



Innst. S. nr. 67

(2005-2006)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:5 (2005-2006)

Innstilling fra finanskomiteen om forslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om reduksjon i avgiften på bensin og auto-diesel

Til Stortinget

SAMMENDRAG

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 ifølge forslagsstillerne oppnå en stabil utsalgspris på bensin, uavhengig av markedssvingninger på olje.

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

Det vises til dokumentet for en nærmere redegjørelse av forslaget og bakgrunnen for forslaget.

Forslagsstillerne fremmer følgende forslag:

I

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

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. desember 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:

- for svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 1,58,
- for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 1,62,
- for annen bensin: kr 1,62.

II

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

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 1. desember 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:

- for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 0,89,
- for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 0,94,
- for annen mineralolje: kr 0,94.

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."

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Marianne Aasen Agdestein, Kari Henriksen, Torgeir Micaelsen, Reidar Sandal, lederen Karl Eirik Schjøtt-Pedersen og Eirin Kristin Sund, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Peter Skovholt Gitmark og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Berge og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, og fra Venstre, Lars

Sponheim, viser til at Stortinget i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2004-2005) vedtok avgiftsopplegget for 2005, samt at Stortinget i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2005-2006) vedtok avgiftsopplegget for 2006.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser også til Innst. S. nr. 239 (2004-2005) som behandler Dokument nr. 8:66 (2004-2005) med et tilsvarende forslag, og viser til at dokumentet 3. mai 2005 ble sendt til daværende finansminister Per-Kristian Foss til uttalelse. I svaret heter det bl.a.:

"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 markedsforholdene.

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."

Flertallet støtter dette synet, og anbefaler at forslaget om fleksible drivstoffavgifter ikke bifalles.

Flertallet viser videre til at dette forslaget behandles av Stortinget 20. desember 2005. Å forandre drivstoffavgiftene for en periode på 11 dager, framstår ikke som et fornuftig tiltak i og med at det vedtatte budsjettet for 2006 ikke åpner for den foreslåtte avgiftsberegningens metode.

Flertallet fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Dokument nr. 8:5 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel - bifalles ikke."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Norge, pga. høye råoljepriser, vil få et overskudd i år som er over 80 mrd. kroner høyere enn forutsatt da budsjettet for 2005 ble vedtatt. Disse medlemmer mener på bakgrunn av dette at det ikke burde være noe problem å senke bensin- og dieselavgiftene med noen få kroner slik at prisen på bensin ut til forbrukerne ble liggende på ca. 8 kroner pr. liter og diesel noe billigere. Disse medlemmer registrerer noe undrende at Frankrike trekkes frem som et eksempel på et land der variabel drivstoffavgift ble prøvd men avvirket pga. budsjetthensyn. Disse medlemmer vil i denne sammenheng påpeke at Frankrike ikke er nettoeksportør av råolje og derfor ikke kan sammenlignes med Norge i forhold til denne problemstilling.

Disse medlemmer viser for øvrig til argumentasjonen i denne sak og fremmer følgende forslag:

I

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

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 20. desember 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:

for svovelfri bensin (under 10 ppm svovel):

1,58 kroner.

for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel):

1,62 kroner.

for annen bensin: 1,62 kroner.

II

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

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 20. desember 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:

for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel):

0,89 kroner.

for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel):

0,94 kroner.

for annen mineralolje: 0,94 kroner.

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."

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets alternative Statsbudsjett for 2006 der det i tillegg til betydelige kutt i engangsavgifter på bil, samt reduksjon av årsavgiften, også ble foreslått tilsvarende lettelser for drivstoff. Dessverre var det bare Fremskrittspartiet som støttet disse forslagene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil prioritere en generell avgiftsreduksjon i engangsavgiften på bil. For disse medlemmer er det viktigste at flest mulig skal ha mulighet til å kjøpe en sikker og miljøvennlig bil.

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

"I

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

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 20. desember 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:

- for svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): 1,58 kroner.
- for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): 1,62 kroner.
- for annen bensin: 1,62 kroner.

II

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

§ 1 første ledd skal lyde:

Fra 20. desember 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:

- for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): 0,89 kroner.
- for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): 0,94 kroner.
- for annen mineralolje: 0,94 kroner.

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."

KOMITEENS TILRÅDING

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

vedtak:

Dokument nr. 8:5 (2005-2006) - forslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel - bifalles ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 15. desember 2005

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen
leder

Heikki Holmås
ordfører

