

Innst. S. nr. 137

(2001-2002)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002

Dokument nr. 8:64 (2001-2002)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Utvidelse av dispensasjon

Regjeringen Stoltenberg la i sitt forslag til statsbudsjett for 2002 frem forslag om å heve vektgrensen for avgiftsfri kombinert lastebil fra 5 000 kg til 6 000 kg. Dette ble fulgt opp av Regjeringen Bondevik. Forslaget ble vedtatt i Stortinget den 11. desember 2001, og skulle gjelde fra 1. januar 2002.

Dette innebærer at det for alle kombinertbiler med tillatt totalvekt under 6 000 kg fra 1. januar 2002 må betale engangsavgift ved registrering tilsvarende 55 pst. av avgiften på personbil. Det vil i praksis bety at de kombinerte lastebilene som kom inn under de nye reglene vil være uselgelige i Norge.

I rundskriv fra Toll- og avgiftsdirektoratet går det frem at avgiftsmyndighetene har mottatt flere søknader fra enkeltfirmaer om dispensasjon fra de nye vektgrensene for et antall kombinertbiler som er bestilt før forslaget ble lagt frem. I rundskrivet går det frem at det gis dispensasjon frem til 1. mars 2002.

Det fremgår av dispensasjonen at disse lastebilene må registreres innen 1. mars 2002, det vil si at bilene må selges innen 2 måneder hvis de skal avgiftsbehandles etter reglene som gjaldt før 1. januar 2002, og selges som nye biler.

For at importørene ikke skal lide et økonomisk tap for at de har bestilt bilene før de var klar over vedtaket, må dispensasjonen utvides fra 2 måneder til 6 måneder.

I dispensasjonen som er gitt, fremgår det at bilene må være fortollet før 1. januar 2002. Dette finner forslagsstillerne urimelig. Fra flere bedrifter er det kommet varsel om at biler som er bestilt før forslaget til statsbudsjett ble kjent, av ulike årsaker ikke er kommet til landet før årsskiftet. I tillegg har flere bedrifter stående lastebiler i andre land som det er betalt "håndpenger" for. Det er varslet at disse bilene vil kunne bli solgt på

auksjon. Dette vil for enkelte bedrifter kunne føre til tap i millionklassen. På Finansdepartementets hjemmeside står det om omtalte problematikk:

"Avgift på kombinertbiler endres ved at vektgrensen for avgiftsfrihet heves fra 5 000 til 6 000 kilo. Det blir overgangsordninger for de som har bestilt bil før 1. januar 2002."

Dette er en vesentlig forskjell fra dispensasjonsteksten, og teksten på Finansdepartementets hjemmeside. En går ut fra at de som med bakgrunn i departementets opplysninger på hjemmesiden har importert biler som er levert etter 1. januar 2002, vil få bilene avgiftsbelagt etter gamle regler.

Utredning og vurdering i Revidert nasjonalbudsjett 2002

Forslaget om heving av grensen for kombinerte lastebiler fra 5 000 til 6 000 kg som ble vedtatt av Stortinget, ble etter forslagsstillerens mening ikke godt nok utredet.

Stortingets vedtak rammer typiske arbeidsbiler, noe forslagsstillerne ikke tror hensikten med vedtaket var. Vedtaket fører til at den delen av næringslivet som bruker slike biler enten må investere i en ekstra følgebil eller kjøpe en kombinert lastebil som er større enn det bedriften eller den statlige/kommunale etat har behov for. I tillegg til at dette selvfølgelig øker kostnadene for bedriftene/etatene, har dette en miljøside. I disse tilfellene stilles brukere overfor to alternativer, enten kjøre med to biler, en ren lastebil og en følgebil for å frakte arbeiderne, eller investere i en større kombinert lastebil enn det er behov for. Det er helt åpenbart at begge løsningene fører til mer miljøutslipp og til økte kostnader.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen utvide dispensasjonen fra Stortingets vedtak om å øke grensen for kombinerte lastebiler fra 5 000 til 6 000 kg, fra å gjelde fra 1. mars 2002 til å gjelde til 1. juli 2002. Overgangsordningen gjøres gjeldende for de som har bestilt bil før 1. januar 2002.
2. Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2002 legge frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser, og de kostnadmessige konsekvenser for næringslivet, statlige og kommunale etater ved økningen av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ranveig Frøiland, Svein Roald Hansen, Tore Nordtun, Tomas Norvoll og Torstein Rudihagen, fra Høyre, Svein Flåtten, Torbjørn Hansen, Heidi Larssen og Jan Tore Sanner, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, lederen Siv Jensen og Per Erik Monsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Øystein Djupedal, Audun Bjørlo Lysbakken og Heidi Grande Røys, fra Kristelig Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn og Bjørg Tørresdal, fra Senterpartiet, Morten Lund, fra Venstre, May Britt Vihovde og fra Kystpartiet, Karl-Anton Swensen, viser til at dokumentet er forelagt finansministeren til uttalelse 7. mars 2002. Hans svarbrev 14. mars 2002 er vedlagt innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet, viser til finansministerens brev der det fremkommer at en del kombinerte biler som var bestilt før forslaget om å endre vektgrensen ble offentlig, ikke kunne registreres før 1. januar 2002 på grunn av kapasitetsproblemer hos trafikkstasjonene. Det ble derfor gitt dispensasjon fra avgiftsplikten for biler som var innført og fortollet til Norge før 1. januar 2002, slik at disse kunne registreres og avgiftsbehandles etter det gamle regelverket (ingen engangsavgift) også etter 1. januar 2002. Fritaket ble gjort betinget av at registrering skjedde før 1. mars 2002.

Flertallet viser videre til forslaget i Dokument nr. 8:64 (2001-2002) om å utvide dispensasjonen både i forhold til innførselstidspunktet og registreringstidspunktet for bilene. Vilåret om innførselstidspunkt foreslås endret slik at det gis dispensasjon uavhengig av når kjøretøyet innføres til landet, så lenge bilen er bestilt før 1. januar 2002.

Flertallet viser til at dispensasjon fra avgiftsplikten var knyttet til det forhold at kapasitetsproblemer hos trafikkstasjonene førte til at biler som var innført før avgiftsendringen trådte i kraft, ikke rakk å bli regis-

trert og dermed bli håndtert etter det gamle avgiftssystemet. Dette var biler som i en normal situasjon ville blitt registrert i tide. For biler innført etter 1. januar 2002 foreligger det en annen situasjon. Bilene ville her heller ikke i en normal situasjon rukket å bli registrert og behandlet etter det avgiftssystemet som gjaldt før 1. januar. En dispensasjon også for disse bilene vil derfor innebære en tilsidesettelse av Stortingets vedtak om at vektgrensen i engangsavgiften for kombinerte biler heves fra 5 000 til 6 000 kg med virkning fra 1. januar 2002. En åpning for at det er tilstrekkelig å bestille biler før iverksettelsen av en avgiftsendring vil motivere til stor grad av avgiftstilpasset hamstring/bestilling og vil også få budsjettmessige konsekvenser.

Forslagsstillerne henviser også til en tekst på Finansdepartementets hjemmeside. Flertallet vil understreke at opplysningene på hjemmesiden ikke ble lagt ut før etter 1. januar 2002, og at denne informasjonen dermed uansett ikke kan ha motivert bestilling av biler før årsskiftet.

Flertallet vil videre vise til at forslagsstillerne også foreslår at vilkåret om registreringstidspunkt endres slik at dispensasjonsperioden utvides fra 1. mars til 1. juli 2002. Flertallet vil understreke at dispensasjonen ikke ble gjort videre enn strengt nødvendig av hensyn til at en ytterligere utvidelse ville stride mot Stortingets vedtak om innføring av økt vektgrense og uthule dette unødige.

Flertallet viser til at det også fremmes forslag om at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2002 skal legge frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser, og de kostnadmessige konsekvenser for næringslivet, statlige og kommunale etater ved økningen av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler.

Flertallet vil peke på at Stortinget allerede har bedt Regjeringen evaluere og utrede avgiftssystemet for personbiler med forslag til omlegging tilpasset ny teknologi slik at optimale miljø- og sikkerhetsforbedringer oppnås, og at en ny utredning nå vil føre til fare for overlapping i forhold til allerede igangsatte utredninger.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Dokument nr. 8:64 (2001-2002) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002 - bifalles ikke."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet viser til teksten og begrunnelsene i forslaget og slutter seg til disse.

Disse medlemmer ser det som klart urimelig med en så kort dispensasjonstid som to måneder for biler som ble bestilt før avgiftsvedtaket ble gjort i Stortinget.

Det betyr at biler som ikke er solgt innen dispensasjonstiden må registreres på selgers firma, for så å selges som bruktbiler med ny registreringsavgift. Dette vil påføre de aktuelle importørene betydelige tap. Disse tapene vil komme som en følge av forhold som firmaene selv ikke har vært herre over, med bakgrunn i en meget kort tid fra stortingsvedtaket til iverksettelsestidspunktet. Det samme forholdet gjør seg også gjeldende når det gjelder fortollingstidspunktet 1. januar 2002. Biler som har blitt bestilt før avgiftsvedtaket, og også før avgiftsforslaget ble kjent, men som av forskjellige årsaker ikke har kommet til landet og kunnet bli fortollet innen fristen, bør etter disse medlemmers syn gis en dispensasjon. Det virker klart urimelig når myndighetene endrer spillereglene uten at næringslivet blir gitt mulighet til å tilpasse seg de nye reglene, og på den måten blir påført betydelige kostnader. Det blir ofte hevdet, både fra næringslivet selv, og fra de fleste politiske partier, at det er viktig med forutsigbare rammebetingelser for næringslivet. Slike "avgiftsfeller" som stortingsflertallet her har lagt for noen bilimportører representerer i høyeste grad det motsatte. Når finansministeren i sitt brev av 14. mars 2002 anfører som et argument mot en dispensasjon at det ville innebære en tilsidesettelse av Stortingets vedtak om at vektgrensen i engangsavgiften for kombinerte biler heves fra 5 000 til 6 000 kg med virkning fra 1. januar 2002, så er det selvfølgelig slik at Stortinget når som helst kan endre sine egne vedtak.

Disse medlemmer viser også til forslaget om at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett legger frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser og de kostnadmessige konsekvenser for næringslivet, for statlige og kommunale etater ved økning av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler.

Her henvises det til, i det samme brevet, at Stortinget har bedt Regjeringen om å utrede og evaluere engangsavgiftssystemet for personbiler.

Dette forslaget dreier seg ikke om personbiler, men om kombinerte lastebiler, og disse medlemmer mener at det er behov for en slik utredning så raskt som mulig.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen utvide dispensasjonen fra Stortingets vedtak om å øke grensen for kombinerte lastebiler fra 5 000 til 6 000 kg, fra å gjelde fra 1. mars 2002 til å gjelde til 1. juli 2002. Overgangsordningen gjøres gjeldende for de som har bestilt bil før 1. januar 2002.
2. Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2002 legge frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser, og de kostnadmessige konsekvenser for næringslivet, statlige og kommunale etater ved økningen av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet:

Forslag

1. Stortinget ber Regjeringen utvide dispensasjonen fra Stortingets vedtak om å øke grensen for kombinerte lastebiler fra 5 000 til 6 000 kg, fra å gjelde fra 1. mars 2002 til å gjelde til 1. juli 2002. Overgangsordningen gjøres gjeldende for de som har bestilt bil før 1. januar 2002.
2. Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett for 2002 legge frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser, og de kostnadmessige konsekvenser for næringslivet, statlige og kommunale etater ved økningen av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler.

KOMITEENS TILRÅDING

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

v e d t a k :

Dokument nr. 8:64 (2001-2002) - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002 - bifalles ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 18. april 2002

Siv Jensen
leder

May Britt Vihovde
ordfører

Ingebrigt S. Sørffonn
sekretær

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/finansministeren til finanskomiteen v/saksordfører May Britt Vihovde, datert 14. mars 2002

Vedrørende dokument nr. 8:64 (2001-2002)

Jeg viser til ditt brev av 7. mars 2002 om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om å forlenge dispensasjonen fra forhøyelse av vektgrensen fra 5 000 kg til 6 000 kg for kombinerte lastebiler, fra 1. mars til 1. juli 2002.

Regjeringen videreførte i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002), Stoltenberg-regjeringens forslag om å heve vektgrensen i engangsavgiften for kombinerte biler fra 5 000 til 6 000 kg. Forslaget ble vedtatt av Stortinget 11. desember 2001 og trådte i kraft 1. januar 2002. Endringen innebærer at det ved registrering av alle kombinerte biler med en tillatt totalvekt under 6 000 kg, skal betales engangsavgift tilsvarende 55 prosent av avgiften for personbil. Kombinerte biler med tillatt totalvekt over 6 000 kg betaler ikke engangsavgift.

Før endringen trådte i kraft ved nyttår ble det klart at en del kombinerte biler som var bestilt før forslaget om å endre vektgrensen ble offentlig, ikke kunne registreres før 1. januar 2002 på grunn av kapasitetsproblemer hos trafikkstasjonene. Dette ble ansett for å være en situasjon som ikke var overveiet da avgiftsvedtaket ble truffet og at det ville få en klart urimelig virkning for de importørene som ble rammet. Det ble derfor gitt dispensasjon fra avgiftsplikten for biler som var innført og fortollet til Norge før 1. januar 2002, slik at disse kunne registreres og avgiftsbehandles etter det gamle regelverket (ingen engangsavgift) også etter 1. januar 2002. Fritaket ble gjort betinget av at registrering skjedd før 1. mars 2002.

Representantene Svendsen og Monsen har fremmet forslag om å utvide dispensasjonen både i forhold til innførselstidspunktet og registreringstidspunktet for bilene.

Vilkåret om innførselstidspunkt foreslås endret slik at det gis dispensasjon uavhengig av når kjøretøyet innføres til landet, så lenge bilen er bestilt før 1. januar 2002. Dette begrunnes med at vilkåret om innførsel og fortolling før 1. januar 2002 slår urimelig ut for importører som har bestilt biler før forslaget om å endre vektgrensen ble kjent, men som av ulike årsaker ikke har fått innført disse kjøretøyene før årsskiftet. Det vises også til at Finansdepartementet på sin hjemmeside har informert om at det i forbindelse med hevingen av vektgrensen ville bli overgangsordninger for de som hadde bestilt bil før 1. januar 2002.

Jeg viser til at dispensasjon fra avgiftsplikten var knyttet til det forhold at kapasitetsproblemer hos trafikkstasjonene førte til at biler som var innført før avgiftsendringen trådte i kraft, ikke rakk å bli registrert og dermed bli håndtert etter det gamle avgiftssystemet. Dette var biler som i en normal situasjon ville blitt registrert i tide. For biler innført etter 1. januar 2002

anser jeg at det foreligger en annen situasjon. Bilene ville her heller ikke i en normal situasjon rukket å bli registrert og behandlet etter det avgiftssystemet som gjaldt før 1. januar. En dispensasjon også for disse bilene vil derfor innebære en tilsidesettelse av Stortingets vedtak om at vektgrensen i engangsavgiften for kombinerte biler heves fra 5 000 til 6 000 kg med virkning fra 1. januar 2002. En åpning for at det er tilstrekkelig å bestille biler før iverksettelsen av en avgiftsendring vil motivere til stor grad av avgiftstilpasset hamstring/bestilling og vil også få budsjettmessige konsekvenser.

Når det gjelder henvisningen til tekst på departementets hjemmeside, viser jeg til at informasjon om forslaget og tilhørende overgangsregler først ble lagt ut som en midlertidig tekst, hvor bruken av de enkelte ord ikke var klar i forhold til enkelthetene i regelverket og som heller ikke gjengir overgangsordningen i sin helhet. Teksten ble senere endret. Informasjonen var kun ment å gi opplysninger om at det var en overgangsordning og at aktuelle importører fikk informasjon om enkelthetene i denne ved mer fylldig informasjon fra avgiftsmyndighetene. Jeg viser også til at opplysningene ikke ble lagt ut før etter 1. januar 2002. Denne informasjonen kan derfor uansett ikke ha motivert bestilling av biler før årsskiftet.

Forslagstillerne foreslår også at vilkåret om registreringstidspunkt endres slik at dispensasjonsperioden utvides fra 1. mars til 1. juli 2002. Gjeldende overgangsordning innebærer at bilene må selges og registreres på ny eier før 1. mars hvis de skal avgiftsbehandles etter reglene som gjaldt før 1. januar 2002. Hvis forhandlerne selger bilene på et senere tidspunkt vil de selv måtte registrere bilene på seg og de må deretter selges som bruktbiler. Dette påfører importører og forhandlere store tap.

Jeg viser til at dispensasjonstidens lengde ble valgt blant annet på bakgrunn av forslag fra importørene. Dispensasjonen ble ikke gjort videre enn strengt nødvendig av hensyn til at dette ville stride mot Stortingets vedtak om innføring av økt vektgrense og uthule dette unødige. Dispensasjonen ble også sett i lys av det proveny som ble vedtatt som følge av avgiftsendringen og at det derfor var nødvendig å begrense de budsjettmessige virkningene.

Jeg viser også til at begrunnelsen for dispensasjonen bygget på kapasitetsproblemer hos trafikkstasjonene. Dersom disse problemene ikke hadde oppstått ville det ikke vært grunnlag for dispensasjon og importør/forhandler ville da ha måttet registrere usolgte kjøretøyer på bedriften. På denne bakgrunn kan jeg ikke anbefale forslaget om å utvide dispensasjonsperioden.

I Dokument nr. 8:64 (2001-2002) fremmes det også forslag om at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett

for 2002 legger frem en vurdering av de miljømessige konsekvenser, og de kostnadmessige konsekvenser for næringslivet, statlige og kommunale etater ved økningen av vektgrensen fra 5 000 til 6 000 kg for kombinerte lastebiler.

Til dette vil jeg bemerke at Stortinget i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2000-2001) under punkt 3.5.1.6 fremmet følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å evaluere og utrede engangsavgiftssystem for personbiler med sikte på forslag til konkrete endringer i løpet av år 2003. Det forutsettes at forslag til omlegging tilpasses ny teknologi slik at optimale miljø- og sikkerhetsforbedringer oppnås. Det forutsettes videre at satsene i et nytt system utformes innenfor en provenyøytral ramme."

Finansdepartementet har fulgt opp henstillingen fra Stortinget og har sammen med underliggende etater igangsatt arbeidet frem mot en slik utredning. Det antas at flere av de problemstillinger som foreslås utredet frem til Revidert nasjonalbudsjett 2002, allerede inngår i den større utredningen som skal fremlegges i 2003, eller at de kan tas inn i denne. På grunn av at en utredning med frist til Revidert nasjonalbudsjett 2002 ville kreve relativt store ressurser i en situasjon hvor det er fare for overlapping i forhold til allerede igangsatte utredninger, kan jeg ikke tilråde det fremsatte forslaget.