



Innst. S. nr. 253

(2007–2008)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument nr. 8:78 (2007–2008)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Øyvind Korsberg, Gjermund Hagesæter og Ulf Leirstein om reduksjon av drivstoffavgiftene for budsjettåret 2008

Til Stortinget

SAMMENDRAG

I dokumentet fremmes følgende forslag:

I

I Stortingets vedtak om særavgifter til statskassen for budsjetterminen 2008 gjøres følgende endringer med virkning fra 1. mai 2008:

Avgift på motorvogner

V. Avgift på bensin

§ 1 nytt annet ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2008 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 3,26
- for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel) kr 3,30
- for annen bensin: kr 3,30

VI. Avgift på mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodieselavgift)

§ 1 nytt annet ledd skal lyde:

1. mai 2008 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskas-

sen på mineralolje til fremdrift av motorvogn. Avgift betales med følgende beløp pr. liter:

- for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel) kr 2,28
- for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel) kr 2,33
- for annen mineralolje: kr 2,33

II

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

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for bakgrunnen for forslaget.

KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Marianne Aasen Agdestein, Alf E. Jakobsen, Torgeir Micaelsen, lederen Reidar Sandal, Eirin Kristin Sund og Tom Rune Thorvaldsen, fra Fremskrittspartiet, Gjermund Hagesæter, Ulf Leirstein, Jørund Rytman og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Svein Flåtten, Michael Momyr og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Bergo og Heikki Holmås, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, og fra Venstre, Lars Sponheim, viser til at representantlovsforlaget er oversendt finansminister Kristin Halvorsen til utta-

lelse. Hennes svarbrev av 10. april 2008 følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at ideen bak drivstoffavgiftene er at forbrukerne skal betale for de kostnadene som deres bruk av bil påfører samfunnet. Disse kostnadene er uavhengig av hvilket nivå oljeprisen til enhver tid har.

Flertallet vil videre vise til at en stabilisering av drivstoffprisene ved hjelp av varierende avgifter vil innebære hyppige avgiftsendringer. En slik løsning vil være administrativt krevende, og vil vanskeliggjøre arbeidet med statsbudsjettet.

Flertallet mener at dersom klimaufordringen skal tas på alvor, må forbruket av fossil energi, bl.a. diesel og bensin, reduseres. Grønn skattlegging av bl.a. bensin og diesel er ett nødvendig virkemiddel.

Flertallet viser til at pumpeprisen på drivstoff er sammensatt av oljeselskapenes innkjøpspris, oljeselskapenes og forhandlernes bruttoavanse samt avgiftene, og at alle tre komponentene varierer. Konkurransforhold vil påvirke avansen og dermed også utsalgsprisen. Ulike konkurransforhold i ulike deler av landet kan bidra til geografiske forskjeller, og det er også viktig å unngå priskoordinering.

Flertallet viser til at et tilsvarende forslag er fremmet og behandlet i inneværende stortingsperiode, jf. Dokument nr. 8:5 (2005–2006), der representantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman foreslår reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel.

Flertallet vil understreke at dette er et spørsmål om budsjettmessige prioriteringer som må vurderes på normal måte i forbindelse med de årlige statsbudsjettene.

Flertallet tilrår at forslaget ikke vedtas.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ser en åpenbar målkonflikt i det fremlagte representantlovsforslaget. Det norske avgiftsnivået er høyt i internasjonal målestokk, og det gjelder også de norske bensin- og dieselavgiftene. Det betyr at både bileiere og næringslivet opplever høyere kostnader enn i mange sammenlignbare land, noe som er uheldig. Disse medlemmer mener samtidig at den negative miljøeffekten som følger av økt transport både nasjonalt og globalt, er en utfordring som bør tas veldig alvorlig.

Disse medlemmer erkjenner at totalprisen på drivstoff vil være en medvirkende årsak til at bilkjøring øker i vårt samfunn. Det er med dette vanskelig å støtte et forslag om å redusere avgiftene så vidt mye som ligger i forslaget. Gjennom det såkalte kli-

maforliket på Stortinget ble Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre enig med Regjeringen om moderate økninger i drivstoffavgiftene. Dermed er det ikke naturlig for disse medlemmer å støtte en reduksjon i drivstoffavgiftene nå.

Disse medlemmer har i sitt seneste alternative budsjett prioritert å øke støtten til såkalte flexifuel biler med 20 000 kroner per bil ut over Regjeringens forslag. I tillegg har vi bevilget betydelig mer enn Regjeringen til utvikling av fornybar energi og økt forskning på fornybare energikilder.

Disse medlemmer mener det er viktig å fremme skattereduksjoner som gjør det mer lønnsomt å jobbe, som stimulerer kunnskaps- og bedriftsutviklingen og som øker den private sparingen i samfunnet. Disse medlemmers samlede vurdering er at vi ikke går inn for forslaget på grunn av den uheldige miljøeffekten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bensinprisen i lengre tid har ligget svært høyt, og at staten tar inn om lag 50 mrd. kroner årlig fra brukerne av bil i bilrelaterte avgifter, samtidig som en forholdsmessig liten andel av dette går til veinvesteringer. Disse medlemmer viser også til argumentasjonen den daværende Willoch-regjeringen brukte i fremlegget kjent som "Påskepakken", om at bilistene hadde fått utilsiktet kjøpekraft. Denne logikken bør gjelde begge veier.

Disse medlemmer merker seg at komiteens flertall ikke forstår forslaget og feilaktig betegner det som "politisk bestemte priser". Dette er galt ettersom det kun er avgiften som reduseres og politikerne ikke fastsetter prisen. Tilbud og etterspørsel vil fortsatt virke som en funksjon av prisen, og prisen vil ikke være konstant slik den ville vært under priskontroll.

Disse medlemmer mener bilistene betaler for høy avgift på drivstoff og viser til disse medlemmers forslag om redusert drivstoffavgift i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2008.

Disse medlemmer foreslår herved at bensinavgiften reduseres med 2 kroner til 2,28 kroner pr. liter for svovelfri bensin og 2,32 kroner pr. liter for lavsvovlet og annen bensin. Avgiften på autodiesel foreslås tilsvarende redusert med 2 kroner til 1,30 kroner for svovelfri diesel og 1,35 kroner for lavsvovlet og annen mineralolje. Ettersom merverdiavgift også regnes av bensinavgiften, vil dette totalt føre til en avgiftsreduksjon på 2,50 kroner.

Det foreslås at nye og lavere avgiftssatser gjøres gjeldende fra og med 1. juli 2008. Det er ingen grunn til å vente, og Stortinget har da også i andre sammenhenger demonstrert evne til å lage nye lover på rekordkort tid når den politiske vilje er til stede.

Disse medlemmer viser ellers til de argumentene og momentene som er anført i forslaget for lavere drivstoffavgifter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

I

I Stortingets vedtak om særavgifter til statskassen for budsjetterminen 2008 gjøres følgende endringer med virkning fra 1. mai 2008:

Avgift på motorvogner

V. Avgift på bensin

§ 1 nytt annet ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2008 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 2,28
- b) for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel) kr 2,32
- c) for annen bensin: kr 2,32

VI. Avgift på mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodieselavgift)

§ 1 nytt annet ledd skal lyde:

1. mai 2008 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på mineralolje til fremdrift av motorvogn. Avgift betales med følgende beløp pr. liter:

- a) for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel) kr 1,30
- b) for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel) kr 1,35
- c) for annen mineralolje: kr 1,35

II

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om innføring av et system for drivstoffavgifter som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går

opp og motsatt, slik at utsalgsprisen ikke i vesentlig grad endres som følge av endringer i oljeprisen."

FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

I

I Stortingets vedtak om særavgifter til statskassen for budsjetterminen 2008 gjøres følgende endringer med virkning fra 1. mai 2008:

Avgift på motorvogner

V. Avgift på bensin

§ 1 nytt annet ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2008 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 2,28
- b) for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel) kr 2,32
- c) for annen bensin: kr 2,32

VI. Avgift på mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodieselavgift)

§ 1 nytt annet ledd skal lyde:

1. mai 2008 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på mineralolje til fremdrift av motorvogn. Avgift betales med følgende beløp pr. liter:

- a) for svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel) kr 1,30
- b) for lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel) kr 1,35
- c) for annen mineralolje: kr 1,35

II

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

KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument nr. 8:78 (2007–2008) - representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Øyvind Korsberg, Gjermund Hagesæter og Ulf Leirstein om reduksjon av drivstoffavgiftene for budsjettåret 2008 – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 29. mai 2008

Reidar Sandal

leder

Torgeir Micaelsen

ordfører

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 10. april 2008

Dokument nr. 8:78 (2007-2008): representantfor- slag fra Sandberg, Korsberg, Hagesæter og Leir- stein om reduksjon av drivstoffavgiftene for bud- sjettåret 2008

Jeg viser til brev av 1. april 2008 fra Stortingets finanskomite der det bes om min uttalelse vedrørende Dokument nr. 8:78 (2007-2008): Representantfor-
slag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Øyvind Korsberg, Gjermund Hagesæter og Ulf Leir-
stein om reduksjon av drivstoffavgiftene for budsjett-
året 2008.

Før jeg går inn i vurderingene av forslaget vil jeg rydde opp i en tilsynelatende misforståelse. I forsla-
get står det at "økningen i råoljeprisen også har med-
ført 1,28 kroner høyere diesel- og bensinpris enn det
som ble lagt til grunn i statsbudsjettet for 2008". I
statsbudsjettet gjøres det ingen forutsetninger om pri-
sen på drivstoff og drivstoffavgiftene fastsettes ikke
ut fra en målsetting eller er basert på en forutsetning
om å nå et gitt nivå på drivstoffprisene. I statsbudsjet-
tet gjøres det imidlertid et anslag på hva prisen på
råolje vil bli i budsjettåret. Anslaget uttrykker ikke en
politisk målsetting om et gitt nivå på råoljeprisen,
men er mest mulig realistisk anslag på den framtidige
råoljeprisen. Anslaget på råoljepris uttrykker dermed
heller ikke politiske målsettinger eller forutsetninger
om prisen på sluttprodukter basert på råolje. Det må
i tillegg presiseres at prisen på produkter basert på
råolje, herunder drivstoff, ikke bare avhenger av pri-
sen på råolje. Konkurransforhold, raffinerikapasitet
og sesongvariasjoner i etterspørselen er eksempler på
andre faktorer som er med på å bestemme prisen på
drivstoff.

I Dokument nr. 8:78 (2007-2008) fremmes det
forslag om å redusere både bensinavgiften og auto-
dieselavgiften med 1,02 kroner pr. liter med virkning
fra 1. mai 2008, "slik at pumpeprisen i Norge kom-

mer ned i ca. 10,78 kroner for diesel og 11,16 kroner
for bensin."

Jeg vil først peke på at en grunnleggende forut-
setning for en fungerende markedsøkonomi er at pri-
sene endres ved endringer i tilbud og etterspørsel. En
ordning med politisk bestemte priser vil i stor grad
fjerne prisenes signaleffekt til tilbydere og konsu-
menter om endrede markedsforhold. Pumpeprisen på
drivstoff er sammensatt av oljeselskapenes innkjøps-
pris, oljeselskapenes og forhandlernes bruttoavanse
samt avgiftene, og alle tre komponentene varierer.
Konkurransforhold vil påvirke avansen og dermed
også utsalgsprisen. Ulike konkurransforhold i ulike
deler av landet kan bidra til geografiske forskjeller,
og det er også viktig å unngå priskoordinering.

Gjennom drivstoffavgiftene skal forbrukerne
betale for de kostnadene som bruken av bil påfører
samfunnet. Dette er kostnader knyttet til ulykker, kø,
støy, veislitasje og utslipp til luft. De samfunnsøko-
nomiske kostnadene ved bruk av bil er uavhengige av
hvilket nivå oljeprisen til enhver til vil være på.

Drivstoffavgiftene er en inntektskilde på stats-
budsjettet og en del av finanspolitikken. Det er ikke
slik at finanspolitikken bør strammes inn når oljepri-
sen går ned, eller motsatt.

Dersom drivstoffavgiftene skal utformes med
den hensikt å sikre stabile drivstoffpriser, vil det
kunne være behov for hyppige endringer i drivstoff-
avgiftene. Stadige endringer i nivået på drivstoffav-
giftene skaper usikkerhet om statens inntekter fra
avgiftene. Å introdusere en slik usikkerhet rundt
dette provenyet, vil vanskeliggjøre arbeidet med
statsbudsjettet.

Forslaget om reduserte drivstoffavgifter vil også
medføre et betydelig provenytnap 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 nasjonal-
budsjett 2008.

