved modellendringer blir nye modeller som oftest lansert på markedet sommeren/høsten året før. Registreringsåret er derfor ikke nødvendigvis det samme som modellåret. I slike tilfeller fremgår ofte ikke bruktpriiser for registreringsåret i prispublikasjonen som benyttes ved beregning av forholdstallet (Bruktbilpriser fra Rødboka AS), og da vil prisen for modellåret kunne benyttes. For enkelte merker/modeller er imidlertid prisen for registreringsåret oppgitt i gråskravert felt, og i slike tilfeller kan denne prisen benyttes. Det er for øvrig produsent/importør som angir årsmodell.

#### **4.4.4.3 Kilometerjustering av bruktbilprisen – tillegg og fradrag**

*(forskrift om engangsavgift § 3-4 tredje ledd)*

Bruktbilprisene fra Rødboka AS er fastsatt med utgangspunkt i en gjennomsnittlig kjørelengde. Dersom det aktuelle kjøretøyet faktisk kjørelengde avviker "vesentlig" fra det motorvognens alder isolert skulle tilsi, kan det gjøres sjablongmessig fradrag eller tillegg i bruktværdien, jf. forskrift om engangsavgift § 3-4 tredje ledd. Med "vesentlig" avvik menes avvik på mer enn 50 prosent fra den gjennomsnittlige kjørelengden som er oppgitt i prislister.

Det er utarbeidet en tabell med satser ved overkjørte og underkjørte kilometer. Denne tabellen finnes på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no). Fratrekke/tillegget skal beregnes for hele avviket.

Dersom kjøretøyet faktisk kjørelengde avviker mer enn 100 prosent fra den gjennomsnittlige kjørelengden som er oppgitt i prislister, reduseres fradragssatsen med 50 prosent for den del av avviket som overstiger 100 prosent.

#### **4.4.4.4 Inflasjonsjustering**

Historisk nybilpris må inflasjonsjusteres før nybilprisen kan sammenholdes med prisen som kjøretøyet har i dag som brukt, og forholdstallet for bruksfradraget kan beregnes. For inflasjonsjusteringen legges Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks for nye kjøretøy til grunn.

En tabell som viser inflasjonsjusteringen av historisk nypris er tilgjengelig på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no).

#### **4.4.5 Kontor for verdivurdering av kjøretøy (KVK)**

*(forskrift om engangsavgift § 3-4 fjerde ledd)*

For en del bruktimporterte kjøretøy finnes det ikke tilgjengelige data i prislister over verdien på det norske brukmarkedet eller historiske nypriser. Dette gjelder for eksempel kjøretøy som ikke markedsføres her i landet og spesialtilpassede kjøretøy. Manglende datagrunnlag gjør det vanskelig å komme frem til prisene som er nødvendige for å finne forholdstallet som skal legges til grunn for avgiftsberegningen. I slike tilfeller vil ikke forholdstallet kunne angis uten at det foretas en mer individuell

verdsettelse av det enkelte kjøretøy. Verdivurderingen må nødvendigvis gjøres på mer skjønnsmessig grunnlag, for eksempel med utgangspunkt i sammenlignbare kjøretøy.

For å fastsette forholdstallet i slike tilfeller, er det opprettet en enhet med særskilt kompetanse på området: Kontor for verdivurdering av kjøretøy (KVK). KVK er administrativt underlagt Skatteetaten divisjon Brukerdialog og faglig underlagt Skattedirektoratet.

KVK har ansvaret for å fastsette forholdstallet når

1. kjøretøyet ikke er nevnt i publikasjonene (ukurante kjøretøy)
2. de verdier som oppgis i prislister åpenbart er feil
3. kjøretøyet er klassifisert som varebil klasse 2. Skattekontorene har ikke tilgang til fullstendige tekniske data
4. kjøretøyet er klassifisert som minibuss. Dette fordi det er et lite antall som fremkommer i publikasjonene
5. kjøretøyet er mer enn ti år gammelt. Skattekontorene har ikke tilgang til prisene. Bruktbilpriser på eldre kjøretøy anses som mer usikre og fastsettes på særskilt grunnlag. Rødboka AS benyttes kun som en av flere kilder
6. fratrekke for aktuell kjørelengde på registreringstidspunktet reduserer bruktbilprisen med 50 prosent eller mer
7. det gjelder prisene som er oppgitt til venstre for felt "usikre priser" i Bruktbilpriser fra Rødboka AS. Dette er priser oppgitt på svært sjeldne biler. De gir kun en indikasjon og kan ikke benyttes
8. kjøretøyet er en motorsykkle

KVK fastsetter forholdstall som skal benyttes ved beregningen av bruksfradraget, samt hvilke verdier som skal legges til grunn for beregningen. KVK er ikke bundet av kjøretøyverdiene i de oppgitte prislister og kan tilside sette prisene. Kontoret må finne kjøretøyverdiene fra de kilder de mener er mest hensiktsmessig, samt bygge på egen erfaring på området. Kjøretøyene blir behandlet særskilt, og prislister vil kun være en av flere kilder for å kunne fastsette korrekte kjøretøyverdier og forholdstall.

KVKs fastsettelse av forholdstall er endelig og kan ikke påklages, jf. forskrift om engangsavgift § 3-4 fjerde ledd.

Selv om KVKs fastsettelse av forholdstallet ikke forvaltningsmessig kan påklages til direktoratet, kan avgjørelsen oversendes til en referansegruppe bestående av bransjepersoner samt en representant fra Skattedirektoratet, som kan avgi en uttalelse i saken. Referansegruppen kan ikke formelt overprøve de resultater KVK har kommet frem til, men kan påpeke sider ved avgjørelsen som man mener bør revurderes og anmode KVK om å foreta en ny vurdering.

## **5 Forholdsmessig engangsavgift for leie- og leasingkjøretøy**

### **5.1 Om forholdsmessig engangsavgift**

*([forskrift om engangsavgift §§ 7-5 til 7-10](#), jf. [stortingsvedtaket § 4](#))*

Det kan etter søknad betales forholdsmessig engangsavgift for leie- eller leasingkjøretøy som skal benyttes i Norge i en på forhånd bestemt avgrenset tidsperiode.

Forholdsmessig engangsavgift kan innvilges for en bruksperiode på maksimalt fem år.

Avgiften beregnes som en prosentvis andel av ordinær engangsavgift tilsvarende den bruksfradragssatsen som fremkommer av forskrift om engangsavgift § 3-3 for en periode av samme varighet.

Søknad om forholdsmessig engangsavgift må sendes Skatteetaten via søknadsskjema på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no) i forkant av første gangs registrering av kjøretøyet i Norge. Det er ikke mulig å søke om forholdsmessig engangsavgift i etterkant av at kjøretøyet er blitt registrert i Norge og ordinær engangsavgift er blitt betalt. Leie-/leasingkontrakt må legges ved søknaden.

Kjøretøyet må tas ut av bruk i Norge og avregistreres innen 14 dager etter utløpet av planlagt bruksperiode.

## 5.2 Endringer i løpet av bruksperioden

Det er åpnet for følgende endringer underveis i perioden:

- Betaling av ordinær engangsavgift for permanent bruk av kjøretøyet i Norge ved utløpet av planlagt bruksperiode.
- Forlengelse av planlagt bruksperiode. Perioden kan kun forlenges én gang.
- Avbrudd i leie- eller leasingperioden.

Søknad om slike endringer må sendes skattekontoret via skjema på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no).

## 6 Fritak

### 6.1 Generelt

Stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav a til r hjemler diverse fritak fra engangsavgiften. En omtale av disse fritakene gis i det følgende. Noen øvrige tilfeller, som formelt sett ikke er fritak hjemlet i denne bestemmelsen, men der det ikke skal svares avgift er også omtalt. Avslutningsvis gis det i [punkt 6.24](#) en omtale av hva som skjer dersom vilkårene for avgiftsfritak ikke lenger er til stede.

### 6.2 Saksbehandling og dokumentasjon

Fritak i engangsavgiften kan oppnås på forskjellige måter avhengig av det enkelte typetilfellet. I mange tilfeller oppnås fritaket eller reduksjonen umiddelbart enten når engangsavgiften (inkludert vrakpant-avgiften) betales eller når kjøretøyet registreres. I noen tilfeller må nødvendig dokumentasjon fremvises for Statens vegvesen ved registrering eller søknad om fritak må sendes til Skatteetaten.

På Skatteetatens nettsider finner du informasjon om fremgangsmåten ved [fritak og reduksjon av engangsavgiften](#).

### 6.3 Ambassadekjøretøy

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav a)*

Motorvogn som skal registreres på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn, det vil si på ambassader, konsulater, utenlandske medlemmer av det diplomatiske korps og teknisk personale, er fritatt for engangsavgift.

### 6.4 Den nordiske investeringsbanken

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav b)*

Det er fritak for kjøretøy som registreres på Den nordiske investeringsbanken.

### 6.5 NATO-kjøretøy

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav c)*

Norge har gjennom avtale mellom partene i traktaten for det nordatlantiske området om status for deres styrker (NATO SOFA) av 19. juni 1951, forpliktet seg til å fritta for særavgift. Partnerskap for Fred-samarbeidets avtale av 19. juni 1995 (PFP SOFA) gir NATO SOFA tilsvarende anvendelse for disse landene. Andre bestemmelser om fritak for særavgifter følger av Avtale om status for den



nordatlantiske traktats organisasjon, de nasjonale representanter og dens internasjonale stab 20. september 1951, og Protokoll om status for internasjonale, militære hovedkvarterer opprettet i henhold til traktaten for det nordatlantiske området 28. august 1952.

## 6.6 NAMMCO

*(vertslandsavtale mellom Norge og Den nordatlantiske sjøpattedyrkommisjon artikkel 10)*

Etter den avtale som er inngått mellom Norge og Den nordatlantiske sjøpattedyrkommisjonen (NAMMCO) er det gitt fritak for kjøretøy som første gang registreres på ansatte i NAMMCO.

## 6.7 Lett pansrede motorvogner til offentlig bruk

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav d)*

Bestemmelsens ordlyd ("lett pansrede") stiller vide rammer for hvilke motorvogner som kan tenkes å falle innenfor avgiftsfritaket. Dersom vesentlige deler av motorvognen er utstyrt med en integrert og/eller fastmontert tilleggsbeskyttelse som gir betydelig bedre beskyttelse mot ytre påvirkning enn i et ordinært kjøretøy, bør dette i utgangspunktet være tilstrekkelig til å komme inn under denne kategorien.

Det stilles ikke opp eksakte krav til beskyttelsesgrad, men hver enkelt motorvogn eller motorvogntype må vurderes konkret ut fra den foreliggende dokumentasjon.

Som eksempler på slike motorvogner kan nevnes pansrede biler til transport av personell og biler til bruk for verditransporter.

De kjøretøyene som omfattes av fritaket, må registreres på en offentlig myndighet eller etat for at avgiftsfritak skal innvilges.

## 6.8 Rallybiler, trial- og enduromotorsykler

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav e)*

### 6.8.1 Motorvogner til bruk utelukkende som banekjøretøy og i rally

Statens vegvesen har en særskilt regulering for registrering av disse motorvognene ved at det skal fremvises en erklæring (lisens) fra Norges Bilsportforbund. For mer informasjon, må Statens vegvesen kontaktes.

### 6.8.2 Motorsykler til bruk utelukkende i trial- og endurokonkurranseskjøring

Trial- og enduro-motorsykler har tilsvarende registreringsordning som for rallybiler.

Det gjøres oppmerksom på at denne registreringsordningen ikke gjelder for beltemotorsykler (snøscootere).

## 6.9 Ambulanser

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav f og forskrift om engangsavgift § 4-1 og § 4-5)*

Motorvogn må være godkjent og registrert som ambulanse ved første gangs registrering, og det skal foreligge bekreftelse fra regionalt helseforetak eller den det bemyndiger om at ambulansebilen skal inngå i helseforetakets ambulansetjeneste.

## 6.10 Begravelseskjøretøy

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav g og forskrift om engangsavgift § 4-2 og § 4-5)*

Forutsetningen for fritak er at det dokumenteres at motorvognen registreres på et begravelsesbyrå som er i virksomhet. Det skal foreligge attestasjon fra kirkeverge, eventuelt prest eller lensmann om at firmaet driver eller skal drive begravelsevirkosomhet. Fritaket bygger på en forutsetning om at

kjøretøyene brukes aktivt i begravelsesbyrået/virksomheten. Begravelsesbyrået må derfor kunne begrunne at det har behov for kjøretøyet ut fra virksomhetens omfang og eventuelt særlige forhold. Når det gjelder antall biler per begravelsesbyrå, skal også dette behovet kunne dokumenteres ut fra omfanget av virksomheten og forholdene ellers.

Det forutsettes at motorvognen etter alminnelige normer er egnet til begravelleskjøring, og for øvrig fyller vilkårene til begravellesbil i forskrift om engangsavgift.

## **6.11 Beltemotorsykler som skal benyttes i ambulansetjeneste**

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav h og forskrift om engangsavgift § 4-3 og § 4-5)*

Vilkåret for avgiftsfritaket er at det legges frem tilfredsstillende dokumentasjon om at den humanitære organisasjonen skal nytte snøscooteren i ambulansetjeneste, og at det blir registrert på vedkommende organisasjon.

## **6.12 Elektrisk drevne kjøretøy**

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav i)*

Motorvogner som bare bruker elektrisitet til fremdrift er fritatt fra engangsavgift. Fritaket omfatter ikke motorvogner hvor batteri under kjøring kan tilføres strøm ved bruk av en ekstern forbrenningsmotor.

Ved eventuell endring av motorvognen slik at den ikke lenger bruker bare elektrisitet til fremdrift, skal avgift betales som bestemt for den avgiftsgruppe motorvognen kommer i etter reglene som gjelder på tidspunktet for endringen.

## **6.13 Busser**

### **6.13.1 Generelt**

Busser med lengde seks meter eller mer er ikke avgiftspliktige for engangsavgift.

Busser med lengde under seks meter med inntil 17 seteplasser hvorav minst ti er fastmontert i fartsretningen, er avgiftspliktige i avgiftsgruppe j, se [punkt 3.3.10](#). Dersom ikke minst ti seter er fastmontert i fartsretningen blir bussen avgiftspliktig i avgiftsgruppe a, se [punkt 3.3.2](#). Slike busser er i noen tilfeller fritatt for engangsavgift. Disse omtales i det følgende.

### **6.13.2 Busser under løyveordninger**

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav j nr. 1)*

Etter stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav j gis det avgiftsfritak for busser under visse løyveordninger.

Dette gjelder busser registrert på innehaver av løyve etter §§ 6 eller 9 i lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy, eller som er utleid på kontrakt med varighet på ett år eller mer mellom innehaver av slikt løyve og selskap i samme konsern. Fritaket gjelder også busser som utfører rutetransport basert på kontrakt med varighet på ett år eller mer, inngått med myndighet eller selskap som innehar slikt ruteløyve.

For buss registrert på løyveinnehaver kreves det ikke at minst 10 seter skal være i fartsretningen, i forbindelse med registreringen. Motorvognen må imidlertid være av en slik beskaffenhet at den etter endt drosjebruk kan endres slik at den faller inn under stortingsvedtaket § 2 første ledd avgiftsgruppe j.

### **6.13.3 Busser som frakter funksjonshemmede**

*(stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav j nr. 2)*

Busser i avgiftsgruppe j som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på institusjon eller organisasjon som tilbyr transport av funksjonshemmede mv., er fritatt for engangsavgift.

Fritaket omfatter mer enn transport av personer med fysisk funksjonshemning, blant annet eldre og rehabiliteringspasienter.

Kjøretøyet må registreres på den institusjon eller organisasjon som tilbyr slik transport. Alternativt kan kjøretøyet registreres på kommune eller tilsvarende, med den eller de aktuelle institusjonene påført i merknadsfeltet i Kjøretøyregisteret (Autosys).

Fritaket forutsetter at kjøretøyet ved første gangs registrering blir registrert som buss (M2). Fritaket for engangsavgift ved første gangs registrering må ikke forveksles med fritaket fra tilleggsavgift ved fjerning av seter, se [punkt 6.13.4.2](#).

## **6.13.4 Fjerning av seter**

### **6.13.4.1 Busser under 6 meter under løyveordning**

*([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav j nr. 1](#) og [forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status § 5](#))*

For busser nevnt i [punkt 6.13.2](#), kan skattekontoret etter søknad gi midlertidig tillatelse til at det fjernes seter i bussen etter forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status § 5. Tillatelsen gis i forbindelse med transport av funksjonshemmede som nødvendiggjør slik endring. Kjøretøyet må imidlertid fortsatt være registrert som buss, og tillatelsen er kun ment å gjelde for de perioder det er behov for å fjerne setene for transport av funksjonshemmede. Ofte vil fjerning av seter likevel være en forutsetning for å muliggjøre transporten ved at det istedenfor seter installeres andre innretninger, for eksempel rullestolramper og lignende. Av praktiske hensyn kan derfor ikke tillatelsen etter § 5 tolkes for strengt. Det vil være upraktisk om setene må tas inn og ut for hver tur hvor en funksjonshemmet skal transporteres. Dersom kjøretøyet jevnlig utfører transport av funksjonshemmede kan tillatelse gis.

For søknad fra løyveinnehavere anses det i praksis ikke nødvendig at søknaden etter § 5 sendes gjennom samferdselskontoret hvis det er vedlagt originalt løyvedokument eller bekreftet kopi av dette.

### **6.13.4.2 Busser under 6 meter som frakter funksjonshemmede**

*([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav j nr. 2](#) og [forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status § 5](#))*

Dersom det for å transportere rullestolbrukere eller andre med en funksjonshemning, er nødvendig å fjerne seter i busser som er fritatt fra engangsavgift etter stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav j nr. 2, kan skattekontoret etter søknad gi tillatelse til midlertidig statusendring uten tilleggsavgift fra buss (M2) til personbil (M1), se forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status § 5, jf. § 3. Det er kun busser med unntakskode BIF som midlertidig kan registreres som personbil. Kjøretøyet må tilfredsstillende de tekniske kravene til M1 (personbil). Nærmere opplysninger om dette må innhentes hos Statens vegvesens trafikkstasjoner. Dersom kjøretøyet blir registrert på andre enn institusjonen/organisasjonen som tilbyr transport av funksjonshemmede, må kjøretøyet tilbakeføres til M2 (buss). Dersom tilbakeføring til buss ikke gjennomføres, skal det betales tillegg i engangsavgiften.

### **6.13.4.3 Busser med lengde 6 meter eller mer**

Skattekontorene kan gi dispensasjon etter stortingsvedtaket § 10 for busser som ikke faller inn under forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status § 5 nr. 1. Dette er busser over seks meter som i utgangspunktet ikke er omfattet av engangsavgiften, men som på grunn av fjerning av seter klassifiseres som personbil (M1) og dermed blir avgiftspliktig. Det er en forutsetning for dispensasjon at bussene skal nyttes til transport av funksjonshemmede, og for øvrig er i samsvar med forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status § 5.

## 6.14 Motorvogner som innføres som arvegods

([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav k](#))

Kjøretøy som innføres som arvegods etter tolloven § 5-1 første ledd bokstav e kan registreres i Kjøretøyregisteret uten at det må betales engangsavgift.

## 6.15 Midlertidig bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy

([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav l](#))

Motorvogner som innføres til midlertidig bruk etter tolloven § 6-1 annet ledd er fritatt fra engangsavgift, jf. stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav l. Vilklårene for fritak er nærmere regulert i forskrift om avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge (midlertidigforskriften), se egen omtale i [punkt 12](#).

## 6.16 Beltevogner til Forsvaret

([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav m](#))

Beltevogner til Forsvaret er fritatt fra engangsavgift etter stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav m.

## 6.17 Spesialutrustede kjøretøy til bruk for brannvesenet

([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav n](#) og [forskrift om engangsavgift § 4-5](#))

### 6.17.1 Vilkår for fritak

Et vilkår for avgiftsfritak er at vedkommende motorvogn blir "registrert som slik motorvogn". Dette peker tilbake på "spesialutrustet motorvogn til bruk for brannvesenet". At kjøretøyet blir registrert "til bruk for brannvesenet" kan kun gjennomføres ved at kjøretøyene blir registrert på brannvesenet. Ved registrering på leasingselskaper eller lignende oppfylles ikke vilkåret.

Skattedirektoratet har tidligere avgitt en prinsipputtalelse om fritak for engangsavgift for spesialutrustet motorvogn til bruk for brannvesenet.<sup>1</sup> Forvaltningspraksis og rutiner på området er senere endret slik at denne ikke nødvendigvis gir uttrykk for gjeldende rett på alle områder. Någjeldende praksis fremkommer av dette årsrundskrivet.

Med "brannvesen" menes brannvesen drevet av det offentlige (for eksempel kommunalt brannvesen), og "det industrielle brannvern", det vil si private bedrifters brannvern. Det vil være en naturlig forutsetning at kjøretøyet primært skal benyttes til operativ virksomhet i form av rednings- og slukkeoppdrag med videre. Blant annet må institusjoner eller bedrifter som ikke har en operativ beredskaps-/redningsfunksjon, men for eksempel driver opplærings-/kursvirksomhet anses å falle utenfor begrepet "brannvesen".

### 6.17.2 Nærmere om vilkåret spesialutrustet

Avgiftsfritaket ble innført på grunnlag av de aktuelle kjøretøyenes særegne karakter og spesielle bruksformål. Formuleringen "spesialutrustet motorvogn til bruk for brannvesenet" tilsier at kjøretøyet må utrustes slik at det er særskilt tilpasset for å utføre bestemte oppgaver/oppdrag som brannvesenet har.

Både personbiler (M-kjøretøy) og vare-/lastebiler (N-kjøretøy) kan oppfylle vilklårene for avgiftsfritak.

Formuleringen "til bruk som utrykningsbiler" vil si at kjøretøyet må være godkjent som utrykningskjøretøy av Statens vegvesen. Ethvert utrykningskjøretøy kvalifiserer imidlertid ikke automatisk til avgiftsfritak.

---

<sup>1</sup> Se [prinsipputtalelse](#) avgitt av Skattedirektoratet 9. mai 2018.

Vurderingen vil dermed ofte rettes mot vilkåret om "fastmontert spesialutstyr". Ordet "spesialutstyr" viser til utstyrets art. For å kvalifisere som spesialutstyr må utstyret bære preg av å være sentralt for utføringen av oppgaver i akutt beredskap for brann-/redningsarbeid. Spesialutstyret må være fastmontert.

Fastmontert utstyr som typisk trekker i retning av at vilkåret er oppfylt vil være; vanntank/brannslukningskemikalier, slukkeutstyr herunder også mobile/bærbare slukkeanlegg forutsatt at disse har en permanent/forsvarlig festeanordning i kjøretøyet, vannpumpe, kompressor / aggregat / ladestasjon for ladbart utstyr og/eller tyngre redningsutstyr til bruk for eksempel å redde personer ut av biler og lignende. Listen er ikke uttømmende.

Kjøretøy innrettet til transport av personell og/eller transport av løse gjenstander, selv om det er redskaper brannvesenet bruker i sitt arbeid, er ikke tilstrekkelig, ettersom kjøretøyet i seg selv ikke vil være spesialutrustet med fastmontert spesialutstyr.

Det må foretas en totalvurdering av kjøretøyets samlede utrustning.

Vann- og røykdykkerbiler er nevnt i forskriften som eksempler på aktuelle kjøretøy som innvilges fritak. For å komme inn under begrepet spesialutrustet røykdykkerbil skal det kreves minst to røykdykkerstoler med integrerte fester for røykdykkerflasker, bilbelter (eller bilens originale sikkerhetsbelter dersom disse er tilpasset nye stoler) og godkjenning som M1-stol i henhold til EU-direktiv om seter, setefester og sikkerhetsbelter. Det vil være en naturlig forutsetning at plassforholdene i bilen er slik at stolene reelt sett lar seg benytte av fullt utrustete røykdykkere ved utrykning.

## 6.18 Hydrogendrevne kjøretøy

*([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav o og bokstav i](#))*

Motorvogner som til fremdrift benytter stempeldrevet forbrenningsmotor som kun kan benytte hydrogen som drivstoff er fritatt fra engangsavgift. Dette gjelder også kjøretøy som til fremdrift benytter slik motor i kombinasjon med elektrisk motor.

Motorvogner som benytter hydrogen til produksjon av elektrisitet i brenselceller er også fritatt fra engangsavgift.

Fritaket gjelder motorvogner som

- til fremdrift benytter stempeldrevet forbrenningsmotor som kun kan benytte hydrogen som drivstoff
- til fremdrift benytter slik motor i kombinasjon med elektrisk motor (hybridbiler)
- benytter hydrogen til å produsere elektrisitet ved hjelp av brenselceller

## 6.19 Amatørbygde kjøretøy

*([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav p og \[forskrift om engangsavgift § 4-12\]\(#\)\)](#)*

Det gis fritak for engangsavgift ved første gangs registrering av amatørbygde kjøretøy i Norge. Fritaket forutsetter at kjøretøyet fremstilles, godkjennes og registreres i medhold av Samferdselsdepartementets forskrift om godkjenning og registrering av amatørbygde kjøretøy.

## 6.20 Motorsykler og beltemotorsykler til bruk i reindriftsnæringen

*([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav q og \[forskrift om engangsavgift § 4-13\]\(#\)\)](#)*

### 6.20.1 Overordnet

Det gis fritak ved første gangs registrering av kjøretøy som skal brukes som driftsmidler i virksomhet som driver reindriftsvirksomhet. Vilklårene for fritaket er omtalt nedenfor.

Det er kun kjøretøy som teknisk er definert som beltemotorsykler (snøscootere) og firehjuls terrenggående motorsykler som kan registreres avgiftsfritt.

### **6.20.2 Hvem kan få fritak?**

For å være berettiget fritaket er det en forutsetning at kjøretøyet blir registrert på eier som driver reindrift i næringsvirksomhet. Næringsvirksomheten må være av et visst omfang, og fritaket avgrenses mot reindrift i hobbyvirksomhet med videre. Det er derfor et vilkår at kjøretøyet registreres i Kjøretøyregisteret på virksomhet som er registrert i Merverdiavgiftsregisteret. For enkeltpersonforetak eller øvrige virksomheter, må innehaver eller deltakere i virksomheten kunne dokumentere å ha reinmerke eller konsesjon i tråd med reindriftsloven §§ 8 eller 9.

For nærmere informasjon knyttet til vilkåret om merverdiavgiftsregistrert virksomhet og hva vilkåret om å drive næringsvirksomhet innebærer, vises det til omtale i [Merverdiavgiftshåndboken](#).

### **6.20.3 Kjøretøyet må brukes i reindriftnæringen**

For å være omfattet av fritaket må kjøretøyet hovedsakelig brukes til reindrift i virksomheten. Det legges til grunn at det med hovedsakelig menes 80 prosent eller mer, noe som harmoniserer med begrepets betydning innenfor merverdiavgiftsområdet.

Hovedsaklighetskravet medfører at kjøretøyet må brukes aktivt i reindriftnæringen. Ingen bruk vil måtte sidestilles med privat bruk. Det kan likevel være deler av året hvor kjøretøyet ikke er egnet til bruk, eksempelvis grunnet værforhold/sesongforhold. Kravet om hovedsaklig bruk vil derfor også avhenge av en helhetsvurdering av virksomhetens driftsområde og omfang.

Det er ikke forbud mot noe privat bruk av kjøretøyet, men omfanget av den private bruken må vurderes ut fra formålet med avgiftsfritaket og kravet om hovedsaklig bruk i reindriftnæringen.

### **6.20.4 Antallsbegrensning**

Den fritaksberettigede virksomheten kan maksimalt ha fire eller åtte avgiftsfrie kjøretøy registrert på seg til enhver tid, avhengig av om det er reinmerke eller konsesjon som ligger til grunn for fritaksberettigelsen.

### **6.20.5 Klausultid på to år per kjøretøy**

Hvert kjøretøy har en klausultid på to år, regnet fra tidspunktet for første gangs registrering. Innenfor disse to årene må alle vilkårene være oppfylt, men etter utløpet av klausultiden kan kjøretøyet selges eller tas ut av bruk i reindriftnæringen uten at krav om engangsavgift oppstår.

### **6.20.6 Anskaffelsesbegrensning for virksomheten i klausultiden**

På grunn av antallsbegrensningen kan den fritaksberettigede virksomheten kun ha et bestemt antall fritaksberettigede kjøretøy registrert på seg til enhver tid.

I tillegg til denne antallsbegrensningen vil klausultiden til det enkelte kjøretøy – regnet fra tidspunktet for første gangs registrering – fortsatt gjelde for virksomheten ved salg/overføring av kjøretøyet. Som det fremgår av forskrift om engangsavgift § 4-13 fjerde ledd, vil det ikke være adgang til å registrere et nytt fritaksberettiget kjøretøy så lenge klausultiden til det tidligere kjøretøyet gjelder. Uavhengig av om kjøretøyet er solgt og engangsavgift betalt ved overføringen til ny eier, vil følgelig klausultiden på 24 måneder fortsette å løpe og det er ikke mulig for virksomheten å anskaffe et nytt avgiftsfritt kjøretøy før klausultidens utløp.

Denne begrensningen må imidlertid sees i sammenheng med den konkrete fritakskvoten på fire eller åtte kjøretøy. Eksempelvis vil en virksomhet som har rett på fire avgiftsfrie kjøretøy, men kun har anskaffet to og deretter solgt det ene før klausultidens utløp fortsatt ha to ledige plasser som nytt

avgiftsfritt kjøretøy kan innplasseres i. Virksomheten har derimot ikke anledning til å anskaffe et tredje kjøretøy i plassen til det solgte kjøretøyet før klausultiden til dette kjøretøyet har utgått.

### **6.20.7 Konsekvenser ved opphør av vilkårene i løpet av klausulperioden**

Dersom ett eller flere av vilkårene for avgiftsfritaket bortfaller innenfor klausultiden oppstår plikt til å betale full engangsavgift. Engangsavgift skal oppkreves også om kjøretøyet registreres på annen reindriftsvirksomhet og inngår i dennes virksomhet. Utgangspunktet for beregningen er avgiftsgrunnlaget og -satser på tidspunktet for første gangs registrering. Det skal ikke gis bruksfradrag ved beregningen av engangsavgiften.

Det skal ikke oppkreves engangsavgift hvis kjøretøyet vrakes innenfor klausultiden. Det er krav om at kjøretøyet blir sendt til godkjent vrakplass/oppsamlingsplass, vrakes og at vrakingen blir dokumentert ved gyldig vrakmelding.

## **6.21 Motorvogner som er 20 år eller eldre**

([stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav r](#) og [forskrift om engangsavgift § 3-3 tredje ledd](#))

Det betales ikke engangsavgift for motorvogner som er 20 år eller eldre.

Alderen for brukte kjøretøy fastsettes med utgangspunkt i dato for første gangs registrering i utlandet, jf. forskrift om engangsavgift § 3-3 tredje ledd. En motorvogn anses å være 20 år 1. januar i det året det har gått 20 år siden første gangs registrering.

For kjøretøy som på registreringstidspunktet i Norge åpenbart er 20 år eller eldre, kan dokumentasjon for produksjonsåret legges til grunn og kjøretøyet behandles som kjøretøy som er 20 år eller eldre etter stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav r.

## **6.22 Svalbard-kjøretøy**

([Svalbardloven § 2](#) og [Svalbardtraktaten artikkel 8](#))

### **6.22.1 Kjøretøy til bruk på Svalbard**

Det skal ikke betales engangsavgift for kjøretøy som registreres til bruk på Svalbard. Dette følger av Svalbardloven § 2 og Svalbardtraktaten artikkel 8. Disse kjøretøyene skal imidlertid registreres i Kjøretøyregisteret før kjøretøyet tas i bruk.

Kjøretøyet tillates ikke midlertidig benyttet på det norske fastlandet uten særskilt tillatelse fra Skatteetaten, se [punkt 12.12](#).

### **6.22.2 Overføring av kjøretøy fra Svalbard til Fastlands-Norge**

Betingelsen for fritaket er at kjøretøyet befinner seg på Svalbard. Ved permanent innførsel til fastlandet oppstår derfor avgiftsplikten ved innførselen ettersom betingelsene for avgiftsfrihet ikke lenger er oppfylt, se stortingsvedtaket § 1 bokstav a. Dette innebærer at kjøretøy som gjeninnføres til Norge fra Svalbard blir avgiftspliktige på innførselstidspunktet, med mindre det er gitt spesiell tillatelse gjennom reglene for midlertidig bruk av kjøretøy.

Direktoratet presiserer at bruksfradrag skal regnes fra den dato kjøretøyet første gang ble registrert i et offentlig register og frem til innførsel til fastlandet.

Kjøretøyene er i disse tilfellene ikke omregistreringsavgiftspliktige (uavhengig av om det foreligger eierskifte eller ikke).

Tomånedersfristen for avgiftsfri omregistrering gjelder fra første gangs registrering i Norge på ordinære kjennemerker (avgiftsbelagt på ordinær måte).

## 6.23 Lastebiler

([stortingsvedtaket § 2](#) første ledd avgiftsgruppe b, [forskrift om engangsavgift § 2-6](#) og [§ 2-3](#))

### 6.23.1 Lette lastebiler med stor lasteflate

Lastebiler med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg og godsrom med lengde 300 cm eller mer og bredde 190 cm eller mer er ikke omfattet av plikten til å svare engangsavgift. Lette lastebiler som blir avgiftspliktige i avgiftsgruppe b, kriterier for måling av godsrom med videre er omtalt i [punkt 3.3.4](#).

### 6.23.2 Spesialutrustet N2-kjøretøy – dispensasjon

Det er ikke etablert en regelfestet unntaksordning for spesialutrustede kjøretøy, for eksempel kran-, lift- eller trekkbiler, med tillatt totalvekt på 3 501 – 7 500 kg (N2), som ikke har godsrom eller lasteplan. Engangsavgiften kan i slike tilfeller få en utilsiktet virkning, og i samråd med Finansdepartementet er det avklart at slike kjøretøy kan gis dispensasjon fra engangsavgiften i medhold av stortingsvedtaket § 10. Kjøretøy med nevnte spesialutrustning likestilles med kjøretøy som har godsrom/lasteplan som oppfyller arealkravene etter forskrift om engangsavgift § 2-6 annet ledd og øvrige vilkår etter § 2-3, og skal således ikke svare engangsavgift.

Motorvogner som innvilges dispensasjon etter denne ordningen skal svare vrakpantavgift i henhold til gjeldende praksis for vedkommende kjøretøygruppe med kr 2 400 eller kr 5 000.

Tilsvarende dispensasjonsordning for motorvogn med tillatt totalvekt 3 500 kg eller mindre (N1) er omtalt i [punkt 3.3.3.5](#).

## 6.24 Opphør av en fritaksberettiget tilstand

### 6.24.1 Generelt om reguleringen av opphør av fritak

I den situasjonen der vilkårene for fritak ikke lenger er oppfylt, for eksempel ved at kjøretøyet registreres på en person som ikke har krav på fritak, er fritakene delt inn i to hovedgrupper. En gruppe et felles sett regler om bindingstid, og disse fritakene er regulert i forskrift om engangsavgift § 4-5 første og annet ledd. Den andre gruppen følger bruksfradragreglene i § 3-3, og disse fritakene er regulert i § 4-5 tredje ledd.

Unntaket fra disse hovedgruppene er snøscootere og terrenggående motorsykler til bruk i reindriftsnæringen som er gitt fritak for engangsavgift etter stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav q. Disse er regulert i forskrift om engangsavgift § 4-13, se [punkt 6.20](#).

### 6.24.2 Kjøretøy med bindingstid

([forskrift om engangsavgift § 4-5](#) første og annet ledd samt [stortingsvedtaket § 7](#) første ledd)

Det følger av § 4-5 første ledd at kjøretøy som er gitt fritak etter bestemmelsene i stortingsvedtaket § 7 første ledd bokstav d, f, g, h, j, m og n har en bindingstid på tre år fra førstegangsregistrering i Norge. Dette omfatter lett pansrede motorvogner til offentlig bruk, ambulanser, begravelleskjøretøy, beltemotorsykler som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på humanitær institusjon som skal benytte kjøretøyet i ambulansetjeneste, busser som er under løyveordninger eller frakter funksjonshemmede og beltevogner til Forsvaret og spesialutrustede kjøretøy til bruk for brannvesenet.

Bindingstiden innebærer at disse kjøretøyene kan avgiftsfritt omregistreres til annet bruk tidligst etter tre år regnet fra første gangs registrering her i landet. Bli motorvognen omregistrert til annen bruk før tre år, skal engangsavgift betales forholdsmessig for det antall måneder som gjenstår av treårsperioden.

Del av måned regnes som hel måned. Utgangspunktet for beregning er avgiftsgrunnlaget og avgiftsatsene på tidspunktet for registrering.



Dersom den faktiske bruken av motorvognen er i strid med vilkårene for fritak, uten at kjøretøyet omregistreres til annen bruk, vil dette kunne medføre at betingelsene for avgiftsfritak ikke lenger er oppfylt etter stortingsvedtaket § 1 første ledd bokstav a, jf. forskrift om engangsavgift § 1-2 nr. 2.

### **6.24.3 Kjøretøy som følger bruksfradragreglene**

*([forskrift om engangsavgift § 4-5 tredje ledd](#) og [stortingsvedtaket § 7](#))*

Fritaksberettigede kjøretøy som ikke er gitt bindingstid reguleres av § 4-5 tredje ledd, og det følger av bestemmelsen at dersom vilkårene for fritak for disse kjøretøyene ikke lenger er oppfylt, skal det betales avgift etter reglene i forskrift om engangsavgift kapittel III. Avgiften skal fastsettes etter de regler og avgiftssatser som gjelder på tidspunktet for opphør av fritaksberettiget status.

Det gis fradrag basert på motorvognens registreringstid etter satsene i § 3-3. Kjøretøy som tidligere har vært registrert med fritak kan ikke få alternativt bruksfradrag etter § 3-4.

## **7 Lempning av fastsatt avgift og dispensasjon fra avgiftsplikten**

*([sktfvl. § 9-9](#) og [stortingsvedtaket § 10](#))*

Fastsatt avgift skal som den klare hovedregel betales, enten det skjer frivillig eller gjennom tvangsinnkreving. Skattemyndighetene kan likevel gi utsettelse med betaling av et krav eller sette ned et krav helt eller delvis (lempning) hvis det av særlige grunner knyttet til fastsettingen virker særlig urimelig å fastholde hele kravet, jf. sktfvl. § 9-9. Bestemmelsen skal dekke tilfeller hvor regelverket i det spesielle enkelttilfellet gir en utilsiktet virkning.

Vilkårene for lempning er strenge, og lempningsadgangen er som følge av dette snever. Hvert tilfelle må vurderes konkret. Vurderingen er knyttet til de utilsiktede virkningene av regelverket, og ikke til forhold ved den avgiftspliktiges situasjon. Økonomiske, sosiale, helsemessige eller lignende forhold skal følgelig ikke tillegges vekt ved vurderingen. Dette er også lagt til grunn i fast praksis. Du kan lese mer om dette i [Skatteforvaltningshåndboken](#).

Lempning etter sktfvl. § 9-9 kommer som hovedregel bare til anvendelse etter at et avgiftskrav er fastsatt. Dispensasjonsbestemmelsene i stortingsvedtaket kan benyttes i saker der det søkes om dispensasjon i forkant av fastsettingen. Vilkår og vurderingstema er i hovedsak de samme som etter sktfvl. § 9-9.

## **8 Endring av avgiftsmessig status og avgiftsteknisk grunnlag**

*([forskrift om engangsavgift §§ 5-1 til 5-4](#), [forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status](#), [sktfvl. § 8-5](#) og [sktfvf. § 8-5-1](#))*

### **8.1 Avgiftsberegning**

Ved rettmessig statusendring sendes det skattemelding og avgiften betales før ombyggingen starter, se sktfvl. § 8-5 og forskrift om engangsavgift § 5-4. Avgiften skal beregnes etter de regler og avgiftssatser som gjelder på det tidspunkt avgiften blir betalt, se forskrift om engangsavgift § 5-2 første ledd første punktum. En slik beregning er endelig og anses som et alminnelig enkeltvedtak.

Ved urettmessig statusendring skal avgiften beregnes etter de regler og avgiftssatser som gjelder på kontrolltidspunktet eller det tidspunkt offentlig myndighet får kjennskap til endringen, se forskrift om engangsavgift § 5-2 første ledd annet punktum.

Statusendring til en avgiftsklasse med lavere avgift gir ikke grunnlag for tilbakebetaling av tidligere innbetalt avgift.

Den typegodkjente egenvekten motorvognen ble registrert med ved første gangs registrering skal også legges til grunn i forbindelse med en avgiftsmessig statusendring. Tilsvarende gjelder enkeltgodkjente motorvogner.

Når et kjøretøy endrer avgiftsmessig status til personbil, skal kjøretøyet tilfredsstillende de tekniske krav til personbil som gjaldt for personbiler da kjøretøyet ble registrert første gang (for eksempel som varebil klasse 2). Dette innebærer blant annet at opplysninger om kjøretøyets CO<sub>2</sub>-utslipp skal dokumenteres.

For kjøretøy som har vært registrert i Norge i minst tre år, kan slagvolum benyttes som avgiftsgrunnlag i de tilfeller CO<sub>2</sub>-utslippet ikke kan dokumenteres ovenfor vegmyndighetene.

Det samme prinsippet gjelder også for andre kjøretøygrupper.

Plikten til å fremlegge CO<sub>2</sub>-utslipp ved registrering (herunder ved avgiftsmessig statusendring) er hjemlet i vegmyndighetenes regelverk. Bestemmelsene knytter seg opp mot de tekniske bestemmelser for kjøretøy i hele EØS-området, herunder også den tekniske klassifiseringen av kjøretøy som for eksempel kodene M1 og N1.

Enkelte kjøretøy beholder i forbindelse med avgiftsmessig statusendring sin tekniske definisjon for eksempel N1 selv om det avgiftsmessig blir å klassifisere som personbil (101). Plikt til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp oppstår kun i de tilfeller hvor man endrer den tekniske klassifiseringen.

Enkelte produsenter innarbeider dokumentasjon for CO<sub>2</sub>-utslipp, selv om dette ikke er obligatorisk etter regelverket. Statens vegvesen legger på denne bakgrunn ofte inn CO<sub>2</sub>-utslippet i Kjøretøyregisteret selv om det ikke er krav om å dokumentere dette etter regelverket.

Se også [punkt 3.2](#).

## **8.2 Endring av avgiftsmessig status og avgiftsteknisk grunnlag**

### **8.2.1 Overordnet – tre kategorier**

Forskrift om engangsavgift deler kjøretøyene inn i tre kategorier. Disse omtales i det følgende.

#### **8.2.2 Kjøretøy registrert i Norge som ny før 1. januar 2014**

*(forskrift om engangsavgift § 5-3)*

For kjøretøy som ble første gangs registrert som ny i Norge før 1. januar 2014 skal differansen mellom den opprinnelige og endrede motorvogn, etter de regler og satser som gjelder på det tidspunkt avgiften blir betalt (dagens satser), beregnes i henhold til § 5-2 første ledd, jf. § 5-3. Deretter gjøres fradrag (bruksfradrag) i utregnet avgift etter satsene i § 5-3. Dersom kjøretøyet har vært registrert mer enn ti år regnet fra første gangs registrering i Norge, skal det ikke beregnes tilleggsavgift.

#### **8.2.3 Bruktimporterte kjøretøy registrert i Norge før 1. januar 2014**

*(forskrift om engangsavgift § 5-3 tredje ledd)*

For bruktimporterte kjøretøy som ble første gangs registrert i Norge før 1. januar 2014 beregnes avgiften etter reglene i forskrift om engangsavgift § 5-3 tredje ledd.

Her vil utgangspunktet være differansen mellom avgift for det som kjøretøyet skal statusendres til og avgift for det kjøretøyet var registrert som på tidspunktet for første gangs registrering i Norge inkludert bruksfradrag etter forskrift om engangsavgift § 3-3. Fra denne differansen trekkes det et bruksfradrag

beregnet etter satsene i forskrift om engangsavgift § 5-3. Beregningsmåten gjelder alle typer statusendring, også urettmessig statusendring.

## **8.2.4 Kjøretøy registrert i Norge fra og med 1. januar 2014**

*([forskrift om engangsavgift § 5-2](#))*

Kjøretøy første gangs registrert i Norge fra og med 1. januar 2014 skal benytte bruksfradragstabellen i forskrift om engangsavgift § 3-3 (og ikke satsene i § 5-3). Bruksfradraget beregnes fra tidspunktet for første gangs registrering i Norge eller utlandet, noe som innebærer likt aldersmessig utgangspunkt. Det skal ikke beregnes tilleggsavgift dersom kjøretøyet anses å være 20 år (veterankjøretøy). For mer om dette, se [punkt 6.21](#).

## **8.3 Endring av avgiftsmessig status og avgiftsteknisk grunnlag i utlandet**

*([forskrift om engangsavgift § 5-1](#))*

Avgiftsmessig statusendring av en norskregistrert motorvogn foretatt i utlandet, skal behandles som om statusendringen ble foretatt her i landet.

## **8.4 Endring i avgiftsmessig status uten tilleggsavgift**

*([forskrift om endring av motorvogners avgiftsmessige status §§ 3 til 6](#))*

Etter søknad kan Skatteetaten på bestemte vilkår samtykke i midlertidig endring i motorvognens avgiftsmessige status uten at tilleggsavgift blir oppkrevd.

Tillatelse til midlertidig bruk av motorvogn i uregistrert statusendret stand skal normalt gis for en uke. Lengre frist kan gis i særskilte tilfeller.

## **8.5 Undersøkelles- og opplysningsplikt ved flytting/fjerning av beskyttelsesvegg**

### **8.5.1 Tidspunktet for når avgiftsplikten er oppstått og hvem som er ansvarlig for avgiften**

For avgift som oppstår før eller etter første gangs registrering er eier på det tidspunktet avgiftsplikten oppsto ansvarlig for avgiften, se forskrift om engangsavgift § 1-3 annet ledd. Ved endring av en motorvogns avgiftsmessig status må avgiftsplikten anses å ha oppstått på det tidspunkt endringen av motorvognen ble foretatt, for eksempel på det tidspunktet det ble satt inn bakseter eller beskyttelsesveggen ble flyttet i en varebil klasse 2.

I de tilfeller der det i tråd med alminnelige bevisregler kan sannsynliggjøres et bestemt ombyggings-tidspunkt skal Skatteetaten legge dette til grunn, og det er således eier på dette tidspunktet som i utgangspunktet er ansvarlig for etterberegnet avgift. Det er imidlertid i mange tilfeller svært vanskelig for skattemyndighetene å klarlegge nøyaktig når en ombygging av motorvogn har funnet sted.

Det legges imidlertid til grunn at eier på kontrolltidspunktet må bli ansvarlig dersom tidspunktet for statusendringen ikke lar seg påvise. Forvaltningens utredningsplikt kan ikke forstås slik at Skatteetaten har en ubetinget plikt til å klarlegge tidspunktet for statusendringen. Skatteetatens undersøkelsesplikt vil nok heller ikke være særlig omfattende. I mangel av andre vesentlige holdpunkter i motsatt retning må det kunne legges til grunn at eier på kontrolltidspunktet er ansvarlig. Forskrift om engangsavgift § 1-3 annet ledd kan vanskelig tolkes slik at ingen er ansvarlig for avgifts-tillegget dersom tidspunktet for kjøretøyets statusendring ikke kan påvises.

Det er imidlertid viktig å understreke at spørsmålet om hvorvidt det er sannsynliggjort at statusendringen har skjedd på et tidligere tidspunkt eller om kontrolltidspunktet skal legges til grunn, må vurderes konkret ut fra foreliggende dokumentasjon i den enkelte sak.

Denne problemstillingen var for øvrig oppe til vurdering hos Sivilombudet.<sup>2</sup>

### **8.5.2 Kravet om at det må ha skjedd en endring av motorvognen**

For at det skal kunne etterberegnes engangsavgift ved urettmessig statusendring, må det ha skjedd en endring av motorvognen som gjør at kjøretøyet ikke lenger oppfyller de avgiftsmessige kravene til den registrerte avgiftsgruppen, se ordlyden i forskrift om engangsavgift § 5-1 annet ledd, "enhver endring".

Dette betyr at det foreligger et reelt krav om at det må ha skjedd en endring i kjøretøyet for at det skal kunne etterberegnes avgifter. Det er således ikke nok å påvise at kjøretøyet ikke oppfyller vilkårene til den avgiftsgruppen som det ble registrert i ved godkjenningen, dersom det kan sannsynliggjøres at vilkårene heller ikke var oppfylt på registreringstidspunktet.

Skatteetaten må dog kunne legge til grunn at motorvognen er endret dersom den ikke oppfyller vilkårene til den registrerte avgiftsmessige statusen, med mindre *vesentlige holdepunkter* taler for at første gangs registrering var feil. Dersom eieren av motorvognen kommer med konkrete anførsler som gir holdepunkter for at registreringen kan være feil, må Skatteetaten forsøke å få saken opplyst, i alle fall ved at den skattepliktige får veiledning om hvordan han/hun kan underbygge anførselene, og deretter vurdere hva som fremstår som mest sannsynlig.

Det må også ved denne vurderingen foretas en konkret sannsynlighetsvurdering i hver sak, og det må også for dette spørsmålet fremgå av skattekontorets vedtak at denne vurderingen er foretatt.

Spørsmålet om skattemyndighetens opplysnings- og undersøkelsesplikt i forbindelse med å påvise en endring var til behandling hos Sivilombudet.<sup>3</sup>

## **9 Oppbygging**

### **9.1 Avgiftspliktig oppbygging**

*(forskrift om engangsavgift § 6-1)*

Det skal betales engangsavgift for kjøretøy som gjennomgår så omfattende endringer at det er å anse som et nytt kjøretøy (oppbygget) etter vegmyndighetenes regelverk. Avgiftsplikten er knyttet til at kjøretøyet blir registrert som et nytt kjøretøy.

Dersom Skatteetaten blir kjent med at et kjøretøy kan være oppbygd i strid med regelverket skal det sendes en anmodning til Statens vegvesen om å innkalle kjøretøyet til kontroll, se sktfvl. § 10-8. I tillegg skal Skatteetaten sende et informasjonsbrev til eieren av kjøretøyet hvor det blir opplyst om anmodningen og hva de avgiftsmessige konsekvensene av en eventuell oppbygging kan bli.

I de tilfellene hvor Statens vegvesen fatter vedtak om at kjøretøyet anses som oppbygget skal kjøretøyet avskiltes straks. Bruk av kjøretøyet etter slikt vedtak, men før registrering, vil anses som avgiftspliktig bruk etter stortingsvedtaket § 1 bokstav c, se [punkt 2.1.4](#).

Dersom kjøretøyet skal registreres etter at det er fattet endelig vedtak om oppbygging, skal de samme rutinene som ved registrering av oppbygde kjøretøy etter forskrift om engangsavgift § 6-2 følges, se [punkt 9.2](#).

<sup>2</sup> Se Sivilombudets uttalelse publisert 24. juni 2013, sak [2012/2932](#).

<sup>3</sup> Se Sivilombudets uttalelse publisert 15. mai 2014, sak [2013/2835](#).

## 9.2 Avgiftsfritak ved oppbygging av skadd motorvogn

*(forskrift om engangsavgift § 6-2)*

Skattekontorene kan gi fritak for avgift ved oppbygging, se forskrift om engangsavgift § 6-2. Bakgrunnen for fritaksregelen er at det skal være mulig å sette i stand et tidligere norskregistrert kjøretøy uten å betale ny engangsavgift, selv om det må gjøres svært store utskiftninger på motorvognen. Istandsetting forutsetter imidlertid at det benyttes komponenter fra den opprinnelige norskregistrerte motorvognen. Dersom denne forutsetningen ikke oppfylles, er det heller ikke foretatt noen oppbygging av en skadet motorvogn.

Det vil være tilfredsstillende hvis tre av de fire hovedkomponentene, motor, girkasse, for- eller bakstilling fra den skadde motorvognen, benyttes.

Etter endt oppbygging skal motorvognen fremstå som den opprinnelige, tidligere norskregistrerte motorvognen. Den skal således være i samsvar med de tekniske data som fremkommer av opprinnelig typegodkjenning/enkeltgodkjenning. Karosseriet må derfor være av samme utforming slik at en 4-dørs sedan må erstattes av en identisk 4-dørs sedan. En coupé må erstattes med en identisk coupé. Når det gjelder interiør og annet "utstyr", vil dette ikke bli vektlagt.

Prosedyre for fritaket er nærmere beskrevet på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no).

## 10 Refusjon av engangsavgift for motorvogner som utføres til utlandet

*(forskrift om engangsavgift §§ 7-1 til 7-4, jf. stortingsvedtaket § 4)*

### 10.1 Hva er refusjon av engangsavgift?

Det gjelder en refusjonsordning for engangsavgift ved utførsel av engangsavgiftspliktig motorvogn fra Norge til utlandet.

Søknad om refusjon av engangsavgift leveres gjennom Altinn og søknadsskjema er tilgjengelig på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no).

### 10.2 Dokumentasjon på utførsel

For å kunne søke om refusjon av engangsavgiften må utførselen av kjøretøyet dokumenteres.

Hovedregelen er at utførselen skal dokumenteres med fremleggelse av attestert utførselsdeklarasjon. Dersom dette dokumentet kan fremlegges, anses vilkåret oppfylt. For mer informasjon om deklarerings ved eksport og utfylling av utførselsdeklarasjon vises det til Tolletaten.

Skattekontoret kan fravike vilkåret om attestert utførselsdeklarasjon i særlige tilfeller dersom utførselen på annen måte kan anses betryggende dokumentert. I tilfeller der det ikke foreligger attestert utførselsdeklarasjon, skal dette alternativet vurderes. Hvorvidt vilkåret på dette grunnlaget er oppfylt, beror imidlertid på en konkret vurdering i det enkelte tilfellet og de skattepliktige har ikke noe rettskrav etter dette alternativet. For vurderingen skal det mest sannsynlige faktum legges til grunn.

Relevant dokumentasjon kan for eksempel være (annen) dokumentasjon på utførsel fra Norge og/eller dokumentasjon på innførsel, registreringsattest fra utenlandske myndigheter, bruk, eierskifte med videre i et annet land.

Dokumentasjonen må være av en viss karakter for at den skal anses betryggende. I utgangspunktet kreves det offentlige dokumenter eller lignende dokumenter som etter sin karakter gir opplysningene autoritet og notoritet.

### **10.3 Beregning av refusjonsbeløpet**

Refusjonsbeløpet skal tilsvare det avgiften ville blitt ved første gangs registrering av en tilsvarende motorvogn på utførselstidspunktet. Refusjonen beregnes altså etter de regler og satser for engangsavgiften som gjelder på tidspunktet for utførselen. Det beregnes bruksfradrag for tidsrommet fra motorvognen første gang ble registrert og frem til utførselstidspunktet. Bruksfradraget beregnes etter samme tabell som ved første gangs registrering.

Etter samme prinsipp som ved første gangs registrering er det mulig å velge alternativ beregning av bruksfradraget ved søknad om refusjon. Krav om alternativ beregning må settes frem samtidig med søknaden om refusjon. Valget av alternativ beregning er bindende og kan ikke gjøres om. Ved valg av alternativ beregning må kilometerstand avleses og påføres av Tolletaten/speditør i utførselsdeklarasjonens rubrikk B.

Det er eieren av motorvognen på utførselstidspunktet som er berettiget til refusjon. Som hovedregel vil dette være registrert eier i Kjøretøyregisteret, eventuelt eier i henhold til gyldig salgsmelding. Unntaksvist kan det imidlertid tenkes at reelt eierskap må legges til grunn for eksempel dersom kjøretøyet er avregistrert før siste eierskifte eller det av andre årsaker ikke er samsvar mellom registrert og reelt eierskap på utførselstidspunktet. Relevant dokumentasjon for eierskap i form av for eksempel kjøpekontrakt må vurderes konkret i det enkelte tilfelle.

### **10.4 Avgiftsgruppe / avgiftsmessig statusendring**

Refusjonsbeløpet beregnes som hovedregel i samme avgiftsgruppe som motorvognen ble første gangs registrert med i Norge. Dersom en motorvogn har gjennomgått avgiftsmessig statusendring i Norge, for eksempel fra varebil klasse 2 til personbil, beregnes refusjonsbeløpet i den avgiftsgruppen det er statusendret til.

For motorvogner med særlige fritak/lettelser i engangsavgiften skal refusjonsbeløpet tilsvare avgiften ved første gangs registrering av et tilsvarende kjøretøy med de samme lettelsene i engangsavgiften på utførselstidspunktet. Det betyr for eksempel at ved eksport av en motorvogn som opprinnelig ble første gangs registrert som drosje i avgiftsgruppe h beregnes også refusjonsbeløpet som i den nå opphevede avgiftsgruppe h.

### **10.5 Vilkår for refusjon / avgrensninger i refusjonsordningen**

Det stilles flere vilkår og begrensninger i refusjonsordningen:

- Refusjonsordningen er avgrenset til motorvogner som ble første gangs registrert i Norge 26. juni 2014 eller senere. Det kan dermed ikke søkes om refusjon for motorvogner som ble første gangs registrert i Norge før denne datoen.
- Refusjonsordningen er avgrenset til motorvogn nyere enn ti år, det vil si at det på utførselstidspunktet ikke må være mer enn ti år siden motorvognen første gang ble registrert i Norge eller utlandet.
- Det stilles minimumskrav til motorvognens kjørlbarhet, det vil si at på utførselstidspunktet må motorvognen ha gyldig EU-kontroll og det må ikke foreligge noen begjæringer om avskilting grunnet skyldig avgift eller tekniske mangler.
- Motorvognen må være avregistrert i Norge før refusjonsbeløpet kan utbetales.
- Refusjonsbeløpet kan ikke under noen omstendighet overstige den avgiften som ble innbetalt for motorvognen ved første gangs registrering.
- Refusjonsbeløp under en minimumsgrense på kr 7 500 utbetales ikke.

- All nødvendig dokumentasjon slik at søknaden kan ferdigbehandles må være mottatt av Skatteetaten senest ett år etter utførselen.

## 10.6 Avregistrering i Norge

Det stilles ikke krav om at motorvognen må avregistreres i Norge før utførselen, blant annet for at det skal være mulig å kjøre motorvognen til bestemmelsesstedet i utlandet uten å skaffe nye kjennermerker. Kjøretøyet må imidlertid være avregistrert i Norge før refusjonsbeløpet kan utbetales.

## 10.7 Refusjon av engangsavgift for motorvogner som ikke har vært registrert i Norge

Det kan også søkes om refusjon for motorvogn som ikke har vært registrert i Norge, men der avgiftsplikten for norsk engangsavgift er oppstått 26. juni 2014 eller senere. Refusjonsordningen som beskrevet ovenfor gjelder tilsvarende for disse tilfellene, men med noen unntak: Vilåårene om gyldig EU-kontroll, at motorvognen må være avregistrert før utbetaling kan skje og at motorvognen ikke kan være begjært avskiltet, kommer ikke til anvendelse på motorvogner som ikke har vært registrert i Norge, se forskrift om engangsavgift § 7-3 syvende ledd.

## 11 Betaling av engangsavgiften

### 11.1 Ikke-registrerte meldere (kontantkunder)

Brukte kjøretøy må enkeltgodkjennes (teknisk forhåndsgodkjenning) hos Statens vegvesen før avgiftsberegningen kan skje. Kjøretøyet skal være fortollet (betalt merverdiavgift) før enkeltgodkjenningen.

Avgiften skal være innbetalt før motorvognen kan registreres. Det vil på bakgrunn av grunnlagsdataene fra enkeltgodkjenningen foretas en beregning av engangsavgiften, som på dette tidspunkt anses som foreløpig. Endelig fastsettelse av engangsavgiften skjer etter at motorvognen er registrert. Ettersom avgiften betales forskuddsvis vil det først være etter registreringen at avgiften kan fastsettes med de endelige grunnlagsdata og etter gjeldende satser. For nærmere informasjon om avgiftsberegningen, se [punkt 3](#).

På denne bakgrunn vil det kunne oppstå en avgiftsdifferanse mellom forhåndsbetalingen og endelig fastsettelse av avgiften. Skattedirektoratet gjør oppmerksom på at dette spesielt kan gjøre seg gjeldende i de tilfellene der forhåndsbetalingen skjer før nyttår, mens selve registreringen av kjøretøyet skjer etter nyttår. Dette er et resultat av avgiftsendringer som normalt inntreer i forbindelse med årsskiftet.

Det er etablert en betalingsløsning for ikke-registrerte meldere (kontantkunder). Det er ikke mulig å forhåndsbetale avgiften ved direkte oppmøte hos Skatteetaten eller hos Statens vegvesen. Det er heller ikke mulig å få registrert kjøretøyet ved å vise kvittering hos Statens vegvesen. Melder tilbys en elektronisk betalingsløsning basert på opplysningene fra Statens vegvesens enkeltgodkjenning, eventuelt kjøretøyet typegodkjenning. Etter at kjøretøyet er godkjent kan melder gå inn på den elektroniske betalingsløsningen via [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no) og beregne og forhåndsbetale avgiften. Kjøretøyet kan så registreres hos Statens vegvesen.

Kontantkundene skal som hovedregel forhåndsberegne og innbetale engangsavgift i betalingsløsningen. I visse tilfeller kan imidlertid ikke betalingsløsningen benyttes, for eksempel der det er krav om visse fritak/lettelser. Se omtale av det enkelte tilfelle i [punkt 3](#) og [punkt 6](#).

I de tilfeller hvor melder ikke kan eller ønsker å benytte betalingsløsningen, kan Skatteetaten kontaktes for å få tilsendt betalingsinformasjon.

## 11.2 Registrerte meldere (kredittkunder)

### 11.2.1 Om registreringsordningen

Et elektronisk register som inneholder opplysninger over de til enhver tid registrerte virksomheter er tilgjengelig ved trafikkstasjonene. Når den skattepliktige melder en motorvogn til registrering, vil motorvognen kunne registreres fortløpende. Kjennermerker (eller rekvisisjon på kjennermerker) og vognkort utleveres av trafikkstasjonen. De tekniske opplysningene om motorvognen overføres til Skatteetaten, hvor avgiften fastsettes. Betaling skjer samlet den 18. i måneden etter registrering av kjøretøyet.

### 11.2.2 Registrering av virksomheter

*(forskrift om engangsavgift § 8-1 og § 8-3)*

Virksomheter som melder motorvogner til registrering, kan søke om å bli registrert som skattepliktig virksomhet. Fordelen ved registrering er blant annet at avgiftsinnbetalingene for slike virksomheter skjer den 18. i etterfølgende måned etter at registreringene er foretatt. Det må imidlertid stilles en begrenset bankgaranti, se [punkt 11.3](#) om sikkerhetsstillelse.

For å oppnå registrering må virksomheten være registrert i Foretaksregisteret. Søknaden fremsettes for skattekontoret gjennom å logge inn på Altinn.

Skattekontoret kan dispensere fra kravet om registrering i Foretaksregisteret dersom det foreligger særlige omstendigheter som tilsier dispensasjon. Ved vurderingen av om særlige omstendigheter foreligger, tas det hensyn til blant annet omstendigheter som kan bøte på manglende identifikasjon av virksomheten, hovedselskapet og underavdelingens størrelse, transaksjonsvolum, antall underavdelinger og om det vil være særlig tyngende for hovedselskapet og dets underavdelinger at disse ikke blir registrert som selvstendige skattepliktige. Adgangen til å dispensere fra hovedregelen om at søkeren må være registrert i Foretaksregisteret, praktiseres restriktivt.

### 11.2.3 Avgiftsspesifikasjon

*(forskrift om engangsavgift § 8-4)*

De registrerte skattepliktige mottar avgiftsspesifikasjon fra Skatteetaten over hvilke motorvogner som er mottatt for avgiftsberegning fra Kjøretøyregisteret, og der virksomheten er oppført som skattepliktig. Foruten aktuelle kjennermerker inneholder spesifikasjonen hvilken avgift som er fastsatt for den enkelte motorvognen. Avgiftsspesifikasjonen inneholder også kjøretøy som eventuelt er registrert med unntakskoder.

Hovedregelen er at den skattepliktige skal betale avgift i samsvar med tilsendt spesifikasjon. Den registrerte skattepliktige har en selvstendig aktivitetsplikt dersom spesifikasjonen ikke mottas eller avviker fra virksomhetens egen oversikt. Eventuelle avvik må meldes til Skatteetaten.

## 11.3 Betaling, forfall, beløpsgrenser, renter og sikkerhetsstillelse

Sktbl. kapittel 9 har regler om betalingsmåter og hva som anses som rettidig betaling. Betaling omtales i [Skattebetalingshåndboken kapittel 9](#).

Sktbl. kapittel 10 har regler om forfall. Forfall omtales i [Skattebetalingshåndboken kapittel 10](#).

Det er fastsatt beløpsgrenser for betaling og tilbakebetaling av krav. Beløpsgrensene er nærmere omtalt i [Skattebetalingshåndboken kapittel 10-4](#).

Sktbl. kapittel 11 har regler om renter. Renter er nærmere omtalt i [Skattebetalingshåndboken kapittel 11](#).



Ved registrering av virksomheter skal skattekontoret kreve sikkerhetsstillelse for skyldig engangsvgift, se sktbl. § 14-21 første ledd. Sikkerhetsstillelse er nærmere omtalt i [Skattebetalingshåndboken kapittel 14-21.4](#).

## 12 Midlertidigforskriften

### 12.1 Om midlertidig innførsel og bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy

Utgangspunktet er at det skal betales merverdiavgift og eventuelt avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) når motorvogner innføres til Norge. Videre er utgangspunktet at motorvogner som skal benyttes i Norge må registreres i Kjøretøyregisteret og engangsvgift skal betales.

Fra dette utgangspunktet er det gjort unntak ved innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn. Reglene om dette er gitt i [forskrift om avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge](#) (midlertidigforskriften).

Midlertidigforskriften er gitt som utfyllende bestemmelser til tolloven § 6-1 annet ledd, og er gitt anvendelse for nevnte avgifter ved at det i avgiftsregelverket gis fritak ved midlertidig innførsel og/eller bruk "etter tolloven § 6-1 annet ledd". Av denne grunn må det ses hen til ordlyden i tolloven § 6-1 annet ledd når det skal tas stilling til om midlertidigforskriften kommer til anvendelse. Dette innebærer at midlertidigforskriften kun kommer til anvendelse ved "midlertidig innførsel" av motorvogn eller tilhenger "til personlig bruk". For nærmere omtale av dette, se [punkt 12.2.1](#).

Motorvogn som innføres avgiftsfritt i henhold til midlertidigforskriften, skal kun benyttes midlertidig og senere gjenutføres. Motorvognen kan som hovedregel ikke etterlates her i landet i løpet av den avgiftsfrie perioden, men skal gjenutføres ved brukerens utreise.

Det foreligger ingen begrensning på antall motorvogner som én enkelt person kan innføre avgiftsfritt og midlertidig bruke i Norge, forutsatt at vilkårene for slik bruk er til stede.

Overtredelse av midlertidigforskriften medfører plikt til å betale avgifter på lik linje med andre tilsvarende motorvogner som skal benyttes i Norge. Overtredelse av midlertidigforskriften kan også føre til illeggalhet av tilleggsatt eller anmeldelse.

### 12.2 Midlertidigforskriftens virkeområde og omfang (§ 1)

[\(midlertidigforskriften § 1\)](#)

#### 12.2.1 Midlertidigforskriftens virkeområde

Midlertidigforskriften gir på nærmere bestemte vilkår fritak for avgifter ved innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge.

Som nevnt gjelder midlertidigforskriften kun ved *midlertidig innførsel og bruk*. En naturlig konsekvens av dette er at dersom det foreligger *permanent innførsel* av en motorvogn, så kommer ikke midlertidigforskriften til anvendelse. Dette vil for eksempel være tilfellet når en motorvogn er fortollet inn til landet. Når midlertidigforskriften ikke kommer til anvendelse, beror det på respektive avgiftsregelverk om det er grunnlag for avgiftsfritak, om avgiftsplikten har oppstått, hvem som er avgiftspliktig og så videre.

Det er også en forutsetning for at midlertidigforskriften skal komme til anvendelse at kjøretøyet er innført til "personlig bruk", jf. tolloven § 6-1 annet ledd bokstav a. Dette innebærer blant annet at midlertidigforskriften kun kommer til anvendelse når det er *fysiske personer* som innfører og bruker utenlandsregistrerte kjøretøy. Siden midlertidigforskriften ikke kommer til anvendelse for *juridiske personer*, kan ikke firma innføre og bruke utenlandsregistrerte kjøretøy i Norge etter forskriften.

At midlertidigforskriften kun gjelder ved innførsel til "personlig bruk" innebærer også at kjøretøyet må brukes privat, selv om noe ervervsmessig bruk er tillatt. Men det er begrensninger med hensyn til hvordan kjøretøyet benyttes ervervsmessig: Bruken av kjøretøyet kan ikke være det sentrale elementet ved den ervervsmessige aktiviteten. Dette innebærer at bruk av kjøretøy til transport av gods eller personer mot vederlag, anses å være utenfor rammene av "personlig bruk". Samtidig anses bruk av kjøretøyet som ledd i utøvelse av annen næringsvirksomhet, for eksempel som transportmiddel for håndverkere som frakter med seg verktøy og nødvendig utstyr, å være innenfor.

I tillegg til at det kun er personer som kan innføre og bruke utenlandsregistrerte kjøretøy uten å betale avgifter, er det begrensninger med hensyn til hvem som kan stille kjøretøyet til personens rådighet. Dersom kjøretøyet er stilt til rådighet av en annen privatperson eller av et utenlandsk firma vil dette være innenfor den bruk som er tillatt. Det er imidlertid klart at norske firma ikke kan stille et utenlandsregistrert kjøretøy til rådighet for sine ansatte.

### 12.2.2 Definisjoner

Begrepet *motorvogn* omfatter blant annet personbil, varebil, bobil, motorsykkkel, ATV og tilhørende reservedeler og utstyr. Tilhengere og campingvogner alene eller i kombinasjon med bil omfattes også av begrepet, se tredje ledd.

Med *utleiekjøretøy* menes motorvogn som ledd i profesjonell virksomhet stilles til leietakers rådighet mot vederlag for et bestemt tidsrom, se fjerde ledd. Retningsgivende for hva som omfattes av begrepet profesjonell virksomhet er utleiefirmaer, finansieringsselskaper samt bilverksteder som stiller motorvogner til rådighet i forbindelse med reparasjoner og annen service. Selv om motorvognen som ledd i profesjonell virksomhet stilles til leietakers rådighet for et bestemt tidsrom, vil motorvognen ikke betraktes som et utleiekjøretøy dersom leieavtalen inneholder en kjøpsopsjon. Bakgrunnen for dette er at slike avtaler har mer karakter av å være avbetalingskjøp enn utleieavtaler. For øvrig omfatter ordningen både kort- og langtidsleie.

Med *privatlånt kjøretøy* menes motorvogn som stilles til rådighet for privatpersoner av privatpersoner med eller uten vederlag, se femte ledd. Lån forstås i samsvar med begrepets alminnelige betydning. Det er dermed ikke et lån dersom man har eierskap i motorvognen. Bestemmelsen stiller for øvrig ingen begrensninger med hensyn til hvilke privatpersoner man kan låne av. Det er således ingenting i veien for å låne motorvogn av ektefelle, foreldre eller andre nærstående.

Med *bruk* menes i midlertidigforskriftens forstand enhver form for disponering av motorvognen, se sjettede ledd. Med enhver form for disponering menes mer enn kjøring; også fysiske og faktiske muligheter til kjøring, lagring, fremvisning, reparasjoner og salg av motorvognen omfattes.<sup>4</sup>

En motorvogn som ikke er registreringspliktig etter bestemmelsene i hjemlandet eller som tidligere ikke er fortollet i Norge, regnes også som utenlandsregistrert, se siste ledd.

## 12.3 Midlertidigforskriftens hovedregel (§ 2)

### (midlertidigforskriften § 2)

Midlertidigforskriften § 2 slår fast at avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge er tillatt for tre persongrupper. Det er tillatt for

- personer med fast oppholdssted utenfor Norge, se § 3
- personer med midlertidig opphold i Norge, se § 4
- personer med fast oppholdssted i Norge i nærmere bestemte tilfeller, se § 5

---

<sup>4</sup> Se også dom avsagt av Borgarting lagmannsrett 21. desember 2009, [LB-2009-84991](#) (krever innlogging).

Nærmere definisjon av når en person anses å ha de ulike formene for tilknytning, og dermed har rett til å midlertidig innføre og bruke utenlandsregistrerte kjøretøy, går frem av §§ 3 til 5.

Det er viktig å være oppmerksom på at de begrepene og definisjonene som er lagt til grunn i midlertidigforskriften kan skille seg fra andre rettsområder.

Dersom en person ved innreise eller senere etablerer fast oppholdssted i Norge eller ikke lenger oppfyller vilkårene i midlertidigforskriften, må bruken av motorvognen straks opphøre. Vedkommende må umiddelbart ta kontakt med Tolletaten for å fremstille motorvognen for tollekspedisjon, se tredje ledd. I disse tilfellene er bestemmelsene om opplysningsplikt i [sktfvl. §§ 8-3 til 8-5](#) overtrådt.

Utenlandsregistrerte utleiekjøretøy kan bare leies ut i Norge når det skjer i forbindelse med gjenutførselen av motorvognen. Det er ikke tillatt for utenlandske firma å drive utleievirksomhet i Norge, se § 2 fjerde ledd.

Med mindre samferdselsmyndighetene bestemmer noe annet, er det ikke tillatt å bruke utenlandsregistrert motorvogn i ervervsmessig transport av personer eller varer mot vederlag mellom steder i Norge (kabotasje). Ulovlig kabotasje vil innebære et brudd på samferdselsmyndighetenes regelverk, ikke som en overtredelse av midlertidigforskriften. Kabotasje må ikke sammenblandes med det som ligger innenfor rammene av "personlig bruk" etter midlertidigforskriften, se nærmere omtale i [punkt 12.2.1](#).

## **12.4 Fast oppholdssted utenfor Norge (§ 3)**

*([midlertidigforskriften § 3](#))*

### **12.4.1 Om bestemmelsen**

Midlertidigforskriften § 3 regulerer hvorvidt en person anses å ha fast oppholdssted utenfor Norge. Personer som oppfyller denne bestemmelsen, kan innføre og bruke utenlandsregistrert motorvogn her, se § 2. Bestemmelsen er basert på at den skattepliktige selv tar stilling til egen avgiftsplikt, og krever ikke at det innhentes kjøretillatelse fra skattekontoret. Brukeren av kjøretøyet må likevel til enhver tid kunne dokumentere at han eller hun oppfyller vilkårene, se § 8.

For å kunne få status som person med fast oppholdssted i utlandet, må alle vilkårene i ett av punktene 1 til 4 i § 3 første ledd være oppfylt. Hva som ligger i de ulike tilknytningsbegrepene (famiemessig, ervervsmessig og personlig tilknytning) går frem av bestemmelsens annet til fjerde ledd.

Midlertidigforskriften § 3 inneholder ingen tidsbegrensning med hensyn til hvor lenge en person kan bruke en utenlandsregistrert motorvogn i Norge dersom han eller hun oppfyller vilkårene i bestemmelsen. Det ligger likevel en indirekte begrensning av det enkelte oppholdets varighet i vilkårene som oppstilles under de enkelte alternativene. En person som oppholder seg permanent i Norge, faller ikke inn under noen av bestemmelsens alternativer.

### **12.4.2 Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 1**

Paragraf 3 første ledd nr. 1 omhandler personer som har all sin tilknytning (famiemessig, ervervsmessig og personlig tilknytning) utenfor Norge. Dette vil for eksempel gjelde for turister.

### **12.4.3 Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 2**

Paragraf 3 første ledd nr. 2 omhandler personer som har fast oppholdssted utenfor Norge som følge av sin famiemesige tilknytning til et annet land.

Det er to vilkår som må være oppfylt for at en person skal anses å ha famiemesige tilknytning til et land, se definisjonen i § 3 annet ledd. For det første må personen bo sammen med ektefelle og/eller

barn under 18 år. For det andre må personen oppsøke familien jevnlig, normalt minst én gang hver måned.

Kravet om at personen må bo sammen med familien betyr i praksis at han eller hun må ha felles hjem med ektefelle og/eller barn. Samboer likestilles ikke med ektefelle i denne sammenhengen. Det er ikke et krav at vedkommende må være folkeregistrert på samme adresse som ektefelle eller barn i utlandet. Dersom ektefelle eller barn er registrert som bosatt i Norge, er ikke dette til hinder for at vilkåret om familiemessig tilknytning kan være oppfylt, såfremt det sannsynliggjøres at ektefelle eller barn reelt sett bor i utlandet. I de tilfellene der en person har mindreårige barn, men ikke ektefelle i utlandet, må vedkommende bo sammen med barnet i forbindelse med de jevnlig familiebesøkene. Det anses ikke tilstrekkelig at samvær finner sted i foreldrehjemmet eller lignende. Videre vil bidragsplikt for barn bosatt i utlandet i seg selv ikke være nok for å konstatere familiemessig tilknytning til utlandet.

Personen må oppsøke hjemmet jevnlig, normalt minst én gang per måned. Med jevnlig menes at besøkene må være regelmessige og av en viss hyppighet. Dersom det er tale om sjeldnere besøk enn én gang per måned, vil det bli foretatt en helhetsvurdering av antall besøk og varigheten av disse. I denne vurderingen vil det være naturlig å se hen til avstanden mellom Norge og hjemlandet. Dersom perioden som er til vurdering er mindre enn ett år, må dette reflekteres i vurderingen. Retningsgivende for vurderingen er 4-5 besøk i hjemlandet i løpet av tolv måneder.

Noen personer har familie i både Norge og utlandet. Paragraf 3 annet ledd åpner imidlertid ikke opp for at en person kan ha familiemessig tilknytning til mer enn ett land, jf. formuleringen "det land". I tilfeller hvor en person har familie i mer enn ett land, beror det på en konkret vurdering hvor personen skal anses å ha familiemessig tilknytning.

En person som har sin familiemessige tilknytning utenfor Norge vil kunne benytte utenlandsregistrert motorvogn her selv om vedkommende har ervervmessig tilknytning (det vil si fast arbeid, pensjon, eller studier) til Norge og/eller har bolig her. Bestemmelsen omfatter således både dag-, uke- og måneds-pendlere. Det har ikke betydning for fritaket at vedkommende er registrert i norsk folkeregister.

#### **12.4.4 Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 3**

Paragraf 3 første ledd nr. 3 omhandler personer som har fast oppholdssted utenfor Norge som følge av sin ervervmessige tilknytning til et annet land. Det er videre krav om at personen ikke er registrert i norsk folkeregister og heller ikke har familiemessig tilknytning til Norge.

Med registrert i norsk folkeregister menes registrert bosatt i Norge. Det er den datoen folkeregisteret faktisk har registrert personen som skal legges til grunn, ikke eventuell flyttdato. Person som har fått tildelt d-nummer anses ikke som registrert i folkeregisteret.

Når det gjelder definisjonen og vurderingen av familiemessig tilknytning, viser vi til omtalen § 3 første ledd nr. 2 ovenfor.

Med ervervmessig tilknytning menes det land hvor personen faktisk jobber eller følger undervisning, se definisjonen i § 3 tredje ledd. Som ervervmessig tilknytning regnes all inntektsgivende virksomhet. Ervervmessig tilknytning omfatter også trygdeytelser til livsopphold, så som alders- og uførepensjon eller annen stønad, og for eksempel kunstnerlønn, sluttpakke eller lignende. Når det gjelder pensjonister/trygdede, anses disse å ha ervervmessig tilknytning til det landet som de får utbetalt pensjon/trygd fra. Tilfeller der vedkommende følger undervisning ved skole eller universitet faller også inn under begrepet.

Noen personer har ervervsmessig tilknytning til flere land. Eksempelvis kan noen få pensjon fra et land og samtidig arbeide i et annet. Paragraf 3 tredje ledd åpner imidlertid ikke opp for at en person kan ha ervervsmessig tilknytning til mer enn ett land, jf. formuleringen "det land". I tilfeller hvor en person jobber eller følger undervisning m.m. i mer enn ett land, beror det på en konkret vurdering hvor personen skal anses å ha ervervsmessig tilknytning.

#### **12.4.5 Midlertidigforskriften § 3 første ledd nr. 4**

Paragraf 3 første ledd nr. 4 omhandler personer som fast oppholdssted utenfor Norge som følge av at de har ervervsmessig, men ikke familiemessig tilknytning til Norge. Etter denne bestemmelsen er det et krav om at personen opprettholder personlig tilknytning utenfor Norge.

Personlig tilknytning innebærer at personen har regelmessig døgnhvile i bolig han eller hun eier eller leier med helårs leiekontrakt i utlandet. Vedkommende kan ikke være registrert i norsk folkeregister. Med registrert i norsk folkeregister menes registrert bosatt i Norge. Det er den datoen folkeregisteret faktisk har registrert personen som skal legges til grunn, ikke eventuell flyttedato. Person som har fått tildelt d-nummer anses ikke som registrert i folkeregisteret.

Det er videre et krav at vedkommende enten er dagpendler eller har til hensikt å oppholde seg utenfor Norge i mer enn 185 dager i løpet av en tolv måneders periode. En person som har full stilling i Norge (normalt 230 arbeidsdager i året), må med andre ord dagpendle for å oppfylle vilkårene i dette punktet.

#### **12.4.6 Konsultasjon**

Paragraf 3 femte ledd er en bestemmelse om konsultasjon mellom de nordiske landene. Siden de øvrige nordiske landene har blitt medlem av EU, har denne bestemmelsen ingen praktisk funksjon lenger.

### **12.5 Midlertidig opphold i Norge (§ 4)**

*([midlertidigforskriften § 4](#))*

#### **12.5.1 Om bestemmelsen**

Midlertidigforskriften § 4 regulerer hvorvidt en person anses å ha midlertidig opphold i Norge. Personer som oppfyller denne bestemmelsen, kan innføre og bruke utenlandsregistrert motorvogn her, se § 2.

En person anses å ha midlertidig opphold i Norge når det fra innreisetidspunktet kan dokumenteres at hans eller hennes opphold ikke skal overstige ett eller to år, se § 4 første og annet ledd.

Innreisetidspunktet er det reelle tidspunktet *personen* kom til landet, og må ikke forveksles med for eksempel tidspunktet for når *kjøretøyet* ble innført.

#### **12.5.2 Midlertidig opphold på inntil ett år fra innreisetidspunktet**

En person skal anses å ha midlertidig opphold i Norge dersom hans eller hennes opphold her ikke skal overstige ett år fra innreisetidspunktet, se § 4 første ledd. Bestemmelsen bygger på at vedkommende selv tar stilling til egen avgiftsplikt det første året. Det skal med andre ord ikke søkes om kjøretillatelse dersom oppholdet ikke overstiger ett år fra innreisetidspunktet. Vedkommende må likevel til enhver tid kunne dokumentere at oppholdet ligger innenfor en periode på ett år regnet fra innreisetidspunktet. Dokumentasjon som sannsynliggjør at oppholdet er midlertidig, samt varigheten av dette, må foreligge allerede på innreisetidspunktet. Det vil dermed ikke være tilstrekkelig å dokumentere at brukeren har blitt tilbudt en jobb *etter* innreise til Norge, selv om arbeidsforholdet skal opphøre innen ett år fra innreisetidspunktet, Dokumentasjonsplikten gjelder hele den perioden kjøretøyet brukes her, se § 2 tredje ledd. Dokumentasjonen må være tilfredsstillende i henhold til § 8, se [punkt 12.9](#).

### **12.5.3 Midlertidig opphold på inntil to år fra innreisetidspunktet**

Skattekontoret kan etter søknad bestemme at en person skal anses å ha midlertidig opphold i Norge i ytterligere ett år dersom det kan dokumenteres at oppholdet ikke skal vare utover to år fra innreisetidspunktet, se § 4 annet ledd. Det er et vilkår for å få kjøretillatelse at søknad fremsettes *innen* utgangen av det første året regnet fra innreisetidspunktet, jf. tredje ledd.

Det er i praksis også åpnet for at en person som allerede på innreisetidspunktet vet og kan dokumentere at oppholdet skal vare i inntil to år regnet fra innreisetidspunktet, kan søke om kjøretillatelse for hele perioden. Det er også i disse tilfellene et vilkår at søknad sendes innen ett år etter innreisetidspunktet.

### **12.5.4 Dokumentasjon på midlertidig opphold**

Relevant dokumentasjon kan være

- arbeidskontrakt i Norge
- innvilget permisjonssøknad fra arbeid i utlandet
- studieplass i Norge
- midlertidig utleie av egen bolig i hjemlandet

Dokumentasjonen må vise at oppholdet i Norge ikke skal overstige ett eventuelt to år fra personens innreisetidspunkt.

Det er ikke alltid en signert arbeidskontrakt foreligger ved personens innreise. Et midlertidig opphold vil i slike tilfeller kunne dokumenteres med korrespondanse som sannsynliggjør at kontrakt skal inngås med slik varighet.

Person som har midlertidig opphold i Norge som følge av for eksempel ektefelles midlertidige opphold her, vil oppfylle vilkårene dersom dennes dokumentasjon for oppholdets varighet anses tilfredsstillende. Dokumentasjon for andre relasjoners midlertidige opphold vil også kunne være tilstrekkelig, men det må foretas en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

Midlertidig oppholds- og arbeidstillatelse i seg selv er ikke ansett som tilstrekkelig dokumentasjon for et midlertidig opphold.

At man er ansatt med prøvetid, vil ikke i seg selv være tilstrekkelig dokumentasjon på et midlertidig opphold.

Asylsøkere anses ikke for å ha midlertidig opphold i Norge ettersom dette er personer som har søkt om permanent opphold her i landet.

### **12.5.5 Tidligere opphold / registrering i folkeregisteret**

En person kan ikke anses å ha midlertidig opphold i Norge dersom han eller hun har oppholdt seg her eller har vært innmeldt i norsk folkeregister i mer enn 365 dager i løpet av de to siste årene før innreisetidspunktet, jf. femte ledd. Tildeling av d-nummer anses ikke som registrering i folkeregisteret.

### **12.5.6 Frister**

Fristene i § 4 er absolutte, og gir ikke rom for skjønn. I praksis er det likevel åpnet for at kjøretillatelse kan innvilges etter ettårsfristen når en person med opphold her i landet i inntil to år ønsker å innføre et kjøretøy i løpet av det andre året. Personen kan likevel ikke innføre og bruke kjøretøyet før kjøretillatelse er innvilget.

## 12.6 Fast oppholdssted i Norge (§ 5)

([midlertidigforskriften § 5](#))

### 12.6.1 Om bestemmelsen

Midlertidigforskriften § 5 regulerer fritak for personer som har fast oppholdssted i Norge. Personer som oppfyller ett av fritakene i denne bestemmelsen, kan innføre og bruke utenlandsregistrert motorvogn her, se § 2. Bokstavene d, e, f, g, i og j annet ledd krever at det søkes skattekontoret om kjøretillatelse før innførsel av kjøretøyet, mens bokstavene c og k er basert på at bruken av kjøretøyet meldes elektronisk til skattemyndighetene før innførsel. Bokstavene a, b og h bygger på at vedkommende selv tar stilling til egen avgiftsplikt.

### 12.6.2 Sammen med berettiget person (§ 5 bokstav a)

Personer med fast oppholdssted i Norge kan innføre og bruke utenlandsregistrert motorvogn dersom *berettiget person* er med kjøretøyet. Med berettiget person menes en person som oppfyller vilkårene i midlertidigforskriften §§ 3, 4 eller 5 og som i tillegg har gyldig førerkort for den aktuelle kjøretøygruppen. En person med fast oppholdssted i Norge kan kjøre utenlandsregistrert motorvogn her forutsatt at en berettiget person er med i motorvognen.

### 12.6.3 Virksomhetstransport (§ 5 bokstav b)

Personer med fast oppholdssted i Norge kan kjøre utenlandsregistrerte kjøretøy i *virksomhets-transport*. Med virksomhetstransport menes i denne sammenheng kjøring med en utenlandsregistrert motorvogn som ledd i en virksomhet når sjåføren har fast oppholdssted i Norge. Kjøringen må skje i sammenheng med det norske firmaets virksomhet, og det må være enkeltstående oppdrag av kort varighet. Personen må være ansatt i norsk virksomhet, det vil si at virksomheten må være registrert i Norge. Det er videre et krav at det må foreligge et reelt arbeidsforhold. Motorvognen kan ikke være registrert på firmaet som utfører oppdraget, men skal være registrert på den utenlandske oppdragsgiveren som enten kan være en privatperson eller et firma. Det er et krav at oppdraget er reelt og ikke har karakter av et proforma-arrangement.

Eksempler på virksomhetstransport kan blant annet være

- verkstedspersonell som prøvekjører motorvogn etter reparasjon
- lasting/lossing av skip og andre transportmidler, for eksempel å kjøre motorvognen av og på skip
- hotellparkering, for eksempel å parkere motorvognen i en garasje
- annen parkeringsvirksomhet

Listen er ikke uttømmende.

### 12.6.4 Utleiekjøretøy (§ 5 bokstav c)

Personer med fast oppholdssted i Norge kan innføre og bruke et utenlandsregistrert utleiekjøretøy her i landet i inntil 42 dager i løpet av en tolv måneders periode. Perioden på inntil 42 dager kan deles opp. Det er et vilkår at innførselen og bruken meldes til Skatteetaten før utleiekjøretøyet innføres til Norge. Begrepet utleiekjøretøy er nærmere omtalt i [punkt 12.2.2](#).

Innførselen og bruken meldes til Skatteetaten gjennom en elektronisk meldingsløsning som er tilgjengelig på [skatteetaten.no](https://skatteetaten.no). Løsningen er basert på at brukerne registrerer nødvendige data i et elektronisk skjema før kjøretøyet innføres. Ikke-digitale brukere kan kontakte Skatteetaten per telefon for hjelp til utfylling av skjema.

Som nødvendige data regnes

- leietakers navn
- fødselsnummer/d-nummer

- kontaktinformasjon på leietaker
- motorvognens kjennemerke
- navn på utleiefirma
- avtalens referansenummer
- tidsperioden kjøretøyet skal brukes i Norge

Det er et vilkår for registreringen at personen står oppført som leietaker i leiekontrakten. Dersom flere personer står oppført i leiekontrakten og ønsker å bruke utleiekjøretøyet i Norge, må hver enkelt melde inn sin bruk. Andre personer med fast oppholdssted i Norge kan imidlertid bruke utleiekjøretøyet sammen med berettiget person når denne er med i kjøretøyet, se § 5 bokstav a.

Den som melder inn bruken, får en kvittering på at opplysningene er sendt skattemyndighetene. Kvitteringen regnes som bekreftelse på at kjøretillatelse er gitt og skal sammen med leiekontrakten medbringes i utleiekjøretøyet under kjøring, se § 7 annet ledd.

Ønsker leietaker å endre de innmeldte opplysningene etter at registreringen er godkjent, må dette gjøres via [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no). Endringene kan for eksempel være reduksjon eller forlengelse av den innmeldte leieperioden innenfor de rammene som bestemmelsen tillater.

Det er en forutsetning at utleiekjøretøyet innen utløpet av den innmeldte perioden gjenutføres eller leveres til utleiers representant her i landet. I de tilfellene representanten besørger gjenutførelsen, oppstilles det ikke noen tidsfrist for gjenutførelsen. Kjøretøyet kan ikke leies ut for videre bruk i Norge med unntak av tilfeller for transport direkte til utlandet i forbindelse med gjenutførsel av kjøretøyet. I den forbindelse kan utleiekjøretøyet også leies ut til person med fast oppholdssted i Norge.

Det er begrensninger med hensyn til hvor lenge et utenlandsregistrert kjøretøy kan leies ut til personer med fast oppholdssted i Norge. Et utenlandsregistrert utleiekjøretøy kan ikke benyttes her i mer enn 182 dager i løpet av en tolv måneders periode. Den enkelte periode regnes fra utleiekjøretøyet innføres til landet og til det blir gjenutført. Velger leietaker å levere leiebilen til utleiers representant her i landet ved leieperiodens utløp, skal perioden regnes frem til leiebilen leveres til representanten. Det er utleiers ansvar å påse at perioden på 182 dager ikke overskrides.

### **12.6.5 Demonstrasjon (§ 5 bokstav d)**

Person med fast oppholdssted i Norge kan etter søknad gis tillatelse til innførsel og bruk av utenlandsregistrert motorvogn som skal demonstreres eller som er spesialutrustet for demonstrasjon av varer.

Søknader om midlertidig innførsel og bruk av utenlandsregistrerte kjøretøy som skal demonstreres eller som er spesialutrustet for demonstrasjon av varer håndteres av Tolletaten. Søknader til Skatteetaten om dette blir derfor henvist videre til Tolletaten, som behandler disse søknadene etter tolloven kapittel 6.

### **12.6.6 Flytting til og fra Norge (§ 5 bokstav e)**

Person med fast oppholdssted i Norge kan etter søknad gis kjøretillatelse for utenlandsregistrert motorvogn i inntil 14 dager i forbindelse med flytting til og fra Norge. Flyttingen må kunne dokumenteres i form av en flytteattest, arbeidskontrakt eller annen relevant dokumentasjon. Det er reell flyttedato som er avgjørende for når tillatelsen skal gjelde fra.

### **12.6.7 Transitt mv. (§ 5 bokstav f)**

En person med fast oppholdssted i Norge kan søke om tillatelse til å føre utenlandsregistrert motorvogn i transitt mellom innførselsstedet og utførselsstedet. Bestemmelsen gir en videre adgang i slike tilfeller til å føre motorvogn enn ved ordinær innførsel. Det presiseres at bestemmelsen ikke tillater at



det gis kjøretillatelse for et lengre tidsrom enn det som anses strengt nødvendig for å frakte motorvognen den aktuelle strekningen.

### 12.6.8 Kortvarig bruk (§ 5 bokstav g)

Personer med fast oppholdssted i Norge kan innføre og bruke et utenlandsregistrert kjøretøy til kortvarig bruk her i inntil 14 dager i løpet av en tolv måneders periode. Perioden på inntil 14 dager kan deles opp. Det er et vilkår at innførsel og bruken meldes til Skatteetaten før kjøretøyet innføres til Norge.

Innførselen og bruken meldes til Skatteetaten gjennom en elektronisk meldingsløsning som er tilgjengelig på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no). Løsningen er basert på at brukerne registrerer nødvendige data i et elektronisk skjema før kjøretøyet innføres. Ikke-digitale brukere kan kontakte Skatteetaten per telefon for hjelp til utfylling av skjema.

Som nødvendige data regnes

- brukers navn
- fødselsnummer/d-nummer
- kontaktinformasjon til bruker
- kjøretøyets kjennemerke
- kjøretøyets registreringsland
- merket på kjøretøyet
- tidsperioden kjøretøyet skal brukes i Norge

Dersom flere personer ønsker å bruke kjøretøyet i Norge, må hver enkelt melde inn sin bruk. Andre personer med fast oppholdssted i Norge kan imidlertid bruke kjøretøyet sammen med berettiget person når denne er med i kjøretøyet, se § 5 bokstav a.

Den som melder inn bruken, får en kvittering på at opplysningene er sendt skattemyndighetene. Kvitteringen regnes som bekreftelse på at kjøretillatelse er gitt og skal medbringes i kjøretøyet under kjøring, se § 7 annet ledd.

Ønsker brukeren å endre de innmeldte opplysningene etter at registreringen er godkjent, må dette gjøres via [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no). Endringene kan for eksempel være reduksjon eller forlengelse av den innmeldte perioden innenfor de rammene som bestemmelsen tillater.

Brukeren må gjenutføre kjøretøyet til utlandet innen utløpet av den innmeldte perioden.

Brukeren kan også melde om privat oppbevaring etter midlertidigforskriften § 9 i tidsrommet mellom innførsel og utførsel av kjøretøyet (se [punkt 12.10](#)).

Ut over bruk som faller inn under vilkårene ovenfor, godtas bruk etter denne bestemmelsen i følgende tilfeller på bakgrunn av forvaltningspraksis (listen er ikke uttømmende):

- Til sjåfør ansatt i utenlandsk transportfirma når vedkommende selv ikke driver slik virksomhet i Norge. Søknad inneholdende personopplysninger om den ansatte må fremsettes av arbeidsgiveren, og tillatelse kan gis med varighet begrenset oppad til ett år. Eventuell transporttillatelse må firmaet innhente fra kompetent myndighet i hjemlandet. Det presiseres at en transporttillatelse ikke er det samme som en kjøretillatelse ved at den førstnevnte gjelder selve transporten, mens kjøretillatelsen gjelder den avgiftsfrie bruken av motorvognen i Norge.
- Til avløser på turistbuss og vogntog, forutsatt at den utenlandske sjåføren skal overholde kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Eventuell transporttillatelse må firmaet innhente fra kompetent myndighet i hjemlandet.

- I forbindelse med idrettsarrangementer og lignende, forutsatt at motorvognen ikke eies eller leies av person, firma eller institusjon hjemmehørende i Norge.
- I forbindelse med større arrangement av nasjonal interesse, slik som for eksempel EM, VM og OL. I slike tilfeller kreves det ikke at motorvognen skal føres av en bestemt person.

### **12.6.9 Utenlandsregistrerte tilhengere (§ 5 bokstav h)**

Personer med fast oppholdssted i Norge kan også benytte tilhengere registrert i EØS-land til ervervs- messig transport mellom steder i Norge. Tilhengeren må være utstyrt med kjennemerke som gjør det mulig å identifisere den, og den må gjenutføres senest 90 dager etter at den kom til Norge.

### **12.6.10 Firmabiler (§ 5 bokstav i)**

#### **12.6.10.1 Om bestemmelsen**

En arbeidstaker med fast oppholdssted i Norge, kan få tillatelse til å bruke en bestemt utenlands- registrert motorvogn som er stilt til rådighet av en arbeidsgiver som er etablert utenfor Norge. Bestemmelsen omfatter også selvstendige næringsdrivende i tilsvarende situasjon.

Det stilles krav om at motorvognen er nødvendig for utføring av arbeidsoppgavene som følger av arbeidsforholdet eller oppdraget. Kjøretøyet kan ikke brukes vesentlig og varig i Norge.

#### **12.6.10.2 Om ansettelses- og oppdragsforholdet**

I noen tilfeller kan det fremstå som uklart om personen som søker har et ansettelsesforhold (eventuelt et oppdragsforhold) med firmaet som stiller kjøretøyet til rådighet. I slike tilfeller må det foretas en konkret vurdering av ansettelsesforholdet (eller oppdragsforholdet).

Det følger av EU-domstolens praksis at begrepet arbeidstaker skal ikke tolkes snevert. Det skal defineres ut fra objektive kriterier, hvor det vesentlige kjennetegnet er at en person i en viss periode presterer ytelser mot vederlag for en annen og etter dennes instruks. Et kortvarig og tidsbegrenset ansettelsesforhold kan gi status som arbeidstaker, men ansettelsen må ikke være så begrenset at den fremstår som marginal eller supplerende. En selvstendig næringsdrivende utfører på den annen side sine tjenester utenfor et underordningsforhold og er ikke underlagt en annens instruks. En grense- draging mellom de to gruppene er ikke nødvendig å foreta ettersom begge omfattes. Der eksempel- vis en arbeidstaker også har eierinteresser eller har styreposisjon i selskapet, har dette ikke betydning for bestemmelsens materielle omfang.

At motorvognen må være stilt til rådighet av arbeids- eller oppdragsgiver innebærer ikke at de må være eier av motorvognen, men det er et krav om at de har et rådighetsforhold over kjøretøyet. Eksempelvis vil motorvogner registrert på finansieringsselskap eller utleiefirma kunne omfattes av ordningen, såfremt det er arbeids-/oppdragsgiver som er leasing- eller leietaker.

Kravet om at arbeids- eller oppdragsgiver er etablert utenfor Norge er ikke oppfylt der en motorvogn stilles til rådighet av et norskregistrert utenlandsk foretak (NUF).

Det er kun arbeidstaker eller den selvstendige næringsdrivende selv som kan få tillatelse til å bruke bilen. Familiemedlemmer må, på lik linje med andre personer med fast oppholdssted i Norge, ha spesiell tillatelse for å kunne bruke bilen. Etter § 5 bokstav a kan andre personer føre bilen dersom berettiget person, i dette tilfellet vedkommende arbeidstaker / selvstendig næringsdrivende, selv er med i bilen. I øvrige tilfeller må det søkes særskilt. Bruken av motorvognen av familiemedlemmer teller som privat bruk i Norge.

#### **12.6.10.3 Nødvendig for utførelsen av arbeidsoppgavene eller oppdraget**

Det kreves som nevnt over at kjøretøyet er nødvendig for utførelsen av arbeidsoppgavene. Dette innebærer at det ikke er tilstrekkelig å bruke bilen som transportmiddel for at den skal anses

nødvendig. Eksempel på hva som kan tenkes omfattet er selger som kjører rundt med varer eller for innhenting av ordrer. Eksempel på hva som ikke tenkes omfattet er transport til og fra arbeidsstedet.

#### **12.6.10.4 Vesentlig og varig**

Det kreves videre at bruken i Norge ikke må være vesentlig og varig. Den vesentlige og varige bruken vurderes ut fra en tolv måneders periode og bygger på et kilometer-vilkår og et dagsvilkår. Dersom firmabilen i løpet av en tolv måneders periode brukes i Norge i 183 dager eller mer og i samme periode brukes mer i Norge enn i utlandet regnet i kjørelengde (kilometer), kan det ikke gis tillatelse. Både kilometer- og dags-vilkåret må være oppfylt.

Når det gjelder dagsvilkåret, er det antall dager bilen er i bruk i Norge som er relevant. Det regnes kun i hele dager. Dersom bilen brukes både i Norge og i utlandet samme dag og bruken i utlandet er av privat art, regnes dagen som brukt i Norge. Dersom bruken i utlandet derimot er helt eller delvis ervervsmessig, regnes dagen ikke som brukt i Norge. Med ervervsmessig bruk menes bruk som utgår av det aktuelle ansettelsesforholdet eller næringsvirksomheten. Annen bruk regnes som privat bruk. I Norge regnes både privat og ervervsmessig bruk med. I utlandet er det kun den ervervsmessige bruken som er relevant, slik at privat bruk ikke regnes med. Kjøring mellom bopel i Norge og arbeidssted i utlandet regnes som ervervsmessig bruk i utlandet.

Når det gjelder kilometervilkåret, er det avgjørende om bilen brukes mer i Norge enn i utlandet regnet i antall kilometer. Kjørelengde må beregnes ut fra hvor bruken faktisk skjer. Merk at all kjøring mellom bopel i Norge og arbeidssted i utlandet regnes som bruk i utlandet.

Eksempler på praktisering av dags- og kilometervilkåret:

- En arbeidstaker med fast oppholdssted i Norge arbeider og overnatter i utlandet mandag til fredag. Arbeidstakeren kjører firmabilen til sin arbeidsplass mandag og tilbake til bopel fredag. Bilen brukes i Norge i helgene. Motorvognen blir i løpet av en arbeidsuke brukt fire dager i Norge, men i forhold til dagsvilkåret er det bare to av dagene som teller med. Dette skyldes at bruken mandag og fredag foregår både i Norge og i utlandet, samtidig som bruken i utlandet regnes som ervervsmessig. Ved for eksempel 46 arbeidsuker i løpet av en tolv måneders periode, vil motorvognen etter dagsvilkåret bli brukt 134 dager i Norge (46 uker x 2 dager og 6 uker x 7 dager). Da firmabilen brukes mindre enn 183 dager i Norge, anses bruken ikke som vesentlig og varig i Norge. Det kan gis tillatelse til midlertidig bruk.
- En arbeidstaker med fast oppholdssted i Norge kjører daglig mandag til fredag mellom sin bopel i Norge og arbeidsplassen i Sverige. Firmabilen brukes privat i Norge i helgene og ellers. Etter dagsvilkåret teller den daglige bruken ikke som bruk i Norge. Etter kilometervilkåret teller kjøring mellom bopel og arbeidsplass i utlandet som ervervsmessig kjøring i utlandet. Ved 46 arbeidsuker i et år, blir bilen etter dagsvilkåret brukt 134 dager i Norge. Da firmabilen brukes mindre enn 183 dager i Norge, anses bruken ikke som vesentlig og varig. Det kan gis tillatelse til midlertidig bruk.
- En selvstendig næringsdrivende blir tilknyttet et prosjekt i Danmark. Vedkommende skal i løpet av prosjektperioden i lengre perioder, for eksempel syv måneder av gangen, primært overnatte og arbeide i Danmark. Etter dagsvilkåret brukes firmabilen i Norge i ca. fem måneder (ca. 150 dager). Da firmabilen brukes mindre enn 183 dager i Norge, vil den ikke bli brukt vesentlig og varig i Norge. Det kan gis tillatelse til midlertidig bruk.
- En arbeidstaker med fast oppholdssted i Norge er ansatt i et svensk firma som selger på både det norske og det svenske marked. Arbeidstakeren kjører ervervsmessig i Sverige tre dager per uke (i løpet av 46 arbeidsuker) og resten av tiden i Norge. Ervervsmessig bruk i Sverige er 27 000 km årlig, den ervervsmessige bruk i Norge er 18 000 km og den private bruk i Norge er 5 000 km. Da firmabilen brukes 226 dager i Norge (46 uker x 4 dager og 6 uker x 7 dager), anses dagsvilkåret for å være oppfylt. Da firmabilen kjøres 27 000 km ervervsmessig i

utlandet og 23 000 km samlet i Norge, er kilometervilkåret ikke oppfylt. Bruken i Norge vil derfor ikke anses som vesentlig og varig. Det kan gis tillatelse til midlertidig bruk.

- Situasjonen er den samme som i eksempel 4, men den private bruken i Norge er 10 000 km årlig. Da firmabilen kjøres 27 000 km ervervsmessig i utlandet og 28 000 km samlet i Norge, anses firmabilen etter kilometervilkåret for å bli brukt vesentlig og varig i Norge. Da både dags- og kilometervilkåret er oppfylt, kan det ikke gis tillatelse til midlertidig bruk.

#### **12.6.10.5 Søknad og dokumentasjon**

Det må søkes skattekontoret om tillatelse på forhånd. Det er bruker med fast oppholdssted i Norge som skal søke, det vil si den aktuelle arbeidstakeren eller selvstendig næringsdrivende. Tillatelse gis for perioder på inntil tolv måneder og skal gjelde for en bestemt motorvogn. Ved bytte av bil må det derfor søkes om en ny tillatelse, eventuelt om endring av eksisterende tillatelse. Det er bruker som på betryggende måte skal dokumentere at han eller hun oppfyller vilkårene, jf. § 8. Sammen med søknaden må bruker gi en beskrivelse av den planlagte bruken av motorvognen og vedlegge kopi av relevante dokumenter. Arbeidsgiver/oppdragsgiver må skriftlig gi opplysninger om nødvendigheten av kjøretøyet i virksomheten.

Bruker må oppbevare dokumentasjon for faktisk bruk da dette er viktig for etterfølgende kontroll. En kjørebok er en mulig måte å fylle vilkåret på. I boken skal det daglig og fortløpende noteres relevant informasjon. Eksempler på hva som bør anføres i kjøreboken er utgangspunktet for dagens kjøring, hvor det skal kjøres, i hvilken forbindelse, hvor kjøringen avsluttes og kjørelengde i følge kilometertelleren. Dersom bruker på andre måter kan oppfylle kravet til dokumentasjon, kan dette fremlegges i stedet for en kjørebok.

Tillatelse gis under forutsetning av at vilkårene faktisk blir oppfylt. Dersom det senere viser seg at vilkårene faktisk ikke vil bli oppfylt, skal den avgiftsfrie bruken umiddelbart opphøre. Oppdages det ved kontroll at vilkårene ikke lenger er oppfylt, vil det bli aktuelt å etterberegne avgift og ilegge tilleggsskatt.

#### **12.6.11 Internasjonal bistand ved katastrofer (§ 5 bokstav j)**

Person med fast oppholdssted i Norge kan innføre og midlertidig bruke utenlandsregistrert motorvogn i forbindelse med organisert bistandsarbeid ved større ulykker og naturkatastrofer. Det er i slike tilfeller tilstrekkelig at skattekontoret blir informert om innførselen når situasjonen tillater det.

Skattekontoret kan etter søknad også gi tillatelse til innførsel og midlertidig bruk dersom det skal avholdes beredskapsøvelser.

#### **12.6.12 Privatlånte kjøretøy (§ 5 bokstav k)**

Personer med fast oppholdssted i Norge kan innføre og bruke et utenlandsregistrert privatlånt kjøretøy her i inntil 25 dager i løpet av en tolv måneders periode. Perioden på inntil 25 dager kan deles opp. Det er et vilkår at innførselen og bruken meldes til Skatteetaten før kjøretøyet innføres til Norge. Begrepet privatlånt kjøretøy er nærmere omtalt i [punkt 12.2.2](#).

Innførselen og bruken meldes til Skatteetaten gjennom en elektronisk meldingsløsning som er tilgjengelig på [skatteetaten.no](http://skatteetaten.no). Løsningen er basert på at brukerne registrerer nødvendige data i et elektronisk skjema før kjøretøyet innføres. Ikke-digitale brukere kan kontakte Skatteetaten per telefon for hjelp til utfylling av skjema.

Som nødvendige data regnes

- låntakers navn
- fødselsnummer/d-nummer
- kontaktinformasjon på låntaker
- kjøretøyets kjennemerke

- utlåners navn
- kontaktinformasjon på utlåner
- tidsperioden kjøretøyet skal brukes i Norge

Dersom utlåner er en annen enn eier må også eiers navn og kontaktinformasjon oppgis.

Dersom flere personer ønsker å bruke kjøretøyet i Norge, må hver enkelt melde inn sin bruk. Andre personer med fast oppholdssted i Norge kan imidlertid bruke kjøretøyet sammen med berettiget person når denne er med i kjøretøyet, se § 5 bokstav a.

Den som melder inn bruken, får en kvittering på at opplysningene er sendt skattemyndighetene. Kvitteringen regnes som bekreftelse på at kjøretøyet er gitt og skal medbringes i kjøretøyet under kjøring, se § 7 annet ledd.

Ønsker leietaker å endre de innmeldte opplysningene etter at registreringen er godkjent, må dette gjøres via [skatteetaten.no](https://skatteetaten.no). Endringene kan for eksempel være reduksjon eller forlengelse av den innmeldte perioden innenfor de rammene som bestemmelsen tillater.

Låntaker må gjenutføre kjøretøyet til utlandet innen utløpet av den innmeldte perioden.

### **12.6.13 Motorvogn registrert for bruk på Svalbard (§ 5 bokstav I)**

Som følge av endringene i ordlyden i midlertidigforskriften § 5 bokstav g, har fritaksordningen for Svalbardregistrerte kjøretøy blitt kodifisert i en egen fritaksbestemmelse i midlertidigforskriften § 5 bokstav I.

Personer som er registrert i befolkningsregisteret på Svalbard kan etter denne innføre og bruke et Svalbardregistrert kjøretøy i Fastlands-Norge i inntil 93 dager i løpet av en tolv måneders periode. Perioden på inntil 93 dager kan deles opp. Det er et vilkår at innførselen og bruken meldes til Skatteetaten før kjøretøyet innføres til Fastlands-Norge.

Innførselen og bruken meldes til Skatteetaten gjennom en elektronisk meldingsløsning som er tilgjengelig på [skatteetaten.no](https://skatteetaten.no). Løsningen er basert på at brukerne registrerer nødvendige data i et elektronisk skjema før kjøretøyet innføres. Ikke-digitale brukere kan kontakte skatteetaten per telefon for hjelp til utfylling av skjema.

Som nødvendige data regnes

- brukers navn
- fødselsnummer/d-nummer
- kontaktinformasjon til bruker
- kjøretøyetets kjennemerke
- kjøretøyetets registreringsland
- merket på kjøretøyet
- tidsperioden kjøretøyet skal brukes i Fastlands-Norge

Dersom flere personer ønsker å bruke kjøretøyet i Fastlands-Norge, må hver enkelt melde inn sin bruk. Dette innebærer blant annet at dersom to ektefeller ønsker å benytte et Svalbardregistrert kjøretøy de eier sammen, så må begge melde inn bruken hver for seg. Personer med fast oppholdssted i Norge kan bruke kjøretøyet når berettiget person er med i kjøretøyet, se § 5 bokstav a.

Den som melder inn bruken, får en kvittering på at opplysningene er sendt skattemyndighetene. Kvitteringen regnes som bekreftelse på at kjøretøyet er gitt og skal medbringes i kjøretøyet under kjøring, se § 7 annet ledd.

Ønsker brukeren å endre de innmeldte opplysningene etter at registreringen er godkjent, må dette gjøres via [skatteetaten.no](https://skatteetaten.no). Endringene kan for eksempel være reduksjon eller forlengelse av den innmeldte perioden innenfor de rammene som bestemmelsen tillater.

Brukeren må gjenutføre kjøretøyet til Svalbard innen utløpet av den innmeldte perioden.

Det er en forutsetning for å benytte fritaksordningen at motorvognen faktisk brukes og er registrert på Svalbard. Bestemmelsen hjemler derfor ikke bruk av motorvogner som ikke har vært på Svalbard, for eksempel motorvogner som kjøpes nye på fastlandet og som skal tas med til Svalbard.

Sysselemesteren på Svalbard skal tilrettelegge for at Statens vegvesen kan utstede ordinære kjennemerker for den perioden meldingen gjelder for. Meldingens gyldighetsperiode skal påføres i vognkortet.

## 12.7 Etterlatelse (§ 6)

*(midlertidigforskriften § 6)*

Hovedregelen er at brukeren må ta med seg motorvognen ved sin utreise. Det er likevel mulig å la motorvognen stå igjen i inntil seks uker per tolv måneder. Slik etterlatelse forutsetter at brukeren fremdeles oppfylder vilkårene for bruk av utenlandsregistrert motorvogn i perioden motorvognen står igjen i Norge. Kjøretøyet kan under etterlatelsen ikke brukes av personer som har fast oppholdssted i Norge.

Dersom et kjøretøy blir etterlatt i Norge i mer enn seks uker per tolv måneder, vil det kunne føre til etterberegning av avgifter. Dersom det kun er tale om ulovlig etterlatelse, så vil dette kunne være et moment i vurdering av hvorvidt avgiftsfri gjenutførsel kan tillates, se § 10 tredje ledd.

## 12.8 Midlertidig kjøretillatelse (§ 7)

*(midlertidigforskriften § 7)*

Første ledd i bestemmelsen er knyttet til midlertidigforskriften § 3 femte ledd. Denne bestemmelsen har mistet sin funksjon i praksis, se også [punkt 12.4.6](#).

Det følger av § 7 annet ledd at dersom det er innhentet kjøretillatelse, skal denne medbringes under kjøringen.

## 12.9 Dokumentasjonskrav (§ 8)

*(midlertidigforskriften § 8)*

Den som bruker utenlandsregistrert motorvogn i Norge har bevisbyrden for at vilkårene er oppfylt. Dette innebærer at vedkommende må *sannsynliggjøre* at bruken er rettmessig. Det er det mest sannsynlige faktum som skal legges til grunn.

Dokumentasjonen må være av en viss karakter, jf. formuleringen "betryggende". I utgangspunktet kreves det offentlige dokumenter eller liknende dokumenter – primært fra andre enn nærstående – som etter sin karakter gir opplysningene autoritet og notoritet. Eksempelvis kan dette være dokumentasjon på familie-tilknytning, oppholdets varighet, flyttemelding, arbeidskontrakt, oppdragets eller arbeidets varighet, botilknytning med mer.

Bestemmelsens eksempler på dokumentasjon er ikke ment å være en uttømmende liste. Hvorvidt den fremlagte dokumentasjonen anses tilstrekkelig, må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Ovennevnte gjelder tilsvarende ved avgiftsfri gjenutførsel etter § 10 tredje ledd.

## 12.10 Privat oppbevaring (§ 9)

([midlertidigforskriften § 9](#))

I forbindelse med midlertidig innførsel og bruk av en utenlandsregistrert motorvogn kan brukeren melde om privat oppbevaring av motorvognen til Skatteetaten.

Motorvognen kan oppbevares på en angitt adresse i inntil 182 dager i løpet av en tolv måneders periode. Perioden på inntil 182 dager kan deles opp.<sup>5</sup>

Oppbevaringen skal meldes gjennom en elektronisk meldingsløsning som er tilgjengelig på [skatteetaten.no](#). Løsningen er basert på at brukerne registrerer nødvendige data i et elektronisk skjema ved starten av oppbevaringsperioden. Ikke-digitale brukere kan kontakte Skatteetaten per telefon for hjelp til utfylling av skjema.

Som nødvendige data regnes

- brukers navn
- fødselsnummer/d-nummer
- kontaktinformasjon til bruker
- kjøretøyets kjennemerke
- kjøretøyets registreringsland
- merket på kjøretøyet
- tidsperioden kjøretøyet skal oppbevares i Norge
- adressen der kjøretøyet skal oppbevares

Ønsker brukeren å endre de innmeldte opplysningene etter at registreringen er godkjent, må dette gjøres via [skatteetaten.no](#). Endringene kan for eksempel være reduksjon eller forlengelse av den innmeldte perioden innenfor de rammene som bestemmelsen tillater.

## 12.11 Konsekvenser ved overtredelse (§ 10)

([midlertidigforskriften § 10](#))

### 12.11.1 Betaling av ordinære avgifter

Overtredelse av midlertidigforskriften medfører plikt til å betale merverdiavgift og engangsavgift, se § 10 første ledd. Videre oppkreves det avgift på klimagassene HFK og PFK dersom motorvognen har klimaanlegg som benytter disse gassene.

Avgiftskravet skal rettes mot den som innfører/bruker motorvognen i strid med midlertidigforskriften, se § 10 annet ledd. Hvorvidt vedkommende er eier av motorvognen er ikke relevant i denne sammenheng. Ved overtredelse av § 5 bokstav c fjerde ledd om at det enkelte kjøretøy ikke kan benyttes her av personer med fast oppholdssted i Norge i mer enn 182 dager per tolv måneder rettes kravet mot registrert eier av utleiekjøretøyet, se § 10 annet ledd.

### 12.11.2 Tilbakehold av motorvogn

Motorvogn som er brukt i strid med midlertidigforskriften, kan tilbakeholdes av Tolletaten med hjemmel i tolloven [§ 4-2](#) eller [§ 4-27](#) da det er de som utøver kontrollvirksomheten på vegne av skattemyndighetene.

---

<sup>5</sup> Denne bestemmelsen ble endret 2. april 2020 som følge av den ekstraordinære situasjonen etter covid-19-utbruddet. Det er påregnelig at bestemmelsen på et senere tidspunkt vil endres slik at antallet dager med oppbevaring som tillates i løpet av en tolv måneders periode blir redusert.

Tilbakeholdshjemplene gjelder ikke for engangsavgiften. Dette innebærer at motorvognen ikke kan tilbakeholdes dersom de øvrige avgiftene (merverdiavgift og eventuelt HFK- og PFK-avgift) er innbetalt. Tilbakeholdsretten skal ikke utøves ved brudd på § 5 bokstav c om utleiekjøretøy.

### **12.11.3 Avgiftsfri gjenutførsel**

#### **12.11.3.1 Om avgiftsfri gjenutførsel**

Skattekontoret kan gi tillatelse til gjenutførsel av motorvogn som er brukt i strid med reglene i midlertidigforskriften uten oppkreving av fastsatte avgifter, se § 10 tredje ledd.

I vurderingen av om gjenutførsel skal tillates angir bestemmelsen et skjønnsstema; "særlige omstendigheter knyttet til den ulovlige bruken".

Dersom det foreligger gjentakelse, bevisst forsøk på omgåelse eller langvarig ulovlig bruk vil dette tale imot at avgiftsfri gjenutførsel tillates. Det har heller ikke vært lovgivers forutsetning at forhold knyttet til brukeren og ikke direkte til den ulovlige bruken skal være relevante hensyn. Dersom det foreligger helsemessige årsaker som er den direkte årsaken til at motorvognen i et enkeltstående tilfelle ble brukt ulovlig, kan dette være et moment som må tas med i vurderingen.

Det er *brukeren* som må sannsynliggjøre at særlige omstendigheter foreligger, se § 8. Der det anføres å foreligge særlige omstendigheter som synes uforholdsmessig vanskelig å dokumentere, må det ikke stilles for strenge krav til dokumentasjon.

Ved brudd på meldeplikten etter § 5 bokstav c og k bør avgiftsfri gjenutførsel tillates dersom brukeren kan dokumentere at de øvrige vilkårene for avgiftsfri innførsel og midlertidig bruk av utenlandsregistrert utleiekjøretøy er oppfylt. Dette følger direkte av § 10 tredje ledd.

I noen tilfeller vil motorvognen det gjelder være i en slik tilstand at gjenutførsel ikke er hensiktsmessig. I slike tilfeller vil tilintetgjørelse av motorvognen kunne sidestilles med gjenutførsel. En forutsetning for at vilkåret om gjenutførsel skal kunne anses oppfylt i disse tilfellene, er at det på betryggende måte dokumenteres at motorvognen er tilintetgjort.

Nedenfor kommenteres ytterligere noen momenter som kan komme inn i vurderingen. Det presiseres at gjennomgangen nedenfor ikke er en uttømmende oversikt over aktuelle momenter.

#### **12.11.3.2 Varigheten av den ulovlige bruken**

I vurderingen av om det foreligger særlige omstendigheter kan det blant annet legges vekt på om den ulovlige bruken har vært kortvarig forutsatt at det gjelder en første gangs overtredelse av midlertidigforskriften, jf. § 10 tredje ledd annet punktum.

Det foreligger en første gangs overtredelse av midlertidigforskriften hvis skattemyndighetene ikke tidligere har truffet endelig vedtak om at vedkommende har overtrådt midlertidigforskriften.

Ulovlig bruk inntil cirka seks uker kan anses som kortvarig.

#### **12.11.3.3 Berettiget tvil**

Det klare utgangspunktet er at rettsvillfarelse ikke er unnskyldelig. Det foreligger en plikt for den enkelte å sette seg inn i aktuelt regelverk og ta stilling til sin egen avgiftsplikt. I noen tilfeller kan imidlertid brukeren med god grunn ha trodd at han eller hun oppfyller vilkårene. Dersom brukeren har vært i berettiget tvil om bruken av motorvognen er lovlig eller ikke, kan dette tale for avgiftsfri gjenutførsel. Et eksempel på dette kan være at personen har familie både i Norge og utlandet, men som følge av den konkrete helhetsvurderingen anses å ha familiemessig tilknytning til Norge (se [punkt 12.4.3](#), se også [punkt 12.4.4](#) hva gjelder ervervsmessig tilknytning).



#### **12.11.3.4 Nødssituasjoner**

Nødssituasjonen må være av en viss alvorlighet. Å benytte en utenlandsregistrert motorvogn i Norge for å rekke arbeidet eller lignende er ikke en nødssituasjon. En person er ikke i en nødssituasjon dersom situasjonen kan løses på annen måte enn ved ulovlig bruk av utenlandsregistrert motorvogn.

#### **12.11.3.5 Føreren av motorvognen oppfylder vilkårene for avgiftsfri innførsel og bruk av utenlandsregistrert motorvogn i Norge, men har ikke søkt**

Hvis vedkommende oppfylder de materielle vilkårene for kjøretillatelse, men ikke har søkt, bør gjenutførsel tillates.

#### **12.11.3.6 En annen person enn bruker er registrert som eier av kjøretøyet**

Det vil i slike tilfeller være av betydning hvilken relasjon det er mellom eier og bruker. Dersom det er et nærstående forhold mellom eier og bruker (for eksempel familie, venner og bekjente med mer), vil det tale for oppkreving av avgifter. Det vil derimot tale for avgiftsfri gjenutførsel dersom relasjonen mellom eier og bruker er av forretningsmessig karakter, for eksempel ved utleiekjøretøy.

Begrunnelsen for denne differensieringen er at i nærstående forhold kan eieren lettere ha oversikt over bruken og således bære en del av ansvaret for at motorvognen blir tilbakeholdt. Leieforhold med opsjon på kjøp vil ikke alene tale for avgiftsfri gjenutførsel selv om dette er et forretningsforhold.

#### **12.11.3.7 Feilinformasjon fra kompetent myndighet**

Den som skal innføre og midlertidig bruke en utenlandsregistrert motorvogn i Norge, har en selvstendig plikt til å sette seg inn i regelverket. Dersom brukeren i god tro har innrettet seg etter feilinformasjon fra kompetent offentlig myndighet og av den grunn er kommet i en vanskeligere situasjon enn han eller hun ellers ville ha vært, kan dette tale for avgiftsfri gjenutførsel. Informasjon fra Skatteetatens tjenestemenn omfattes klart av begrepet kompetent offentlig myndighet. Utover dette må det skje en konkret vurdering.

Uriktige opplysninger om regelverket fra private personer skal ikke danne grunnlag for avgiftsfri gjenutførsel. Dersom kompetent offentlig myndighet henviser en person som søker opplysninger om regelverket til for eksempel en privat organisasjon, kan forholdet stille seg annerledes.

#### **12.11.3.8 Særlig om vraking**

I noen tilfeller vil motorvognen det gjelder være i en slik tilstand at gjenutførsel ikke er hensiktsmessig. I slike tilfeller vil tilintetgjørelse av motorvognen kunne sidestilles med gjenutførsel. En forutsetning for at vilkåret om gjenutførsel skal kunne anses oppfylt i disse tilfellene, er at det på betryggende måte dokumenteres at motorvognen er tilintetgjort.

#### **12.11.4 Tilleggsskatt**

Overtredelse av midlertidigforskriften vil kunne danne grunnlag for å ilegge tilleggsskatt etter [sktflv. § 14-3](#). Det vil bli vurdert ileggelse av tilleggsskatt selv om motorvognen tillates gjenutført uten oppkreving av fastsatte avgifter.

#### **12.11.5 Refusjon av engangsavgift ved overtredelse av midlertidigforskriften**

I de tilfeller hvor avgiftsplikten har oppstått som følge av overtredelse av midlertidigforskriften, kan det søkes om refusjon av engangsavgift ved utførsel av motorvognen, se forskrift om engangsavgift § 7-1. For nærmere omtale av vilkår og fremgangsmåte, se [punkt 10](#) om refusjon av engangsavgift ved utførsel av motorvogn. Refusjonsordningen gjelder kun refusjon av engangsavgift (inkludert vrakpant-avgift), ikke merverdiavgift eller avgift på HFK/PFK.

## **13 Oversikt over endringer**

### **13.1 Endringer 1. januar 2022**

#### **13.1.1 Stortingets vedtak om engangsavgift på motorvogner**

- § 2: Satsendringer.

#### **13.1.2 Forskrift om engangsavgift på motorvogner**

- § 2-5: Ny avgiftsmessig definisjon av campingbil.
- § 3-1 åttende ledd: Endringer i bestemmelsen som følge av reduksjon av vektfradraget og økning av rekkeviddekravet for ladbare hybrider.

#### **13.1.3 Skattedirektoratets årsrundskriv**

- Nytt punkt om avgiftsberegning og teknisk grunnlagsdata (punkt 3.2.1).
- Omtalen av campingbil er endret i og med innføring av ny avgiftsmessig definisjon (punkt 3.3.5).
- Omtalen av drosjer er noe endret i og med at klausultiden nå er utløpt for de fleste drosjer som er første gangs registrert med redusert avgift før 1. januar 2019 (punkt 3.3.9.2).
- Omtalen av bestyrerordningen for drosjeløyver og henvisningen til bestemmelsen om dette i yrkestransportforskriften er tatt bort, siden denne ordningen er falt bort (punkt 3.3.9.3).
- Omtalen av ladbar hybridbil er endret som følge av endringene i forskrift om engangsavgift på motorvogner § 3-1 åttende ledd (punkt 3.3.11).
- Nytt punkt 6.2 som omhandler saksbehandling og dokumentasjon i forbindelse med fritak for eller reduksjon i engangsavgiften. Tilsvarende omtale er tatt bort fra de øvrige punktene i punkt 6.
- Tekst som omtaler kjøretøyteknisk regelverk og som ikke er direkte relevant for avgiftsspørsmålet er tatt bort (punkt 8.4).
- Endringer som følge av beslutning om at de midlertidige endringene i midlertidigforskriften § 5 bokstav g (kortvarig bruk) og § 9 (privat oppbevaring) som ble gjort i 2020, nå skal gjelde permanent (punkt 12.6.8 og 12.10).
- Redaksjonelle endringer.