

Dokument nr. 8:147

(2001-2002)

Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om fjerning av hk-avgiften på motorer for fritidsbåter

Til Stortinget.

Bakgrunn

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 per 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 opprinnelig 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 båtkbrukerne til gode på noen måte.

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

1. Hk-avgiften er et miljøproblem fordi mange utsetter kjøp av ny motor pga. avgiften. De nye båtmotorene 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.
2. 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 sjans 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.

3. 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.
4. Hk-avgiften fører til smugling av båtmotorer fordi hk-avgiften er en særnorsk avgift.

Vi tror det samfunnsøkonomiske resultatet av hk-avgiften er negativ. 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 inspirerer 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 båtmotorer, men pga. denne regelen kan Norge ikke delta i et slikt samarbeid fordi man må sette egne beregninger i annonser, brosjyre-materiale og lignende pga. ovennevnte bestemmelse.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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

18. juni 2002.