

**VIRKNINGEN AV OMLEGGINGEN I 1982 FRA
AVGIFTSFRITAK TIL ØKT TILSKUDD OVER
REINDRIFSAVTALEN**



**Utarbeidet av en arbeidsgruppe bestående av
representanter fra Landbruks- og matdepartementet og
Finansdepartementet**

November 2006

INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	INNLEDNING -----	3
2.	NRL SITT KRAV -----	4
3.	REINDRIFTEN I DAG -----	5
4.	DAGENS REGELVERK VEDRØRENDE AVGIFTER OG REFUSJONER PÅ REINDRIFTENS DRIFTSMIDLER, HERUNDER SNØSCOOTER, ATV, MOTORSYKKEL OG BENSIN -----	8
4.1	INNLEDNING -----	8
4.2	DAGENS REGELVERK -----	9
4.3	BAKGRUNNEN FOR FORSKJELLER I REGELVERKET FOR DE ULIKE DRIFTSMIDLENE SOM NYTTES I REINDRIFTEN, HERUNDER ÅRSAKEN TIL DISSE FORSKJELLENE. -----	10
4.4	HISTORISK GJENNOMGANG -----	10
4.5	REINDRIFTSAVTALEN 1982/1983 -----	13
4.6	REINDRIFTSAVTALEN 1989/1990 -----	14
5.	VIRKNINGENE AV OMLEGGINGEN I 1982 FRA AVGIFTSFRITAK TIL ØKT TILSKUDD OVER REINDRIFTSAVTALEN -----	16
6.	OPPSUMMERING OG KONKLUSJONER -----	18

1. INNLEDNING

I forbindelse med de årlige reindriftavtaleforhandlingene har Norske Reindriftsamers Landsforbund (NRL) ved flere anledninger reist krav knyttet til skatter og avgifter i reindriften, senest ved forhandlingene om Reindrifftsavtalen 2006/2007. Ved forhandlingene om Reindrifftsavtalen 2006/2007 ble det på politisk nivå avklart at det skal nedsettes en arbeidsgruppe som skal vurdere virkningen av omleggingen i 1982 fra avgiftsfritak til økt tilskudd over reindrifftsavtalen. Det vises til omtale i St.prp. nr. 64 (2005-2006) Om Reindrifftsavtalen 2006/2007 kapittel 4.8 hvor det heter:

”Finansdepartementet og Landbruks- og matdepartementet vil nedsette en arbeidsgruppe som skal vurdere virkningen av omleggingen i 1982 fra avgiftsfritak til økt tilskudd over reindrifftsavtalen. NRL vil få anledning til å legge frem sine synspunkter for arbeidsgruppen. Det tas sikte på at arbeidsgruppen kommer med sine vurderinger i god tid før neste reindrifftsforhandlinger starter”.

Høsten 2006 ble det oppnevnt en arbeidsgruppe bestående av 7 personer, herav fire personer fra Finansdepartementet (FIN) og tre personer fra Landbruks- og matdepartementet (LMD). Utover at det er avholdt to møter i arbeidsgruppen, er det gjennomført et møte med NRL 15. november 2006. Dette møtet ble holdt i FINs lokaler.

Innledningsvis gir rapporten en beskrivelse av NRLs krav. Videre gis det en kort beskrivelse av dagens reindrift og den økonomiske utviklingen i næringen. Ved siden av å beskrive gjeldende regelverk og den historiske utviklingen vedrørende avgifter og refusjoner i reindriften, gis en beskrivelse av de endringene som ble gjennomført gjennom reindrifftsavtaleforhandlingene i 1982/83 og 1989/90. Videre omtales dagens virkning av omleggingen fra avgiftsfritak til økt tilskudd over reindrifftsavtalen. Avslutningsvis gis en oppsummering og arbeidsgruppens konklusjoner.

Oslo, 27. november 2006

Fra LMD

Marit Myklevold

Torgeir Gjølberg

Morten Floor

Fra FIN

Lars Einar Legernes

Torunn Nordberg

Fredrik Robsahm

Kari Syverud

2. NRL SITT KRAV

I sitt krav til Reindrifftsavtalen 2006/2007 påpekte NRL at *Totalregnskapet for reindrifften* ikke gir en fullgod økonomisk oversikt, ved at det ikke fremkommer hvor mye reindrifften betaler i avgifter til staten for kjøp og drift av sine driftsmidler. Imidlertid fremkommer en betydelig sum som tilskudd, mens det egentlig er en kompensasjon for avgifter som er betalt. Videre ble det påpekt at samme sum fremkommer som kostnad i næringen, mens det egentlig er avgifter som kompenseres gjennom tilskudd. Det fremkommer ikke hvor store summer det dreier seg om. Etter NRLs vurderinger medfører dette en betydelig feil i fremstillingen av reindriffts næringens økonomi. I tillegg vises det til at man gjennom flere forhandlingsrunder har krevd likebehandling med andre næringer når det gjelder avgifter på driftsmidler. Det understrekes at reineierne opplever dagens situasjon som lite rettfærdig, og det vises til at avgiftsregimet for driftsmidler må endres på en slik måte som kan forstås og aksepteres i reindrifften.

NRL viser til at snøscooter og firhjulinger (All Terrain Vehicle (ATV)) er de sentrale driftsmidlene i reindrifften, og det poengteres at disse kun brukes i forbindelse med utøvelse av reindrifften. Reindrifften oppfatter det som økonomisk urettferdig at disse driftsmidlene, inkludert bensin og vedlikehold, ikke fullt ut er avgiftsfrie for reindrifften, og viser til regelverket for jordbruket, fiske og dieseldrevne fritidsbåter. I tillegg vises det til forskjeller i regelverket for reindrifften i Sverige og Finland.

I møte mellom NRL og arbeidsgruppen 15. november 2006 var formålet å gi NRL mulighet til å fremlegges sine synspunkter i saken, og utdype hva som ligger i kravet knyttet til skatter og avgifter. Utover dette møtet har NRL også oversendt FIN og LMD flere brev i etterkant, hvor kravet er konkretisert og løsninger skissert. På bakgrunn av de nevnte forhold oppsummeres NRLs krav som følger:

1. Reindrifften skal oppfattes som en næring. Motorkjøretøy som brukes i næringen skal defineres som driftsmidler.
2. Det etableres et avgiftsregime slik at det blir et avgiftsfritak etter faktisk bruk i reindrifften. Ordningen omfatter de som er registrert i mva. -registeret og som leverer næringsoppgave for reindrifften.
3. Avgiftsfritaket skal gjelde samtlige former for avgifter knyttet til reindrifftens driftsmidler, herunder:
 - a. Fradrag for inngående merverdiavgift på ATV, terrenggående motorsykler og for det antall snøscootere det er behov for i driftsenheten.
 - b. Fritak for engangsavgift for ATV, motorsykler og snøscootere som anskaffes i forbindelse med reindriffts næringen.
 - c. Fritak/refusjon for avgift for bensin som brukes i reindriffts næringen.
 - d. Fritak/refusjon av årsavgifter på driftsmidler.
4. Ved etablering av nytt avgiftsregime skal reindrifftsavtalens ramme reduseres med det beløp forhandlingspartene blir enige om.

3. REINDRIFTEN I DAG

Samisk reindrift drives innenfor et reinbeiteområde på om lag 140 000 km². Innenfor dette området er reindriften organisert på flere nivåer, fra reinbeiteområder, reinbeitedistrikter og driftsfellesskap og ned til driftsenheter og reineiere. De samiske reinbeiteområdene, som strekker seg fra Finnmark i nord til Hedmark i sør, er delt opp i 82 reinbeitedistrikter per 31. mars 2006. Distriktene fordeler seg på 72 sommer- og helårsbeitedistrikter, samt 10 distrikter som brukes til høst- og vinterbeiter for norsk reindrift og/eller som beiter for svensk reindrift. Innenfor hvert distrikt er det grupper av reineiere som har reinen i en felles flokk og samarbeider om den praktiske driften. Disse driftsgruppene kalles "siida" og "sijte" på henholdsvis nord- og sørsamisk. De siste årene har det vært om lag 110 driftsgrupper sommerstid, og vel 150 driftsgrupper vinterstid innenfor de samiske reindriftsområdene. Siidaene eller driftsgruppene består av én eller flere reineiere med eget reinmerke. Ved utgangen av driftsåret 2005/2006 var det totalt 569 driftsenheter med rein, og ca. 2 800 personer tilknyttet disse driftsenhetene. Av disse var det 409 driftsenheter og ca 2 100 personer i Finnmark.

Flyttmønsteret og arealbruken i reindriften varierer mellom ulike områder på grunn av naturgitte forhold, men også fordi det naturgitte flyttmønsteret over tid har måttet tilpasse seg politiske forhold. Her vises det til reinbeitekonvensjonen med Sverige og grensestengingene mot Finland og Russland. I tillegg har et økende omfang av fysiske inngrep og andre menneskelige forstyrrelser innenfor reinbeiteområdene medvirket til endringer i de tradisjonelle flytte- og bruksområdene.

Snøscooter, ATV og terrengmotorsykler er de viktigste driftsmidlene i dagens reindrift. Bruken av disse driftsmidlene varierer mellom reinbeiteområdene, og det er også store forskjeller innad i det enkelte området. Dette har flere årsaker. Her vises det til topografi, klima, beitetider, reintetthet og rovviltforekomster. I forhold til flyttingen mellom de 8 ulike årstidsbeitene er det generelt slik at i Finnmark skjer vinterbeitingen i innlandet og sommerbeitingen ved kysten eller på øyene. Vår- og høstbeitingen foregår i hovedsak i den mellomliggende sonen. Dette medfører at flere reindriftsutøvere flytter flere hundre kilometer i løpet av et år. I Troms skjer flyttingen over korte avstander, og ofte innenfor samme distrikt. Reindriften i Nordland har et todelt flyttmønster, hvor noen distrikter flytter til vinterbeiter i Sverige eller grensestrøkene, mens andre har sine vinterbeiter ved kysten. I Nord-Trøndelag har de fleste distriktene kystnære vinterbeiter, men det foregår også vinterbeiter i innlandet. Flyttingen i Sør-Trøndelag/Hedmark foregår i hovedsak fra barmarksbeiter i nord til vinterbeiter i sør. Tamreinlagene nytter generelt mer kystnære høyfjellsområder i nordvest som barmarksbeite, og mer kontinentale og lavereliggende fjell- og utmarksområder i sørøst som vinterbeite.

De mål og retningslinjer som ligger til grunn for reindriftpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 28 (1991-1992), En bærekraftig reindrift, og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 167 (1991-1992). I innstillingen konkretiseres "En bærekraftig reindrift" gjennom følgende tre punkt (mål):

1. Økologisk bærekraft

2. Økonomisk bærekraft

3. Kulturell bærekraft

Disse tre målene står i en innbyrdes sammenheng; økologisk bærekraft gir grunnlag for økonomisk bærekraft, og sammen gir økologisk og økonomisk bærekraft mulighet for å utvikle kulturell bærekraft.

Reindrift er en liten næring i nasjonal målestokk, men både i samisk og lokal sammenheng har den stor betydning, - økonomisk, sysselsettingsmessig og kulturelt. Reindriften har alltid vært oppfattet og akseptert som en helt spesiell samisk næring. Reindriften er derfor en viktig del av det materielle grunnlaget for samisk kultur.

På bakgrunn av nasjonale forpliktelser etter Grunnloven, og folkerettens regler om urbefolkninger og minoriteter, sees reindriftpolitikken i en generell same- og samfunnspolitisk sammenheng. Reindriftpolitikken er derfor bygd på to selvstendige grunnlag; en næringspolitisk produksjonsverdi og en samepolitisk kulturverdi. Landbruks- og matdepartementet er det ansvarlige næringsdepartementet for reindriftpolitikken, mens Arbeids- og inkluderingsdepartementet er ansvarlig for samepolitikken generelt.

Reindriftsavtalen er, ved siden av reindriftsloven, det viktigste operative redskap for å følge opp målene og retningslinjene i reindriftpolitikken. I forhandlingene om reindriftsavtalen, mellom Norske Reindriftsamers Landsforbund (NRL) og Staten ved Landbruks- og matdepartementet, drøftes de sentrale økonomiske spørsmål som knytter seg til utviklingen i reindriften.

Gjeldende reindriftsavtale har en ramme på 92,5 mill. kroner, eksklusive tiltak mot radioaktivitet. Dette er tilsvarende ramme som for Reindriftsavtalen 2005/2006 etter vedtatt budsjett for 2006. Nedenfor gis en framstilling av reindriftsavtalens ramme de fem siste avtaleårene.

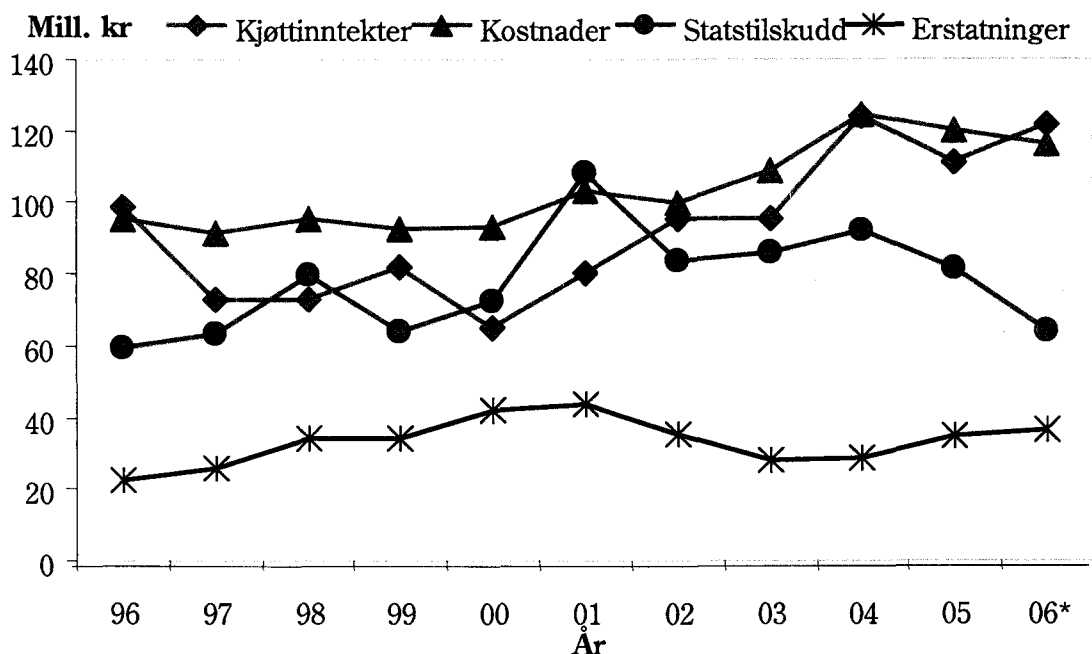
Post	Benevnelse	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07
51	Reindriften utviklingsfond	45,9	36,6	33,5	34,3	37,3
72	Organisasjonstilskudd	5,6	5,6	5,8	5,9	5,9
75	Kostnadssenkende og direkte tilskudd	49,7	51,1	53,9	50,5	47,5
79	Velferdsordninger	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
	Sum	103,0	95,0	95,0	92,5	92,5
82	Kostnader vedrørende radioaktivitet i reinkjøtt	3,5	5,0	4,5	3,5	3,0
	Sum inkl post 82	106,5	100,0	99,5	96,0	95,5

Bruken av de økonomiske virkemidlene fastsettes bl.a. ut fra reindrifstlovens intensjon og bestemmelser. Forhandlingene skal ta utgangspunkt i en felles forståelse av næringens økonomiske situasjon. Til å forstå denne beskrivelsen er det oppnevnt et Økonomisk utvalg for reindriften. Utvalget utarbeider hvert år et totalregnskap som viser det samlede økonomiske resultatet for reindrifsnæringen totalt og regionalt. I tillegg beregnes det økonomiske resultatet for det enkelte reinbeiteområdet.

I forbindelse med utarbeidelsen av reindrifst totalregnskap beregnes bl.a. alle tallene for kostnader til driftsmidler i reindriften. Dette innebærer at alle avgifter som ikke refunderes er kalkulert inn i totalregnskapet, og med det ligger inne i grunnlagsmaterialet i forbindelse med de årlige reindrifst avtaleforhandlingene. I hvilken grad fastsetting og fordeling av reindrifst avtalens ramme tar utgangspunkt i helheten eller enkeltelementer i Totalregnskapet er opp til avtalepartene. Generelt har resultatmålene i Totalregnskapet ikke vært avgjørende for fastsetting og fordeling av reindrifst avtalens ramme. Det som har vært hovedanliggende de siste tiårene har vært tiltak som kan tilpasse reinntallet i deler av Finnmark. I den forbindelse har vurderinger omkring endringer i reinhjordverdien vært særlig sentral.

Totalregnskapet for 2005 viser en negativ endring i resultatmålene fra 2004 til 2005. Vederlag for arbeid og egenkapital reduseres fra 138,6 mill. kroner i 2004 til 121,7 mill. kroner i 2005 (-16,9 mill. kroner). Målt per årsverk reduseres vederlag for arbeid og egenkapital fra 131 526 kroner i 2004 til 117 817 kroner i 2005, og målt per driftsenhet reduseres vederlag for arbeid og egenkapital fra 224 546 kroner i 2004 til 202 186 kroner i 2005. Budsjett for 2006 viser fortsatt en negativ trend i de ulike resultatmålene, men det påpekes at det er store regionale forskjeller. Når det gjelder reinhjordverdien spesielt, har denne vært økende de siste fem år, fra 272 385 000 kroner i 2001 til 389 728 000 kroner i 2005.

Nedenfor gis det en framstilling av den økonomiske utviklingen i reindrifst næringen med utgangspunkt i sentrale poster i totalregnskapet i perioden 1996-2006. Det påpekes at tallene for 2006 er budsjettall beregnet av Økonomisk utvalg. Videre understrekes det at kostnads- og inntekstøkningen fra 2002 til 2003 i hovedsak kan forklares med en omlegging av tilskuddsystemet over Reindrifst avtalen fra og med driftsåret 2003/2004. Denne endringen innebar at de ordninger som tidligere hadde vært faste beløp per driftsenhet ble endret til ordninger som premierer produksjon og verdiskaping. For at reieneierne skal oppnå størst mulig avgiftspliktig inntekt, inkluderer slakteriene slaktekostnadene i prisen, samtidig som reieneierne faktureres for den delen av prisen som slaktekostnadene utgjør. Konsekvensen er at både prisen, kjøttinntektene og kostnadene øker. Bakgrunnen for at ikke kjøttinntektene økte tilsvarende som kostnadene ved omleggingen, var at man fikk en vesentlig prisnedgang på reinkjøtt høsten 2003.



4. DAGENS REGELVERK VEDRØRENDE AVGIFTER OG REFUSJONER PÅ REINDRIFTENS DRIFTSMIDLER, HERUNDER SNØSCOOTER, ATV, MOTORSYKKEL OG BENSIN

4.1 Innledning

Bilavgiftene er i hovedsak utformet slik at avgiftene beregnes ut fra kjennetegn ved kjøretøyet, ikke ut fra kjennetegn ved eier/kjøper. Det gjelder et unntak for personbiler til bruk som drosjer. Disse ilegges en lavere engangsavgift enn "vanlige" personbiler. Ved utformingen av engangsavgiften er det forsøkt å ta hensyn til prinsippet om at næringskjøretøy bør skjermes fra å betale fiskale avgifter på sine innsatsfaktorer. For traktorer, busser og tunge lastebiler betales det for eksempel ikke engangsavgift. For andre kjøretøytyper, for eksempel minibusser og varebiler, som også kan benyttes som personbiler, betales en avgift som prosent av personbilavgiften. For snøscootere og motorsykler betales også engangsavgift. Årsavgift betales av de aller fleste kjøretøy, også næringskjøretøy. Eksempelvis ilegges det avgift etter samme sats for personbiler, varebiler og lastebiler, så lenge tillatt totalvekt er under 7,5 tonn. For tyngrer kjøretøy betales vektårsavgift. Det gis ikke fritak for næringskjøretøy. Også omregistreringsavgiften betales pr. kjøretøy uansett om det er kjøpt til bruk i næring eller ikke. Det samme gjelder drivstoffavgiftene. Hovedregelen er at næringslivet også belastes disse avgiftene. Det er altså ikke vanlig med refusjon/fritak for særavgifter. Et unntak er kompensasjonsordningen for bensin til båter og snøscootere i veiløse strøk, som er omtalt nedenfor.

Et sentralt kjennetegn i merverdiavgiftssystemet er retten til å fradragsføre inngående merverdiavgift på kjøp til bruk i virksomheten. Fradragsretten er som hovedregel avskåret for personkjøretøy. Det er unntak for personkjøretøy som brukes i virksomhet med videresalg av slike kjøretøy, som utleiekjøretøy i yrkesmessig utleievirksomhet eller som middel til å transportere personer mot vederlag i persontransportvirksomhet. Det gjelder selv om personkjøretøyet faktisk benyttes i avgiftspliktig virksomhet. Etter merverdiavgiftsregelverket anses bl.a. personbiler, snøscootere, samt ATV og

motorsykler som personkjøretøy. Varebiler klasse 2, lastebiler, traktorer mv. anses ikke som personkjøretøy. Næringsdrivende har dermed rett til å fradragsføre inngående merverdiavgift ved kjøp og bruk av slike kjøretøy.

4.2 Dagens regelverk

Drivstoffavgifter

All bensin avgiftslegges med bensinavgift, jf. Stortingets vedtak om avgift på bensin. For svovelfri bensin (under 10 ppm) er satsen 4,10 kroner pr. liter i 2006 og prisjusteres for 2007 til 4,17 kroner. Avgiften kommer i tillegg til avgift som skal betales etter Stortingets vedtak om CO₂-avgift på mineralske produkter. CO₂-avgift på bensin utgjør 0,79 kroner pr. liter i 2006 og prisjusteres til 0,80 kroner for 2007.

For bensin til båter og snøscootere i veiløse strøk er det, som tidligere nevnt, fastsatt en *kompensasjonsordning*, jf. avgiftsvedtaket § 2 første ledd bokstav g.

Kompensasjonsordningen innebærer at bensinavgift refunderes for fastboende som er uten helårs veiforbindelse og som er avhengig av å benytte mer enn 100 liter bensin per år til egen motorbåt/snøscooter for å komme frem til bilvei eller kai som har regulært ruteanløp, jf. forskrift 11. desember 2001 nr. 1451 om særavgifter § 3-9-4 (1) bokstav a. Etter forskriften § 3-9-4 (3) gis det likevel ikke tilskudd til personer som får tilskudd gjennom reindriftsavtalen. Forskriften § 3-9-4 bokstav b åpner for øvrig for tilskudd til bensinavgift til eier av båt i Finnmark når båten hovedsakelig nyttes i næring på elver eller vassdrag i Finnmark.

Engangsavgift

Snøscootere og ATV avgiftslegges med engangsavgift i størrelsesorden 15-20 000 kroner, jf. Stortingets vedtak om engangsavgift på motorvogner. Det er også engangsavgift på motorsykler. ATV har ingen egen definisjon eller avgiftsgruppe i Norge. Dette er kjøretøy som normalt er tre-/firehjuls moped/motorsykler eller personbil, avhengig av motor og vekt. Disse kjøretøyene oppfyller normalt ikke de tekniske kravene som vegmyndighetene stiller til personbiler, og er ofte ikke ment å være personbiler fra produsentenes side.

Tidligere har enkelte av disse kjøretøyene etter norske bestemmelser blitt definert som traktorer, og dermed ikke fått engangsavgift. De måtte da bl.a. være utrustet med trepunkts kobling og tilhengerfeste. Med virkning fra 1. juli 2005 utgikk imidlertid denne særnorske definisjonen av traktor. Disse kjøretøyene fikk dermed engangsavgift som motorsykel. Kjøretøyene er for øvrig i de aller fleste tilfeller registreringspliktige, uansett om de brukes på offentlig veg eller ikke.

Vrakpantavgift

Snøscootere avgiftslegges med vrakpantavgift med 1300 kroner (2006), jf. vedtaket om engangsavgift på motorvogner § 3. Det foreslås ingen endringer i vrakpantavgiften for 2007. Ved levering av kjøretøy til vraking utbetales en vrakpant, som for tiden er 1500 kroner pr. kjøretøy, jf. Miljøverndepartementets forskrift 1. juni 2004 nr. 930 om gjenvinning og behandling av avfall (avfallsforskriften).

Årsavgift

Snøscootere avgiftslegges med årsavgift på 365 kroner (2006), jf. Stortingets avgiftsvedtak om årsavgift § 1 nr. 4 bokstav g. Denne avgiften prisjusteres til 370 kroner i 2007. Det tilsvarende gjelder for traktor etter samme bestemmelse bokstav j. For motorsykkel/ATV er årsavgiften fastsatt til 1615 kroner (2006), jf. avgiftsvedtaket § 1 nr. 3. Denne avgiften prisjusteres til 1645 kroner i 2007.

Toll

Det er ikke toll på de aktuelle kjøretøyene.

Merverdiavgift

Etter merverdiavgiftsregelverket anses snøscootere, samt ATV og motorsykler som personkjøretøy, jf. forskrift nr. 49 § 1 nr. 2. Som nevnt innledningsvis er hovedregelen at fradragsretten for personkjøretøy er avskåret. Det gjelder selv om personkjøretøyet faktisk benyttes i avgiftspliktig virksomhet.

Det er på visse vilkår gitt adgang til å gjøre fradrag for merverdiavgift på utgifter til anskaffelse og drift av snøscooter. Fradragsretten er begrenset til å gjelde én snøscooter for hver reieneier registrert i mva-registeret, samt at nytt kjøretøy kan tidligst anskaffes hvert annet år med mindre kjøretøyet blir kondemnert. Fradragsretten for drifts- og vedlikeholdsomkostninger gjelder også kun for én snøscooter.

For ATV og motorsykler foreligger ingen tilsvarende spesialregel. Det foreligger derfor ingen fradragsrett for noen del av merverdiavgiftskostnadene knyttet til slike kjøretøy.

4.3 Bakgrunnen for forskjeller i regelverket for de ulike driftsmidlene som nyttes i reindriften, herunder årsaken til disse forskjellene

Slik som gjennomgangen over viser, betales det engangsavgift for både snøscooter, ATV og motorsykkel. Det er imidlertid kun snøscooter som betaler vrakpantavgift. Det er dermed også kun snøscooter som får utbetalt vrakpant. De ulike kjøretøyene betaler også årsavgift etter ulike satser. Den største forskjellen i regelverk mellom ulike driftsmidler i reindriften gjelder merverdiavgift. Både snøscootere og motorsykler (inkl. ATV) er personkjøretøy, og fradragsretten for inngående merverdiavgift er dermed i utgangspunktet avskåret. Det er imidlertid på visse vilkår gitt adgang til å gjøre fradrag på utgifter til anskaffelse og drift av snøscooter. Det er ikke tilsvarende adgang til å fradragsføre utgifter til anskaffelse og drift av motorsykkel/ATV. Det var Stortinget som i forbindelse med salderingen av budsjettet for 1996 ba Regjeringen gjøre endringer slik at det i tråd med nærmere angitte retningslinjer, ble gitt fradragsrett for inngående merverdiavgift for snøscootere brukt i næring.

4.4 Historisk gjennomgang

Før 1982 fikk reindriftsnæringen refundert bensinavgift, samt toll, engangsavgift og merverdiavgift på snøscootere.

Drivstoffavgifter – tilskuddsordning som kompensasjon for bensinavgift

Før 1982 ble det gitt tilskudd som kompensasjon for bensinavgift, jf. forskrift 13. juni 1975 om tilskudd ved bruk av motorbåt/snøscooter for fastboende i veiløse strøk. Kompensasjon ble gitt til fastboende uten helårs veiforbindelse og som var avhengige av å nytte mer enn 100 liter bensin pr. år til egen motorbåt/snøscooter for å komme fram til bilvei eller til kai med regulært daglig ruteanløp. Tilskudd ble gitt for snøscooter som var registrert på bakgrunn av søknad sendt via lensmannen/politiet på stedet til toll- og avgiftsetaten. Tilskudd ble gitt med beløp etter bensinforbruk. Ordningen er for øvrig omtalt i Toll- og avgiftsdirektoratets rundskriv nr. 3/1978 S om "Avgiftsfri bensin til fisket og bensinavgiftsmidler ved bruk av motorbåt og snøscooter for fastboende i veiløse strøk 1978".

Tilskuddsordningen ble opphevet 1. januar 1982, jf. St.prp. nr. 1 (1981-82). Av omtalen i stortingsproposisjonen fremgår: "Tilskuddsordningen for snøscootere i reindriften koster årlig om lag 1 – 1,5 mill. kroner. Det er vanskelig å føre en effektiv kontroll med ordningen. Kompensasjon for avviklingen forutsettes gitt innenfor reindriftsavtalen for 1982."

Engangsavgift

Før 1982 ble det gitt tilskudd tilsvarende betalt engangsavgift på snøscooter i reindriftnæringen, jf. stortingsvedtaket om avgift på motorvogner m.m., § 5 siste ledd.

Fritaket ble opphevet med virkning fra 1. april 1982. Kompensasjon ble gitt over reindriftsavtalen (jf. St.prp. nr. 86 (1981-82) og Inst. S. nr. 173 – 1981). Det vises til nærmere omtale under punkt 4.5.

I St.prp. nr. 1 (1988-89) ble det vurdert en ordning med differensiering av engangsavgiften for å skjerme de som er avhengige av snøscooter i næringsvirksomhet. Forslaget ble ikke fremmet. Begrunnelsen for dette var: "en ordning med differensiering av avgiften vil innebære betydelige kontroll- og avgrensingsproblemer. En viser i denne forbindelse til at det tidligere avgiftsfritaket for snøscootere i reindriftnæringen ble opphevet i 1982 av administrative/kontrollmessige årsaker. Kompensasjon for opphevelsen blir gitt over reindriftsavtalen. På denne bakgrunn går Regjeringen ikke for å etablere noen ny ordning med differensiering av engangsavgiften på snøscootere".

Vrakpantavgift

Før 1982 var det ingen vrakpantavgift på snøscootere eller motorsykler, jf. vedtaket om engangsavgift på motorvogner m.m., § 2 (slik det lød for 1981).

Årsavgift

Årsavgift på snøscootere og motorsykler ble innført fra 2004. Bakgrunnen er omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005), avsnitt 3.5.4. Det fremgår at under behandlingen av budsjettet for 2004 vedtok Stortinget at den tidligere trafikkskadeavgiften etter folketrygdloven skulle avvikles og innlemmes i henholdsvis årsavgiften og vektårsavgiften, jf. Budsjett-innst. S. I (2003-2004) kapittel 3.1.2.2. Med virkning fra 1. januar ble derfor årsavgiften

og vektårsavgiften økt med 350 kroner. Dette tilsvarer det beløp trafikkskadeavgiften ville utgjort i 2004. En del kjøretøy som tidligere betalte trafikkskadeavgift var ikke omfattet av årsavgiften eller vektårsavgiften. For disse kjøretøyene ble det derfor innført årsavgift med lav sats på 350 eller 175 kroner, avhengig av hvilken sats som tidligere gjaldt for det aktuelle kjøretøy etter trafikkskadeavgiften. Endringen ble gjennomført ved at Finansdepartementet ble gitt fullmakt til å pålegge disse kjøretøyene avgift. De aktuelle kjøretøygruppene ble på denne bakgrunn tatt inn i avgiftsvedtaket fra 2005.

Toll

Toll for snøscooter ble opphevet fra 15. november 1995 (før dette utgjorde toll 5,3 prosent).

Merverdiavgift

Under sisteleddsystemet var det slik at når tollstedene refunderte toll og avgift på snøscootere til bruk i reindriftsnæringen, ble også den alminnelige omsetningsavgift som falt på refunderte toll- og avgiftsbeløp tilbakebetalt. Slik refusjon av omsetningsavgift kunne også ytes når omsetningsavgiften var oppkrevd ved innenlandsk salg. Denne refusjonsordning falt bort ved innføringen av merverdiavgiften 1. januar 1970.

I St.meld. nr. 17 (1971-72) om gjennomføringen av merverdiavgiftsloven og investeringsavgiftsloven ble det uttalt at det pga de spesielle forhold som gjorde seg gjeldende, ville være rimelig å yte en viss kompensasjon for den merbelastning som avgiftsreglene hadde ført til ved kjøp og drift av snøscootere i reindriftsnæringen. Stortinget sluttet seg til departementets forslag. På denne bakgrunn ble det med hjemmel i merverdiavgiftsloven § 70 innført en særordning med virkning fra 1. januar 1972. Ordningen innebar at det i tillegg til tilskuddene av toll og særavgiftsmidler, ble gitt et tilskudd som svarte til den merverdiavgift som var beregnet ved anskaffelsen av snøscooteren. Det var personer som hadde reindrift/reingjeting som yrke og som i den forbindelse benyttet snøscooter, som var omfattet av ordningen. Dette innebar at reineier og reingjeter ikke ble belastet merverdiavgift ved anskaffelse av snøscooter. Avgiftslettelsen ble sett på som kompensasjon for den økte avgiftsbelastningen på driftsutgifter.

Denne ordningen ble avvirket i forbindelse med reindriftavtalen for 1982-83.

Forskrift 25. oktober 1971 om avgrensning av uttrykket "personkjøretøyer" (forskrift nr. 49) ble endret 11. november 1996. Det ble da på visse vilkår åpnet adgang til å gjøre fradrag for inngående merverdiavgift på utgifter til anskaffelser og drift av snøscootere. Fram til det tidspunkt ble snøscootere fullt ut ansett som personkjøretøy etter forskriften, og det var ikke adgang til å gjøre fradrag for inngående merverdiavgift ved anskaffelse og drift av snøscootere i større utstrekning enn for vanlige personkjøretøy.

Bakgrunnen for forskriftsendringen var at Stortinget i forbindelse med salderingen av statsbudsjettet for 1996 fattet følgende vedtak:

”Stortinget ber Regjeringen endre forskrift (nr. 49) av 25. oktober 1971 slik at snøscootere brukt i næring gir fradragsrett for inngående merverdiavgift i tråd med de retningslinjer finanskomiteens medlemmer fra Senterpartiet, Høyre, Kristelig folkeparti, Venstre og representanten Stephen Bråthen har skissert i Budsjettinnst. S II for 1995-96, kap. 3.5.”

Av komiteens merknader framgår at den lå til grunn at hver driftsenhetsinnehaver til enhver tid kun burde ha en snøscooter som skulle nyte godt av de nye reglene, at utskiftning av denne snøscooteren ikke skulle kunne foretas for ofte, og at kun snøscootere inntil et visst slagvolum skulle omfattes av ordningen.

På denne bakgrunn ble det fastsatt at snøscooter eiet av registrert næringsdrivende ikke ble ansett som personkjøretøy dersom motorstørrelsen var under 500 ccm slagvolum. Fradragsretten ble begrenset til å gjelde til enhver tid kun ett slikt kjøretøy, og nytt kjøretøy kunne tidligst anskaffes hver annet år med mindre kjøretøyet ble kondemnert. Videre ble fradragsretten heller ikke ansett å gjelde snøscootere brukt til persontransport og/eller privat bruk.

Ved departementets vedtak av 2. oktober 1997 ble det gjort endringer i reglene om fradragsrett for snøscootere. Vilkåret om slagvolum ble fjernet, da dette vilkåret viste seg å ikke være hensiktsmessig da sammenlignbare snøscootere lå over og under denne begrensingen. Bakgrunnen for endringen var at finanskomiteen i Budsjett Innst. S.nr. IV (1996-1997) ba Regjeringen oppheve denne begrensingen.

For snøscootere i reindriften ble fradragsretten dessuten utvidet til å gjelde den andel av bruken som ble benyttet til tilsyn, gjeting mv. reinsdyr, herunder kjøring til og fra flokken. Finanskomiteens flertall var av den oppfatning at begrensingen av fradragsretten til kun å gjelde snøscootere brukt til varetransport, ikke var forutsatt i de merknader som lå til grunn for Stortingets vedtak av 19. desember 1995. Det syn som komiteen her gav uttrykk for innebar at det innenfor reindriftnæringen skulle gis fradrag for den andel av en snøscooter som brukes til personbefordring. Da en slik praktisering etter Finansdepartementets vurdering ikke ble ansett som forenelig med gjeldende regelverk, ble det fattet et særskilt vedtak om slik fradragsrett med hjemmel i merverdiavgiftsloven § 70.

Når det gjelder firehjuls motorsykkel (ATV), så kunne disse tidligere registreres som traktor. Fra 1. juli 2005 ble kjøretøyforskriften endret slik at disse kjøretøyene ikke lenger tilfredsstiller kravene til traktor, men må registreres som motorsykkel. Dette fikk betydning for retten til fradrag for inngående merverdiavgift, da det ikke foreligger de samme begrensinger i fradragsretten for traktorer som for personkjøretøy.

4.5 Reindriftsavtalen 1982/1983

Ved forhandlingene om reindriftsavtalen for 1982/1983, ble partene enige om at ordningen med refusjon av avgifter ved kjøp av snøscootere skulle falle bort. Det samme gjaldt bensinavgiftsrefusjonen. Disse endringene ble forutsatt kompensert med

en samlet bevilgning på 6 mill. kroner. Størrelsen på dette beløpet var gjenstand for forhandlinger.

Bakgrunnen for endringene var i utgangspunktet statens ønske om forenkling av administrasjonen av de nevnte ordninger. Ved å gi en ramme som ble fordelt under ett, samtidig som beløpet ble fordelt til samtlige reineiere etter gitte og faste kriterier, ville man oppnå en betydelig rasjonaliseringsgevinst. Det hadde også betydning at de etablerte ordningene var vanskelig å kontrollere, og at det forelå antagelser om misbruk av ordningen.

I forbindelse med omleggingen av ordningen, ble det også fremholdt at en jevn fordeling av avgiftsrefusjoner vil ha en generell næringspolitisk effekt. Det ville bli mer lønnsomt for den enkelte reineier å redusere omfanget av bruken av mekaniske hjelpemidler. Dette fremkommer som gevinst dersom man ønsker å beholde reindriften som en arbeidsintensiv næring. På den annen side ville det innebære tap for den enkelte eier som har et stort behov for bruk av driftsmidler.

Reindriftsavtalen for 1983 skulle innebære full kompensasjon for innbetalte avgifter ut fra innkjøpene i 1981. Ved justeringsforhandlingene høsten 1982 ble det fremlagt et notat datert 9. november 1982 fra Reindriftsforvaltningen Alta. Av dette notatet framkom det at det i året 1981 ble innkjøpt 676 snøscootere i reindriftnæringen. Under forhandlingene ble det fremlagt beregninger fra NRL med kalkulert behov for refusjoner på 7,8 mill. kroner. Ved justeringen av avtalen ble det avsatt nødvendige midler slik at bevilgningen til ordningen for 1983 ble i alt 7,8. mill kroner.

I forbindelse med omleggingen ble det utarbeidet en egen forskrift for kompensasjon for bortfall av refusjonsordningen. I henhold til forskriftens § 1 skulle snøscooterkompensasjonen bidra til at utgiftsnivået til nødvendig snøscooterhold ikke økte som følge av bortfall av tidligere refusjonsordninger. Videre skulle kompensasjonen bidra til å begrense mekaniseringen og stimulere til økonomisering med bruk av snøscooter i reindriften. Kompensasjonen ble gitt til godkjente driftsenheter med mer enn 70 rein. Videre ble kompensasjonen differensiert ut fra reintallet i den enkelte driftsenhet. For Troms, Nordland, Nord-Trøndelag og Sør-Trøndelag reinbeiteområder ble det ikke gjennomført endringer i denne forskriften før ved omleggingen i Reindriftsavtalen 1989/90. Når det gjelder Øst- og Vest-Finnmark reinbeiteområder ble det fastsatt en egen forskrift når det gjaldt kompensasjon for refusjonsordninger for snøscootere i 1988. Denne forskriften innebar at kompensasjonen ble knyttet til distriktstilskuddet. For å få rett til tilskudd skulle distriktet ha vedtatt regnskap, budsjett og arbeidsplan som bestemt i forskriften for distriktstilskuddet. I tillegg til de nevnte krav skulle distriktet ha oppfylt kravet til telling og slakteuttak.

4.6 Reindriftsavtalen 1989/1990

Partene ble ved forhandlingene om Reindriftsavtalen 1986 enige om å nedsette en arbeidsgruppe som skulle vurdere en bred omlegging av reindriftsavtalens virkemidler.

Dette ble vurdert som nødvendig for å oppnå en forsvarlig og stabil tilpassing av reinbestanden til beiteressursene, samtidig som høy sysselsetting og god individuell økonomi ble sikret gjennom økt produktivitet. På bakgrunn av Tsjernobyl-ulykken ble arbeidet i denne arbeidsgruppen sterkt forsinket. Imidlertid la utvalget fram sin innstilling i mai 1987. Innstillingen gir en bred gjennomgang av situasjonen i reindriften og virkemiddelbruken over reindrifftsavtalen. Utvalget foreslo bl.a. at det ble innført generelle krav til den enkelte driftsenhet for å oppnå tilskudd, samt omleggings- og effektiviseringstiltak innenfor de enkelte tilskudds- og virkemiddelsystemene. Ett av de foreslåtte tiltakene var å slå sammen snøscooterkompensasjonen og driftstilskuddet. Partene fulgte til dels opp forslaget, men istedenfor å innlemme snøscooterkompensasjonen i det etablerte driftstilskuddet, ble det etablert et eget produksjonstilskudd med virkning fra slaktesesongen 1989/1990. For budsjettåret 1990 ble det avsatt 12 mill. kroner til ordningen, noe som tilsvarte samlet bevilgning til driftstilskuddet (6 mill. kroner) og kompensasjonsordningen (6 mill. kroner) i 1989. Arbeidsgruppen understreker at siden omleggingen i 1989/1990 har ikke snøscooterrefusjonen mv. blitt synliggjort i reindrifftsavtalen, verken gjennom konkrete bevilgninger eller gjennom de avtaleforskrifter som er blitt fastsatt.

Formålet med produksjonstilskuddet var å fremme en tilpassing av reintallet til beiteressursene, og bidra til en økning av produktiviteten. Tilskuddet varierte i størrelse fra 18 000 kroner til 28 000 kroner per driftsenhet. For tamreinlagene varierte tilskuddet fra 60 000 kroner til 76 000 kroner. Det var i samsvar med anbefalingene fra arbeidsgruppen knyttet en rekke vilkår til dette tilskuddet, herunder var det krav om at reindriften skulle utøves i samsvar med gjeldene lover og bestemmelser, samt at offentlige tellinger skulle være gjennomført der disse var pålagt. Videre var det krav om at driftsenhetene måtte ha et slaktekvantum på minst 1000 kg. I tillegg var det rettet differensierte slaktekrav både mellom reinbeiteområdene og innenfor enkelte av reinbeiteområdene.

Etter denne omleggingen og frem til i dag har det vært en rekke endringer i tilskuddene over reindrifftsavtalen, samt de krav som har vært stilt for å komme inn under reindrifftsavtalens virkemiddelsystem. Den siste større omleggingen fant sted ved inngåelsen av Reindrifftsavtalen 2003/2004. Ved denne omleggingen ble tilskuddene til driftsenheter og tamreinlag endret fra ordninger som i stor grad har vært faste beløp per driftsenhet, til ordninger som premierer produksjon og verdiskaping. De tidligere ordningene var knyttet opp mot et minstekrav til produksjon, mens de nye ordninger ble knyttet til verdien av det som produseres. Videre ble det rettet oppmerksomhet mot tiltak for økt slakting og omsetning av reinkjøtt. Det innførte skattefradraget og de nevnte endringene som er videreført i gjeldende reindrifftsavtale, innebærer at det er lagt til rette for økt produksjon og verdiskaping i næringen, og dermed på sikt en større økonomisk bærekraft.

5. VIRKNINGENE AV OMLEGGINGEN I 1982 FRA AVGIFTSFRITAK TIL ØKT TILSKUDD OVER REINDRIFTSAVTALEN

Under forhandlingene om Reindrifftsavtalen 1982/1983 ble det lagt til grunn at omleggingen skulle innebære full kompensasjon for innbetalte avgifter ut fra innkjøpene i 1981. Denne ble i utgangspunktet beregnet til 6 mill. kroner, og fordelte seg slik:

Bensinavgift	1,3 mill. kroner
Toll	0,5 mill. kroner
Motorvognavgift	1,5 mill. kroner
Merverdiavgift	2,8 mill. kroner

Under forhandlingene fremkom det opplysninger om at full kompensasjon for næringens avgifter innebar behov for en bevilgning på 7,8 mill. kroner. Økningen på 1,8 mill. kroner ble således tatt fra reindrifftsavtalens ramme på bakgrunn av forhandlinger mellom partene. Avtalens ramme var for Reindrifftsavtalen 1982/1983 på 32,25 mill. kroner. Dette innebærer at den nye refusjonsordningen utgjorde vel 24 % av totalrammen. Videre fikk samtlige driftsenheter med mer enn 70 rein fra 9 600 kroner til 16 000 kroner i kompensasjon. Dette utgjorde ved reindrifftsavtalen 1982/1983 om lag 78 % av samtlige driftsenheter.

I forbindelse med omleggingen av kompensasjonsordningen i 1989/1990 var ordningen beregnet til 6 mill. kroner. Avtalens ramme var henholdsvis 76 mill. kroner i 1989 og 78,5 mill. kroner i 1990. Før omleggingen og etablering av et nytt produksjonstilskudd utgjorde kompensasjonsordningen 7,8 % av bevilgningen i 1989. I 1990 utgjorde kompensasjonsordningen som en del av produksjonstilskuddet 7,6 % av totalbevilgningen og 17,1 % av bevilgningen til de kostnadssenkende og direkte tilskuddene. Med utgangspunkt i de krav som lå i Reindrifftsavtalen 1989/1990, var det om lag 76 % av driftsenhetene som mottok produksjonstilskuddet.

Som påpekt under punkt 4.6, har ikke snøscooterrefusjonen mv. blitt synliggjort i reindrifftsavtalen siden reindrifftsavtalen 1989/1990, verken gjennom utformingen av konkrete bevilgninger eller regelverk. Det er derfor ikke mulig å tallfeste hvor mye refusjonsordningen utgjør av totalrammen og de direkte tilskuddene i dag. Reindrifftsavtalens ramme de to siste avtaleårene har vært på om lag 92,5 mill. kroner. For Reindrifftsavtalen 2005/2006 var det om lag 77 % av driftsenhetene som mottok tilskudd over avtalen.

I 1990 var reindrifftsens totale kostnader om lag 65,5 mill. kroner. I 2005 har disse økt til vel 93 mill. kroner. Denne kostnadsøkningen skyldes flere forhold, men gruppen viser særlig til den teknologiske utviklingen i reindrifften, og avgiftsbehandlingen av de transportkjøretøyene som nyttes i reindrifften.

Høsten 2006 mottok Økonomisk utvalg en henvendelse hvor NRL anmodet Utvalget om å beregne hvor stor andel av næringens kostnader som består av avgifter til staten. Videre ble det anmodet om at Utvalget redegjorde for dette i *Totalregnskapet for 2005*. Nedenfor gjengis Utvalgets beregninger. Utvalgets anslag på årlig avgiftsbelastning er

knyttet til bensinavgift og engangsavgift ved innkjøp av maskiner og kjøretøy. Disse er behandlet avgiftsmessig som snøscootere og ATV/firehjulinger da de er dominerende for denne kostnadsgruppen. Det er også tatt hensyn til ikke- fradragsberettiget merverdiavgift knyttet til disse transportmidlene. Det foreligger ikke datamateriale som angir innkjøpshyppighet for snøscooter/ATV til næringsmessig bruk i reindriften. Men med utgangspunkt i investeringstall og regnskapsførte kostnader i totalregnskapet og enkelte forutsetninger, er det gjort anslag på årlig avgiftsbelastning. Det poengteres at beregningene kun er basert på næringsoppgavene fra driftsenhetene i reindriften. Det vil si at næringsoppgavene til andre reieiere som sorterer under den enkelte driftsenhet, ikke er med i beregningsgrunnlaget.

	2004	2005	200x
Engangsavgift og MVA på snøscootere og ATV			
<i>Nettoinvestering maskiner og kjøretøy</i>	16 200	16 900	16 900
<i>Ikke MVA-fradrag på ATV</i>			1 400
<i>Gjennomsnittlig engangsavgift</i>	22%	22%	28%
Sum engangsavgift	3 564	3 718	5 124
Bensinavgift			
Kostnadsført	15 000	17 200	17 200
Andel avgift (bensinavgift og CO2-avgift)	59%	55%	55%
Sum bensinavgift	8 850	9 460	9 460
Sum betalte avgifter	12 414	13 178	14 584

Beregninger er gjort for årene 2004 og 2005 og for en framtidig situasjon hvor alle ATV-er er typegodkjent etter 1. juli 2005. Når det gjelder inngående merverdiavgift, har næringsutøvere i reindriften fradragsrett ved anskaffelse av ny snøscooter hvert annet år. I praksis kan det være innkjøpt scootere til næringsmessig bruk ut over dette, og som dermed skal være regnskapsført og avskrevet med inngående mva. som del av avskrivningsgrunnlaget. Siden levetiden for en scooter er over 2 år er det imidlertid også mulig å selge brukt med gevinst. Det er regnet med at alle scootere til bruk i næringsdriften er regnskapsført uten inngående mva.

For ATV/firehjulinger har næringen full fradragsrett for inngående merverdiavgift for kjøretøy som er typegodkjent før 1. juli 2005. Det er derfor regnet med at disse til og med 2005 er innkjøpt med fullt fradrag. Imidlertid vil avgiftsbelastningen øke etter hvert som det kjøpes nye med typegodkjenning etter 1. juli 2005. Som en illustrasjon er det her beregnet tall for et år 200X, forutsatt at alle innkjøpte ATV-er da er typegodkjent etter 1. juli 2005.

Engangsavgift

Iflg. grunnlagsmaterialet til totalregnskapet, var netto nyinvesteringer i 2005 for saldo-gruppe c og d (kjøretøy) 16,9 mill. kroner. Dette tallet er benyttet. Det finnes ikke tall

for hvor mye av det som er snøscootere og ATV. Anslaget må derfor anses som et maksimalanslag.

Avhengig av type og størrelse på kjøretøyet utgjør engangsavgiften i området 18-24 prosent. Basert på et anslag på at 2/3 er investeringer i snøscootere og 1/3 ATV, er det beregnet at gjennomsnittlig avgiftsandel er 22 prosent. Det innebærer en avgiftsbelastning for næringen på 3,7 mill. kroner i 2005.

Ikke fradrag for inngående merverdiavgift på ATV godkjent etter 1. juli 2005

I en framtidig situasjon når alle innkjøpte ATV er typegodkjent etter 1. juli 2005, vil det med forutsetningene over påløpe 25 prosent ikke-fradragsberettiget avgift på 1/3 av nettoinvesteringen. Det innebærer en kostnadsøkning på 1,4 mill. kroner ved samme investeringsvolum og prisnivå som i 2004. Avgiftsandelen stiger til 28 prosent.

Bensinavgift

Iflg. grunnlagstallene til totalkalkylen var bensinutgiftene, godkjent av likningsmyndighetene, 15 mill. kroner i 2004, eks. mva. Gjennomsnittlig bensinpris i 2004 (eks. mva.) var 8,15 kroner pr. liter. Av dette var 4,03 kroner bensinavgift, og 0,78 kroner CO₂-avgift. Avgiftsandelen var 59 prosent og total avgiftsbelastning kan beregnes til 8,9 mill. kroner. I 2005 var bensinutgiftene 17 mill. kroner eks. mva. Med utgangspunkt i prisene fra 2004 utgjør avgiften 9,4 mill. kroner.

6. OPPSUMMERING OG KONKLUSJONER

Reindriften er oppfattet og akseptert som en helt spesiell samisk næring, og skal forvaltes som en næring. Reindriften er en viktig del av det materielle grunnlaget for samisk kultur. I enkelte områder har næringen vært helt avgjørende for en ivaretagelse og en videreutvikling av denne kulturen. Det er en politisk målsetting å videreutvikle reindriften som næring, samt at det tilrettelegges for de reindriftsutøvere som har reindrift som hovednæring.

Reindriften totalregnskap inkluderer alle avgifter på driftsmidler som ikke refunderes. Avgiftene inngår dermed på linje med andre kostnads- og inntektskomponenter i beregningen av resultatmålene som ligger til grunn for reindriftsforhandlingene. I hvilken grad fastsetting og fordeling av reindriftsavtalens ramme tar direkte utgangspunkt i resultatmålene eller i enkeltelementer i Totalregnskapet, er opp til avtalepartene. Generelt har resultatmålene i Totalregnskapet ikke vært avgjørende for fastsetting og fordeling av reindriftsavtalens ramme. Det som har vært hovedanliggende de siste tiårene har vært tiltak som kan tilpasse reintallet i deler av Finnmark. I den forbindelse har vurderinger omkring endringer i reinhjordverdien vært særlig sentral.

Snøscooter, ATV og terrengmotorsykkel er de motorkjøretøyene som i hovedsak benyttes i reindriften. Disse kjøretøyene blir i merverdiavgiftssammenheng ansett som personkjøretøy. En har derfor i utgangspunktet ikke rett til å fradragsføre inngående merverdiavgift på anskaffelse og drift av slike kjøretøy. Imidlertid har de

reindrifftsutøverne som er registrert i merverdiavgiftsregisteret rett til fradrag for inngående merverdiavgift ved anskaffelse av en ny snøscooter annet hvert år.

Ved at reindrifften i hovedsak benytter transportmidler som anses og behandles avgiftsmessig som personkjøretøy, kommer reindrifften i utgangspunktet dårligere ut enn de næringer som kan benytte seg av kjøretøy som skjermes fra engangsavgifter, samt får fullt fradrag for inngående mva. De reindrifftsutøverne som kommer inn under reindrifftsavtalens tilskuddsystem blir imidlertid kompensert for disse avgiftene. Kompensasjonens størrelse er som tidligere nevnt, umulig å tallfeste.

I forbindelse med Reindrifftsavtalen 1982/1983 ble de særskilte ordningene når det gjaldt refusjoner av avgifter ved kjøp av snøscooter og bensin avviklet. Isteden ble det etablert en egen tilskuddsordning over reindrifftsavtalen. Omleggingen skulle innebære full kompensasjon for innbetalte avgifter ut fra innkjøpene i 1981. Disse ble kalkulert til 7,8 mill. kroner.

I 2005 er reindrifftens avgiftsbelastning beregnet til vel 13 mill. kroner. Utgiftene kompenseres over reindrifftsavtalens tilskuddsystem. Hvor mye kompensasjonen utgjør, er etter arbeidsgruppens vurdering umulig å tallfeste. Bakgrunnen for dette er at snøscooterrefusjonen med mer ikke har blitt synliggjort i reindrifftsavtalen siden omleggingen i 1989/1990, verken gjennom konkrete bevilgninger eller gjennom de avtaleforskrifter som er blitt fastsatt.

Ved omleggingen som fant sted i 1982/1983, var det om lag 78 % av driftsenhetene som mottok kompensasjon for bortfall av refusjonsordninger for snøscootere med mer. For Reindrifftsavtalen 2005/2006 er tilsvarende tall 77 %. Andelen driftsenhetsinnehavere som mottar tilskudd er altså tilnærmet lik i dag som den var ved omleggingen i 1982/1983. Arbeidsgruppen understreker at selv om andelen er lik i dag, har det vært lengre perioder hvor under halvparten av driftsenhetsinnehaverne har mottatt tilskudd over reindrifftsavtalen. Videre vises det til at det i løpet av de siste år har vært en reduksjon i antall driftsenheter. Tilsvarende reduksjon i antall personer i næringen har ikke funnet sted. Ved at tilskuddene betales til driftsenhetsinnehaveren, har dette medført en omfordeling i forhold til hvem som får kompensert deler av sine avgifter over reindrifftsavtalens tilskuddsystem.

I en situasjon hvor man viderefører dagens ordning med en indirekte kompensasjon av næringens kostnader knyttet til avgifter over reindrifftsavtalens tilskuddsystem, vil det være opp til avtalepartene å avgjøre hvem som i framtiden vil sortere under reindrifftsavtalens tilskuddsystem og de ulike tilskuddenes størrelse.

Kostnader i reindrifften knyttet til avgifter vil øke i 2006. Bakgrunnen for dette er at ATVer typegodkjent etter 1. juli 2005 er å anse som personkjøretøy. Dette innebærer at reindrifften ikke lenger får fradrag for inngående mva. på denne type kjøretøy og at det skal betales engangsavgift for ATV som motorsykkel. Konsekvensen av dette er at ATV og snøscooter blir behandlet ulikt med hensyn til fradrag for inngående merverdiavgift.