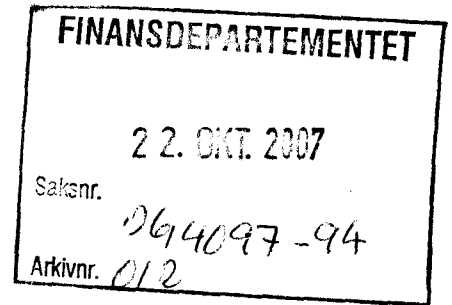




Kongelig Norsk Båtforbund



NORBOAT



Det Kongelige Finansdepartement
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Oslo, 18. oktober 2007

Deres ref.: 06/4097 SØ

Høringsuttalelse – NOU 2007: 8 En vurdering av Særavgiftene

Vi viser til deres høringsbrev datert 27. juni 2007 med høringsfrist 20. oktober 2007.

Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) og NORBOAT representerer henholdsvis fritidsbåtbrukerne og fritidsbåtbransjen i Norge, og vi uttaler oss i den forbindelse samlet om de forhold vi mener kan få betydning for brukere og næringsaktører tilknyttet fritidsbåter i Norge ved en gjennomføring av Særavgiftsutvalgets forslag. Vi berører ikke andre sider ved Særavgiftutvalgets rapport.

Norge er en kystnasjon, og bruk av fritidsbåter til nytte og rekreasjon har lange tradisjoner. Det har naturlig nok også utviklet seg en ikke ubetydelig næring tilknyttet fritidsbåter. Undersøkelser viser at nesten halvparten av Norges befolkning har hatt befatning med fritidsbåter i 2006. Videre utøver omtrent 20.000 personer, hovedsakelig i distriktsnorge, sitt daglige virke tilknyttet fritidsbåter innenfor produksjon, tjenester eller salg. Årlig omsetning innenfor disse leddene overstiger langt 15 milliarder kroner. Båtparken i Norge utgjør ca. 800.000 enheter, hovedsakelig småbåter, og bruk av fritidsbåt til rekreasjon er en typisk familieaktivitet for vanlige lønsmottakere. Norge er et typisk motorbåtland fordi båtene også ofte benyttes til andre formål enn rekreasjon, som for eksempel transport, fiske og andre nytteaktiviteter.

Generelt vil vi bemerke at en gjennomføring av forslagene i Særavgiftutvalgets rapport vil få betydelige konsekvenser for både brukere og næring uten at det er gjennomført noen form for konsekvensutredning. Særavgiftutvalget alene besitter naturlig nok ikke den kompetansen som er nødvendig for å forutse konsekvensene av de forslagene som fremsettes, og vi anser det som helt nødvendig at både bruker- og bransjeorganisasjon medtas i et langsiktig strategisk arbeid med formål om et positivt og bærekraftig båtliv før eventuelt nye tilfeldige særavgifter innføres.

Særavgiftsutvalget foreslår følgende konkrete avgifter:

- *Innføring av autodieselavgift på fritidsbåt.*
- *Innføring av progressiv båtmotoravgift.*

Videre vurderer Særavgiftutvalget følgende avgifter:

- *Innføring av årsavgift på båt.*

Vi har følgende bemerkninger til ovennevnte punkter:

Kommentarer til utvalgets forslag om innføring av autodieselavgift på fritidsbåter

Uten at vi per i dag tør å antyde effekten av tiltaket, er det på det rene at svært mange mindre marinaer langs kysten, som i dag baserer sin virksomhet på både å betjene yrkes- og fritidsbåtflåten, vil måtte gjennomgå kostbare ombygginger gjennom oppbygging av nye pumpe-systemer dersom tiltaket gjennomføres. For mange av disse vil en slik utbygging ikke være lønnsom, samtidig som næringsgrunnlaget blir for tynt dersom de må velge mellom å betjene yrkes- eller fritidsbåter. Andre vil se seg nødt til bare å betjene yrkesflåten. Med andre ord vil tilgjengeligheten av ”lovlig” drivstoff til fritidsbåtbrukere svekkes, og bosettings- og næringsgrunnlaget blir ytterligere svekket i distrikts/kystnorge.

Når det gjelder fritidsbåtbrukerne tror vi avgiften som er foreslått innført, igjen vil ramme hardest i distrikts/kystnorge. Svært mange fritidsbåtbrukere langs kysten er avhengige av båten til mer enn rekreasjon. Dette kan dreie seg om alt fra skoleskysse til fiske og nødvendig kommunikasjon med omverdenen. Dette er familier som nødvendigvis bruker båten betydelig mer enn det som er vanlig på østlandsområdet, og årlige merutgifter som følge av innføring av autodieselavgift lett kunne beløpe seg til kr 15.000 – 30.000,- .

Innføring av autodieselavgift vil også føre til en endring i brukernes preferanser når det gjelder båtmotorer. Vi vil se en dreining fra diesel- til bensindrevne motorer. Dette fordi bensinmotorer er betydelig rimeligere i innkjøp enn dieselmotorer. Bensinmotorer forurenses imidlertid mer, de medfører større brann/eksplosjonsfare, og de er teknisk sett mindre egnet som båtmotorer enn dieselmotorer.

Vi tilføyer avslutningsvis at forslaget til autodieselavgift ble inntatt i fjorårets forslag til statsbudsjett, men at det av årsaker som ble rimelig godt redegjort for ikke ble vedtatt. Vi understreker at det ikke har fremkommet nye sider ved saken siden forrige gang den var til behandling, ei heller fra Særavgiftutvalgets side.

Vi anmoder om at forslaget om innføring av autodieselavgift på fritidsbåter gjennomgår en grundig konsekvensutredning i samarbeid med brukere og bransje før det vurderes gjennomført.

Kommentarer til utvalgets forslag om innføring av progressiv båtmotoravgift

Fordelingseffekt

Særavgiftutvalget argumenterer med at innføring av progressiv båtmotoravgift vil gi en god fordelingseffekt. Utvalget trekker denne slutningen basert på tall fra Statistisk sentralbyrå som viser at bare 1,6 % av personer med brutto årsinntekt under en million kroner oppgir å eie en båt til over 50.000,- kroner, mens tilsvarende tall for personer med brutto årsinntekt over en million kroner er 18%, videre at det er grunn til å anta at båter med høy motoreffekt har en systematisk høyere verdi enn båter med lavere motoreffekt.

I den grad denne statistikken bør anses som relevant for saken, bemerker vi at Særavgiftutvalget velger å ikke belyse det faktum at tallene fra Statistisk sentralbyrå også viser at 99% av befolkningen har en brutto årsinntekt under en million kroner, og at denne gruppen eier nesten 90% av båtene som er oppgitt å ha en verdi over 50.000,- kroner. Følgelig er det denne gruppen av mer eller mindre vanlige lønsmottakere som først og fremst vil rammes av Særavgiftutvalgets forslag, ikke de med en brutto årsinntekt over en million kroner. Sistnevnte gruppe vil neppe påvirkes av Særavgiftutvalgets forslag over hodet. Forslaget synes derfor først og fremst å stimulere til at båtlivet skal forbeholdes et fåtall pengesterke personer, noe som etter vårt syn verken kjennetegner en god fordelingspolitikk eller samsvarer med båtlivet slik vi kjenner det i dag.

Det bemerkes videre at vi har en stor gruppe seilbåter og saktegående motorbåter med relativt små motorinstallasjoner, som har en verdi som langt overstiger verdien av motorbåter med betydelig større motorinstallasjoner. Følgelig er det heller ikke grunnlag for å hevde at båtens motorinstallasjon er en systematisk indikator på båtens verdi, selv om dette kan gjelde innenfor bestemte kategorier båter.

I den grad en progressiv båtmotoravgift skal kunne gi en "god" fordelingseffekt bør de normale familiebåtene med tilhørende motorinstallasjoner vurderes lagt til grunn for hvor progresjonen av avgiften skal starte. Etter våre vurderinger, basert på vår kjennskap til dagens båtpark, bør en progresjon i denne sammenheng ikke starte før båtens samlede motoreffekt overstiger 500 hk, og uansett bør forslaget utredes langt grundigere før det eventuelt gjennomføres.

Praktiske utfordringer

I motsetning til biler, er båter ofte utstyrt med doble motorinstallasjoner for fremdrift. Dette kan være av rent praktiske, konstruksjonsmessige eller sikkerhetsmessige årsaker. Uansett vil dette utfordre intensjonen bak en progressiv båtmotoravgift da en dobbel motorinstallasjon på for eksempel 500 hk (2x250 hk) i praksis vil kunne avgiftslegges lavere enn en enkel-installasjon på for eksempel 400 hk. Konsekvensen vil være at nye båter konstrueres for dobbel-installasjoner for å redusere avgiften, mens eldre båter, konstruert for enkel-installasjoner, urettmessig vil måtte bære byrdene av avgiften ved remotorisering.

Til informasjon opplyses det at levetiden på dagens fritidsbåter varierer typisk mellom 30 og 50 år (kanskje mer), mens en marinemotor normalt har en levetid på ca. 15 år avhengig av bruk og vedlikehold. Med andre ord vil de fleste båter, i motsetning til biler, remotoriseres opptil tre ganger (eller mer) i løpet av sin levetid. Samtidig er båter normalt konstruert for en gitt motorytelse/installasjon noe som tilsier at en remotorisering ikke kan avvike betydelig fra båtens opprinnelige motorkonfigurasjon uten at dette går på bekostning av båtens egenskaper, herunder forhold knyttet til miljø og sikkerhet. Det vil være svært uheldig dersom en ny avgift genererer en trend der eldre båter gjennomgår "uautoriserte" ombygginger/endringer med formål om å redusere båtmotoravgiften ved remotorisering, men hvor både miljø og sikkerhet blir skadelidende.

Andre praktiske utfordringer forbundet med norske særavgifter, som også utgjør et problem i dag, er handelslekkasjer til våre naboland og marinisering av motorer. Dette vil selvfølgelig forsterke seg ved en ytterligere skjerping av avgiftene, og samtidig undergrave den seriøse delen av næringslivet som betjener dette markedet i dag.

Miljø og sikkerhet

Miljøbelastningen fra fritidsbåter de nærmeste 25 årene vil trolig først og fremst avhenge av hvordan dagens båter brukes, vedlikeholdes og oppgraderes gjennom sin levetid, dernest gjennom tilfanget av nye båter.

Båtindustrien har de senere årene lagt ned betydelige ressurser i å utvikle og produsere mer miljøvennlige motorer både hva angår støy og utslipp enn for bare få år siden. Videre stilles det i dag betydelig strengere miljøkrav til nye motorer fra myndighetenes side (EU) enn tidligere, en trend som etter all sannsynlighet vil forsterke seg med årene som kommer. All den stund norske myndigheter gjennom sin avgiftspolitik i liten grad stimulerer til å ta den nye teknologien i bruk, utelukkende imidlertid mye av miljøeffekten av disse tiltakene i Norge.

En mulig miljøvennlig tilnærming vil etter vårt syn kunne innebære *lavere* avgifter på nye båtmotorer for å stimulere til en raskere utfasing av eldre og mindre miljøvennlig teknologi, og eventuelt innføring av avgifter på eldre og mindre miljøvennlig teknologi. Dette vil i tillegg gi en sikkerhetsmessig gevinst da svært mange båtbrukere i dag velger å slite med upålitelige eldre motorer fordi kostnadene med remotorisering oppleves uforholdsmessig høye. Hvordan en eventuell avgift på eldre teknologi kan gjennomføres ligger utenfor vår kompetanse å ta stilling til, men uten et obligatorisk båtregister synes det praktisk vanskelig å tilnærme seg denne problemstillingen.

Kommentarer til utvalgets vurdering om innføring av årsavgift på fritidsbåter

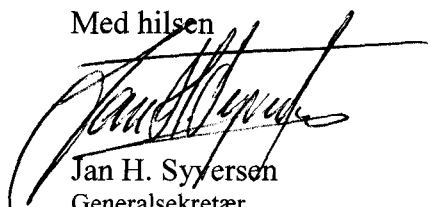
Særavgiftutvalget vurderer, uten nærmere redegjørelser, innføring av årsavgift på fritidsbåter. Det indikeres imidlertid av utvalget at dette vil være praktisk vanskelig uten at det samtidig er etablert et obligatorisk register for fritidsbåter.

Vi støtter tanken om et obligatorisk register for fritidsbåter i regi av myndighetene da dette vil kunne gi mange positive effekter, men vi kan på ingen måte slutte oss til et forslag om en årsavgift på fritidsbåter uten at det er nærmere redegjort for hvorfor denne avgiften skal innføres, hvordan den skal praktiseres, og hvordan inntektene fra avgiften skal forvaltes.

Vi vil imidlertid kunne inngå i en diskusjon om avgifter, herunder årsavgift på fritidsbåter, som stimulerer til et mer fremtidsrettet og miljøvennlig båtliv, og hvor en vesentlig andel av inntektene fra en slike avgifter, gjennom konkrete tiltak, kommer brukerne til gode.

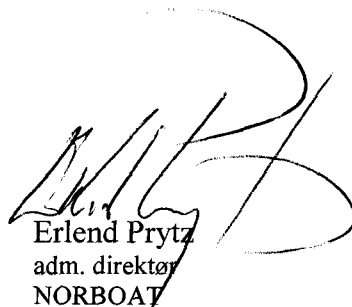
Vi vil avslutningsvis tilføye at basert på tall fra Statistisk sentralbyrå er de samlede utslipp fra fritidsbåter allerede i dag marginale sammenlignet med andre utslippskilder. Isolert sett vil en avvikling av all bruk av fritidsbåter i Norge bare i marginal grad påvirke Norges totale utslipp. Dette innebærer selvfølgelig ikke at båtbrukere og bransje ikke fortsatt skal arbeide aktivt for et mer miljøvennlig båtliv, men avgiftsendringer som foreslått synes å innebære langt større ulemper for kystsamfunnene, den enkelte båtbruker, og for næringen, enn den miljømessige gevinsten som eventuelt kan forventes oppnådd gjennom innføring av avgiftene. Vi oppfordrer igjen til at bruker- og bransjeorganisasjon inviteres til et samarbeid om vurdering av eventuelle fremtidige særavgifter, noe vi tror alle parter vil være tjent med.

Med hilsen



Jan H. Syversen
Generalsekretær
KNBF

Vågebyveien 23
0569 Oslo



Erlend Prytz
adm. direktør
NORBOAT

Drammensvn. 126 A
0277 Oslo