

Innst. S. nr. 228

(2000-2001)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om endring i ny forskrift om engangsavgift på motorvogner

Dokument nr. 8:78 (2000-2001)

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

Bakgrunn

Stortinget har bedt Regjeringen gjennomføre endringer i engangsavgiften på motorvogner slik at avgiften legges om fra å være en innførselsavgift til å være en avgift som betales på registreringstidspunktet.

I St.prp. nr. 1 (2000-2001) Skatte-, avgifts- og tollvedtak ble det varslet at forslaget til regler om avgift ved oppbygging av kjøretøy ville bli endret.

Regelverket er fra 1. april 2001 utformet slik at et karosseri - ved skade - kan skiftes på visse vilkår dersom kjøretøyet ikke er over 5 år gammelt. Regelverket gjelder også for motorsykler, hvor det kreves at dersom ny ramme settes inn, oppstår avgiftsplikten. I realiteten betyr dette at kjøretøy som skades må betale full ny engangsavgift dersom skadene er av et visst omfang.

Etter forslagsstillers vurdering er dette intet annet enn en snikinnføring av en form for "reparasjonsavgift". Da engangsavgiftene er høye nok som de er og for enkelte kjøretøy tilsvarer tilnærmet halvparten av den reelle prisen for kjøretøyet, blir det ytterligere urimelig å innkreve avgiften en gang til ved skade/oppbygging.

Forskriften innebærer i realiteten at hvis et kjøretøy er mer skadet enn 50 pst. vil en måtte betale full engangsavgift til staten hvis en reparerer kjøretøyet. Etter forslagsstillers vurdering er dette høyst urimelig. Når et kjøretøy er importert til landet og det er betalt full avgift må det være kostnaden for reparasjonen som avgjør om en reparasjon er lønnsom eller ikke.

Motorsykler, hvor rammen utgjør en betydelig del av kjøretøyet, vil rammes spesielt hardt etter de foreslåtte regelendringene. En innskjerpelse av regelverket vil også kunne føre til farlige reparasjoner for å innordne seg regelverket. Dette vil kunne føre til at sikkerheten blir satt til side for at regelverket skal kunne følges.

Dårlig fordelingspolitikk

Oppbyggingsavgiften på større reparasjoner av motorvogner eldre enn fem år vil ramme svært skjevt. Personer som i utgangspunktet ikke har råd til et nyere kjøretøy, skal straffes økonomisk ved at man eksempelvis ved en større kollisjonsskade vil kreve inn oppbyggingsavgift tilsvarende engangsavgiften.

Økte forsikringspremier

Siden mange vil få dekket dette via sin kaskoforsikring eller motpartens ansvarsforsikring, er en dramatisk økning av forsikringspremiene en naturlig konsekvens, noe som igjen vil ramme dem med dårlig økonomi.

Ungdom og hobby

Forslaget rammer også motorinteresserte som ut fra kulturhistorisk eller motormekanisk interesse ønsker å bevare og restaurere et eldre kjøretøy.

Ofte er slike kjøretøyer rammet av rust som igjen fordrer at store deler av karosseri eller ramme må skiftes, noe som altså vil kunne utløse full engangsavgift en gang til.

Dersom restaureringsobjekter holder normal norsk standard med noen tiårs forvitring bak seg eller at det ikke benyttes identiske deler i restaureringen, skal det altså innkreves oppbyggingsavgift for det å "skru bil eller motorsykel".

Ungdom som aktiviserer seg selv utenfor det organiserte foreningslivet og som samtidig skaffer seg teknisk kompetanse som samfunnet begynner å få mangel på, skal heretter måtte risikere å bli straffet av staten ved at denne spennende kompetansebyggingen skal avgiftsbelegges. Dette er derfor også et dårlig signal til all ungdom.

Miljøfiendtlig

Forslaget er også miljøfiendtlig fordi motorvogner heretter i langt større grad vil bli kondemnert ved skade. Terskelen for kondemnering vil bli lavere fordi forsikringsselskapene i fremtiden må kalkulere med "reparasjonsavgift" til staten i tillegg til de faktiske kostnadene ved reparasjon. I en tid der det arbeides stadig mer med gjenvinning, ender altså staten som en pådriver for det motsatte.

Prisdrivende

Kravet om at reparasjoner av motorvogner yngre enn fem år kun skal kunne utføres med fabrikknye originaldeler for å slippe oppbyggingsavgift er ikke bare prisdrivende, men også konkurransevridende. Kravet vil som tidligere påpekt også kunne medføre høyere forsikringspremier og dermed større kostnader for den vanlige borger.

Trafikksikre kjøretøyer og manglende kompetanse

Forskriften innebærer i realiteten avgiftsbeleggelse av rammebytte på biler og motorsykler. Alternativt foreslås det at man skjøter rammer, en fremgangsmåte som neppe er særlig trafikksikker. Spesielt for motorsykler er det trafikksikkerhetsmessig mye bedre å bytte ramme enn å forsøke å reparere de skadde deler.

Forslagsstiller vil derfor be Regjeringen sørge for at forskriftsforslaget hva gjelder reparasjon og ombygging skrinlegges.

Det fremmes derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre forskrift om engangsavgift på motorvogner slik at avgift kun innkreves ved førstegangsregistrering av kjøretøyet."

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Dag Terje Andersen, Erik Dalheim, Grethe G. Fossum, Britt Hildeng, Ottar Kaldhol, Torstein Rudihagen og Signe Øye, fra Kristelig Folkeparti, Valgerd Svarstad Haugland, Lars Gunnar Lie og Ingebrigt S. Sørffonn, fra Høyre, Børge Brøndø, Per-Kristian Foss og Kjellaug Nakkim, fra Fremskrittspartiet, Siv Jensen, Per Erik Monsen og Kenneth Svendsen, fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, fra Sosialistisk Venstreparti, Øystein Djupedal, fra Venstre, Borghild Tenden, og representanten Steinar Bastesen, viser til Finansdepartementets kommentarer av 18. april 2001 vedrørende Dokument nr. 8:78 (2000-2001). Brevet følger som vedlegg til innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, mener

at det fortsatt bør være Vegdirektoratet som skal være godkjenningssinstans for kjøretøy, ikke Toll- og avgiftsdirektoratet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet, Venstre og representanten Bastesen viser til at de endrede forskrifter fra 1. april 2001 har vært ute på høring i to runder. Disse medlemmer vil imidlertid påpeke at det fortsatt er betydelig usikkerhet mht. hvordan det nye regelverk vedrørende punktene 6.1 og 6.2 vil virke og mener regelverket fra før 1. april 2001 bør videreføres på dette området. Disse medlemmer vil understreke at reparasjon av for eksempel et kollisjonsskadet kjøretøy på ingen måte skal utløse ny engangsavgift. Det er dette som må være det overordnede prinsipp, ikke tilfeldig fastsatte presentsatser. Et regelverk for beregning av engangsavgift ved oppbygging av kjøretøy skal ha som målsetting å forhindre avgiftsfri oppbygging av kjøretøy i Norge, eventuelt også vesentlig oppgradering av kjøretøy slik at det i realiteten blir et annerledes kjøretøy. Disse medlemmer mener Kjøretøyforskriftens definisjon av ombygging, oppbygging og reparasjon er klare nok, og at disse reglene bør kunne implementeres i forskriften for beregning av engangsavgift ved oppbygging av kjøretøy.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utsette iverksettelse av pkt. 6.1 og 6.2 i forskriften for beregning av engangsavgift ved oppbygging av kjøretøy og i stedet videreføre forskriften fra før 1. april 2001."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at hensikten med at engangsavgiften inntre ved oppbygging av motorvogner, er at den skal forhindre avgiftsfri produksjon av kjøretøy bygget i Norge med brukte deler. Disse medlemmer viser videre til at avgift på oppbygging av motorvogner i Norge har eksistert siden 1969. Endringene i forskrifter fra 1. april 2001 er i denne sammenhengen en opprydding i et regelverk som har framstått som uoversiktlig og komplisert både for avgiftsmyndighetene, Statens vegvesen og de avgiftspliktige.

Disse medlemmer viser til at utkast til forskrifter har vært ute på høring i to runder. Disse medlemmer registrerer at det er gjort vesentlige endringer fra første utkast til forskrifter hvor ny engangsavgift kunne inntre ved et skadeomfang ut over en firedel av karosseri/ramme, til forskrift av 19. mars 2001 hvor det bl.a. i § 6-1 Motorvogn anses oppbygd dersom: punkt 2, en større del enn halvparten av det selvbærende karosseri og/eller ramme skiftes ut, eller punkt 3 hel ramme på motorsykel skiftes ut.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng spesielt understreke og vise til at § 6-1 gir tolldistriktssje-

fen fullmakt til å tillate at mer enn halvparten av det selvbærende karosseri eller karosseri og/eller ramme skiftes ut uten at dette anses som oppbygging dersom dette er nødvendig for å gjennomføre en teknisk forsvarlig skjøting.

Disse medlemmer forutsetter at dette på en skadet motorsykelramme kan føre til at hele rammen etter besiktigelse kan byttes for å gjennomføre en forsvarlig reparasjon.

Disse medlemmer forutseter at det i en slik sammenheng ikke er oppbygging av et nytt kjøretøy, og at det derfor ikke skal innkreves ny engangsavgift.

Disse medlemmer foreslår at forslaget avvises.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslagsstillerens konklusjon om at skjerpelsene av reglene for oppbygging av kjøretøy er en så kraftig vridning i skjerpene retning at denne avgiften i realiteten går fra å være en oppbyggingsavgift til å bli en "reparasjonsavgift". Denne oppfatning deler disse medlemmer.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det er kostnaden ved en reparasjon som skal avgjøre om et kjøretøy skal repareres eller ikke.

Når forskriftene skjerpes på en slik måte som det er gjort, vil det føre til betydelig større kostnader for den enkelte bilist som kommer ut for et uhell, der skaden overskrider de nye grensene. Hvis eieren ikke har forsikret kjøretøyet vil hele kostnaden falle på den enkelte eier. Hvis derimot eieren av kjøretøyet har bilen forsikret så vil forsikringsselskapet få regningen. Dette vil selvfølgelig føre til at forsikringsselskapene fordeles kostnadene på alle forsikringstakere, noe som vil føre til høyere forsikringspremie for alle eiere av kjøretøy.

I brev datert 18. april 2001 fra finansministeren står det:

"Hensikten med at engangsavgiften inntrer ved oppbygging av motorvogner, er at den skal forhindre avgiftsfri produksjon av kjøretøy bygget i Norge med brukte deler."

Dette må i beste fall være en grov feiltolkning av regelverket. For å bygge opp/reparere et kjøretøy i Norge må en ha et kjøretøy som det allerede er betalt engangsavgift for, og så lenge en reparerer et kjøretøy til å bli identisk med det kjøretøy som i utgangspunktet var skadet og betalt engangsavgift for, kan det etter disse medlemmers syn vanskelig kalles et nytt kjøretøy, og skal således heller ikke avgiftsbelegges på nytt. Etter reglene som gjaldt frem til 1. april 2001 ville det vært umulig å bygge opp et kjøretøy i Norge som var vesentlig forskjellig fra det kjøretøyet som skulle repareres uten at det måtte betales engangsavgift på nytt.

Disse medlemmer viser til at en del bedrifter reparerte kjøretøy ved å skifte karosseri. Ved slike karosseribytter var det etter de tidligere forskriftene mulig å skifte til et identisk, men nyere karosseri. Dette ville kunne føre til en verdiøkning fra det opprinnelige kjøretøy. Noe slikt ville være mulig for et lite antall bilmodeller som bruker samme understell over en lang periode. Ved å forandre de forskrifter som gjaldt frem til 1. april 2001 vil en enkelt kunne sette en stopper for bruk av karosseri av en annen årsmodell enn det opprinnelige kjøretøy. En slik forandring av de gamle forskriftene ville ikke føre til premieøkning eller andre utgiftsøkninger for eiere av kjøretøy som ønsker å reparere sitt kjøretøy tilbake til opprinnelig stand.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene om engangsavgift på motorvogner slik at avgiften kun kreves inn ved førstegangsregistrering av kjøretøyet."

Disse medlemmer vil subsidiært slutte seg til merknadene og forslaget fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet, Venstre og representanten Steinar Bastesen.

3. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Dokument nr. 8:78 (2000-2001) - om forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om endring i ny forskrift om engangsavgift på motorvogner - avvises.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene om engangsavgift på motorvogner slik at avgiften kun kreves inn ved førstegangsregistrering av kjøretøyet.

4. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til dokumentet og til det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Stortinget ber Regjeringen utsette iverksettelse av pkt. 6.1 og 6.2 i forskriften for beregning av engangsavgift ved oppbygging av kjøretøy og i stedet videreføre forskriften fra før 1. april 2001.

Oslo, i finanskomiteen, den 9. mai 2001

Dag Terje Andersen
leder

Erik Dalheim
ordfører

Siv Jensen
sekretær

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 18. april 2001

Dokument nr. 8:78 (2000-2001) forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om endring i ny forskrift om engangsavgift på motorvogner.

Jeg viser til brev av 29. mars 2001 hvor forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om endring i ny forskrift om engangsavgift på motorvogner oversendes til uttalelse.

Hensikten med at engangsavgiften inntre ved oppbygging av motorvogner, er at den skal forhindre avgiftsfri produksjon av kjøretøy bygget i Norge med brukte deler. En slik produksjon har både en sikkerhetsmessig risikofaktor og en stor grad av mulighet for å omgå de avgifter som ellers pålegges kjøretøy som ikke tidligere har vært registrert her i landet. Slik produksjon vil ellers være meget fordelaktig på grunn av det høye avgiftsnivå det er på motorvogner i Norge. Også andre europeiske land det er naturlig å sammenligne med, har slike regler. Danmark, som også har svært høye avgifter på motorvogner, har et tilsvarende system, men dette må karakteriseres som strengere enn det norske.

Avgift ved oppbygging av motorvogner i Norge har eksistert siden 1961, og er derfor ingen ny avgift. Det som imidlertid er nytt, er at det ved omleggingen av engangsavgiften fra 1. april 2001 er gjort en opprydding av regelverket som tidligere har fremstått som uoversiktlig og komplisert både for avgiftsmyndighetene, Statens vegvesen og de avgiftspliktige. Dette ga blant annet utslag i varierende praktisering og forstå-

else av regelverket. Oppryddingen er en videreføring av det regelverk som har eksistert siden 1990. Det kan derfor ikke være korrekt når det i forslaget fremgår at regelen om oppbyggingsavgift er en snikinnføring av en reparasjonsavgift.

Det bør fremstå som logisk at en ikke kan skifte ut alle deler på et kjøretøy uten at kjøretøyet må registreres på nytt som en nytt kjøretøy. Hovedregelen i det regelverk som er vedtatt fra 1. april 2001 er at det skal svares avgift når det benyttes mer enn 50 pst. av et annet kjøretøy med sammenføyning av karosseri og/eller ramme fra et slikt kjøretøy. Slike deler blir gjerne innført fra utlandet og har derfor aldri svart avgift i Norge. Dersom det benyttes tidligere norskregistrert kjøretøy til skjøtingen, og denne del utgjør mer enn 50 pst. av karosseri eller ramme, vil avgiftsplikten ikke oppstå, da det er det andre kjøretøy som blir reparert med under 50 pst.

Sammenføyning av kjøretøy slik at ny avgift oppstår, er neppe aktiviteter som ungdom bedriver som hobbyvirksomhet. Det er derimot belegg for å hevde at det har vært en tendens til betydelig foretaksvirksomhet på dette området, noe som har kunnet foregå på grunn av uklart regelverk og varierende praksis på trafikkstasjonene. Dersom regelverket endres slik at avgift kun innkreves ved førstegangsregistrering av kjøretøyet, er det fare for uthuling av engangsavgiften gjennom norsk produksjon av kjøretøy basert på deler fra utlandet. Dette kan også være i strid med EØS-avtalen.