

Dokument nr. 8:78

(2000-2001)

Forslag fra stortingsrepresentant Siv Jensen om endring i ny forskrift om engangsavgift på motorvogner

Til Stortinget

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 den sammenheng har Toll- og avgiftsdirektoratet på oppdrag fra Finansdepartementet utarbeidet et nytt forslag til hvordan slik omlegging kan gjennomføres. Direktoratet sendte forslag til regelendringer på høring 10. mars 2000 med frist for uttalelse 27. april 2000. På bakgrunn av reaksjoner som kom på tidsrammen for omleggingen, ble omleggingen foreslått utsatt. Iverksettelsestidspunktet ble ytterligere utsatt i forbindelse med statsbudsjettvedtak for 2001. Iverksettelsestidspunkt er nå fastsatt til 1. april 2001.

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. Finanskomiteen tok dette til orientering og forutsatte at de nye reglene for avgift ved oppbygging ville bli sendt på høring. Høringsfristen ble satt til 1. mars 2001.

Regelverket er 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.

Forslagsstiller er for øvrig svært forundret over at

Toll- og avgiftsdirektoratet synes å ha begynt praktisering av forskriftsendringen til tross for at den ikke trer i kraft før 1. april 2001.

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 skjev. 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 motorsykkel».

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.

Trafikksfarlige kjøretøyer og manglende kompetanse

Forskriften innebærer i realiteten avgiftsbelegging 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.

Forslag

Det fremmes derfor følgende

f o r s l a g :

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

19. mars 2001