



# Innst. 311 S

(2010–2011)

## Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:106 S (2010–2011)

**Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ulf Leirstein, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad om å innføre fleksibelt avgiftssystem for drivstoff, samt redusere avgiftene på drivstoff med 2 kroner fra 1. mai 2011**

Til Stortinget

### Sammendrag

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 9. mars 2011:

«I

I Stortingets vedtak av 25. november 2010 gjøres følgende endringer:

Om veibruksavgift på drivstoff (kap. 5538 post 70 og 71):

§ 1 nytt andre ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2011 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales veibruksavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende drivstoff per liter:

- a) bensin
  1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 2,62,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 2,66,
  3. annen bensin: kr 2,66.
- b) Olje til framdrift av motorvogn (autodiesel):
  1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 1,62,

2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 1,67,
3. annen mineralolje: kr 1,67,
4. biodiesel: kr 0.

Eksisterende andre ledd blir nytt tredje ledd. Eksisterende tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

### II

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av et avgiftssystem for drivstoff som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, og slik at utsalgsprisen i mindre grad endres som følge av endringer i oljeprisen.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse og begrunnelse for forslaget.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Thomas Breen, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim og Dag Ole Teigen, fra Fremskrittspartiet, Ulf Leirstein, Jørund Rytman, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Inga Marte Thorkildsen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har avgitt uttalelse om forslaget i brev av 24. mars

2011 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at Stortinget har behandlet lignende forslag tidligere, og viser i den forbindelse til Innst. S. nr. 239 (2004–2005), Innst. S. nr. 67 (2005–2006), og Innst. S. nr. 253 (2007–2008).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at drivstoffavgiftene er ment å prise kostnadene bilkjøring påfører samfunnet, i form av CO<sub>2</sub>-utslipp, lokale utslipp, ulykker, kø, støy og veislitasje, og at Stortinget i november 2010 vedtok skatte- og avgiftsopplegget for 2011.

Flertallet ser ikke grunnlaget for å fravike markedsprinsippet i forhold til prisene for drivstoff. Politisk bestemte priser på forbruksvarer som drivstoff er ikke en god løsning dersom man mener prisen på drivstoff er for høy, ettersom den også kan stige ved synkende oljepris. I tillegg vil pris også bidra til å reflektere kostnadsnivå og gi signaleffekt til brukere om økt kollektivbruk, redusert bilbruk, overgang til mer miljøvennlige biler og utrangering av eldre bilmodeller.

Flertallet erkjenner at totalprisen på drivstoff vil være en medvirkende årsak til nivået på bilkjøring i samfunnet. Det er derfor vanskelig å støtte et forslag om å redusere avgiftene så vidt mye som ligger i forslaget. Gjennom klimaforliket på Stortinget ble Venstre, Kristelig Folkeparti og Høyre enig med regjeringens partiene om moderate økninger i drivstoffavgiftene. Dermed er det ikke naturlig for disse medlemmer å støtte en reduksjon i drivstoffavgiftene nå.

Flertallet viser videre til at et varierende avgiftsnivå vil bryte med prinsippet om å prise kostnadene bilkjøring påfører samfunnet. Videre vil et slikt forslag innebære hyppige avgiftsendringer, vanskeliggjøre arbeidet med statsbudsjettet, og gi administrative kostnader. Flertallet viser for øvrig til brevet fra finansministeren 24. mars 2011, og slutter seg til vurderingene det gis uttrykk for der.

Flertallet tilrår at forslaget ikke bifalles.

Flertallet viser for øvrig til at regjeringen i statsbudsjettet for 2011 har varslet en helhetlig gjennomgang av avgiftene på både kjøretøy og drivstoff i forbindelse med statsbudsjettet for 2012, og imøteser denne.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til representantforslag fra disse medlemmer i Dokument 8:35 S (2010–2011) om endring i drivstoffavgiftene for motorkjøretøy der målet er å bruke avgifter for å vri forbruket til mer miljøvennlige biler og drivstoff. I forslaget vektla disse medlemmer at en end-

ring i avgiftssystemet med mindre vekt på veibruksavgift og økt vekt på CO<sub>2</sub>-avgift vil gjøre avgiftssystemet mer robust når det gjelder innføring av veibruksavgift på andre alternative drivstoff, slik Finansdepartementet i flere statsbudsjett har varslet. Det vil være mulig å beholde konkurransedyktigheten til alternative drivstoff, samtidig som de hensyn regjeringen begrunner veibruksavgiften med, blir ivaretatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til representantforslaget som behandles her og dettes begrunnelse. Disse medlemmer har siden forslaget ble fremmet, merket seg at drivstoffprisene har blitt stadig høyere. Disse medlemmer viser også til at regjeringen i Storbritannia vurderer automatic fuel tax stabiliser, som statsminister David Cameron beskriver slik ifølge The Telegraph: «If the price goes up, the tax comes down, and if the price goes down, the tax goes up». Disse medlemmer viser til at Storbritannia ikke har de samme inntektene fra olje som Norge har og dermed ikke de samme ekstraintektene en høy oljepris fører til. Et inntektstap i Storbritannia vil derfor måtte finansieres på andre måter. Norge er dermed i en langt gunstigere posisjon til å innføre et fleksibelt avgiftssystem på drivstoff. Disse medlemmer mener den siste tids prisøkninger på drivstoff styrker begrunnelsen for å fremme forslaget.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«I

I Stortingets vedtak av 25. november 2010 gjøres følgende endringer:

Om veibruksavgift på drivstoff (kap. 5538 post 70 og 71):

§ 1 nytt andre ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2011 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales veibruksavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende drivstoff per liter:

- a) bensin
  1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 2,62,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 2,66,
  3. annen bensin: kr 2,66.
- b) Olje til framdrift av motorvogn (autodiesel):
  1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 1,62,
  2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 1,67,
  3. annen mineralolje: kr 1,67,
  4. biodiesel: kr 0.

Eksisterende andre ledd blir nytt tredje ledd.  
Eksisterende tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

## II

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av et avgiftssystem for drivstoff som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, og slik at utsalgsprisen i mindre grad endres som følge av endringer i oljeprisen.»

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 1

## I

I Stortingets vedtak av 25. november 2010 gjøres følgende endringer:

Om veibruksavgift på drivstoff (kap. 5538 post 70 og 71):

§ 1 nytt andre ledd skal lyde:

Fra 1. mai 2011 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales veibruksavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende drivstoff per liter:

- a) bensin
1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 2,62,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 2,66,

3. annen bensin: kr 2,66.
- b) Olje til framdrift av motorvogn (autodiesel):
1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 1,62,
  2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 1,67,
  3. annen mineralolje: kr 1,67,
  4. biodiesel: kr 0.

Eksisterende andre ledd blir nytt tredje ledd.  
Eksisterende tredje ledd blir nytt fjerde ledd.

## II

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om innføring av et avgiftssystem for drivstoff som er fleksibelt, slik at avgiften går ned når oljeprisen går opp og motsatt, og slik at utsalgsprisen i mindre grad endres som følge av endringer i oljeprisen.

## Komiteens tilråding

K o m i t e e n har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre slikt

### v e d t a k :

Dokument 8:106 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ulf Leirstein, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad om å innføre fleksibelt avgiftssystem for drivstoff, samt redusere avgiftene på drivstoff med 2 kroner fra 1. mai 2011 – bifalles ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 28. april 2011

**Torgeir Micaelsen**

leder

**Dag Ole Teigen**

ordfører

## Vedlegg

### **Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 24. mars 2011**

#### **Representantforslag Dokument 8:106 S (2010-2011) fra representantene Kenneth Svendsen, Ulf Leirstein, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad**

Jeg viser til brev av 14. mars 2011 fra Stortingets finanskomite der det bes om min uttalelse til overnevnte representantforslag om en umiddelbar reduksjon av veibruksavgiftene på drivstoff og innføring av et fleksibelt avgiftssystem for drivstoff.

#### **1. Umiddelbar avgiftsnedsettelse**

Uavhengig av om det innføres et fleksibelt avgiftssystem, mener forslagsstillerne at det er nødvendig å sette ned veibruksavgiftene på bensin og diesel med 2 kroner per liter. I forslag til nytt vedtak er satsen for biodiesel satt til 0. Forslag anslås å gi et samlet provenytap på om lag om lag 7,8 mrd. kroner på årsbasis (helårsvirkning).

Formålet med veibruksavgiftene er å stille brukeren overfor de eksterne kostnadene knyttet til veibruk som bruk av motorkjøretøy medfører. Dette er i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale, og vil redusere omfanget av de uønskede effektene som bruk av kjøretøy medfører. Særagiftsutvalget (NOU 2007: 8) vurderte bl.a. drivstoffavgiftene og kom til at de eksterne kostnadene ved bilkjøring var høyere enn det gjeldende avgiftsnivået, særlig for diesel.

Regjeringen har uttalt at det skal foretas en helhetlig gjennomgang av både avgiftene på kjøretøy og drivstoff og vil komme tilbake til dette i kommende budsjetter. Videre mener Regjeringen det er viktig å gi de enkelte avgiftene en prinsipiell forankring og sikre ulike aktører forutsigbarhet med hensyn til utviklingen i fremtidige avgifter.

#### **2. Innføring av et fleksibelt avgiftssystem for drivstoff**

Forslag om å innføre et avgiftssystem for drivstoff som er slik at avgiftene går ned når oljeprisen går opp og motsatt, har vært fremmet en rekke ganger

før. Et tilsvarende forslag ble behandlet av Stortinget i Innst. S. nr. 169 (1999-2000), Innst. S. nr. 239 (2004-2005), Innst. S. nr. 67 (2005-2006) og i Innst. S. nr. 253 (2007-2008).

Jeg vil derfor nøye meg med en kort oppsummering av de viktigste innvendingene mot dette forslaget her.

Jeg vil først peke på at en grunnleggende forutsetning for en fungerende markedsøkonomi er at prisene endres ved endringer i tilbud og etterspørsel. En ordning med politisk bestemte priser vil i stor grad fjerne prisenes signaleffekt til tilbydere og konsumenter om endrede markedsforhold.

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 eksterne samfunnsøkonomiske kostnadene ved bruk av bil er ikke avhengig av hvilket nivå oljeprisen til enhver tid er på.

Drivstoffavgiftene er en inntektskilde på statsbudsjettet og en del av finanspolitikken.

Det er ikke slik at finanspolitikken automatisk bør strammes inn når oljeprisen går ned, eller motsatt.

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

Videre vil det foreslåtte systemet medføre økte administrative kostnader både for avgiftsmyndighetene og næringsdrivende som innbetaler denne avgiften. Det vil måtte opprettes en enhet som løpende følger og vurderer prisutviklingen.

Etter departementets syn er det således flere hensyn som taler mot å innføre fleksible drivstoffavgifter. Jeg kan derfor ikke støtte et slikt forslag.