

Innst. O. nr. 95.

(1998-99)

Innstilling fra finanskomiteen om lov om selvfinansierende fraktutjevningsordning for drivstoff.

Ot.prp. nr. 73 (1998-99).

Til Odelstinget.

1. INNLEDNING

Sammendrag

Regjeringen la i Ot.prp. nr. 22 (1998-99) Om lov om selvfinansierende fraktutjevningsordning for drivstoff datert 4. desember 1998, fram forslag om å erstatte den tidligere tilskuddsordningen over statsbudsjettet, med en selvfinansierende fraktutjevningsordning. Ved behandlingen av proposisjonen i Stortinget ble det besluttet å tilbakesende proposisjonen for ytterligere utredning i Finansdepartementet, jf. Innst. O. nr. 26 (1998-99).

Ved vedtak av 4. februar 1999 gjeninnførte Stortinget midlertidig den tidligere tilskuddsordningen over statsbudsjettet på bakgrunn av forslag i Dokument nr. 8:27 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 81 (1998-99). Ordningen er gjort gjeldende fra 8. februar og fram til og med 30. juni 1999.

Et utdypet forslag til en selvfinansierende fraktutjevningsordning, herunder utkast til forskrifter om innbetaling av bidrag til fondet og utbetaling av frakttilskudd fra fondet, har vært på høring. Departementet fremmer i denne proposisjonen nytt forslag til lov om selvfinansierende fraktutjevningsordning.

Bakgrunnen for forslaget og høringen er omtalt i proposisjonen avsnitt 2 og 3. For nærmere omtale av dagens frakttilskuddsordning, en selvfinansierende fraktutjevningsordning og årsaken til geografiske ulikheter i prisen på drivstoff, vises til proposisjonen avsnitt 4.

2. FORSLAGET TIL EN SELVFINANSIERENDE FRAKTUTJEVNINGSORDNING

2.1 Sammendrag

Innledning

Av både prinsipielle og praktiske årsaker synes det ikke aktuelt at ordningen gjennomføres som en selvstyrt bransjeordning. Det vises bl.a. til at samar-

beid om en aktivitet som direkte innvirker på prisene vil kunne oppfattes som prissamarbeid og at det er nødvendig å ha reaksjonsmuligheter overfor selskaper som ikke overholder innbetalingen. Det er derfor foreslått at ordningen etableres under myndighetsbasert kontroll, og at innbetalingssiden administreres av Toll- og avgiftsdirektoratet. Utbetalingsordningen skal, som for den eksisterende ordningen, administreres av Konkurransetilsynet.

Det foreslås at forskriftskompetansen for innbetalingssiden legges til Finansdepartementet og forskriftskompetansen for utbetalingssiden til Arbeids- og administrasjonsdepartementet.

Departementet viser til at den foreslåtte ordningens utbetalingsside er basert på en videreføring av den tidligere frakttilskuddsordningen og at innbetalingssiden skal benytte de rutiner som i dag benyttes ved fastsettelse og innbetaling av særavgiftene på drivstoff. Disse funksjonene er i dag lagt til henholdsvis Konkurransetilsynet under Arbeids- og administrasjonsdepartementet og Toll- og avgiftsdirektoratet under Finansdepartementet, og er godt kjent for aktørene i markedet. Det synes således hensiktsmessig at administrasjonen av ordningen foreløpig deles mellom de etater som i dag er ansvarlige for henholdsvis utbetaling av frakttilskudd og innkreving av særavgifter. Departementet vil imidlertid evaluere ordningen etter noe tid, herunder vurdere om administreringen av ordningen bør samles.

Drivstoff som ikke selges fra tankanlegg i Norge

Innføring av en selvfinansierende ordning vil innebære at oljeselskapene må innbetale bidrag til fondet for drivstoff som benyttes her i landet (fondsbidrag). I høringsnotatet ble det foreslått at alle oljeselskaper som opererer på det norske markedet deltar, også de som baserer sin virksomhet på importert drivstoff og ikke benytter tankanlegg i Norge.

Departementet viser til at oljeselskap som ikke har tilgang til etablerte depoter, men som baserer sin virksomhet på importert drivstoff, med den foreslåtte ordning ikke får dekket sine fraktkostnader fra depotene i utlandet. Selskapene får kun dekket de normerte fraktkostnadene. Disse selskapene vil derfor ikke i like stor grad få dekket de faktiske fraktkostnadene som de øvrige oljeselskapene. De må likevel betale samme finansieringsbidrag som de øvrige selskapene. Departementet ser at en slik ordning kan slå uheldig ut for disse selskapene. Alternative løsninger kan eksempelvis være at oljeselskap som baserer sin virksomhet på importert drivstoff enten fullt ut holdes utenfor ordningen eller at det etableres en ordning som innebærer at også disse selskapene får dekket de faktiske fraktkostnadene.

I likhet med de berørte oljeselskapene anser departementet at ulike alternative løsninger bør vurderes nærmere. I første omgang foreslås imidlertid at oljeselskaper som baserer sin virksomhet på importert olje holdes utenfor fraktutjevningsordningen, slik at deres salg av drivstoff ikke omfattes av finansieringsgebyret, og at de berørte selskap heller ikke mottar frakttilskudd. I lovforslaget § 1 foreslås at oljeselskap som baserer sin virksomhet på import av drivstoff og som ikke benytter tankanlegg i Norge, ikke omfattes av fraktutjevningsordningen.

Avgrensning av ordningen

I høringsbrevet ble det foreslått at oljeselskapenes bidrag til fondet skulle være basert på antall solgte liter drivstoff. Departementet la videre opp til at det med drivstoff menes alt drivstoff som er avgiftspliktig etter Stortingets vedtak om bensinavgift og vedtak om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn (autodieselavgift). Dette innebærer at bidragsplikten ikke omfattet såkalt «merket diesel» som benyttes til annen bruk enn framdrift av motorvogn, eksempelvis til fyring, i båter samt i enkelte spesifiserte kjøretøygrupper, bl.a. traktorer og anleggsmaskiner.

Fraktutjevningsordningen etter 1995-forskriften omfatter bilbensin og autodiesel. Autodiesel omfattet i denne forskriftens betydning også avgiftsfri merket autodiesel. Videre er det presisert i forskriften at «bensin» og «autodiesel» omfatter henholdsvis metanolbensin og lettdiesel.

Det ble lagt til grunn i høringsbrevet at de produktene det utbetales tilskudd til, også er de som skal bidra inntektsmessig til ordningen, slik at utbetalinger fra fraktutjevningsfondet kun ville omfatte avgiftspliktig bensin og autodiesel, mens avgiftsfri autodiesel falt utenfor ordningen.

Departementet viser til at dagens frakttilskuddsordning over statsbudsjettet omfatter all bensin og autodiesel, herunder både avgiftsfri og avgiftsbelagt autodiesel. Formålet bak forslaget om en selvfinansierende fraktutjevningsordning er i hovedsak å endre

inntektssiden, mens utbetalingsordningen skal videreføres. Departementet anser prinsipielt at de produktene det utbetales tilskudd til, også er de som skal bidra inntektsmessig til ordningen. Overfor avgiftsmyndighetene deklarerer det i dag mengde diesel fakturert med autodieselavgift og mengde merket autodiesel. Det skilles ikke på anvendelsen av oljen. Etablering av rutiner for å skille merket autodiesel som benyttes til drivstoff fra annen bruk av oljen antas å medføre et visst merarbeid for oljeselskapene og vil i tillegg nødvendiggjøre ytterligere oppdeling av avgiftskodestrukturen. Departementet anser det ikke hensiktsmessig å foreslå at også merket autodiesel skal omfattes av fraktutjevningsordningen før konsekvensene for oljeselskapene og avgiftsmyndighetene er ytterligere utredet. Inntil videre foreslås det således at fraktutjevningsordningen omfatter drivstoff som omfattes av Stortingets vedtak om avgift på bensin og avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn (autodieselavgift).

Utvidelse av 0-sonen

Gjeldende fraktutjevningsordning gir under visse betingelser oljeselskaper og forhandlere krav på tilskudd til nedskrivning av transport- og kjørekostnader for bilbensin og autodiesel. Tilskuddet pr. liter drivstoff tilsvarer en normert kostnadssats fratrukket en tiltaksgrense fastsatt av Stortinget. Tiltaksgrensen har ligget på forskjellige nivåer, og er nå på 7 øre pr. liter inklusive merverdiavgift. Dette innebærer at det tilskuddsberettigede selskapet ikke får statstilskudd som dekker hele det normerte kostnadsbeløpet.

Departementet foreslo i høringsbrevet at alle kostnader som påløper ved transport av drivstoff utenfor nullsone, dekkes gjennom tilskudd fra fraktutjevningsfondet. Transporttilskuddet for en gitt leveranse vil da tilsvare hele beløpet som utgjøres av transport- og kjørekostnadene fastsatt av Konkurransetilsynet.

Departementet viser til at en utvidelse av 0-sonen vil innebære at tilskuddsordningen blir mer målrettet i forhold til distriktene. Departementet foreslår derfor at 0-sonen utvides til 30 km.

Administrative rutiner

Forskriften om innbetaling av bidrag til fraktutjevningsfondet for drivstoff vil baseres på at oppkrevingen av bidraget så langt som mulig skal følge de samme regler som i dag gjelder ved oppkreving av særavgifter på bensin og autodiesel, jf. Finansdepartementets forskrifter av 29. januar 1990 nr. 75 om beregning, oppkreving og kontroll av avgift på bensin og 8. juni 1993 nr. 436 om avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn og om merking av mineralolje. Dette innebærer også at de samme regler vil gjelde i forhold til privates innførsel av bensin og autodiesel til eget bruk etc. Regelverket vil således bli utformet i tråd med det regelverket oljebransjen i dag forholder

seg til ved innbetaling av særavgiftene på bensin og autodiesel.

Forskriften om utbetaling av frakttilskudd fra fraktutjevningfondet for drivstoff vil i stor grad følge strukturen i forskrift av 28. juni 1995 nr. 620 om statstilskudd til nedskrivning av transport- og kjørekostnader for bilbensin og autodiesel (heretter kalt 1995-forskriften). Sistnevnte forskrift er bare virksom for så vidt det bevilges midler over statsbudsjettet til en frakttilskuddsordning - ved Stortingets vedtak av 4. februar fram til og med 30. juni 1999. De bestemmelsene som omhandler leveranser av autodiesel i forskrift av 28. juni 1995 nr. 656 om tilskudd til nedskrivning av transportkostnadene for fyringsolje nr. 1 og 2, parafin og for autodiesel levert med tankbil fra forhandler i Nord-Norge (heretter kalt Nord-Norge-forskriften), er tatt inn i utkastet til forskrift om utbetaling av frakttilskudd fra fraktutjevningfondet for drivstoff. Årsaken til dette er at tilskudd til leveranser av autodiesel etter Nord-Norge-forskriften ikke er å anse som et særtilskudd til Nord-Norge, og omfattes derfor ikke av bevilgningene under kap. 1560 på statsbudsjettet for 1999. Tilskuddet til autodiesel i Nord-Norge er imidlertid en del av den generelle tilskuddsordningen for bilbensin og autodiesel, og vil derfor inngå i den selvfinansierende ordningen.

Fastsettelse av kostnadssatser

Etter den tidligere statstilskuddsordningen til nedskrivning av transport- og kjørekostnader har oljeselskapene fått utbetalt støtte basert på normerte kostnadssatser, ikke på grunnlag av faktiske kostnader. Transporttilleggskomiteen har utarbeidet forslag til normerte kostnadssatser, såkalte transporttillegg. Transporttilleggskomiteen består av representanter fra de største oljeselskapene, og har eksistert siden fraktutjevningsordningen ble opprettet i 1963. Komiteens forslag til normerte kostnadssatser har blitt forelagt den aktuelle forvaltningsmyndigheten med anmodning om godkjenning av satsene. Etter som transportkostnadene har endret seg, har komiteen utarbeidet nye transporttillegg og søkt om at disse skal legges til grunn ved utbetaling av tilskudd. Fram til 1991 ble de normerte kostnadssatsene for utbetaling av statstilskudd godkjent av Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Utbetalingen av statstilskudd ble imidlertid administrert av Prisdirektoratet. Etter 1991 er det Prisdirektoratet, og fra 1994 Konkurransetilsynet, som har godkjent normerte kostnadssatser for utbetaling av statstilskudd.

Transporttilleggskomiteens forslag til normerte kostnadssatser har ikke vært bindende for forvaltningsmyndigheten som grunnlag for utbetalinger av tilskudd. Det har imidlertid sjelden forekommet at den godkjennende myndigheten har hatt innvendinger mot komiteens forslag til normerte kostnadssatser. Konkurransetilsynet engasjerte i 1995 Transportøko-

nomisk institutt (TØI) til å vurdere metoden komiteen benyttet ved beregning av forslag til normerte kostnadssatser. Instituttet hadde ingen innvendinger mot oppbygningen av komiteens metoder, men det ble gjort enkelte endringer i grunnlagsdata som medførte lavere normerte kostnadssatser for utbetaling av statstilskudd.

Konkurransetilsynet har ved utarbeidelsen av det forslag til forskrift om utbetaling av frakttilskudd fra fraktutjevningfondet som ble sendt på høring vist til at fastsatte kostnader bør utarbeides av en uavhengig tredjepart. På denne måten unngås en sammenblanding med oljeselskapenes rolle som mottaker av tilskudd. Samtidig reduseres mulige konkurransemessige bekymringer som en følge av oljeselskapenes samarbeid i Transporttilleggskomiteen. Kostnadene må tiltres av forvaltningsmyndighet for at de skal legges til grunn for utbetalinger fra fraktutjevningfondet. I utformingen av forskrift om utbetaling av frakttilskudd fra fraktutjevningfondet vil det legges opp til at kostnadene fastsettes av Konkurransetilsynet.

2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Dag Terje Andersen, Berit Brørby, Erik Dalheim, Ranveig Frøiland, Trond Giske, Tore Nordtun og Hill-Marta Solberg, fra Høyre, Børge Brende, Per-Kristian Foss og Kjellaug Nakkim, og fra Tverrpolitisk Folkevalgte, Steinar Bastesen, viser til tidligere behandling av fraktutjevningsordningen sist i Innst. S. nr. 81 (1998-99).

Flertallet viser til at den selvfinansierte fraktutjevningsordningen som regjeringen nå igjen foreslår vil representere en merkostnad for drivstoffbrukere i størrelsesorden 150-200 mill. kroner, dvs. en merkostnad pr. liter på 5 øre + moms.

Flertallet finner ikke at denne vesentlige merkostnad for drivstoffkjøpere generelt kan forsvares, sett i forhold til den nåværende ordnings virkning på drivstoffprisene i distriktene. I den nåværende ordning betaler ingen mer enn 7 øre pr. liter ut over 0 sone.

Flertallet går derfor imot den foreslåtte ordning og for en videreføring av gjeldende ordning.

Flertallet foreslår at det på statsbudsjettet for 1999 bevilges ytterligere 40 mill. kroner til videreføring av gjeldende fraktutjevningsordning, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 67 (1998-99) Omprioriteringer og tilleggsbevilgninger på statsbudsjettet 1999, jf. kap. 1560 post 70.

Flertallet viser til at de vesentlige prisforskjeller på drivstoff knytter seg til konkurranse i markedet. Flertallet viser i denne sammenheng til den konkurranseulempe nye aktører i markedet står overfor når det ikke gis adgang til norske distribusjonslager.

Flertallet forutsetter derfor at departementet bidrar til at også nye aktører får adgang til slike lager. Det forutsettes at dette skjer på forretningsmessige vilkår, eller at det på annen måte kan gis grunnlag for nye aktører.

Flertallet mener at dette kan være et viktig bidrag til ytterligere styrking av den landsdekkende konkurranse på drivstoffmarkedet.

Flertallet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen videreføre Stortingets vedtak av 4. februar 1999 om ordningen med frakttilskudd over statsbudsjettet for bensin og autodiesel.»

Medlemene i komiteen frå Kristeleg Folkeparti, Randi Karlstrøm, leiaren Lars Gunnar Lie og Ingebrigt S. Sørfonn, frå Senterpartiet, Jørgen Holte, frå Sosialistisk Venstreparti, Øystein Djupedal, og frå Venstre, Terje Johansen, viser til proposisjonen og sluttar seg til Regjeringa sitt forslag.

Desse medlemene fremjer følgjande forslag:

«Vedtak til lov

om selvfinansierende fraktutjevningsordning for drivstoff

§ 1

Ved innførsel og tilvirking av drivstoff skal det betales bidrag til et fraktutjevningsfond. Fra innbetalte bidrag til fondet utbetales frakttilskudd.

Oljeselskap som baserer sin virksomhet på import av drivstoff og ikke benytter tankanlegg i Norge, omfattes ikke av fraktutjevningsordningen.

Kongen kan fastsette forskrift om gjennomføring av frakttilskuddsordningen og organisering av fondet, herunder størrelsen på bidraget til fondet, størrelsen på utbetalingene, samt nærmere bestemmelser om beregning, oppkreving og kontroll.

§ 2

De regler som gjelder for formues- og inntektskatten til staten, gjelder tilsvarende for inndriving av bidrag til fraktutjevningsfondet.

Kongen kan gi forskrift om plikt til å betale renter av bidrag som ikke er betalt i rett tid, og om rentegodtgjørelse ved tilbakebetaling av bidrag.

§ 3

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrift gitt i medhold av loven, straffes med bøter dersom ikke forholdet rammes av et strengere straffebed.

§ 4

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrift gitt i medhold av loven, slik at fraktutjevningsfondet er eller kunne ha vært unndratt bidrag, kan av departementet pålegges å betale et tilleggsbidrag som tilsvarer det dobbelte, i gjentakelsestilfelle det firedobbelte av det pliktige bidragsbeløp.

For så vidt angår ansvar etter denne paragraf svarer den bidragspliktige for medhjelperes handlinger.

§ 5

Denne lov trer i kraft 1. juli 1999.»

Desse medlemene viser til sine merknader i denne innstillinga og meiner at den endringa Regjeringa har gjort framlegg om legg opp til ei ordning der drivstoffprisane kan bli mest mogleg lik over heile landet.

Ordninga er sjølvfinansierende og vil virke utjamnande ved at alle forbrukarar vert ilagt same bidrag til dekning av fraktutgifter uavhengig av kvar i landet drivstoffet vert kjøpt.

Desse medlemene konstaterer at fleirtalet vil vidareføre den gamle ordninga, og vil som ei subsidiær løysing støtta eit slikt framlegg.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Siv Jensen, Per Erik Monsen og Kenneth Svendsen, konstaterer at fraktutjevningsordningen har som målsetning å utjevne prisene på bensin og autodiesel mellom ulike deler av landet.

Disse medlemmer konstaterer vidare at administrasjonen av slike ordninger innebærer betydelige byråkratiske og fordyrende prosesser.

Disse medlemmer legger til grunn at fraktkostnader skal være en del av bensin- eller autodieselprisen, på lik linje med andre varer.

Disse medlemmer konstaterer også at bensinprisene har variert mye landet over, også mens fraktutjevningsordningen eksisterte, og mener derfor det er nærliggende å konkludere med at det er lokale konkurranseforhold som skaper forskjeller i prisen på bensin og autodiesel.

Disse medlemmer mener vidare at det ville være en langt større fordel for alle bilister i Norge om bensin- og autodieselavgiften ble satt ned og kan rett og slett ikke begripe at en så stor oljeproducent som Norge også på dette området bruker bilistene som inntektskilde. En generelt lavere avgift på både bensin og autodiesel ville kommet alle bilister til gode uansett hvor i landet de bor, og hatt en reell innvirkning på bensin- og dieselpriisen, i motsetning til fraktutjevningsordningen som knapt vil merkes på literprisen. Framskrittspartiet har ved flere anledninger fremmet forslag om en kraftig reduksjon i disse avgiftene, senest i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet

for 1999, men har dessverre ikke lyktes i å få flertall for dette.

Disse medlemmer vil vise til at fraktutjevningen som var gjeldende frem til årsskiftet 1998-99 var finansiert direkte over statsbudsjettet, disse medlemmer vil hevde at en slik ordning var finansiert med avgiftene som var blitt innbetalt av bilistene, ved en opprettelse av et selvfinansierende fond vil i realiteten bilistene måtte betale enda mer i avgift. Denne økte avgiften må alle bilister være med på å betale, også de som bor ute i distriktene. Selv om disse medlemmer er imot alle typer fraktutjevning av drivstoff, vil de hevde at ordningen som fungerte frem til årsskiftet 1998-99 var å foretrekke frem for den foreslåtte selvfinansierte ordningen. Disse medlemmer vil vise til at bil- og bilbruk innbringer nærmere 40 mrd. kroner til statskassen.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer stemme imot oppretting av en selvfinansierende fraktutjevningsordning for drivstoff.

3. ORGANISERING AV FONDET

Sammendrag

Forslaget til lov om selvfinansierende fraktutjevningsordning for drivstoff legger følgende føringer for organisering av fraktutjevningfondet:

- Ordningen skal frigjøres fra statsbudsjettet, og fondets inntekter og utgifter skal ikke føres i statsregnskapet.
- Fondsbidrag skal innbetales til Toll- og avgiftsmyndighetene som er en etat under Finansdepartementet.
- Innbetalingsrutinene for fondsbidraget skal være tilsvarende det som gjelder for avgiftene på bensin og autodiesel.
- Utbetaling av frakttilskudd skal foretas av Konkurransetilsynet som er en etat under Arbeids- og administrasjonsdepartementet
- Utbetaling av frakttilskudd skal skje av innbetalte midler, slik at fondet ikke tappes for midler, men forutsettes å gå i balanse.
- Toll- og avgiftsdirektoratets og Konkurransetilsynets kostnader knyttet til håndteringen av inn- og utbetalingsordningene og annen administrasjon av fondet, skal dekkes av fondets midler.

En konsekvens av at inntekter og utgifter ikke skal føres i statsregnskapet er at ordningen organiseres som et fond. Det foreslås at fondet organiseres som andre fond med midler som ikke kan aktiveres i kapitalregnskapet, men som statlige myndigheter utvilsomt har rett til å disponere.

For slike fond gjelder bestemmelsene i Økonomireglement for staten, og de funksjonelle krav. Dette innebærer at fondets midler plasseres på beholdnings-

konto i Norges Bank via konsernkontoordningen, som skal benyttes ved inn- og utbetalinger. Rutinene for fastsettelse og innbetaling av fraktutjevningbidraget fra selskapene vil fullt ut kunne følge bensin- og autodieselavgiftene gjennom toll- og avgiftsetatens etablerte rutiner og systemer. Toll- og avgiftsetaten fordeles innbetalingene på henholdsvis inntektspostene for drivstoffavgifter og fondets konto og regnskapsfører dette.

Finansdepartementet vil være hovedansvarlig departement for fondsordningen. Konkurransetilsynet tillegges oppgaven som regnskapsfører for fondet, og rapporterer til Finansdepartementet via Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Inntektssiden i fondsregnskapet vil bestå av innbetalingene fra Toll- og avgiftsdirektoratet. Fondets utgifter består i hovedsak av utbetalingene til selskapene, etter at Konkurransetilsynet har vurdert de innkomne krav.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Tverrpolitisk Folkevalgte, viser til merknader under avsnitt 2.2 foran.

Medlemene i komiteen frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til proposisjonen og sluttar seg til Regjeringa sitt forslag.

4. FORHOLDET TIL INTERNASJONALE FORPLIKTELSE

Sammendrag

Lovforslaget innebærer endring av innbetalingssiden av ordningen. Forskjellen er at tilskuddet i dag skjer etter en bevilgning fra Stortinget, mens det fra 1. juli vil utbetales fra et selvfinansierende fond. I tillegg er det foreslått enkelte endringer i vilkårene for utbetaling av frakttilskudd ved at 0-sonen foreslås utvidet fra 10 km til 30 km og at fraktkostnadene dekkes fullt ut.

Departementet viser til at den nåværende ordning er notifisert etter EØS-avtalens regler om statsstøtte. Det nye regelverket vil også bli søkt notifisert etter prosedyrene i EØS-avtalen.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Tverrpolitisk Folkevalgte, viser til merknader under avsnitt 2.2 foran.

Medlemene i komiteen frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk

Venstreparti og Venstre viser til proposisjonen og sluttar seg til Regjeringa sitt forslag.

5. ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Sammendrag

Forslaget innebærer at oljeselskapene vil innbetale fondsbidraget sammen med avgiftene på bensin og autodiesel, jf. punkt 5 i proposisjonen. Innbetalingene av bidrag vil følge de etablerte betalingsrutinene og i likhet med bensin- og autodieselavgiften innbetales til toll- og avgiftsmyndigheten. Dette innebærer at det verken for oljebransjen eller toll- og avgiftsmyndigheten vil oppstå vesentlige administrative konsekvenser knyttet til innbetalingen av bidraget. Toll- og avgiftsmyndighetens kostnader knyttet til innkreving og kontroll av innbetaling av fondsbidrag anslås til 70 000 kroner.

Kriteriene for utbetaling av frakttilskudd vil som nevnt ovenfor bli endret ved at det innføres full dekning av kostnadene for frakt utenfor 0-sonen og at 0-sonen utvides til 30 km. Ressursbruken for Konkurransetilsynet anslås til ett årsverk totalt. Endringene i frakttilskuddsordningen antas også å innebære noe økte administrasjonskostnader for oljeselskapene.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Tverrpolitisk Folkevalgte, viser til merknader under avsnitt 2.2 foran.

Medlemene i komiteen frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til proposisjonen og sluttar seg til Regjeringa sitt forslag.

6. IVERKSETTELSE

Sammendrag

Den tidligere pristilskuddsordningen ble midlertidig gjeninnført fra 8. februar 1999 og fram til og med 30. juni 1999. Lov om selvfinansierende fraktutjevningssordning foreslås iverksatt fra 1. juli 1999.

Det legges opp til at innbetaling av bidrag følger innbetalingsrutinene for særavgiftene. Dette innebærer innbetalinger den 18. i påfølgende måned over omsetning, levering og uttak av drivstoff. For å få nødvendig tid til innbetaling, foreslås at første innbetaling skal være 18. september 1999 (for juli og august 1999).

I dag foretas utbetalingene av frakttilskudd fortløpende på grunnlag av månedlige søknader fra importør eller produsent. Som ledd i omleggingen vil Finansdepartementet vurdere å samordne dette med bi-

dragsinnbetalingene. For å sikre tilstrekkelige midler for utbetalinger fra fondet, legger departementet opp til at første utbetaling skjer i løpet av annet halvår 1999, og deretter på månedlig basis som i dag.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Tverrpolitisk Folkevalgte, viser til merknader under avsnitt 2.2 foran.

Medlemene i komiteen frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til proposisjonen og sluttar seg til Regjeringa sitt forslag.

7. KOMMENTARER TIL UTKAST TIL LOV OM SELVFINANSIERENDE FRAKT-UTJEVNINGSORDNING

Sammendrag

I lovutkastet § 1 foreslås at det ved innførsel og innenlands tilvirking av drivstoff skal betales bidrag til et fraktutjevningssfond. De nærmere bestemmelser om oppkreving av fondsbidraget foreslås gitt i forskrift, jf. punkt 5.1 i proposisjonen. Det foreslås at bidragsplikten knyttes til produkter som er avgiftspliktige etter Stortingets vedtak om avgift på bensin og autodiesel, og at oppkrevingen av bidraget i størst mulig grad følger de samme regler som gjelder i dag ved oppkreving av disse særavgiftene.

Det foreslås videre at det skal utbetales frakttilskudd av innbetalte midler til fondet. Det presiseres at utbetaling av frakttilskudd skal skje av innbetalte midler, slik at fondet ikke tappes for midler, men forutsettes å gå i balanse. De nærmere bestemmelser om utbetaling av frakttilskudd foreslås som i dag fastsatt i forskrift. Oljeselskap som baserer sin virksomhet på import av drivstoff og ikke benytter tankanlegg i Norge, omfattes ikke av fraktutjevningssordningen.

Som nevnt under pkt 4.2 i proposisjonen forutsetter full finansiering av fraktkostnadene for drivstoff levert utenfor 0-sonen, et fondsbidrag på 5 øre pr. liter drivstoff. Det foreslås at bidragets størrelse blir fastsatt i forskrift og at størrelsen på bidraget minst blir vurdert årlig, slik at det sikres midler til utbetaling, jf. lovforslaget § 1 annet ledd. Fraktutjevningssfondet som etableres har til hensikt å være en selvfinansierende ordning.

I lovforslaget § 2 foreslås at inndrivelsen av finansieringsbidraget følger de regler som gjelder for formues- og inntektsskatten, jf. lov av 21. november 1952 nr. 2 om betaling og innkreving av skatt. Dette er i samsvar med det som gjelder særavgifter hjemlet i lov av 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter, herunder avgiftene på bensin og autodiesel. I samme bestemmelse foreslås en hjemmel for departementet til å gi

forskrift om plikt til å betale renter av bidrag som ikke er betalt i rett tid og om rentegodtgjørelse ved tilbakebetaling av bidrag.

Det foreslås videre at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forskrifter utferdiget i henhold til loven, skal kunne straffes med bøter, jf. lovforslaget § 3. Dette er også tilsvarende det som i dag gjelder etter særavgiftsloven.

For de mindre grove tilfeller av regelovertridelser foreslås det at det i størst mulig utstrekning legges opp til at feilaktig innbetaling av fondsbidrag, skal sanksjoneres ved administrative reaksjoner, det vil si uten begjæring om straff etter lovforslaget § 3, jf. lovforslaget § 4. Det foreslås derfor at den bidragspliktige ved overtridelser skal kunne pålegges å betale inntil det dobbelte av det bidragsbeløp som er eller kunne vært unndratt fondet, i gjentakelsestilfelle inntil det firedobbelte. Det foreslås at reaksjonen forutsetter samme skyldform som for ileggelse av tilleggsavgift etter særavgiftsloven.

Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Tverrpolitisk Folkevalgte, viser til merknader under avsnitt 2.2 foran.

Medlemene i komiteen frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til proposisjonen og sluttar seg til Regjeringa sitt forslag.

8. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Vedtak til lov

om selvfinansierende fraktutjevningssordning for drivstoff

§ 1

Ved innførsel og tilvirking av drivstoff skal det betales bidrag til et fraktutjevningsskattfond. Fra innbetalte bidrag til fondet utbetales frakttilskudd.

Oljeselskap som baserer sin virksomhet på import av drivstoff og ikke benytter tankanlegg i Norge, omfattes ikke av fraktutjevningssordningen.

Kongen kan fastsette forskrift om gjennomføring av frakttilskuddsordningen og organisering av fondet, herunder størrelsen på bidraget til fondet, størrelsen på utbetalingene, samt nærmere bestemmelser om beregning, oppkreving og kontroll.

§ 2

De regler som gjelder for formues- og inntektskatten til staten, gjelder tilsvarende for inndrivning av bidrag til fraktutjevningsskattfondet.

Kongen kan gi forskrift om plikt til å betale renter av bidrag som ikke er betalt i rett tid, og om rentegodtgjørelse ved tilbakebetaling av bidrag.

§ 3

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrift gitt i medhold av loven, straffes med bøter dersom ikke forholdet rammes av et strengere straffebud.

§ 4

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne lov eller forskrift gitt i medhold av loven, slik at fraktutjevningsskattfondet er eller kunne ha vært unndratt bidrag, kan av departementet pålegges å betale et tilleggsbidrag som tilsvarer det dobbelte, i gjentakelsestilfelle det firedobbelte av det pliktige bidragsbeløp.

For så vidt angår ansvar etter denne paragraf svarer den bidragspliktige for medhjelperes handlinger.

§ 5

Denne lov trer i kraft 1. juli 1999.

9. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til proposisjonen og til det som står foran og råder Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak:

I.

Ot.prp. nr. 73 (1998-99) - om lov om selvfinansierende fraktutjevningssordning for drivstoff - bifalles ikke.

II.

Stortingets vedtak av 4. februar 1999 om ordningen med frakttilskudd over statsbudsjettet for bensin og autodiesel videreføres.

Oslo, i finanskomiteen, den 9. juni 1999.

Lars Gunnar Lie,
leder.

Erik Dalheim,
ordfører.

Siv Jensen,
sekretær.