



# Innst. S. nr. 13

(2002-2003)

## Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:147 (2001-2002)

### Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om fjerning av hk-avgiften på motorer for fritidsbåter

Til Stortinget

#### SAMMENDRAG

I 1978 ble det innført en midlertidig avgift på salg av motorer for fritidsbåter fra og med 9 hk og oppover. Den gang var hk-avgiften på kr 30 pluss mva. pr. hk (fra første hk). Hk-avgiften ble introdusert for å dempe salget av båtmotorer og for å redusere utslippene fra disse. Det kan nevnes at det i 1978 ble solgt ca. 36 000 utenbordsmotorer i Norge og at det i 2001 ble solgt ca. 20 000. Videre er den miljøgevinst man håpet på den gang endret til det motsatte, da nye motorer forurenses betydelig mindre enn eldre motorer. Man kan derfor si at de opprinnelige årsakene til innføring av avgiften ikke eksisterer per i dag, og man kan faktisk si at hk-avgiften i dag virker mot sin opprinnelige hensikt.

Hk-avgiften er blitt justert flere ganger, sågar er den blitt doblet ved en anledning. De senere årene er den dog øket kun med konsumprisindeksen. Likevel er hk-avgiften per i dag på kr 126,50 pluss mva. Hk-avgiften er en ren fiskal avgift som ikke kommer båtbrukerne til gode på noen måte.

Hk-avgiften har andre flere negative følger, vi nevner noen her:

- Hk-avgiften er et miljøproblem fordi mange utsetter kjøp av ny motor pga. avgiften. De nye båt motorene er mer miljøvennlige på to måter:
  - De har betydelig lavere utslipp av avgasser og forurenses dermed betydelig mindre enn eldre motorer.

- De har betydelig lavere støynivå, noe som fører til redusert støy på sjøen.
- Hk-avgiften fører til lavere sikkerhet fordi mange utsetter kjøp av ny motor pga. avgiften. Dette kan illustreres på flere måter:
  - Gamle motorer blir utslitte, hvilket fører til større sjanse for motorhavari, noe som igjen øker sjansen for kostbare redningsaksjoner.
  - Båter blir kjøpt med for lav motoreffekt pga. hk-avgiften. Dette fører til lavere sikkerhet fordi manøvreringsegenskapene blir dårlige med for lav motorkraft. I motsetning til biler blir nemlig manøvreringsegenskapene for båter dårlige dersom motorkraften blir for liten.
- Hk-avgiften fører også til en "snikmarinisering" av andre motorer, noe som også medfører miljø- og sikkerhetsmessige konsekvenser da disse motorene ikke blir like gode som nye motorer.
- Hk-avgiften fører til smugling av båtmotorer fordi hk-avgiften er en særnorsk avgift.

Vi tror det samfunnsøkonomiske resultatet av hk-avgiften er negativt. Importørene gjør svært meget merarbeid for å sørge for nødvendig dokumentasjon og kontroll. Videre er det store problemer forbundet med f.eks. reklamasjoner. Dersom en motorblokk kommer inn til reklamasjon og importøren sender en erstatning skal det selvsagt ikke svares dobbel hk-avgift. For å unngå dette, må importøren legge den gamle motorblokken på lager inntil en godkjent tjenestemann kommer og inspiserer den og destruerer den, deretter kan den sendes til dertil egnet avfallsdeponi.

Et annet problem er beregning av hk-avgift. Det heter i forskriften at den skal beregnes av høyeste annonserte hk-effekt. I dag samordnes mye reklamemateriell for båt motorer, men pga. av denne regelen kan Norge ikke delta i et slikt samarbeid fordi man må sette egne beregninger i annonser, brosjyremateriale og lignende pga. ovennevnte bestemmelse.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem en plan for avvikling av avgiften på båtmotorer."

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ranveig Frøiland, Svein Roald Hansen, Tore Nordtun, Torstein Rudihaugen og Hill-Marta Solberg, 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. Sørffonn og Bjørg Tørresdal, fra Senterpartiet, Morten Lund, fra Venstre, May Britt Vihovde, og fra Kystpartiet, Steinar Bastesen, viser til at saksordfører Steinar Bastesen 1. oktober 2002 oversendte dokumentet til finansminister Per-Kristian Foss til uttalelse. Finansministerens svar 15. oktober 2002 følger som trykt vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet, viser til at flere av de problemstillinger som er brukt som begrunnelse for forslaget blir tilbakevist i brevet fra finansministeren. Hk-avgiften på motorer for fritidsbåter er en av en rekke særavgifter, og det foreligger således ikke spesielle problemstillinger som tilsier at en avvikling av denne avgiften vurderes særskilt, men bør sees i sammenheng med og vurderes opp mot andre skatte- og avgiftsendringer i forbindelse med den årlige behandlingen av statsbudsjettet.

Flertallet fremmer følgende forslag:

"Dokument nr. 8:147 - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om fjerning av hk-avgiften på motorer for fritidsbåter - vedlegges protokollen."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet viser til at avgiften på motorer for fritidsbåter, som for tiden utgjør kr 126,50 per hk for motorer, ble innført som en midlertidig avgift for å dempe salget av båtmotorer og for å redusere miljøskadelige utslipp. Disse medlemmer konstaterer at salget av nye båtmotorer er blitt redusert betraktelig i den tiden avgiftsordningen har fungert og at man således har oppnådd å hindre en økning av

utslippsnivået fra båtmotorene i denne tidsperioden. Disse medlemmer mener at en videre senkning av nivået av miljøskadelige utslipp forutsetter en fornying av båtmotorparken, fordi nye båtmotorer bruker betraktelig mindre drivstoff i tilsvarende situasjon enn eldre motorer. Det bør også fremheves at nye båtmotorer har mye lavere støynivå enn tilsvarende eldre motorer.

Disse medlemmer viser videre til at hk-avgiften også kan føre til at sikkerheten for de sjøfarende blir lavere enn det som er ønskelig, fordi mange båter utstyres med mindre motorer enn det som er båtens optimale motorkraft for å oppnå beste manøvreringsegenskaper og fordi det er større sjanse for motorhavarier med eldre motorer.

Disse medlemmer viser også til at hk-avgiften er en samfunnsøkonomisk kostbar avgift og avgiften er svært byråkratisk for importørene som må foreta særnorske beregninger av kraftytelser m.m.

Disse medlemmer viser til at en fjerning av hk-avgiften vil gi et provenyutap for 2003 på 115 mill. kroner bokført, og til at det er et uttrykt ønske om å se alle større avgiftsendringer under ett. Disse medlemmer viser til at Regjeringen har signalisert en gjennomgang av avgiftsnivået og avgiftsordningene, og disse medlemmer ønsker derfor at avviklingen av hk-avgiften må sees i lag med andre forenklinger av avgiftssystemet. Disse medlemmer vil derfor foreslå at avviklingen vurderes i sammenheng med behandlingen av revidert eller ordinært statsbudsjett.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest og senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2004 legge frem en plan for avvikling av avgiften på båtmotorer."

#### FORSLAG FRA MINDRETALL

##### Forslag fra Fremskrittspartiet og Kystpartiet:

Stortinget ber Regjeringen snarest og senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2004 legge frem en plan for avvikling av avgiften på båtmotorer.

#### KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Dokument nr. 8:147 - forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om fjerning av hk-avgiften på motorer for fritidsbåter - vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 31. oktober 2002

**Siv Jensen**  
leder

**Steinar Bastesen**  
ordfører

**Ingebrigt S. Sørffonn**  
sekretær

## Vedlegg

### **Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 15. oktober 2002**

#### **Dok. nr. 8:147 Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om fjerning av hk-avgiften på motorer til fritidsbåter**

Jeg viser til forslaget fra representantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen i Dok. nr. 8:147 om at Regjeringen snarest skal legge fram en plan om å fjerne hk-avgiften på motorer for fritidsbåter. Forslaget begrunnes bl.a. med at avgiften er både miljø- og sikkerhetsmessig uheldig, merarbeid for importørene knyttet til å sørge for nødvendig dokumentasjon og kontroll, samt at avgiften fører til økt smugling av båt-motorer.

På bakgrunn av at forslaget er begrunnet delvis med avgiftstekniske problemer og smugling, har Finansdepartementet bedt Toll- og avgiftsdirektoratet kommentere de synspunktene som kommer fram i forslaget. I et brev av 10. oktober 2002 svarer direktoratet følgende:

"Det vises til brev av 4. oktober 2002 hvor direktoratet bes å kommentere forslag til Stortinget fra stortingsrepresentantene Svendsen og Monsen vedrørende avgift på båt-motorer.

Direktoratet er særlig bedt om å kommentere enkelte påstander som fremkommer i oversendelsen.

#### 1. Snikmarinisering

Det er noe uklart hva som menes med begrepet "snikmarinisering". Departementet benyttet begrepet i en eldre sak hvor faktum gjaldt et samarbeid mellom leverandørene av motor, mariniseringsutstyr og mekanikere som forestod montering. Disse aktørene hadde et svært nært samarbeid for å kunne tilby kunden avgiftsfri motor. På bakgrunn av dette ble det i tidligere forskrift av 27. november 1978 nr. 8 om avgift på båt-motorer § 1 andre og tredje ledd presisert at når motor og mariniseringsutstyr markedsføres samlet oppstår det avgiftsplikt på lik linje med avgiftsplikt for ferdig motor. Presisering ble videreført i saf. § 3-15-1. Direktoratet er ikke kjent med at problemstillingen er aktuell pr. i dag.

Når det gjelder miljø- og sikkerhetsmessige konsekvenser har direktoratet ikke mottatt henvendelser som tyder på at de fremsatte påstander medfører riktighet.

#### 2. Smugling

En avgiftbelegging av en vare vil generelt gi større incitament til smugling enn det som er tilfelle ved avgiftsfrie produkter. Det gjør seg etter direktoratets oppfatning ikke gjeldene spesielle hensyn i forhold til båt-motorer, sammenlignet med andre avgiftspliktige produkter.

Imidlertid har det i praksis vært enkelte saker hvor motor er innfortollet som bilmotor, og ved en etterfølgende kontroll er montert i båt. Hvorvidt mariniseringen har skjedd før eller etter innførsel kan være vanskelig å dokumentere i ettertid. Dersom dette rent faktisk var båt-motorer på innførselstidspunktet vil det i disse sakene være grunnlag for etterberegning, samt vurdering av andre sanksjoner.

Tollvesenets statistikk viser at det i 2001 ble beslaglagt 2 lystbåter og ingen båt-motorer.

#### 3. Reklamasjoner

Direktoratet har ikke kunnskap om at reklamasjoner innebærer større problemer for importører av båt-motorer, enn for importører av andre særavgiftspliktige varer. Det vises i forslaget til at importøren må oppbevare den ødelagte motorblokken til tilintetgjøring er godkjent av tollvesenet dersom det ønskes avgiftsfritak. Dersom tilfellet gjelder en uregistrert innført blokk, må det fremlegges kreditnota for at en eventuell retur/utførsel kan gi rett til refusjon av avgift.

Motorblokk som er ment som erstatning vil avgiftsmessig ikke ses i sammenheng med tidligere kjøp, da systematikken som er lagt til grunn ved utarbeidelsen av avgiftssystemet ikke har særskilte regler om erstatningsvarer. Dette gjelder generelt for alle særavgiftspliktige varer, jf. saf. §§ 2-4 og 2-5.

Direktoratet har ikke mottatt henvendelser fra bransjen vedrørende dette.

#### 4. Samarbeid om brosjyremateriell - Avgiftsgrunnlaget

I henhold til regelverket er det i utgangspunktet den faktiske målbare effekten som skal legges til grunn jf. saf. § 3-15-2 første ledd. Annet ledd oppstiller kun et alternativ slik at det minimum er den effekt motoren markedsføres med som legges til grunn ved avgiftsberegningen. Dersom det faktisk som legges til grunn for representantenes spørsmål medfører riktighet, antar direktoratet at det er snakk om plomberte motorer som ikke har mulighet for en slik ytelse etter den bearbeiding som har funnet sted overensstemmende med importørens spesifikasjoner. Dersom de omtalte motorer faktisk har en større yteevne enn markedsført, vil dette som en følge av ovennevnte medføre at det skal beregnes avgift av disse i henhold til første ledd. Samarbeid om brosjyremateriell vil dermed være et problem der brosjyrene oppgir høyere effekt enn reelt.

#### 5. Generelt

Når det gjelder ovennevnte, samt andre problemstillinger som reises fra representantene vises til at det ved omlegging av forskriftsstrukturen på særavgiftsområdet i 2001 ikke ble påpekt lignende forhold fra høringsinstansene."

Finansdepartementet slutter seg til Toll- og avgiftsdirektoratets kommentarer. For ordens skyld vil vi gjøre oppmerksom på at privat ombygging av en motor til båt-motor (marinisering) til eget bruk ikke er avgiftspliktig. Avgiftsplikten gjelder kun ved marinisering for salg.

Direktoratet har pekt på flere forhold som kan tyde på at avgiften på båt-motorer ikke er fullt så problematisk som representantene Svendsen og Monsen gir uttrykk for. Ethvert fritak fra den generelle avgiftsplikten innebærer imidlertid at det oppstår avgrensingsproblemer. For båt-motoravgiften er det særlig avgrensinger av fritaket for båter registrert i skipsregisteret og forholdet til fritidsbåter som i noen tilfeller kan være problematisk.

Regjeringen har i budsjettet for 2003 foreslått, og i budsjettet for 2002 fått tilslutning til, flere forslag som bidrar til opprydding og forenkling av avgifts- og toll-

systemet, jf. målet i Sem-erklæringen. Eksempler på dette er fjerning av en rekke tollsatser på industri- og landbruksvarer, og avviklingen av investeringsavgiften og flypassasjeravgiften.

I den videre oppfølgingen av Sem-erklæringen i budsjettene for 2004 og 2005 vil Regjeringen vurdere om flere avgifter bør fjernes. Jeg finner det imidlertid ikke hensiktsmessig at det nå utarbeides en plan for å

avvikle avgiften på båtmotorer. Hvis avgiften skal avvikles, må dette vurderes opp mot andre skatte- og avgiftslettelser i forbindelse med de aktuelle budsjettene. En eventuell avvikling av denne avgiften fra 1. januar 2003 ville gitt et provenyrtap på om lag 125 mill. kroner påløpt og om lag 115 mill. kroner bokført i 2003.