

Notat

Til: Statens vegvesen v/Lars Otto Sverdrup Johansen
Fra: Metier OEC v/Espen Grubbmo, Øyvind Breivik, Kristine Engelhardt Pedersen og Erlend Dysvik (Vista Analyse)
Versjon: 1.0
Dato: 08. mars 2021

Sammendrag

Innledning

Statens vegvesen leverte i 2019 en utredning om frivillig av- og påregistrering av kjøretøy, og er av Samferdselsdepartementet bedt om å gå videre med å beskrive en løsning som innebærer frivillig avregistrering¹ uten at kjøretøyeier leverer kjennemerkene til Statens vegvesen.

I praksis innebærer denne løsningen at kjøretøyeier som midlertidig avregistrerer sitt kjøretøy kan beholde kjennemerket og la det være påmontert kjøretøyet. Dagens løsning innebærer at kjennemerket må leveres inn til Statens vegvesen.

Løsningen vil gjøre det enklere å midlertidig avregistrere kjøretøy, hovedsakelig ved at:

1. Kjøretøyeier betaler ikke trafikkforsikringsavgift (TFA) i perioder der kjøretøyet er midlertidig avregistrert²
2. Kjøretøyeier kan la kjennemerkene være påmontert kjøretøyet og dermed slippe å levere og hente³ de hos Statens vegvesen ved avregistrering og påregistrering

Det vil derfor være grunn til å anta at omfanget av midlertidige avregistreringer vil øke som følge av ny løsning. Dette vil sannsynligvis være spesielt aktuelt for sesongkjøretøy som for eksempel motorsykler. En økning i omfanget av midlertidig avregistreringer kan bestå av økning i antall kjøretøy som midlertidig avregistreres og økning i perioden kjøretøyene er midlertidig avregistrert. I tillegg vil løsningen kunne medføre andre virkninger for kjøretøyeiere, Statens vegvesen, andre samfunnsaktører og samfunnet ellers.

Dette notatet gjengir et underlag for løsningen der samfunnsøkonomiske virkninger er identifisert og beregnet.

¹ Løsningen er avgrenset til å gjelde frivillig avregistrering der kjøretøyeier selv ønsker å avregistrere sitt kjøretøy. Begjæring om avskilting er holdt utenfor.

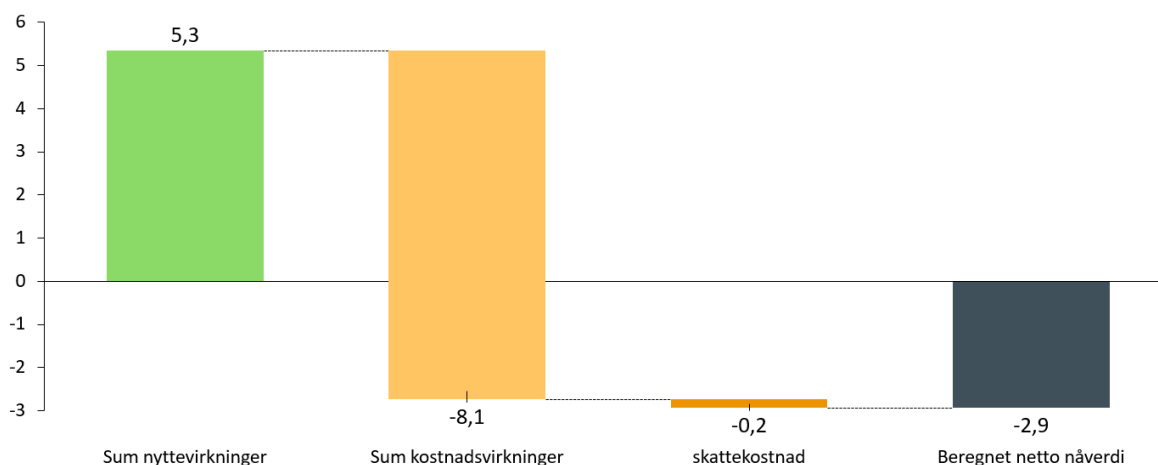
² Dette gjelder også ved permanent avregistrering da kjøretøy ikke betaler trafikkforsikringsavgift for avregistrerte kjøretøy

³ Levering og henting av kjennemerker kan i dag gjøres ved fysisk oppmøte hos en Statens vegvesen trafikkstasjon eller ved å sende de i posten

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet av løsning for frivillig av- og påregistrering av kjøretøy

Netto nåverdi av samlede samfunnsøkonomiske virkninger av løsningen er beregnet til å være -2,9 milliarder kroner. Nyttgevirkningene er beregnet til 5,3 milliarder kroner, mens kostnadsvirkningene summerer seg til 8,1 milliarder kroner. På grunn av at løsningen gir økt netto finansieringsbehov er skattekostnaden beregnet til å utgjøre -0,2 milliarder kroner.

Netto nåverdi av samfunnsøkonomiske virkninger [mrd. kroner, 2020-kroner, ekskl. mva.]



Figur 1: Netto nåverdi av samfunnsøkonomiske virkninger av løsning for frivillig avregistrering uten at kjøretøyeier leverer kjennemerkene til Statens vegvesen

Det er beregnet netto nåverdi av samlede samfunnsøkonomiske virkninger av løsningen. I beregningen er det benyttet 4% diskonteringsrente, 15 års analyseperiode, skattefinansieringskostnad på 20 øre per krone og en årlig realprisvekst på 0,8% for tidsverdier⁴. Beregningene er gjort med utgangspunkt i basisestimater og er uten usikkerhetspåslag. Det understrekes derfor at resultatene er beheftet med usikkerhet. For å synliggjøre dette er det utført følsomhetsanalyser av sentrale forutsetninger.

Som en del av datainnhenting til beregningene har Statens vegvesen fått estimatinnspill fra Trafikkforsikringsforeningen (TFF) på utviklingskostnader samt forvaltning, drift og vedlikeholdskostnader (FDV-kostnader) for tilpasning av forsikringsselskapene IKT-systemer. Tilsvarende har Statens vegvesen (SVV) selv estimert sine egne kostnader knyttet til utvikling og FDV av Autosys og selvbetjeningsløsningene.

Estimatinnspillet fra TFF beløper seg til henholdsvis 15 millioner i investeringskostnader og 25 millioner kroner per år i FDV-kostnader for hvert forsikringsselskap. Det er lagt til grunn 30 forsikringsselskaper i beregningen som utgjør en total investeringskostnad på 450 millioner og en årlig FDV-kostnad på 750 millioner kroner.

⁴ Forutsetningene er i henhold til Finansdepartementets rundskriv FIN R-109/14 og Direktoratet for økonomistyring sin veileder for samfunnsøkonomiske analyser. Se også neste avsnitt, «Detaljert underlag».

Statens vegvesen sine estimater for egne IKT-løsninger er estimert til henholdsvis 13,5 millioner kroner i investeringskostnader og 2 millioner kroner (15% av investeringskostnadene) hvert år i FDV-kostnader.

Saksunderlaget er basert på statistikkbanken til Statens vegvesen og erfaringstall fra sammenlignbare land som allerede har innført løsningen for frivillig av- og påregistrering av kjennemerker.

Det er gjort følsomhetsanalyser av følgende fire sentrale forutsetninger for beregningen av netto nåverdi:

1) Antall av- og påregistreringer

Ingen økning fra dagens nivå vs. 2,5-dobling fra dagens nivå
Basisestimat er 1,75-dobling fra dagens nivå

2) Reise- og oppmøtetid

35 minutter tidsbruk vs. 150 minutter tidsbruk
Basisestimat er 70 minutter

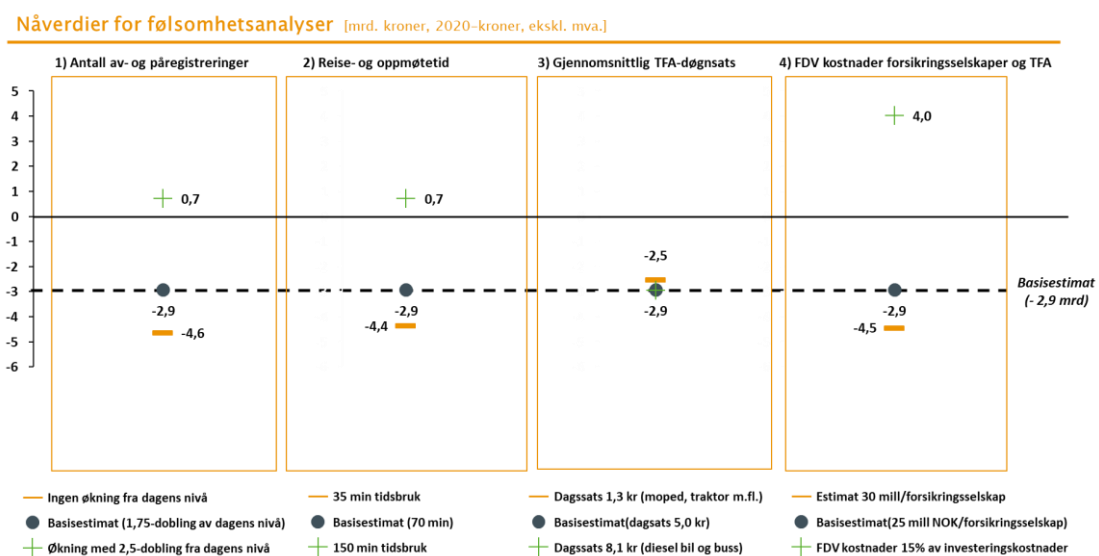
3) Gjennomsnittlig TFA-døgnsats

1,3 kr/døgn (moped, traktor m.fl.) vs. 8,1 kr/døgn (diesel bil og buss)
Basisestimat er 5,0 kr/døgn

4) FDV-kostnader per forsikringsselskap

15% av utviklingskostnader (tilsvarende forutsetning som for SVV) vs. 30 millioner per år (20% økning fra TFF sitt estimatinnspill)
Basisestimat er 25 millioner kr/år.

Resultatene viser at beregningen av netto nåverdi er følsom for større utslag i 1) Antall av- og påregistreringer, 2) Reise- og oppmøtetid og 4) FDV-kostnader per forsikringsselskap, hvor sistnevnte kan ha en avgjørende betydning for netto nåverdi. Endring i gjennomsnittlig TFA-døgnsats innenfor de nivåene av satser per i dag gir lite utslag på netto nåverdi.



Figur 2: Netto nåverdier for følsomhetsanalyser av sentrale forutsetninger for løsning for frivillig avregistrering uten at kjøretøyeier leverer kjennemerkene til Statens vegvesen. Stiplet linje angir netto nåverdi ved bruk av basisestimat-verdier.

Detaljert underlag

Forutsetninger

Følgende forutsetninger lagt til grunn for beregningene:

- **Estimater** er basisestimater og resultater er uten usikkerhetspåslag
- **Prisnivå** i analysen er 2020-kroner
- **Analyseperioden** er 15 år fra og med år 2021 til og med 2035
- **Diskonteringsrenten** er satt til 4 %, jf. FIN R-109/14
- **Priser** er eksklusive **merverdiavgift** (MVA), jf. FIN R-109/14
- **Realprisvekst** på 0,8 % p.a. er benyttet for virkninger som består av tidsbesparelser, jf. FIN R-109/14 og Perspektivmeldingen 2017 (Meld. St. 29).
- **Skattekostnad** er satt til 20 øre per krone for nettovirkningen på offentlige budsjetter, jf. DFØ sin veileder i samfunnsøkonomiske analyser

Identifiserte virkninger

Tabellen under gjengir en oversikt over virkningene av løsningen som er vurdert som prissatte virkninger. Se Vedlegg 1 og Vedlegg 2 for utfyllende beskrivelser av hver enkelt virkning.

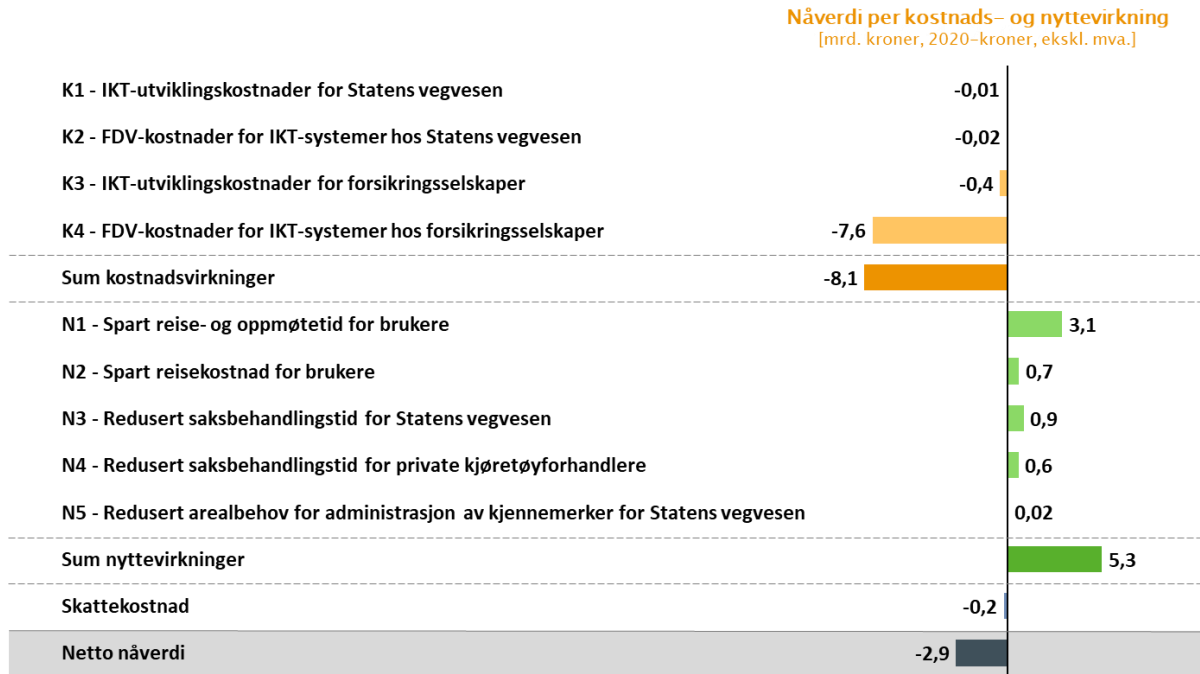
Kostnads- virkninger	K1	IKT-utviklingskostnader for Statens vegvesen
	K2	FDV-kostnader for IKT-systemer hos Statens vegvesen
	K3	IKT-utviklingskostnader for forsikringsselskaper
	K4	FDV-kostnader for IKT-systemer hos forsikringsselskaper
Nytte- virkninger	N1	Spart reise- og oppmøtetid for brukere
	N2	Spart reisekostnad for brukere
	N3	Redusert saksbehandlingstid for Statens vegvesen
	N4	Redusert saksbehandlingstid for private kjøretøyforhandlere
	N5	Redusert arealbehov for administrasjon av kjennemerker for Statens vegvesen

Figur 3: Oversikt over prissatte samfunnsøkonomiske virkninger av løsning for frivillig avregistrering uten at kjøretøyeier leverer kjennemerkene til Statens vegvesen

I tillegg til de prissatte virkningene har det blitt identifisert andre virkninger som har blitt vurdert til å ikke være av betydelig størrelse. For å forenkle beregningen er disse virkningene holdt utenfor. Se vedlegg 3 for en beskrivelse av disse virkningene.

Detaljerte resultater

Nåverdi for hver enkelt kostnads- og nyttevirkning er gjengitt i figuren under. Negative verdier angir en kostnad for samfunnet mens positive verdier angir gevinst for samfunnet.



Figur 4: Nåverdi for hver enkelt samfunnsøkonomisk virkning av løsning for frivillig avregistrering uten at kjøretøyeier leverer kjennemerkene til Statens vegvesen

Samlet kostnad er på 8,1 milliarder kroner

Det er relativt lave utviklings- og FDV-kostnader for Statens vegvesen knyttet til løsningen, hvor samlet nåverdi utgjør ca. 30 millioner kroner. Nåverdien av utviklingskostnader og FDV-kostnader for forsikringselskapene er estimert til henholdsvis ca. 430 millioner kroner og 7,6 milliarder kroner.

Samlet nytte (gevinster) fra løsningen er på 5,4 milliarder kroner.

Basert på statistikk fra Statens vegvesen sine systemer for 2019 kan det estimeres å være ca. 214 000 avregistreringer per år med dagens løsning. Dette utgjør ca. 4% av den totale kjøretøyparken. Erfaringstall fra Sverige og Finland, som allerede har innført denne løsningen, gir at antall avregistreringer utgjør henholdsvis ca. 15% og 20% av kjøretøyparken. Dette innebærer henholdsvis over en 3-dobling og 4-dobling av antall avregistreringer dersom det sammenlignes Sverige og Finland. I beregningen for Norge legges det til grunn en konservativ økning som tilsvarer en 2,5-dobling av antall avregistreringer og videre er estimatet for selve økningen ytterligere redusert med 50%⁵. Antall saker per år som legges til grunn er 374 500 avregistreringer + 374 500 påregistreringer = 749 000 saker per år.

⁵ Beregnet slik: 214 000 avregistreringer * (1 + (1,5*50%)) = 214 000 * 1,75 = 374 500 avregistreringer

«N1 – Spart reise- og oppmøtetid for brukere» utgjør den største gevinsten, siden løsningen vil føre til at kjøretøyeier slipper å møte opp hos Statens vegvesen for å levere inn skiltene ved avregistrering og hente skiltene ved påregistrering. Det er lagt til grunn at 95% av kjøretøyeiere vil benytte selvbetjeningsløsninger og dermed slippe oppmøte. Videre gjennomsnittlig varighet for reise til og fra trafikkstasjon inkludert tid brukt på trafikkstasjonen estimert til 70 minutter⁶.

I tillegg til spart reise- og oppmøtetid vil kjøretøyeiere også spare reisekostnad, «N2 – Spart reisekostnad for brukere», som er estimert til 2,1 kr/km. Statens vegvesen vil redusere saksbehandlingstiden på grunn av at kjøretøyeiere benytter selvbetjeningsløsningene, dette er estimert i «N3 – Redusert saksbehandlingstid for Statens vegvesen» til å utgjøre 10 minutter per sak.

Private kjøretøyforhandlere vil også kunne få redusert saksbehandlingstid knyttet til av- og påregistreringer, samt i forvaltningen av prøvekjennemerker. Det er lagt til grunn 10 minutter redusert saksbehandlingstid basert på innspill fra Norsk bilbransjeforbund. For denne virkningen legges det ikke til grunn noen økning i antall saker fra dagens nivå på henholdsvis 250 000 avregistreringer og 234 000 påregistreringer.

Som en følge av at kjennemerkene kan være påmontert kjøretøyene ved midlertidige avregistreringer er det estimert at Statens vegvesens behov for arealer for lagring av kjennemerker reduseres fra dagens ca. 1 000 m² til ca. 100 m².

Grunnlaget for beregningen av skattekostnaden er løsningens netto offentlige finansieringsbehov, det vil si nettovirkningen på offentlige budsjetter. Følgende virkninger er vurdert til å inngå i grunnlaget for beregning av skattekostnad:

Virkninger som inngår i grunnlag for beregning av skattekostnad		Nåverdi mill. kr
+	K1 IKT-utviklingskostnader for Statens vegvesen	0,01
+	K2 FDV-kostnader for IKT-systemer hos Statens vegvesen	0,02
+	Endring i trafikkforsikringsavgift	1,58
-	N3 Redusert saksbehandlingstid for Statens vegvesen	0,53
-	N5 Redusert arealbehov for administrasjon av kjennemerker for Statens vegvesen	0,02
=	Nåverdi av netto finansieringsbehov	0,95
=	Nåverdi av skattekostnad (20 øre per krone)	0,19

Figur 5: Beregning av skattekostnad. Nåverdier i milliarder kroner, ekskl. mva., prisnivå 2020-kroner

Virkningene K1, K2, N3 og N5 er knyttet til Statens vegvesen sitt budsjettbehov. Endring i trafikkforsikringsavgift (TFA) er ingen realøkonomisk kostnad, men en overføring fra staten til kjøretøyeiere. Som følge av økt omfang av midlertidige avregistreringer er det beregnet at samlet trafikkforsikringsavgift til staten reduseres. Samlet fører løsningen til at netto

⁶ I tidligere samfunnsøkonomisk analyser utført av Statens vegvesen i perioden 2016–2019 i forbindelse med mulig omstrukturering av TK-området ble gjennomsnittlige reiseavstander beregnet fra alle landets kommuner til de mest nærliggende trafikkstasjonene.

finansieringsbehov øker med 953 millioner kroner, som medfører en skattekostnad på 191 millioner kroner som tillegges løsningen som en samfunnsøkonomisk kostnad.

Følsomhetsanalyser

Det understrekes at beregningene av netto nåverdi er beheftet med usikkerhet. For å synliggjøre dette er det utført følsomhetsanalyser av sentrale forutsetninger. Detaljerte resultater fra analysene er gjengitt i tabellene under.

1) Antall av- og påregistreringer	Lav verdi	Basisestimat	Høy verdi
Antall saker	428 000	749 000	1 070 000
Netto nåverdi	-4,6	-2,9	-0,8
Endring mot basisestimat	-59 %		74 %

Figur 6: Følsomhetsanalyse: Sakstall endret. Nåverdier i milliarder kroner, ekskl. mva., prisnivå 2020-kroner

2) Reise- og oppmøtetid	Lav verdi	Basisestimat	Høy verdi
Tidsbruk (timer)	0,6	1,2	2,5
Netto nåverdi	-4,4	-2,9	0,7
Endring mot basisestimat	-49 %		124 %

Figur 7: Følsomhetsanalyse: Tidsbruk for reise og oppmøte endret. Nåverdier i milliarder kroner, ekskl. mva., prisnivå 2020-kroner

3) Gjennomsnittlig TFA-døgnsats	Lav verdi	Basisestimat	Høy verdi
Årlig TFA-verdi (kroner)	-478	-1 825	-2 964
Netto nåverdi	-2,5	-2,9	-2,9
Endring mot basisestimat	13 %		-1 %

Figur 8: Følsomhetsanalyse: Gjennomsnittlig TFA-døgnsats endret. Nåverdier i milliarder kroner, ekskl. mva., prisnivå 2020-kroner

4) FDV-kostnader per forsikringsselskap	Lav verdi	Basisestimat	Høy verdi
Årlig FDV-kostnader (million kroner)	-2	-25	-30
Netto nåverdi	4,0	-2,9	-4,5
Endring mot basisestimat	-237 %		52 %

Figur 9: Følsomhetsanalyse: Årlig FDV-kostnad per forsikringsselskap endret. Nåverdier i milliarder kroner, ekskl. mva., prisnivå 2020-kroner

VEDLEGG 1 – Beskrivelse av nyttevirkinger

N1 - Spart reise- og oppmøtetid for brukere						
Beskrivelse						
Brukere slipper å møte opp på stasjon for å hente/levere kjennemerker og prøvekjennemerker.						
Grunnlagsdata: Saksantall, tid per oppmøte inkludert reisetid og tid på tjenestested og pris per time.						
Sakstallet er estimert å være 214.000 avregistreringer i året som senere påregistreres igjen innen før det er gått 52 uker gjennom en analyse av Statens Vegvesen sin statistikkbank. Videre er det estimert at innføringen av frivillig av-/påregistrering vil føre til en 2,5 ganger økning i antall saker, blant annet basert tallgrunnlag fra andre land som allerede har innført løsningen. Som grunnlag i i denne beregningen er blitt gjort et konservativt anslag å bruke 50% av denne økningen som del av tallgrunnlaget, noe som gir et sakstall på 374.500 for både av- og påregistreringer						
Det er antatt en total reise- og oppmøtetid på 70 min, hvor gjennomsnittlig reisetid med dagens tjenestestedstruktur er i en tidligere SVV-analyse estimert å være på ca 47 min t/r (Analyse for TK-området ifm. mulig omstrukturering av tjenestesteder fra 2019).						
Kostnadstype: Årlig			Realprisvekst: JA	Skattekostnad: NEI		
Type	Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis	
Avregistreringer	374 500	95 %	1,2	333	138 218 588	
Påregistreringer	374 500	95 %	1,2	333	138 218 588	
Basisbesparelse					276 437 175	

N2 - Spart reisekostnad for brukere						
Beskrivelse						
Brukere slipper å møte opp på stasjon for å hente/levere kjennemerker.						
Grunnlagsdata: Saksantall, kjøreavstand og kostnad per kilometer, inkludert miljø- og utslippskostnader Reiser for prøvekjennemerker.						
Lagt til grunn kjøretøykostnad lette kjøretøy (2,1 kr/km prisjustert).						
Sakstallet er estimert å være 214.000 avregistreringer i året som senere påregistreres igjen innen før det er gått 52 uker gjennom en analyse av Statens Vegvesen sin statistikkbank. Videre er det estimert at innføringen av frivillig av-/påregistrering vil føre til en 2,5 ganger økning i antall saker, blant annet basert tallgrunnlag fra andre land som allerede har innført løsningen. Som grunnlag i i denne beregningen er blitt gjort et konservativt anslag å bruke 50% av denne økningen som del av tallgrunnlaget, noe som gir et sakstall på 374.500 for både av- og påregistreringer						
Kostnadstype: Årlig			Realprisvekst: JA	Skattekostnad: NEI		
Type	Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis	
Avregistreringer	374 500	95 %	42,0	2,1	31 379 355	
Påregistreringer	374 500	95 %	42,0	2,1	31 379 355	
Basisbesparelse					62 758 710	

N3 - Redusert saksbehandlingstid SVV						
Beskrivelse						
Ansatte SVV reduserer tidsbruken med behandling av på-/avregistreringer kjennemerker.						
Grunnlagsdata: Saksantall, saksbehandlingstid, bestillingsprosess, kostnad/time etc.						
Sakstallet er estimert å være 214.000 avregistreringer i året som senere påregistreres igjen innen før det er gått 52 uker gjennom en analyse av Statens Vegvesen sin statistikkenbank. Videre er det estimert at innføringen av frivillig av-/påregistrering vil føre til en 2,5 ganger økning i antall saker, blant annet basert tallgrunnlag fra andre land som allerede har innført løsningen. Som grunnlag i i denne beregningen er blitt gjort et konservativt anslag å bruke 50% av denne økningen som del av tallgrunnlaget, noe som gir et sakstall på 374.500 for både av- og påregistreringer.						
Det er forutsatt en intern SVV timepris på 688kr/timen og at løsningen vil gi 10 min besparelse per sak for de ansatte. Videre er det antatt at dette vil gjelde for 95% av sakene.						
Kostnadstype:			Realprisvekst:	Skattekostnad:		
Årlig			Ja	Ja		
Type	Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis	
Avregistreringer	374 500	95 %	0,2	688	40 795 533	
Påregistreringer	374 500	95 %	0,2	688	40 795 533	
Basisbesparelse					81 591 067	

N4 - Redusert saksbehandlingstid forhandlere						
Beskrivelse						
Kjøretøyforhandlere reduserer tidsbruken med behandling av på-/avregistreringer kjennemerker og forvaltning av prøvekjennemerker.						
Grunnlagsdata: Sakstall, saksbehandlingstid og kostnad/time.						
For forhandlere er det lagt til grunne årlig 234.000 påregistreringer og 250.000 avregistreringer basert på saksunderlag fra Statens Vegvesen sin Statistikkbank. Det er lagt til grunne 10 minutter saksbehandlingstid hos forhandlere etter innspill fra Norsk bilbransjeforbund i forbindelse med denne analysen. (OBS: besparelsen vil ikke bli reell hvis det ikke samtidig innfører midlertidig brukstillatelse i eget kjennemerke.)						
Antatt timepris er satt til 688kr/timen, tilsvarende SVV-ansatte.						
Kostnadstype:			Realprisvekst:	Skattekostnad:		
Årlig			Ja	Nei		
Type	Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis	
Avregistreringer	250 000	100 %	0,2	688	28 666 667	
Påregistreringer	234 000	100 %	0,2	688	26 832 000	
Basisbesparelse					55 498 667	

N5 - Redusert arealbehov for administrasjon av kjennemerker					
Beskrivelse					
<p>Reduksjon behov for lagringsplass for avregistrerte kjennemerker. Etter innføring av frivillig av- og påregistrering av kjøretøy vil det fremdeles være noe behov for lagring av kjennemerker knyttet til veterankjennemerker, ved bytting av kjennemerker, mottak av erstatningskjennemerker etc.</p> <p>Grunnlagsdata: Anslått fremtidig plassbehov(100m²), plassbruk i dag (ca. 1000m²), kostnad/m².</p> <p>Legger til grunn en prisjustert snittkostnad på 2552kr/m² (Analyse for TK-området ifm. mulig omstrukturering av tjenestesteder fra 2019).</p>					
Kostnadstype:			Realprisvekst:	Skattekostnad:	
Årlig			Ja	Ja	
Mengde	Andel		Verdi	Pris per enhet	Årlig basis
Dagens arealbruk	1 000	100 %	1,0	2 352	2 352 100
Forventet arealbehov etter innføring av ny løsning	100	100 %	1,0	2 352	235 210
Årlig besparelse					2 116 890

VEDLEGG 2 – Beskrivelse av kostnadsvirkninger

K1 - Utvikling selvbetjeningsløsninger hos Statens vegvesen				
Beskrivelse				
Kostnaden tilknyttet utviklingen av løsningen for frivillig på-/avregistrering av kjennemerker. Delt mellom Autosys kjøretøy og selvbetjening.				
Grunnlagsdata: Alle kostnader for utvikling av løsningen, inkludert alle påslagsfaktorer				
Forutsetning: Ny avregistreringsløsning utvikles ikke uten lov- og forskriftsendring				
Autosys kjøretøydelen bør gjerne vurderes med 3 nivåer av SP:				
1) Basis				
2) Basis + prøvekjennerke				
3) Basis + prøvekjennerke + tvungen midlertidig avregistrering.				
Estimatene er respektive 26,5, 9 og 27 SP. 1 SP anslås i videreutvikling i Autosys kjøretøy og koste 358 000.				
I analysen er det antatt et fullt utviklingsområde på 27 SP (9,6 mill) i Autosys kjøretøy.				
I tillegg er det estimert arbeid for 3 personer i 4-6 mnd knyttet til selvbetjeningsløsningen. (2,6 MNOK – 3,9 MNOK, inkl MVA). I analysen er det antatt 6 mnd arbeid og ekskludert MVA som tilsvarer 3,12 mill.				
Kostnadstype:		Realprisvekst:	Skattekostnad:	
Engang		Nei	Ja	
Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis
27	100 %	1,0	-358 000	-9 666 000
1	100 %	1,0	-3 900 000	-3 900 000
Basiskostnad				-13 566 000

K2 - FDV-kostnader for selvbetjeningsløsninger hos Statens vegvesen				
Beskrivelse				
Forvaltning av løsningen for frivillig på-/avregistrering av kjennemerker.				
Grunnlagsdata: Kostnader knyttet til forvaltning av løsningen.				
Det er antatt forvaltningskostnad på 15% av totale investeringskostnaden tilknyttet løsningen.				
Kostnadstype:		Realprisvekst:	Skattekostnad:	
Årlig		Ja	Ja	
Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis
	15 %	-13 566 000	-	-2 034 900
Basiskostnad				-2 034 900

K3 - Utviklingskostnader for forsikringselskaper og TFF					
Beskrivelse					
Ny selvbetjeningsløsning fører til investeringsbehov hos eksterne aktører.					
Grunnlagsdata: Investeringskostnad (engang) og antall samhandlere.					
Investeringskostnad på 15 millioner per forsikringselskap er et innspill fra Trafikkforsikringsforeningen (TFF) gitt i forbindelse med denne analysen. Videre er det lagt til grunne at innføringen av frivillig av-/påregistrering av kjennemerker vil påføre denne kostnaden for 30 forsikringselskaper. Potensielle tapte inntekter forsikringselskap er ikke inkludert her.					
Kostnadstype:		Realprisvekst:		Skattekostnad:	
Engang		Nei		Nei	
Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Basis	
30	100 %	1,0	-15 000 000,0	-450 000 000	
Basiskostnad				-450 000 000	

K4 - FDV-kostnader for forsikringselskaper og TFF					
Beskrivelse					
Ny selvbetjeningsløsning fører til forvaltning av nytt investeringsbehov hos eksterne aktører.					
Grunnlagsdata: Forvaltningskostnader (årlig) og antall samhandlere.					
Økte forvaltningskostnad på 25 millioner per forsikringselskap er et innspill fra Trafikkforsikringsforeningen (TFF) gitt i forbindelse med denne analysen. Videre er det lagt til grunne at innføringen av frivillig av-/påregistrering av kjennemerker vil påføre denne kostnaden for 30 forsikringselskaper.					
Potensielle tapte inntekter forsikringselskap er ikke inkludert her. Tallene baseres på tilbakemelding fra forsikringselskapene gjennom TFF.					
Kostnadstype:		Realprisvekst:		Skattekostnad:	
Årlig		Nei		Nei	
Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Basis	
30	100 %	1,0	-25 000 000,0	-750 000 000	
Basiskostnad				-750 000 000	

VEDLEGG 3 – Beskrivelse av virkninger som ikke er medtatt

Økning i ulykker pga økning i antall kjøretøy på vei som ikke har TFA

Beskrivelse

Statens vegvesen er blitt gjort oppmerksom på en rapport fra Sverige som sier at uforsikrede sjåførere er mindre trygge i trafikken enn forsikrede sjåførere, (https://editorialexpress.com/cgi-bin/conference/download.cgi?db_name=ITEA2014&paper_id=192). Rapporten bruker registerdata for hendelser som har utløst en forsikrings sak til å sammenligne ulykkesrisiko for uforsikrede og forsikrede. Rapporten hevder at gruppen av uforsikrede har en 34 % høyere sannsynlighet for å havne i ulykker enn forsikrede.

Statens vegvesen sin vurdering av rapporten er at det er få holdepunkter for at ulykker vil endres dersom flere vil kjøre uforsikret ved innføring av frivillig av- og påregistrering av kjøretøy. Det er også svært usikkert om innføring av frivillig av- og påregistrering vil føre til flere uforsikrede trafikanter, det kan like fullt bli færre som kjører uforsikret som følge av lavere barriere for å gå inn og ut av forsikring.

Det vil derimot være rimelig å anta at personene som kjører i trafikken har den samme risikoen for å havne i en ulykke før og etter innføring av frivillig på og avregistrering. Dersom innføring av ordningen fører til økt bruk av kjøretøy, kan dette påvirke antall ulykker. Det er derimot få holdepunkter for at denne ordningen skal føre til økt bruk og en eventuell endring er vurdert som så marginal at den ikke vil få innvirkning på ulykkesstatistikken.

Detaljert vurdering:

Rapporten vurderes å være mangelfull til å drøfte underrapportering av ulykker i de to ulike registerdataene. Det burde vært undersøkt om enkelte ulykkestyper er over eller underrepresentert i de ulike registrene. Erfaringer fra Norge at underrapportering er et stort problem (<https://trafikksikkerhetsforeningen.no/underrapportering-av-trafikkskadde/>).

Dersom det forutsettes at resultatene i rapporten er korrekte og gruppen av uforsikrede har en 34 % høyere sannsynlighet for å havne i ulykker enn forsikrede, forklarer dette kun noe om «typen» enn en årsakssammenheng mellom forsikring og ulykker. Rapporten viser ikke hvor mye sannsynligheten endres dersom man går fra den ene gruppen til den andre gruppen. Den viser kun at de uforsikrede er en annen «type» med annen risiko. Dersom personer i denne gruppen kjøper forsikring ville det trolig hatt ingen påvirkning på risikoen.

Rapporten er, fra sin litteraturstudie, selv inne på at det er sprikende resultater vedrørende sammenheng mellom endring i risiko som følge av endring i forsikringsstatus. Om det hadde vært grunn til å tro at innføring av frivillig på- og avregistrering ville ført til økt omfang av kjøring uten trafikkforsikring, vurderes det at denne rapporten er uegnet til å beskrive en endring i ulykkesomfang..

Tapt trafikkpremie for forsikringselskaper

Beskrivelse

Tapt premie, endring i premienivå (endring i fordeling)

Ikke medtatt da det anses å ikke å ha store kostnader med omfordeling (ivaretatt av investeringer eksterne) og premien vil omfordeles på en annen måte. (nullsum samfunnsøkonomisk)

Reduksjon i utsendelse av prøvekjennermerker

Beskrivelse

Gjelder både dags- og årsprøvekjennermerker.

Brukere: Slipper å reise (inkludert ovenfor)

SVV: Reduksjon av kostnad tilknyttet vinyl/printing av prøvekjennermerker

Forutsetter dagens forsikringsordning.

Tidligere år har det ligget på 90.000 på dagsprøvekjennermerker/året. -> 10% via post, med vekt ca 100-200gram. (45kr for inntil 350gram)

Posten er ikke medtatt da kostnader/nytte i forbindelse med dette anses å være inkludert i andre oppgitte poster.

Utvikling/tilpasninger av kontrollsystemer

Beskrivelse

Kostnader tilknyttet ileggelse og innkreving av gebyr.

Løsningen vil gi behov for økt kontroll.

Grunnlagsdata: Utviklingskostnad og økt kostnad utekontroll

Ikke medtatt på grunn av det ikke er anslått noe merkostnader i utvikling eller tilpasninger da Autosys har rigget for dette. Videre vil jobben Utekontroll ikke føre til noe økte kostnader, men heller fordreining av fokusområdet

VEDLEGG 4 – Underlag for beregning av skattekostnad

Beregning av skattekostnad

Skatter påvirker bruken av ressurser og kan føre til at det oppstår et effektivitetstap. Det påløper også administrative kostnader ved skatteinnkreving. Veileder i samfunnsøkonomiske analyser er klar på at for alle tiltak som finansieres over offentlige budsjetter, skal det inngå en skattekostnad i analysen som reflekterer det oppståtte effektivitetstapet.

Finansdepartementet har fastsatt skattekostnaden til 20 øre per krone. Grunnlaget for beregningene av skattekostnaden er tiltakets netto offentlige finansieringsbehov, det vil si nettovirkningen for offentlige budsjetter. Skattekostnaden beregnes ut fra tiltakets samlede offentlige finansieringsbehov, det vil si nettovirkningen for offentlige budsjetter.

Endring i trafikkforsikringsavgift (TFA) er ingen realøkonomisk kostnad, men en overføring fra staten til bilistene. Denne overføringen påvirker det offentlige finansieringsbehovet dersom endring i TFA er større enn endringen i offentlig ressursbruk/arbeidsmengde som følger av løsningen. Med andre ord påvirkes offentlig finansieringsbehov dersom det offentlige tjener på ordningen som den er i dag.

Det er verdt å merke seg at kostnadene som påføres privat næringsliv ikke representerer et offentlig finansieringsbehov.

Det er kostnaden av det netto finansieringsbehovet som utgjør et effektivitetstap på 20 øre per krone og som kan beregnes som skattekostnaden.

Virkninger som legges til grunn for beregning av skattekostnad

For beregning av skattekostnaden er det ikke lagt til grunn noen økning i sakstallet for «N3 – Redusert saksbehandlingstid SVV». Beskrivelse av denne virkningen er gjengitt under. For

de andre virkningene (K1, K2 og N5) som legges til grunn i beregningen av skattekostnaden henvises det til Vedlegg 1 og Vedlegg 2.

N3 - Redusert saksbehandlingstid SVV (Versjon for skattekostnadsberegning)						
Beskrivelse						
Ansatte SVV reduserer tidsbruken med behandling av på-/avregistreringer kjennemerker.						
Grunnlagsdata: Saksantall, saksbehandlingstid, bestillingsprosess, kostnad/time etc.						
Skattefinansieringskostnaden beregnes ut fra tiltakets samlede offentlige finansieringsbehov, det vil si nettovirkningen for offentlige budsjetter. Endring i TFA er ingen realøkonomisk kostnad, men en overføring fra staten til bilistene. Denne overføringen påvirker det offentlige finansieringsbehovet dersom endring i TFA er større enn endringen i offentlig ressursbruk/arbeidsmengde som følger av tiltaket. Med andre ord påvirkes offentlig finansieringsbehov dersom det offentlige tjener på ordningen som den er i dag. Vi legger til grunn at det er tilfellet og bruker derfor det dagens avregistreringstall på 214.000 som grunnlag for denne beregningen.						
Det er forutsatt en intern SVV timepris på 688kr/timen og at løsningen vil gi 10 min besparelse per sak for de ansatte. Videre er det antatt at dette vil gjelde for 95% av sakene.						
Forutsetter at man innfører løsningen.						
Kostnadstype: Årlig			Realprisvekst: Ja	Skattekostnad: Ja		
Type	Mengde	Andel	Verdi	Pris per enhet	Årlig basis	
Avregistreringer	214 000	95 %	0,2	688	23 311 733	
Påregistreringer	214 000	95 %	0,2	688	23 311 733	
Basisbesparelse					46 623 467	

Endring i trafikkforsikringsavgift						
Beskrivelse						
Økning i antall avregistreringsdøgn vil gi reduserte avgiftsinntekter for staten, men et gebyr for avregistrering og potensiell økning i kontroller knyttet til dette vil motvirke noe av dette. Endring i samlet skatte- og avgiftsnivå påvirker produksjonseffektiviteten i økonomien.						
Grunnlagsdata: Økning i antall midlertidig avregistreringer, andel av året midlertidig avregistrert og snitt-TFA per sak.						
Endring i TFA er ingen realøkonomisk kostnad, men en overføring fra staten til bilistene. Denne overføringen påvirker det offentlige finansieringsbehovet dersom endring i TFA er større enn endringen i offentlig ressursbruk/arbeidsmengde som følger av tiltaket. Med andre ord påvirkes offentlig finansieringsbehov dersom det offentlige tjener på ordningen som den er i dag. Vi legger til grunn at det er tilfellet.						
Se egen vurdering ifm. vurdering av skattekostnad for mer informasjon						
Kostnadstype: Årlig			Realprisvekst: Ja	Skattekostnad: Ja		
Mengde	Andel		Verdi	Pris per enhet	Årlig basis	
321 000	24 %		1,0	-1 825	-138 570 144	
Basiskostnad					-138 570 144	

Tilleggsberegning: Økning i TFA for å dekke inn finansieringsbehovet

Nettofinansieringsbehov kan enten dekkes inn på ulike måter, et alternativ er å øke TFA slik at finansieringsbehovet blir dekket. Vi har her beregnet hvor mye gjennomsnittlig TFA må øke for å dekke nettofinansieringsbehov med utgangspunkt i 2019-verdier.

Post	Basis	Lavere TFA	Netto finansieringsbehov
Antall registrerte kjøretøy med TFA 2019	4 046 972	4 046 972	4 046 972
Sum inntekter TFA 2019	9 400	9 261	9 367
Snitt inntekt per kjøretøy 2019	6,36	6,27	6,34
Finansieringsbehov som følge av lavere bruk	- 139		
Nettoendring Effektivisering, investering og forvaltning		+33	

Tabell 1: Endring i TFA for å dekke finansieringsbehov, verdier i millioner kroner

Tabell over viser hvor mye TFA må øke for å dekke netto finansieringsbehov. Svaret utledes gjennom å beregne hvor mye gjennomsnittlig TFA endrer seg som følge av økt bruk av midlertidig registrering. Den gjennomsnittlige inntekten per kjøretøy representerer hvor mye forbrukerne i snitt betaler i TFA etter innføring av ordningen. Endringen fra et snitt på 6,36 til 6,27 er ikke en endring i prisen, men en endring i tilpassing.

De totale inntektene fra TFA trenger ikke lengre være 9 400 millioner kroner siden det er innføring av ordning fører med seg en netto effektiviseringsgevinst og lavere kostnader på 33 millioner som representerer det reduserte skattebehovet.

Det er differansen mellom 6,27 og 6,34 som viser hvor mye TFA i gjennomsnitt må endres for dekke inn nettofinansieringsbehov. Dette tilsvarer i snitt en økning på 7 øre per dag, eller 1,1 % økning.