



Representantforslag 120 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ketil Solvik-Olsen, Christian Tybring-Gjedde, Jørund Rytman og Per Arne Olsen

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

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 avgiften på båtmotorer 30 kroner pluss merverdiavgift per hk (fra første hk). Avgiften på båtmotorer ble introdusert for å dempe salget av båtmotorer og for å redusere utslippene fra motorene. Det kan nevnes at det i 1978 ble solgt ca. 36 000 utenbordsmotorer i Norge, og 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.

Den miljøgevinsten man håpet på i 1978 har endret seg til det motsatte, da nye motorer forurenses betydelig mindre enn eldre motorer. Dagens avgift gjør at flere beholder de gamle motorene lenger enn normalt, noe som fører til økt forurensning, og mer støy fra de gamle motorene. Man kan derfor si at de opprinnelige årsakene til innføring av avgiften ikke eksisterer per i dag, og at avgiften på båtmotorer i dag virker mot sin opprinnelige hensikt.

Avgiften på båtmotorer er blitt justert flere ganger, sågar er den blitt doblet ved en anledning. De senere årene er den økt kun med konsumprisindeksen. Likevel er avgiften per hk i dag på kroner 155,50 pluss merverdiavgift. Avgiften på båtmotorer er en ren fiskal avgift som ikke kommer båtbrukerne til gode på noen måte.

Avgiften på båtmotorer har flere andre negative følger. Det nevnes noen her:

1. Avgiften er et miljøproblem fordi mange utsetter kjøp av ny miljøriktig motor pga. avgiften. De nye båtmotorene er mer miljøvennlige på to måter:
 - a) De har betydelig lavere utslipp av avgasser og forurenses dermed betydelig mindre enn eldre motorer.
 - b) De har betydelig lavere støynivå, noe som fører til redusert støy på sjøen.
2. Avgiften fører til lavere sikkerhet fordi mange utsetter kjøp av ny motor pga. avgiften. Dette kan illustreres på flere måter:
 - a) Gamle motorer blir utslitte. Det fører til større mulighet for motorhavari, noe som igjen øker muligheten for kostbare redningsaksjoner.
 - b) Båter blir kjøpt med for lav motoreffekt pga. den fordyrende avgiften. Dette kan føre 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. Avgiften fører også til at brukte bilmotorer bygges om til båtmotorer, noe som også medfører miljø- og sikkerhetsmessige konsekvenser da disse motorene forurenses mer, og de vil ikke være så driftssikre som nye motorer.
4. Avgiften fører til smugling av båtmotorer fordi avgiften er en særnorsk avgift.
5. Avgiften fordyrer innkjøp av båtmotorer til undervisning. Dette gjelder også motorer som monteres i klasserom og aldri blir brukt i båter.

Båtmotorer har betydelig større belastning enn en tilsvarende motor i en bil. Dette fører til at behovet for utskiftning av båtmotoren er større. Det er derfor vanlig at en skifter motor i en båt flere ganger i løpet av båtens levetid, noe som ikke er vanlig for tilsvarende motor i en bil. Dette gjør at en bilmotor avgiftsbelegges ved første gangs innførsel, mens en båtmotor avgiftsbelegges hver gang motoren skiftes. Forslagsstillerne viser også til at mens en bil påfører samfunnet kostnader for veibygging, påføres ikke samfunnet kostnader til bygging av infrastruktur for båt. Forslagsstillerne viser også til at drivstoff er avgiftsbelagt. Bensin brukt til fremdrift av båt avgiftsbelegges med veibruksavgift, mens diesel har en noe redusert avgift.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes derfor følgende

f o r s l a g :

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.

14. mai 2012