

Innst. S. nr. 169

(1999-2000)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om endringer i avgift på autodiesel

Dokument nr. 8:30, unntatt I (1999-2000)

Til Stortinget

SAMMENDRAG

Det har i lengre tid vært påpekt at avgiftsnivået på autodiesel i Norge slår svært uheldig ut for norsk næringstransport, som er en del av verdiskapningen i landet. De siste dagers aksjoner og protester fra transportnæringen forsterker dette inntrykket.

Pr. januar 2000 er det betydelige forskjeller i dieselavgiften i de nordiske land. Norge, som topper listen, har et avgiftsnivå på 4,46 kroner, Sverige har 3,174 kroner, Danmark har 2,833 kroner og Finland 2,493 kroner. Forskjellen bare mellom Norge og Sverige, som er de to land som topper listen er 1,286 kroner. Dette betyr at det norske avgiftsnivået er 40 pst. høyere enn det svenske.

Situasjonen særlig i distrikts-Norge er dramatisk, og har blitt ytterligere forverret som følge av den vedtatte avgiftsøkningen for år 2000. Det har lenge vært en kjensgjerning at Norge i utgangspunktet har en konkurranseulemppe som følge av lange avstander til markedene, og konkurranseulempene blir derfor ytterligere forverret som følge av høye avgifter på drivstoff. Transportbedriftene er belastet med utgifter til bompenger, ferger og drivstoff i tillegg til dårlig veistandard som fører til økte utgifter til dekk, bremses, kjetting, generelt vedlikehold og lønn. Lønnsutgiftene stiger på grunn av mindre kjørte kilometer pr. time og all ventetid på ferger. I tillegg sliter man med dårlig vintervedlikehold og stor rasfare på flere strekninger. Den senere tid er det også avdekket krav om reduserte avgifter i en rekke EU-land som allerede i dag ligger betydelig under Norge. Hvis disse landene skulle innfri disse kravene, vil konkurranseulempen for norske transportører forverres ytterligere. Det har også kommet frem at flere norske selskaper benytter utenlandske biler til å trafikere innenlands i Norge.

Forslagsstillerne mener det også er behov for å få utredet et system med en fleksibel autodieselavgift,

slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, slik at utsalgsprisen på autodiesel holder seg mest mulig stabil til tross for endringer i oljeprisen.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen umiddelbart fremme nødvendige forslag for Stortinget slik at avgiftsnivået på autodiesel blir redusert til nivå pr. 31. desember 1999.

II

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2000 fremme forslag om endringer i avgiftsnivået på autodiesel slik at det norske avgiftsnivået blir på nivå med et gjennomsnitt for Sverige, Danmark og Finland.

III

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2001 legge frem en redegjørelse om forskjellene i transportkostnader i EU-området samt fremme forslag om endringer i autodieselavgiften slik at denne blir liggende på linje med EUs minimumsnivå.

IV

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om innføring av et system for autodiesel som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, slik at utsalgsprisen ikke endres som følge av endringer i oljeprisen."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, lederen Dag Terje Andersen,

Erik Dalheim, Grethe G. Fossum, Britt Hildeng, Ottar Kaldhol, Torstein Rudihagen og Signe Øye, fra Fremskrittspartiet, Siv Jensen, Per Erik Monsen og Kenneth Svendsen, fra Kristelig Folkeparti, Valgerd Svarstad Haugland, Lars Gunnar Lie og Ingebrigt S. Sørfonn, fra Høyre, Børge Brende, Per-Kristian Foss og Kjellaug Nakkim, fra Senterpartiet, Odd Roger Enoksen, fra Sosialistisk Venstreparti, Øystein Djupedal, fra Venstre, Terje Johansen, og representanten Steinar Bastesen, viser til at Dokument nr. 8:30 (1999-2000) er oversendt finanskomiteen, unntatt I.

Komiteen har etter dette til behandling II, III og IV. Komiteen viser til følgende svar fra finansminister Gudmund Restad 17. februar 2000, på spørsmål fra saksordfører Erik Dalheim 2. februar 2000:

"Dokument nr. 8:30

Det vises til forslag i dokument 8:30 fremmet av stortingsrepresentantene Jensen, Svendsen og Monsen som vedrører nivå på avgiften for autodiesel og innføring av et fleksibelt avgiftssystem sett i forhold til oljeprisen for denne avgiften. Forslagene blir omtalt i den rekkefølge de er fremmet.

II.

Jeg vil i Revidert nasjonalbudsjett gi Regjeringens vurdering av de eksterne kostnader knyttet til bruk av kjøretøy. Dette vil bli gjort i samarbeid med bransjen. Jeg legger også opp til en vurdering av transportnæringens økonomiske rammebetingelser hvor departementet vil be om vurderinger fra ulike interesseorganisasjoner, både gjennom skriftlige innspill og møter med NLF og andre berørte organisasjoner. Jeg mener det vil være uklokt å gå inn for et forslag som gjelder nivå på avgiften for autodiesel nå før disse vurderingene foreligger.

I den grad drivstoff medbringes i drivstofftanker over landegrensene, kan avgiftsforskjeller gi ulike rammevilkår for transport. Ulikhetene er imidlertid ikke knyttet til registreringsland, derimot til transportområde. Kjøretøyer i internasjonal trafikk, med muligheter for "økonomitanking" i utlandet, kan få en konkurransefordel i Norge vis-à-vis de som bare kjører innenlands. Det er imidlertid kvotebegrensninger på hvor mye liter drivstoff som kan tas med inn til Norge. Dette begrenser problemet med "økonomitanking". Jeg er svært opptatt av at kontrollen på dette området skal være god. Tollvesenet har derfor skjerpet kontrollene. En nærmere vurdering av kontrolltiltakene vil også bli gjort fram mot Revidert nasjonalbudsjett 2000.

En reduksjon i avgiften på autodiesel som skulle tilsvare gjennomsnittet av de nordiske land vil si en reduksjon i særavgiften for autodiesel på drøyt 1,5 kroner pr. liter. (Det er referert til Finansdepartementets satser for avgifter i de nordiske land. De avviker fra satsene i forslaget når det gjelder Sverige.) En slik reduksjon i avgiften vil gi betydelig provenyutap.

Med hensyn til de vurderinger som skal foretas fram til RNB henstiller jeg til komiteen at forslaget som binder departementet til å gå inn for et bestemt avgiftsnivå på autodiesel ikke vedtas.

III.

EUs minstesats for avgift på autodiesel er på 245 ECU pr. 1000 liter eller 1,98 kroner pr. liter etter kurs

pr. 9.2.2000. En reduksjon ned til dette nivået vil innebære at Norge får en lavere avgift, også med CO₂-avgiften, enn de nordiske landene og flere europeiske land det kan være naturlig å sammenligne seg med, som for eksempel Tyskland og Frankrike. En slik reduksjon vil gi et meget betydelig provenyutap. Jeg fastholder at diesellavgiftene, som nevnt under svar til punkt II, bør fastsettes med utgangspunkt i anslag over eksterne kostnader.

IV.

Prinsipielt bør det ikke skje hyppige endringer i avgiften kun ut fra hensyn til en stabil pris for forbruker. Dette fordi forbruker skal betale for de kostnader bruken av bil påfører samfunnet. De samfunnsøkonomiske kostnadene går ikke ned når oljeprisen øker. Drivstoffavgiftene er en inntektskilde på budsjettet og en del av finanspolitikken. Det er ikke slik at finanspolitikken automatisk bør strammes inn når oljeprisen går ned og staten får mindre penger på oljefondet, eller motsatt.

Et system med fleksibel avgift, slik at autodiesellavgiften går ned når oljeprisen går opp og omvendt, forutsetter at avgiftssatsen må endres raskt og ofte. Raske og hyppige endringer forutsetter at fullmakt til å endre avgiften blir delegert til departementet, eventuelt andre forvaltningsorganer eller institusjoner. Etter Grunnloven § 75 bokstav a skal skatter og avgifter vedtas av Stortinget for ett år av gangen. Et fleksibelt avgiftssystem der avgiftssatsen vedtas av andre enn Stortinget, vil kunne komme i konflikt med Grunnloven.

Videre vil systemet medføre økte administrative kostnader både for avgiftsmyndighetene og næringsdrivende transportører eller tilvirkere av slike produkter som innbetaler avgiften til statskassen. Det forutsettes også etablert enheter som løpende følger og vurderer prisutviklingen m.v. I tillegg kommer økte kontrollmessige problemer. Hyppige endringer i avgiftssatsene vil også bidra til mindre forutsigbarhet for de avgiftspliktige, f.eks. når avgiften på kort varsel økes.

Med en varierende avgift på autodiesel, vil det måtte forventes press i retning av varierende avgifter også for flere av særavgiftene. Det vil være vanskelig å argumentere for at staten skal bidra til å holde prisen på drivstoff fast, mens priser på andre avgiftsbelagte varer som for eksempel elektrisitet og bolig, varierer med markedsforshold.

Etter departementets oppfatning er det derfor en rekke hensyn som taler mot å innføre en variabel autodiesellavgift. Etter min mening er det ikke grunnlag for å gå inn på en nærmere vurdering av forslaget."

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og representanten Bastesen, viser til at finansministeren bebuder at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett 2000 vil komme med en vurdering av transportnæringens økonomiske rammebetingelser, og at dette vil skje i nær kontakt med næringens og andre berørte organisasjoner.

Flertallet viser i denne sammenheng også til de reaksjoner som har kommet på diesellavgiftsøkningen fra næringsorganisasjonene, distriktskommuner og fylker.

Flertallet har også merket seg de problemer avgiftsøkninger skaper i forhold til inngåtte kontrakter på lastebiltransport.

Flertallet viser spesielt til den konkurransevridding store avgiftsforskjeller skaper mot naboland, og

ved at "gevinsten ved å jukse", dvs. tanking av farget diesel og tanking av mer enn 200 l diesel før kryssing av grense til Norge medfører.

Flertallet konstaterer videre til at stor konkurranse i næringen forutsetter forutsigbare rammebetingelser.

Flertallet sier seg med dette enig i at avgift på diesel og andre forhold som berører lastebilnæringens konkurransebetingelser får sin behandling i Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Flertallet viser videre til forslag om fleksibel dieselavgift.

Flertallet går imot innføring av en fleksibel dieselavgift som skal gå ned når oljepris skal gå opp, og motsatt.

Flertallet viser til at dieselavgiften blant annet har til hensikt å prise eksterne kostnader knyttet til vegbruk, ulykker og miljøulempen. Disse kostnadene varierer ikke med oljeprisen.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Dokument nr. 8:30 (1999-2000) - forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om endringer i avgift på autodiesel - avvises."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og representanten Bastesen vil vise til at de særnorske avgiftene på diesel rammer norsk næringsliv hardt. Spesielt går dette ut over næringer som er etablert langt fra markedene i Norge, og resten av Europa.

Disse medlemmer vil vise til alle innspill som er kommet fra bransjeorganisasjoner, fylkeskommuner, regionråd, kommunestyre og politiske partier mot nivået på dieselavgiften. Disse innspill belyser på en god måte hvordan de forskjellige rammes av det særnorske avgiftsnivået på diesel, og viser at det ikke vil være forsvarlig at avgiftene på diesel i Norge ligger høyt over nivået i våre naboland.

Disse medlemmer viser til svar fra finansminister Gudmund Restad til Erik Dalheim, datert 17. februar 2000:

"EUs minstesats for avgift på autodiesel er på 245 ECU pr. 1000 liter eller 1,98 kroner pr. liter etter kurs pr. 9.2.2000. En reduksjon ned til dette nivået vil innebære at Norge får en lavere avgift, også med CO₂-avgiften, enn de nordiske landene og flere europeiske land det kan være naturlig å sammenligne seg med, som for eksempel Tyskland og Frankrike. En slik reduksjon vil gi et meget betydelig provenyutap. Jeg fastholder at dieselavgiften, som nevnt under svar til punkt II, bør fastsettes med utgangspunkt i anslag over eksterne kostnader."

Disse medlemmer vil vise til at store deler av norsk næringsliv produserer for markeder i Europa, som Tyskland og Frankrike. For å utjevne avstandsulempene mellom Norge og Europa vil det etter disse

medlemmers syn være fornuftig at avgiftsnivået i Norge er lavere enn i disse landene. Dette vil ikke gi norsk næringsliv en økonomisk fordel i forhold til konkurrerende land, men vil delvis minske ulempen ved at Norge ligger langt fra de befolkningstette områdene i Europa.

Disse medlemmer merker seg at finansminister Gudmund Restad i ovennevnte sitat hevder at dieselavgiftene bør fastsettes med utgangspunkt i eksterne kostnader. Disse medlemmer forventer at dette også skal gjelde annen drivstoffavgift.

Disse medlemmer vil hevde at forskjellige bransjer som er avhengig av å transportere varer over lengre avstander har rett til rammevilkår som gjør at disse næringene kan overleve i konkurranse med bedrifter i andre land.

Disse medlemmer viser til brev fra finansminister Karl Eirik Schjøtt-Pedersen til Fremskrittspartiets stortingsgruppe, datert den 2. mai. 2000:

"Innledningsvis vil jeg presisere at et fleksibelt avgiftssystem i seg selv ikke anses problematisk i forhold til Grunnloven. Det gjelder ikke noe krav om at en sats må gjelde for et helt år av gangen."

I brevet fra finansministeren går det klart frem at det allerede finnes ordninger der Stortingets beskatningsmyndighet er delegert når det gjelder satsfastsettelse. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn hevde at det ved en positiv begrunnelse fra Stortinget, ikke vil være noe i veien for å gjennomføre et system som forslagsstillerne foreslår i forslag IV.

Disse medlemmer vil vise til at ved et slikt system vil staten oppnå stabile inntekter, og at de kraftige prissvingningene på diesel til forbruker vil avta, og kun variere ut fra konkurransen i markedet. For disse medlemmer er det viktig at markedet fungerer ved at aktørene konkurrerer på pris og kvalitet på tilbudet. En slik konkurranse i markedet vil basere seg på det lokale tilbudet og tilgangen på drivstoff. Disse medlemmer vil vise til at de store svingningene i oljepriser i stor utstrekning bestemmes av hvor mye de oljeproduserende landene og OPEC blir enige om å produsere, og ikke av konkurranse mellom oljeselskapene. Disse medlemmer vil derfor hevde at konkurranse og prissetting i markedet vil fungere basert på tilbud og etterspørsel.

Disse medlemmer vil vise til avgiften på 25 øre som ble pålagt diesel over 0,005 pst. vektandel svovel. Som en følge av dette har selvfølgelig prisen på diesel over 0,005 vektandel svovel steget kraftig. Dette har videre ført til at diesel under 0,005 vektandel svovel nå selges i markedet. På grunn av det faktum at kostnadene ved å fremstille den nye lavsvovelholdige diesel er høyere enn å fremstille den gamle type diesel har prisene steget også på den nye type diesel. Dette har ført til at kunden har måtte betale mer for begge dieselkvaliteter.

Disse medlemmer viser for øvrig til innledningen i forslaget og til disse medlemmers merknader og

forslag i Budsjett-innst. S. nr. 1 (1999-2000), og fremmer følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2000 fremme forslag om endringer i avgiftsnivået på autodiesel slik at det norske avgiftsnivået blir på nivå med et gjennomsnitt for Sverige, Danmark og Finland.

II

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2001 legge frem en redegjørelse om forskjellene i transportkostnader i EU-området samt fremme forslag om endringer i autodieselavgiften slik at denne blir liggende på linje med EUs minimumsnivå.

III

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om innføring av et system for autodiesel som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, slik at utsalgsprisen ikke endres som følge av endringer i oljeprisen."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i budsjettet for 2000 gikk mot forslaget fra Regjeringen om å heve avgiftene på autodiesel. Disse medlemmer står fast på dette syn, og mener at dieselavgiften bør være på samme reelle nivå som i 1999 og at forslag om dette vil bli fremmet i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Disse medlemmer viser til at finansministeren vil legge frem en vurdering av transportnæringens økonomiske rammebetingelser i Revidert nasjonalbudsjett 2000. Disse medlemmer finner det naturlig å avvente denne vurderingen før eventuelt ytterligere endringer foretas, og legger også til grunn at vurderingen vil omfatte redegjørelse for transportkostnader i land det er relevant å sammenligne med. Disse medlemmer slutter seg derfor ikke nå til forslag II og III i Dokument nr. 8:30 (1999-2000).

Når det gjelder forslaget om å innføre en fleksibel dieselavgift som varierer avhengig av oljeprisen, mener disse medlemmer at en slik "konjunkturavgift" er en dårlig idé. For det første kan ikke disse medlemmer se sammenhengen mellom dette forslaget og forslagsstillernes forslag IV, der de går inn for et avgiftsnivå på linje med EUs minimumsnivå. Norge er bundet av EUs minstesatser gjennom EØS-avtalen, og det vil derfor ikke være adgang til ytterligere nedsettelse dersom oljeprisen øker.

Videre mener disse medlemmer at et avgiftssystem som skal sikre at "utsalgsprisen ikke endres som følge av endringer i oljeprisen" vil være et langt skritt i uønsket retning, og innebære et system som ligger svært langt fra markedsøkonomisk tenkning. Etter disse medlemmers syn er priser et svært viktig instrument for å sikre en effektiv utnyttelse av ressur-

sene. Dersom det oppstår knapphet på en vare, øker prisen slik at etterspørselen tilpasses tilbudet. Dersom en ikke bruker prismekanismen til å regulere etterspørselen, vil alternative fordelingsmekanismer måtte tre i kraft, enten dette er rasjonering, køstång eller lignende. Disse medlemmer kan ikke se at dette er ønskelig, og er forbauset over at Fremskrittspartiet nå har fjernet seg så langt fra markedsøkonomisk tenkning.

Disse medlemmer kan derfor ikke slutte seg til forslag IV i Dokument nr. 8:30 (1999-2000).

Svovelavgift på autodiesel (den midlertidige avgift på 25 øre pr. l)

Komiteen viser til følgende spørsmål av 15. februar 2000 fra Erik Dalheim på vegne av Arbeiderpartiet til finansminister Gudmund Restad:

"I forbindelse med innføringen av ny diesel med lavt svovelinnhold bes departementet opplyse følgende:

1. En er gjort kjent med at avgiften på diesel innkreves ved levering til depot, og det forutsettes derfor at det restvolum som forelå før 31. desember 1999 ikke blir belastet økt svovelavgift. Det vises til at dieselavgiften er gjenstand for månedlige terminer. I denne sammenheng bes om en oversikt over hvilket volum diesel som er blitt gjenstand for den midlertidige avgiften på 25 øre pr. liter, dvs. hvor mye diesel med svovelinnhold høyere enn 0,005 pst. som er levert til depotene.
2. Ny diesel med lavt svovelinnhold vil gjøre det mulig å montere utstyr i kjøretøy som kan redusere utslippet av partikler med opptil 90 pst. På hvilket tidspunkt antar departementet at oljeselskapene kan merke pumpene (til sluttbruker) med dieselkvaliteten på 0,005 pst. svovelinnhold?"

Finansminister Gudmund Restad svarer i brev av 25. februar følgende:

"Jeg viser til ditt brev av 15. februar 2000, der det stilles spørsmål om den nye svovelavgiften på autodiesel.

1.

Det bes om en oversikt over hvilket volum diesel som er blitt gjenstand for den midlertidige avgiften på 25 øre per liter, dvs. hvor mye diesel med svovelinnhold høyere enn 0,005 pst. som er levert til depotene. Det er forutsatt i spørsmålet at avgiften kreves inn ved levering til depot og at det "restvolum" som foreslå før 31. desember 1999 ikke vil bli belastet økt svovelavgift.

Svovelavgiften *beregnes* ut fra svovelinnholdet i den mineralolje som *tilføres* tankanlegget. Dette vil innebære at dersom halvparten av oljen som tilføres tankanlegget inneholder over 0,005 pst. vektandel svovel og den andre halvparten inneholder under 0,005 pst. vektandel svovel, blir den nye svovelavgiften kun belasted halv volumet.

For registrerte virksomheter *oppstår* imidlertid *avgiftsplikten* først ved *uttak* fra lager, jf. forskrift 18. desember nr. 1250 om svovelavgift på mineralske produkter § 2. Registrerte virksomheter kan dessuten overføre varer uten at avgiftsplikten oppstår til egne registrerte distriktslagre eller til egne depot. Avgifts-

plikten oppstår i så fall ved uttak fra disse. Dette innebærer at produkter som tas ut fra slikt lager eller depot etter 31. desember 1999 i utgangspunktet omfattes av den nye svovelavgiften på autodiesel. Om avgiftsplikten i det konkrete tilfellet inntreffer eller ikke, vil avhenge av svovelinnholdet i den olje som tidligere er lagt inn på tankanlegget. Tilsvarende regler om at avgiftsplikten oppstår ved uttak fra lager gjelder for øvrig generelt for særavgiftsbelagte varer.

Registrerte virksomheter skal sende inn avgiftsoppgave og innbetale avgiften til tolldistriktet innen den 18. i måneden etter at uttak har skjedd. Dette innebærer at svovelavgift på autodiesel som er tatt ut fra lager etter 1. januar 2000 første gang skal innbetales 18. februar 2000. Per i dag har avgiftsmyndighetene ingen fullstendig oversikt over avgiftspliktig volum og beregnet avgift. Jeg vil komme tilbake til dette så snart Toll- og avgiftsdirektoratet har samlet og bearbeidet det nødvendige materialet.

2.

Videre bes det om departementets vurdering av fra hvilket tidspunkt oljeselskapene kan merke pumpene (til sluttbruker) med dieselkvaliteten på 0,005 pst. svovelinnhold.

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) Skatte-, avgifts- og tollvedtak er det lagt til grunn at denne svovelavgiften ikke ville gi noen inntekt til staten etter 2000, dvs. at fra 2001 vil tilnærmet all autodiesel ha et lavere svovelinnhold enn 0,005 pst. vektandel svovel.

Svovelavgiften på autodiesel innebærer ikke noe forbud mot omsetning av autodiesel med svovelinnhold over 0,005 pst. vektandel svovel. Regler av drivstoffets maksimale svovelinnhold fastsettes av miljøvernmyndighetene. Det er lagt opp til at det fra 1. januar 2005 ikke lenger vil være tillatt å selge autodiesel med svovelinnhold over 0,005 pst. vektandel svovel. På denne bakgrunn opplyser Norsk Petrolumsinstitutt (NP) at lavsvovlet autodiesel ikke vil kunne garanteres fra bensinstasjonene før dette tidspunkt.

Jeg ser det som ønskelig at tilgangen til lavsvovlet diesel er sikret i god tid før 2005. Departementet vil i tiden framover vurdere nærmere virkemidler som vil kunne være aktuelle for å sikre en overgang til lavsvovlet autodiesel før nevnte tidspunkt. I denne forbindelse kan det også nevnes at oljebransjen opplyser at de vil kunne levere lavsvovlet diesel f.eks. til entreprenører buss- og andre transportselskapet med egne tankanlegg, dersom det avtales at oljen skal være av denne bestemte kvalitet.

Avgiftsmyndighetene har ikke fastsatt krav om merking av pumper, verken når det gjelder svovelinnhold eller når det gjelder andre egenskaper. Etter det jeg har fått opplyst har heller ikke miljøvernmyndighetene regler med slike krav. Det vil således i utgangspunktet være opp til bransjen selv å bestemme om og eventuelt hvordan pumper skal merkes mv.

I samarbeid med miljøvernmyndighetene vil jeg imidlertid vurdere om avgifts- eller miljøfaglige vurderinger tilsier at det innføres slike merkekrav."

Komiteen viser til dessuten til følgende brev fra finansministeren av 13. mars 2000:

"Jeg viser til ditt brev av 15. februar 2000, der det blant annet bes om en oversikt over hvilket volum diesel som er blitt gjenstand for den nye svovelavgiften på autodiesel på 25 øre per liter. Jeg viser videre til mitt brev av 25. februar 2000, der jeg redegjorde for at jeg ville komme tilbake til dette spørsmålet så snart det nødvendige tallmateriale forelå.

Innledningsvis vil jeg bemerke at særavgiftssystemet bygger på et deklarasjonsprinsipp. Dette innebærer at den avgiftspliktige selv og uoppfordret skal beregne og innbetale korrekt avgiftsbeløp.

Den nye svovelavgiften på autodiesel trådte i kraft 1. januar 2000. Avgiften ble første gang innbetalt 18. februar 2000 og refererer seg til januar måned.

Fra Toll- og avgiftsdirektoratet har jeg fått opplyst at det for nevnte avgiftstermin er innbetalt kr 36 692 i svovelavgift på autodiesel. Avgiftspliktig mengde utgjør således 146 763 liter. For sammenligningens skyld kan jeg opplyse at det for samme periode er innbetalt autodieselavgift for om lag 120 mill. liter. På denne bakgrunn kan det synes som om salg av lavsvovlet diesel har vært dominerende i denne perioden.

For ordens skyld minner jeg om at svovelavgiften beregnes ut fra svovelinnholdet i den mineralolje som tilføres tankanlegget. Det samme tankanlegg kan også være tilført olje med andre kvaliteter/annet svovelinnhold. Det nevnte volum gir med andre ord ikke direkte opplysning om mengde autodiesel under 0,005 pst. vektandel svovel som er levert til bensinstasjonene og dermed er tilgjengelig for forbruker."

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og representanten Steinar Bastesen, konstaterer at den midlertidige avgift på 25 øre pr. liter kun kan legges til grunn som en merkostnad for sluttbruker beregnet ut i fra det volum av levert diesel til tankanlegg etter 1. januar 2000 med over 0,005 pst. vektandel svovel. Flertallet konstaterer at det etter 1. januar bare i ubetydelig grad er levert diesel med svovelinnhold ut over 0,005 pst. vektall svovel.

Flertallet konstaterer med dette at 25-øringen har hatt den ønskede virkning i forhold til oljeselskapenes evne til å levere en ønsket "miljødiesel"-kvalitet også i Norge, og at dette har skjedd raskere enn departementet tidligere hadde forutsatt.

Flertallet har forutsatt at den utvidede svovelavgiften, som en miljøavgift, skal påvirke forbruker til å ta miljøhensyn. I den grad miljødiesel stilles til rådighet skal dette komme sluttbruker til gode ved nedsatt særavgift.

Flertallet vil understreke at det aldri har vært den mening at en midlertidig svovelavgift på autodiesel skal inngå i oljeselskapenes avanseberegninger ut over reelt innbetalt avgift, men at det skal være et incitament for valg av mer miljøriktig diesel.

Flertallet konstaterer derfor at sluttbruker på dette grunnlag ikke belastet svovelavgift på 25 øre, og at provenyeffekten for staten har vært betydelig lavere enn det som ble lagt til grunn i statsbudsjettet for 2000.

Flertallet forutsetter at det inntektsbortfall dette medfører kan bli vurdert i Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Flertallet viser til at begrunnelsen for å få en mindre svovelholdig diesel på det norske marked er miljøbegrunnet.

Flertallet viser i denne sammenheng til at den mulige miljøgevinst er avhengig av at dieseldrevne kjøretøyer også har montert såkalt partikkelfilter. Forutsetningen for å montere dette er at en dieselkvalitet

på 0,005 pst. svovelinnhold kan garanteres hos sluttbruker.

Flertallet registrerer at omløpshastigheten i depotet kombinert med at det heretter ikke foretas fyllinger av diesel med tidligere svovelinnhold vil være avgjørende for hvor raskt ny kvalitet vil være tilgjengelig i sluttbrukermarkedet.

Flertallet viser til at departementet for sin del ser ønskeligheten i at lavsvovel-diesel er sikret i god tid før 2005.

Flertallet viser til at et tilrettelagt salg av nye kjøretøyer med partikkelfilter og virkemidler for innmontering av filter på nåværende kjøretøy vil kreve en konkretisering av tidspunkt for tilgang.

Flertallet forutsetter derfor at departementet i Revidert nasjonalbudsjett 2000 kommer tilbake med en strategi for en konkretisering av tidspunktet for tilgjengelighet. Flertallet viser til at departementet fra 2001 mener at tilnærmet all autodiesel vil ha lavere svovelinnhold enn 0,005 pst. Det bør i denne sammenheng også vurderes å innføre 0,005 pst. svovelinnhold som maksimalgrense for diesel.

Flertallet mener i denne sammenheng at merking av svovelkvalitet på drivstoffpumpene tilrettelegges.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og representanten Steinar Bastesen viser til at den nye svovelavgiften på autodiesel trådte i kraft 1. januar 2000 etter vedtak i Stortinget i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2000. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet ikke støttet innføringen av denne avgiften. Disse medlemmer ser positivt på innføring av lavsvoveldiesel hvis dette gir dokumentert miljøgevinst, men vil peke på at miljøgevinsten er avhengig av at dieseldrevne kjøretøy også monterer såkalt partikkelfilter. En selvsagt forutsetning for montering av partikkelfiltre er at det garanteres lavsvoveldiesel til sluttbruker, ellers fjernes incentivet til miljøatferd fra sluttbrukers side.

Disse medlemmer mener også at hovedproblemet ligger i et for høyt generelt avgiftsnivå på autodiesel og at det beste stimuli fra statens side ligger i en generell reduksjon i avgiftsnivået. Først når dette skjer vil disse medlemmer vurdere eventuelle forslag om differensiert avgiftsbelegging av ulike dieseltyper for å stimulere til endret atferd.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 (1999-2000). Disse medlemmer er positive til at det innføres lavsvoveldiesel av hensyn til miljøet, men vil vise til at miljøgevinsten er avhengig av at dieseldrevne kjøretøyer også monterer såkalt partikkelfilter. Forutsetningen for at slike partikkelfiltre monteres er at det kan garanteres lavsvoveldiesel til sluttbruker. Disse medlemmer forutsetter at slik diesel kan distribueres til hele landet, før det innføres miljøavgift.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet og representanten Steinar Bastesen:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2000 fremme forslag om endringer i avgiftsnivået på autodiesel slik at det norske avgiftsnivået blir på nivå med et gjennomsnitt for Sverige, Danmark og Finland.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2001 legge frem en redegjørelse om forskjellene i transportkostnader i EU-området samt fremme forslag om endringer i autodieselavgiften slik at denne blir liggende på linje med EUs minimumsnivå.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om innføring av et system for autodiesel som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, slik at utsalgsprisen ikke endres som følge av endringer i oljeprisen.

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til dokumentet og til det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:30, unntatt I (1999-2000) - forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Kenneth Svendsen og Per Erik Monsen om endringer i avgift på autodiesel - avvises.

Oslo, i finanskomiteen, den 11. mai 2000

Dag Terje Andersen
leder

Erik Dalheim
ordfører

Siv Jensen
sekretær