

Innst. S. nr. 232

(2000-2001)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg og Thore A. Nistad om at endringer i forskrift om avgiftsmessig klassifisering av varebil klasse 2 ikke gjennomføres

Dokument nr. 8:89 (2000-2001)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I forbindelse med budsjettforhandlingene mellom Arbeiderpartiet og sentrumpartiene om budsjettet for 2001 ble det enighet om å forandre definisjonen på varebil klasse 2. Endringen besto i at det etter 1. april 2001 skal kunne lastes inn en tenkt kasse med lengde på 140 cm, bredde 90 cm og høyde 105 cm. Kravet til godsrommets størrelse har ført til at det ikke lengre stilles krav til at varebilens totalvekt er mellom 2 200 og 3 500 kg. De øvrige krav til at varebil klasse 2 skal ha skillevegg og en seterad vil derimot videreføres.

Vedtaket fører til vanskelige grensetilfeller. Et krav om at kassen fysisk skal kunne lastes inn i godsrommet vil kunne føre til vanskelige grensetilfeller der døråpningen har avrundede hjørner, hengsler og andre detaljer som fører til at en rettvisk kasse ikke kan lastes inn. Dette selv om varebilens lasterom har plass til en kasse med de vedtatte mål.

Selv om en ved forskriftsmessig tilpassing vil kunne unngå de mest ytterliggående tilfellene, vil innføringen av denne særregelen føre til særnorske tilpasninger, som både vil føre til dyrere varebiler for næringslivet og til ombygninger som kan innebære en sikkerhetsmessig risiko.

De stadige forandringene i de avgiftsmessige definisjonene på biler fører til uholdbare rammebetingelser både for importører og forhandlere. Spesielt vil usikkerheten og uforutsigbarheten ramme hardt når slike vedtak blir fattet som en del av et budsjettforlik, uten at de som rammes får anledning til å bli hørt.

Vedtaket har allerede ført til permisjoner og oppsigelse av arbeidskraft i de importbedrifter som rammes av vedtaket.

Vedtaket rammer også den del av næringslivet som har behov for mindre varebiler. Gjennom det vedtaket som er gjort tvinges denne delen av næringslivet til å

kjøre seg større varebiler enn det behovet de har for å utføre sine oppdrag. Dette vil være lite ressurseffektivt, og vil være mer miljøforurensende enn nødvendig.

Forslagsstillerne mener på denne bakgrunn at den avgiftsmessige definisjonsendringen av varebil klasse 2, som er vedtatt gjeldende fra 1. april 2001 ikke gjennomføres.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å oppheve vedtatte definisjonsendring av varebil klasse 2, slik at det ikke stilles krav til godsrommets størrelse."

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. Sørfonn, fra Høyre, Børge Brende, 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 at forslaget er oversendt Finansdepartementet til uttalelse. Departementets svarbrev 3. mai 2001 er vedlagt innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Fremskrittspartiet, viser til brev fra

Finansdepartementet av 3. mai 2001 hvor det vises til at departementet i utforming av forskriftene om avgiftsmessig klassifisering av varebil klasse 2, har gitt lemping i forhold til Stortingets vedtak ved at krav til å kunne laste inn en kasse med lengde 140 cm, bredde 90 cm og høyde 105 cm frafalles.

Flertallet registrerer at man med dette kun stiller krav til lasterommets volum, og at dette har ført til at typiske varebiler i liten grad rammes av innstrammingen.

Flertallet tar Finansdepartementets brev av 3. mai 2001 til orientering.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet viser til forslagsstillernes begrunnelse. Selv om forskriftene ble bedre enn først antatt, vil mulighetene for tilpasning være betydelig, og vil kunne føre til særtilpasninger.

Forslagsstillerne begrunner også sitt forslag ut fra næringens behov for stabile rammevilkår. De stadig endringene i forskjellige definisjoner av person-, vare- og lastebiler fører til problemer for importørene og det øvrige salgsapparatet, noe som kan føre til nedleggelse av arbeidsplasser, og ofte til at salgsledd eller ombyggningsfirmaer går konkurs. Stabile rammevilkår vil i stor utstrekning føre til at slikt ikke skjer.

I brev fra Finansdepartementet datert 3. mai 2001 står det:

"Bakgrunnen for forslaget til endringer i definisjonen av varebiler var at de lave avgiftene bidro til avgiftsmotiverte kjøp av varebil som primært ble benyttet til personbefordring. Dette gjaldt i første rekke stasjonsvognvarianten av varebiler som var et alternativ til personbil dersom en ikke har behov for befordring av mer enn 2 personer."

Disse medlemmer vil hevde at de fleste av disse biler brukes av næringsdrivende som enten har tidvis behov for transport av varer med lite volum, eller av

selgere som frakter med seg vareprøver eller lignende over store avstander. Den sistnevnte gruppen vil sannsynligvis være den største gruppen, og den som blir mest skadelidende av omleggingen. For denne gruppen vil omleggingen føre til at de enten får en dyrere arbeidsplass ved at bedriftene må gå over til stasjonsvogn, eller en mer ukomfortabel arbeidsplass ved at sjåførene tvinges til å kjøre i kassebiler som i mindre grad er beregnet på kjøring over store avstander.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å oppheve vedtatte definisjonsendring av varebil klasse 2, slik at det ikke stilles krav til godsrommets størrelse."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Stortinget ber Regjeringen om å oppheve vedtatte definisjonsendring av varebil klasse 2, slik at det ikke stilles krav til godsrommets størrelse.

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Dokument nr. 8:89 (2000-2001) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Øyvind Korsberg og Thore A. Nistad om at endringer i forskrift om avgiftsmessig klassifisering av varebil klasse 2 ikke gjennomføres - avvises.

Oslo, i finanskomiteen, den 10. mai 2001

Dag Terje Andersen
leder

Erik Dalheim
ordfører

Siv Jensen
sekretær

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 3. mai 2001

Dokument 8:89 (2000-2001) om endringer i forskrift om avgiftsmessig klassifisering av varebiler klasse 2

Jeg viser til forslag i dokument 8:89 fremmet av stortingsrepresentantene Svendsen, Korsberg og Nistad om endringer i forskrift om avgiftsmessig klassifisering av varebil klasse 2.

Ved behandlingen av budsjettet for 2001 ble det vedtatt innført et krav fra 1. april 2001 om at alle varebiler klasse 2 skal kunne lastet inn en tenkt kasse med lengde 140 cm, bredde 90 cm og høyde 105 cm. Samtidig opprettholdt man kravene om én seterad og innmontert skillevegg. Kravet til volum gjør det imidlertid unødvendig å ha krav til totalvekt eller høyde slik dette var før 1. april 2001.

Bakgrunnen for forslaget til endringen i definisjonen av varebiler var at de lave avgiftene bidro til avgiftsmotiverte kjøp av varebiler som primært ble benyttet til personbefordring. Dette gjaldt i første rekke stasjonsvognvariantene av varebilene som var et alternativ til personbil dersom en ikke har behov for befordring av mer enn 2 personer. Gjennom kravet til volum i forskriften for avgiftsmessig klassifisering av varebiler klasse 2 unngår en klassifisering av "stasjonsvogner" som varebiler.

I volumkravet som nå er vedtatt er det tatt hensyn til at typiske varebiler i liten grad skulle rammes av innstrammingen. Enkelte varebiler med plass til kassen

ville imidlertid falle utenfor definisjonen gjennom kravet til innlasting. For å opprettholde intensjonen bak endringen av den avgiftsmessige klassifiseringen, ble kravet til innlasting av en tenkt kasse ikke tatt med i forskriften som trådte i kraft 1. april 2001. Kravet til volum og spesifisering av høyde, bredde og lengde i forskriften er som vedtatt i budsjettet for 2001. Ved utarbeidelsen av forskriften ble bransjen tatt med på råd.

Få andre land har tilsvarende system for engangavgift som Norge. Jeg kan derfor ikke se at det skal være et spesielt problem at de nye reglene for avgiftsmessig klassifisering av varebiler er særnorske så lenge de er velbegrunnede. Kravene til avgiftsmessig klassifisering av varebil klasse 2, som gjaldt frem til 1. april 2001, var også særnorske. Varebiler har lav avgift med den begrunnelse at de nyttes i næringslivet. Dette vil fremdeles gjelde. Det vil imidlertid ikke være like store økonomiske motiver som tidligere til å anskaffe varebiler til personbefordring.

Vedtaket vil som ventet føre til at importører og forhandlere som selger stasjonsvognvarianten av varebiler vil få redusert salg av varebiler. Det er imidlertid ventet en økning i salget av personbiler og mer typiske varebiler.

På bakgrunn av det som er nevnt ovenfor kan jeg ikke se behov for å endre forskriften om avgiftsmessig klassifisering av varebiler klasse 2.