



Innst. 27 S

(2012–2013)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:120 S (2011–2012)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen om å fjerne avgiften på båtmotorer

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 14. mai 2012:

«I Stortingets vedtak av 24. november 2011 gjøres følgende endringer:

Om avgift på båtmotorer (kap. 5537 post 71):
§§ 1, 2, 3 og 4 utgår fra 1. juli 2012.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim, Knut Storberget og Dag Ole Teigen, fra Fremskrittspartiet, Jørund Rytman, Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen, fra Senterpartiet, Arne Bergsvåg, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har uttalt seg om

forslaget i brev av 5. juli 2012 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at båtmotoravgiften påløper ved innførsel og innenlands produksjon av båtmotorer på minst 9 hk. Båtmotoravgiften er hovedsakelig en fiskal avgift, og det er estimert at avgiften i 2012 vil gi staten inntekter på om lag 230 mill. kroner. En fjerning av avgiften vil innebære et inntektsbortfall for staten, som må dekkes inn ved å øke andre skatter og avgifter eller ved å redusere statens utgifter.

Forslagsstillerne mener at flere beholder de gamle motorene lenger enn normalt, noe som fører til økt forurensning og mer støy fra de gamle motorene. Forslagsstillerne hevder videre at avgiften virker mot sin hensikt. Det vises videre i forslaget til at det i 2011 ble solgt ca. 15 800 utenbordsmotorer med et snitt på 40 hk per motor. I tillegg ble det solgt ca. 950 innenbordsmotorer/hekkaggregat.

Flertallet viser til at både biler og båter betaler avgift ved både kjøp og bruk. Flertallet ser det ikke som hensiktsmessig å frita båter for båtmotoravgift, selv om bruk av båt også er avgiftsbelagt gjennom drivstoffavgiftene. Det betales for eksempel CO₂-avgift på drivstoffet til båter for å dekke kostnadene knyttet til utslipp av CO₂. Videre konstaterer flertallet at det i motsetning til ved kjøp av bil heller ikke er vektcomponent eller andre momenter som påvirker avgiften ved kjøp av båt.

Båtmotoravgiften kan samtidig bidra til å redusere støy og stor fart ved at den vrir etterspørselen over til mindre motorer. Flertallet vil også påpeke at nye motorer vil føre til redusert støy og reduserte kostnader til drivstoff. Videre registrerer flertallet at Særagiftsutvalget foreslo å innføre en progressiv

satsstruktur i båtmotoravgiften, uten at det er fulgt opp av regjeringen. Utviklingen i avgiften de siste årene har kun fulgt konsumprisindeksen.

På denne bakgrunn kan ikke flertallet støtte forslaget om å fjerne motorbåtavgiften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at båtmotoravgiften ble innført som en midlertidig ordning av miljømessige grunner. Disse medlemmer mener at begrunnelsen ikke lenger er relevant, og at avgiften i dag virker motsatt ved at flere velger å beholde den gamle motoren med mer støy og høyere utslipp grunnet kunstig høye priser på moderne motorer. Disse medlemmer viser til at båteiere allerede betaler avgifter gjennom drivstoffavgifter, og mener at denne tilleggsavgiften gjør avgiftsbelastningen for båteiere for høy. Disse medlemmer mener det er riktig å la flere båteiere få muligheten til å velge støysvake moderne motorer og motorstørrelse tilpasset egne behov, og at båtmotoravgiften derfor må avskaffes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«I Stortingets vedtak av 24. november 2011 gjøres følgende endringer:

Om avgift på båtmotorer (kap. 5537 post 71):
§§ 1, 2, 3 og 4 utgår fra 1. juli 2012.»

Oslo, i finanskomiteen, den 18. oktober 2012

Torgeir Micaelsen
leder

Arve Kambe
ordfører

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

I Stortingets vedtak av 24. november 2011 gjøres følgende endringer:

Om avgift på båtmotorer (kap. 5537 post 71):
§§ 1, 2, 3 og 4 utgår fra 1. juli 2012.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:120 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen om å fjerne avgiften på båtmotorer – vedtas ikke.

Vedlegg**Brev fra Finansdepartementet v/finansministeren til finanskomiteen,
datert 5. juli 2012****Dokument 8:120 S (2011-2012) - om å fjerne avgiften på båtmotorer**

Jeg viser til forslaget fra representantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybiring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen om å fjerne avgiften på båtmotorer.

Båtmotoravgiften er hovedsakelig en fiskal avgift. En fjerning av avgiften vil innebære et inntektsbortfall for staten, som må dekkes inn ved å øke andre skatter og avgifter eller ved å redusere statens utgifter. I 2012 er det anslått at båtmotoravgiften vil gi staten inntekter på om lag 230 mill. kroner.

Bruk av båter påfører samfunnet kostnader, eksempelvis i form av støy, ulykker og utslipp til luft. Dette er kostnader som båtbrukerne bør betale for, og som i følge Særagiftsutvalget (NOU 2007: 8) primært bør ivaretas gjennom drivstoffavgiften. Det betales for eksempel CO₂-avgift på drivstoffet til båter for å dekke kostnadene knyttet til utslipp av CO₂. Båtmotoravgiften kan samtidig bidra til å redusere

støy og stor fart ved at den vrir etterspørselen over til mindre motorer. Særagiftsutvalget viste imidlertid til at avgiften neppe har ført til særlige endringer i bruksmønster i retning av billigere og mindre motorer. Utvalget viste videre til statistikk som indikerer at båtmotoravgiften har gode fordelingsegenskaper. Utvalget foreslo å innføre en progressiv satsstruktur i båtmotoravgiften.

Båtmotoravgiften påløper ved innførsel og innenlands produksjon av båtmotorer på minst 9 hk. Engangsavgiften på motorvogner oppstår ved første gangs registrering av motorvogner i motorvognregisteret. Engangsavgiften er også en fiskal avgift, men er i tillegg ment for å ivareta hensynet til miljø og sikkerhet, samt fordelingshensyn. Avgiften på båtmotorer er langt lavere enn engangsavgiften. Ulikhetene i formål og nivå viser seg i avgiftenes utforming. Blant annet ved at hele kjøretøyet er gjort til avgiftsobjekt i engangsavgiften, mens avgiftsobjektet i båtmotoravgiften er begrenset til å gjelde selve motoren.

