



Statsråden

Stortingets presidentskap
Ekspedisjonskontoret
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
26/1675-

Dato
23. mars 2026

Spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 2020 fra stortingsrepresentant Bent-Joachim Bentzen om statsråden kan redegjøre for når tiltakene for rimeligere drivstoff i distriktene vil bli lansert

Jeg viser til brev fra Stortingets president 16. mars 2026 til kommunal- og distriksministeren, vedlagt spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 2020 fra stortingsrepresentant Bent-Joachim Bentzen. Spørsmålet besvares av finansministeren som rette vedkommende.

Spørsmål:

«I statsbudsjettet for 2026 foreslo AP-regjeringen å øke dieselavgiftene med 117 øre og bensinavgiftene med 80 øre per liter. I august 2021 tok Statsråden til orde for å redusere veibruksavgiften over hele landet og å gjøre diesel og bensin enda rimeligere i distriktene. Kan statsråden redegjøre for når tiltakene for rimeligere drivstoff i distriktene vil bli lansert?»

Svar:

Etter valget i 2021 dannet Arbeiderpartiet og Senterpartiet regjering med Hurdalsplattformen som regjeringens politiske plattform. I Hurdalsplattformen sto det bl.a. at regjeringen ville «*redusere avgifter som rammer folk flest, som for eksempel (...) drivstoffavgifter, herunder differensiert veibruksavgift*» og at regjeringen ville «*innrette miljø- og klimaavgifter sosialt rettfærdig, og differensiere disse geografisk der det er mulig og hensiktsmessig.*»

Skatter og avgifter, herunder drivstoffavgifter, er finansministerens ansvar. I perioden 14. oktober 2021 til 4. februar 2025 var Trygve Slagsvold Vedum (Senterpartiet) finansminister og hadde ansvaret for regjeringens skatte- og avgiftspolitik, herunder ansvaret for drivstoffavgiftene. Det ble ikke fremmet forslag om geografisk differensiert veibruksavgift, og det er heller ikke blitt fremmet et slikt forslag mens jeg har vært finansminister.

Dagens veibruksavgift legges på drivstoff som produseres innenlands eller importeres. Avgiften betales av et fåtall oljeselskap, og er enkel å administrere både for de avgiftspliktige og for Skatteetaten. Avgiftsbelastningen veltes over i prisene til forhandlere og i pumpeprisene.

I praksis oppstår avgiftsplikten ved uttak fra hovedtankanleggene for drivstoff, som er plassert langs hele kysten. Det vil ikke være hensiktsmessig å differensiere veibruksavgiften etter hvor hovedtankanleggene er lokalisert. For eksempel betjenes det meste av Innlandet av tankanlegg ved Oslo eller Trondheim. I tillegg eies hovedtankanleggene av ulike aktører, og differensierte satser vil kunne gi konkurransevriddinger.

Det vil være krevende å differensiere veibruksavgiften etter drivstoffets geografiske destinasjon. En slik differensiering vil gjøre avgiftsregelverket mer komplisert og øke de administrative kostnadene både for de avgiftspliktige og Skatteetaten. Drivstoffets geografiske destinasjon kan være vanskelig å dokumentere og etterprøve, noe som øker faren for omgåelse. Geografisk differensiert avgift kan gi lokale konkurransevriddinger mellom drivstofforhandlere. Det er heller ikke nødvendigvis en nær sammenheng mellom hvor drivstoffet er kjøpt og hvor det brukes. Geografisk differensiering kan også være statsstøtte som må notifiseres til og godkjennes av ESA før det kan tre i kraft.

Statistisk sentralbyrå publiserer statistikk over gjennomsnittlig årlig kjørelengde for personbiler etter eierens bostedskommune. Tabell 1 viser de 10 kommunene med kortest gjennomsnittlig kjørelengde mens tabell 2 viser de 10 kommunene med lengst gjennomsnittlig kjørelengde.

Tabell 1 Gjennomsnittlig kjørelengde for personbiler etter eiers bostedskommune. Kommuner med kortest kjørelengde. 2024

Kommunennummer	Kommunenavn	Sentralitetsklasse	Kjørelengde (km)
1827	Dønna	6	9 463
5503	Harstad - Hárstták	4	9 436
1818	Herøy (Nordland)	6	9 358
5514	Ibestad	6	9 270
1815	Vega	6	9 118
1816	Vevelstad	6	8 727
1144	Kvitsøy	6	8 479
1151	Utsira	6	8 420
1856	Røst	6	8 354
1857	Værøy	6	6 826

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

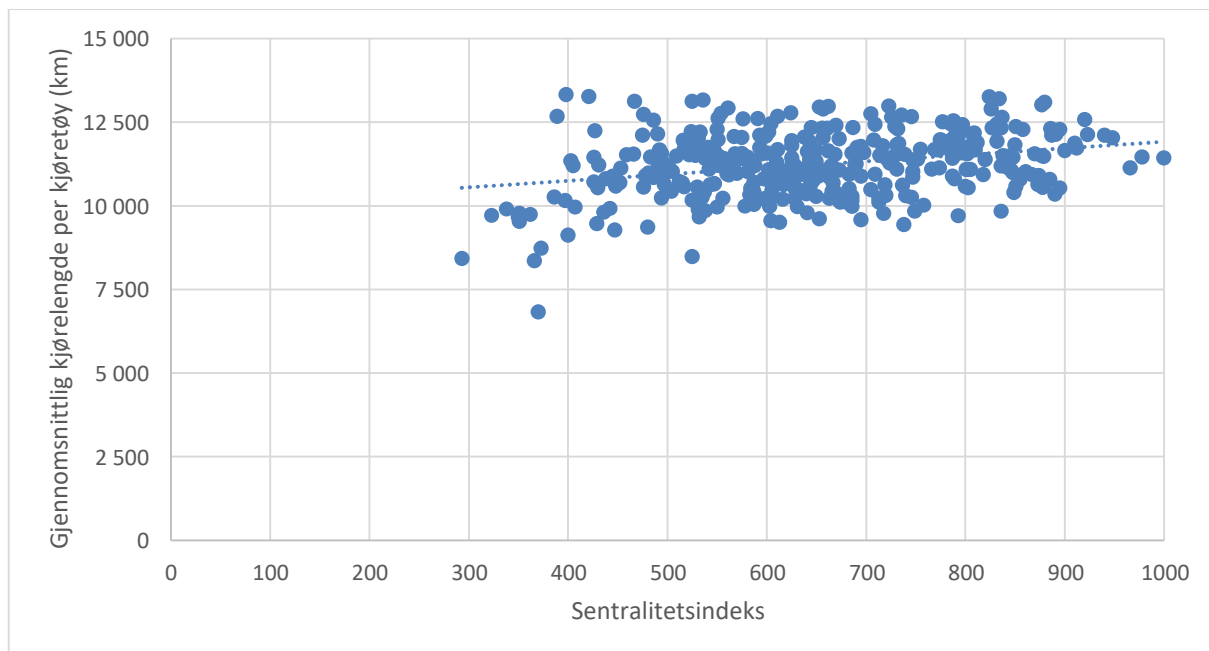
*Tabell 2 Gjennomsnittlig kjørelengde for personbiler etter eiers bostedskommune.
Kommuner med lengst kjørelengde. 2024*

Kommunennummer	Kommunenavn	Sentralitetsklasse	Kjørelengde (km)
5042	Lierne	6	13 318
3425	Engerdal	6	13 266
3114	Våler (Østfold)	3	13 254
3238	Nannestad	3	13 195
4224	Åseral	6	13 163
4222	Bykle	6	13 125
5046	Høylandet	6	13 117
3230	Gjerdrum	2	13 090
3216	Vestby	2	13 018
3110	Hvaler	4	12 982

Kilde: Statistisk sentralbyrå.

I de kommunene med kortest kjørelengde er alle typiske distriktskommuner i sentralitetsklasse 6, med unntak av Harstad i sentralitetsklasse 4. I de kommunene med lengst kjørelengde finner vi dels typiske distriktskommuner i sentralitetsklasse 6 som Lierne, Engerdal, Åseral, Bykle og Høylandet, men også typiske pendlerkommuner på det sentrale Østlandet som Våler (Østfold), Nannestad, Gjerdrum, Vestby og Hvaler.

Figur 1 viser gjennomsnittlig kjørelengde for personbiler per kommune etter kommunenes sentralitetsindeks, hvor de mest sentrale kommunene har høy indeks og de minst sentrale kommunene lav indeks.



Figur 1 Gjennomsnittlig kjørelengde for personbiler etter eiers bostedskommunen og kommunens sentralitetsindeks. 2024

Kilder: Statistisk sentralbyrå og Finansdepartementet.

Figur 1 viser at det ikke er noen klar sammenheng mellom kjørelengde og sentralitet, men en antydning til positiv sammenheng. Det er altså en tendens til at den gjennomsnittlige kjørelengden for personbiler øker jo mer sentral eierens bostedskommune er. Figuren illustrerer at det er store variasjoner mellom kommuner, i tillegg er det store variasjoner innad i hver kommune.

Ved behandlingen av statsbudsjettene fatter Stortinget hvert år vedtak om avgifter på drivstoff. Tabell 3 og 4 viser avgiftssatsene på henholdsvis diesel og bensin fra og med 2021, både i løpende kroner og i faste 2026-kroner.

Tabell 3 Avgifter på diesel. Løpende kroner og faste 2026-kroner. 2021-2026

		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Løpende kroner	Veibruksavgift på mineralolje	3,58	3,52	2,92	2,71	2,69	2,28
	CO ₂ -avgift på mineralolje	1,58	2,05	2,53	3,17	3,79	4,42
	Sum mineralolje	5,16	5,57	5,45	5,88	6,48	6,70
	Veibruksavgift på biodiesel	3,66	3,09	2,91	3,02	2,69	2,28
	KPI ¹	84,3	89,2	94,1	97,1	100,0	103,2
Faste 2026-kroner	Veibruksavgift på mineralolje	4,38	4,07	3,20	2,88	2,78	2,28
	CO ₂ -avgift på mineralolje	1,93	2,37	2,77	3,37	3,91	4,42
	Sum mineralolje	6,32	6,44	5,98	6,25	6,69	6,70
	Veibruksavgift på biodiesel	4,48	3,57	3,19	3,21	2,78	2,28

¹ Anslag for 2026 basert på Statistisk sentralbyrås konjunkturtendenser fra 17. mars 2026.

Kilder: Statistisk sentralbyrå og Finansdepartementet.

Tabell 4 Avgifter på bensin. Løpende kroner og faste 2026-kroner. 2021-2026

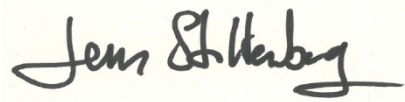
		2021	2022	2023	2024	2025	2026
Løpende kroner	Veibruksavgift på bensin	5,01	4,95	4,70	4,62	4,16	3,77
	CO ₂ -avgift på bensin	1,37	1,78	2,21	2,72	3,25	3,80
	Sum bensin	6,38	6,73	6,91	7,34	7,41	7,57
	Veibruksavgift på bioetanol	2,45	2,02	2,08	2,16	2,12	2,17
	KPI ¹	84,3	89,2	94,1	97,1	100,0	103,2
Faste 2026-kroner	Veibruksavgift på bensin	6,13	5,73	5,15	4,91	4,29	3,77
	CO ₂ -avgift på bensin	1,68	2,06	2,42	2,89	3,35	3,80
	Sum bensin	7,81	7,79	7,58	7,80	7,65	7,57
	Veibruksavgift på bioetanol	3,00	2,34	2,28	2,30	2,19	2,17

¹ Anslag for 2026 basert på Statistisk sentralbyrås konjunkturtendenser fra 17. mars 2026.

Kilder: Statistisk sentralbyrå og Finansdepartementet.

Tabell 3 og 4 viser at målt i faste 2026-kroner, er avgiftene på bensin, bioetanol og biodiesel lavere i 2026 enn i noen av de fem foregående årene. Avgiftene på mineralolje i 2026 er på samme nivå som i 2025, men 0,72 kroner per liter høyere enn i 2023.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink on a light yellow rectangular background. The signature is written in a cursive, flowing style and reads "Jens Stoltenberg".

Jens Stoltenberg