



Innst. S. nr. 239

(2004-2005)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:66 (2004-2005)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Erik Monsen, Øyvind Korsberg og Kenneth Svendsen om reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Bakgrunn

Norge har ifølge forslagsstillerne en av verdens høyeste særavgifter på bensin. Samtidig har vi nå et historisk høyt prisnivå på råolje.

De norske særavgiftene på bensin er for 2005 kr 4,81 pr. liter svovelfri bensin og kr 4,85 pr. liter lavsvovlet bensin, inkl. CO₂-avgift. I tillegg kommer merverdiavgift. Av en bensinpris til forbruker på kr 11,00 pr. liter lavsvovlet bensin er dermed kr 7,01 særavgifter og moms. Bensinen alene koster kr 3,99 pr. liter. Tilsvarende av en autodieselpris på kr 10,00 pr. liter består kr 5,49 av særavgifter og moms. Autodiesel alene koster kr 4,51 pr. liter.

De fleste land i Europa har en befolkningstetthet som er langt større enn i Norge, noe som ifølge forslagsstillerne tilsier at behovet for personbil skulle være lavere enn i Norge. I tillegg fører den tette befolkningskonsentrasjonen i Europa, ifølge forslagsstillerne, til at kollektivtransporttilbudet er vesentlig bedre enn i Norge.

I Norge er avstandene store, og befolkningen er spredt over store områder, noe som ifølge forslagsstillerne gjør kollektivtransport lite egnet. I de fleste deler av landet er befolkningen ifølge forslagsstillerne helt avhengig av personbilen for å kunne komme til og fra arbeid, og for å kunne delta i det sosiale liv. Det er ifølge forslagsstillerne ikke uvanlig at mennesker daglig må kjøre 100 km for å komme seg til og fra arbeidet,

og for de fleste av disse pendlerne eksisterer det ikke et kollektivtilbud.

Det er ifølge forslagsstillerne heller ikke uvanlig at foreldre må kjøre 40-50 km flere ganger i uken for at barna skulle kunne delta på idrettstreninger, musikkøvelser eller andre fritidsaktiviteter.

Det særnorske nivået på bensinavgiftene forsterker avstandskostnadene, og derved kostnadene for de som ønsker å bo i spredt bebygde områder. Dette fører ifølge forslagsstillerne til at folk flytter inn til større sentra, ikke fordi de ønsker det, men fordi avgiftene gjør at kostnadene ved å bo i spredt bebygde områder blir for høye.

Sammenlignet med det øvrige Europa er, ifølge forslagsstillerne, selv det sentrale Østlandsområdet å regne som et forholdsvis spredt bebygd område, med lange avstander. Dette gjør ifølge forslagsstillerne at bilen er det eneste reelle alternativ for folk flest.

Forslagsstillerne finner det derfor naturlig at bensinavgiften i Norge er lavere enn i de øvrige tett befolkede landene i Europa. Forslagsstillerne ønsker derfor at Stortinget vedtar et prinsipp om hvordan nivået på bensinavgiften skal være.

I løpet av året varierer prisene på bensin med markedsprisen på olje og dette fører til at prisen på bensin er svært ustabil. Siden årsskiftet har pumpeprisen på bensin steget med ca. 1 krone pr. liter, og det ser ifølge forslagsstillerne ut til å øke. Grunnen til økningen er at den internasjonale oljeprisen har økt kraftig, noe som fører til at den norske stat tar inn flere milliarder kroner ekstra. Hvis oljeprisen holder seg på dagens nivå, vil staten ifølge forslagsstillerne øke sine inntekter fra norsk oljeproduksjon med minimum 100 mrd. kroner og sannsynligvis med mer enn 150 mrd. kroner dersom økningen fortsetter slik de forsiktigste analytikere antar. Økte oljepriser vil i tillegg gi staten økte avgiftsinntekter i form av merverdiavgift, noe som bilistene må betale. Dette fører til at bilistene ikke bare må

betale ekstra for den høye oljeprisen, men i tillegg må de også betale mer avgift til staten. Staten tjener med andre ord både på høyere oljepris og høyere avgift.

Når staten tar inn milliarder av kroner ekstra på grunn av høyere oljepris, er det ifølge forslagsstillerne urimelig at norske bilister skal bli den tapende part, med bensinpriser over 11 kroner pr. liter.

1.2 Nytt avgiftssystem

På denne bakgrunn ønsker forslagsstillerne å få utredet et system med en fleksibel bensinavgift, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt. På denne måten vil en oppnå en stabil utsalgspris på bensin, uavhengig av markedssvingninger på olje.

1.3 Umiddelbar avgiftsnedsettelse

Uavhengig av utredning av nytt avgiftssystem mener forslagsstillerne at det med bakgrunn i dette dokumentet er nødvendig å sette ned avgiftene på bensin og autodiesel med virkning fra 1. mai 2005.

Provenyvirkningen av en nedsettelse av drivstoffavgiftene er ifølge forslagsstillerne helt marginal sammenlignet med de ekstra inntekter som tilføres statskassen som følge av høy oljepris.

Økt oljepris på 20 dollar pr. fat, som tilsvarende økt bensinpris på 1 krone pr. liter, gir ifølge forslagsstillerne staten over 100 mrd. kroner ekstra i oljeinntekter.

1 krone i redusert avgift på bensin, og også 65 øre i redusert avgift på autodiesel, gir ifølge forslagsstillerne staten et provenytap på om lag 1,8 mrd. kroner dersom avgiftslettelsen innføres med virkning fra 1. mai 2005.

1 krone i redusert bensinavgift og 65 øre i redusert autodieselavgift vil, inkludert moms, ifølge forslagsstillerne, gi reduserte pumpepriser med hhv. 125 øre og 81 øre i forhold til nivået pr. 7. april 2005. De nye pumpeprisene vil dermed ifølge forslagsstillerne være eksakt de samme som de var 1. januar 2005. Forslagsstillerne mener derfor at dette forslaget samsvarer godt med budsjettforutsetningene som ble lagt for 2005.

1.4 Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

”I

I Stortingets vedtak av 25. november 2004 om Avgift på motorvogner mv. V. Avgift på bensin, gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2005 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på bensin. Avgift betales med følgende beløp pr. liter:

- a) for svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 3,03,
- b) for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 3,07,
- c) for annen bensin: kr 3,07.

II

I Stortingets vedtak av 25. november 2004 om Avgift på motorvogner mv. VI. Avgift på mineralolje til framdrift av motorvogn (autodieselavgift) gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2005 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på mineralolje til framdrift av motorvogn. Avgift betales med følgende beløp pr. liter:

- a) for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 2,27,
- b) for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 2,32,
- c) for annen mineralolje: kr 2,32.

III

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om innføring av et system for bensinavgift 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.”

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Ranveig Frøiland, Svein Roald Hansen, Tore Nordtun, Torstein Rudihaugen og Hill-Marta Solberg, fra Høyre, Svein Flåtten, Torbjørn Hansen, Heidi Larssen og Jan Tore Sanner, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, lederen Siv Jensen og Per Erik Monsen, fra Sosialistisk Venstreparti, Øystein Djupedal, Audun Bjørlo Lysbakken og Heidi Grande Røys, fra Kristelig Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn og Bjørg Tørresdal, fra Senterpartiet, Morten Lund, fra Venstre, May Britt Vihovde, og fra Kystpartiet, Steinar Bastesen, viser til at dokumentet 3. mai 2005 ble sendt til finansminister Per-Kristian Foss til uttalelse. Svaret fra finansministeren av 12. mai 2005 er vedlagt denne innstillingen. Komiteen viser til forslag og merknader i Innst. S. nr. 240 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 65 (2004-2005) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden for 2005, og Budsjett-innst. S. II (2004-2005), jf. St.meld. nr. 2 (2004-2005) Om Revidert nasjonalbudsjett 2005.

3. KOMITEENS TILRÅDING

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

v e d t a k :

Dokument nr. 8:66 (2004-2005) - forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Erik Monsen, Øyvind Korsberg og Kenneth Svendsen om reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel - vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 8. juni 2005

Siv Jensen
leder

Torbjørn Hansen
ordfører

Vedlegg 1

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 12. mai 2005

Dokument 8:66 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Siv Jensen, Per Erik Monsen, Øyvind Korsberg og Kenneth Svendsen om reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel

Det vises til nevnte forslag som Finanskomiteen har fått til behandling, og som er sendt Finansministeren til uttalelse.

1. Forslag med begrunnelse

Forslagsstillerne ønsker å få utredet et system med en fleksibel bensinavgift, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt. På denne måten vil en oppnå en stabil utsalgspris på bensin, uavhengig av markedssvingninger på olje.

Svar:

Det er tidligere fremmet forslag fra Fremskrittspartiet på Stortinget om å endre drivstoffavgiftene når oljeprisene endres, for på den måten å oppnå stabile drivstoffpriser, jf. bl.a. Dok. 8:30, 2000 fra representantene Jensen, Svendsen og Monsen. Tidligere har følgende argumenter blitt trukket frem mot fleksible drivstoffavgifter:

- Gjennom drivstoffavgiftene skal forbrukerne betale for de kostnadene som bruken av bil påfører samfunnet. De samfunnsøkonomiske kostnadene går ikke ned når oljeprisen øker. Drivstoffavgiftene er dessuten en inntektskilde på budsjettet og en del av finanspolitikken. Det er ikke slik at finanspolitikken automatisk bør strammes inn når oljeprisen går ned, eller motsatt.
- 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 mv. I

tillegg kommer økte kontrollproblemer. 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 goder som f.eks. elektrisitet, varierer med markedsf forholdene.

Det er ikke kjent at andre land har et avgiftssystem hvor avgiften varierer med oljeprisen. Det kan nevnes at Frankrike hadde en ordning med flytende avgift på drivstoff fra høsten 2000 til juli 2002. Vi har fått opplyset at avgiften ble avvirket ut fra budsjetthensyn. En la dessuten til grunn at drivstoffprisene både skal dekke eksterne kostnader og markedspriser på petroleumsprodukter. Det er også opplyst at ordningen medførte store administrative kostnader.

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

2. Umiddelbar avgiftsnedsettelse

Uavhengig av et nytt avgiftssystem mener forslagsstillerne at det med bakgrunn i dette dokumentet er nødvendig å sette ned avgiftene på bensin og autodiesel med virkning fra 1. mai 2005.

Forslaget om reduserte drivstoffavgifter vil medføre et betydelig provenytap og må dekkes inn gjennom reduserte utgifter eller økte inntekter. Første mulighet for en slik omprioritering på budsjettet er i forbindelse med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2005.