



## STORTINGET

# Innst. 265 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
frå finanskomiteen

Dokument 8:150 S (2021–2022)

**Innstilling frå finanskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling**

Til Stortinget

## 1. Bakgrunn

I dokumentet vart det 17. mars 2022 fremja følgjande forslag:

«1. Stortingets vedtak 14. desember 2021 om vei- bruksavgift på drivstoff gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

- a. bensin per liter
  1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 4,95,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel):  
kr 4,99,
  3. annen bensin: kr 4,99.*Fra 1. april 2022 settes satsene til kr 0 per liter.*
- b. mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodiesel) per liter
  1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel):  
kr 3,52,
  2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel):  
kr 3,58,
  3. annen mineralolje: kr 3,58

*Fra 1. april 2022 settes satsene til kr 0 per liter.*

2. Stortingets vedtak 14. desember 2021 om miljøavgifter på mineralske produkter mv. B. CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter gjøres følgende endring:

Romertall I § 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

- a. mineralolje (generell sats): kr 2,05 per liter.  
*Fra 1. april 2022 settes generell sats til kr 0 per liter.*  
Mineralolje til
  - innenriks kvotepliktig luftfart: kr 1,61 per liter,
  - annen innenriks luftfart og ikke-kommersielle privatflyginger: kr 1,96 per liter.
- b. bensin: kr 1,78 per liter,  
*Fra 1. april 2022 settes satsen til kr 0 per liter*

3. Stortinget ber regjeringen forberede en mulig reduksjon av sats, eller fullt fritak for merverdiavgift på bensin og diesel, dersom prisene for drivstoff fortsetter på dagens nivå eller over, og komme tilbake til Stortinget med forslag senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022.»

Ein viser til dokumentet for ei nærare utgreiing om forslaga.

## 2. Merknader frå komiteen

### 2.1 Innleiing

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Frode Jacobsen, Benjamin Jakobsen, May Britt Lagesen, Tellef Inge Mørland, Mona Nilsen og Solveig Vestenfor, frå Høgre, fung. leiar Tina Bru, Mahmoud Farahmand, Heidi Nordby Lunde og Helge

Orten, frå Senterpartiet, Kjerstin Wøyen Funderud og Geir Pollestad, frå Framstegspartiet, Hans Andreas Limi og Roy Steffensen, frå Sosialistisk Venstreparti, Kari Elisabeth Kaski, frå Raudt, Marie Sneve Martinussen, frå Venstre, Sveinung Rotevatn, frå Miljøpartiet Dei Grøne, Lan Marie Nguyen Berg, og frå Kristeleg Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, viser til at finansministeren har uttalt seg om representantforslaget i brev av 8. april 2022. Brevet følgjer som vedlegg til denne innstillinga.

Komiteen viser til representantforslaget frå representantane frå Framstegspartiet og er einige i skildringa av at høge drivstoffprisar kan slå ut på både privatøkonomien til kvar enkelt og på botnlinja til bedrifter og organisasjonar. Komiteen er samd i at svært raske prisaukar på bensin og diesel er uheldig, då dei gir lite føreseielegheit for forbrukarar og bedrifter.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner at ein bør vere varsam med å fjerne skattar og avgifter basert på usikre framskrivingar i ein marknad med tidvis store svingingar i pris.

Fleirtalet vil peike på at vegbruksavgifta og CO<sub>2</sub>-avgifta er viktige miljøavgifter, som har til føremål å setje ein pris på eksternalitetar som ikkje vert prisa inn i marknaden, slik som klimaendringar og lokal forureining. Ein reduksjon av slike avgifter, særleg om han vert gjord permanent, vil kunne føre til meir forureining og dårlegare konkurransekraft for meir miljøvenlege alternativ.

Fleirtalet viser òg til at ein meir ekspansiv finanspolitikk i ein situasjon med høgt press i økonomien kan føre til ein kraftigare renteauke enn det som alleie er førespegla frå Noregs Bank, og dermed resultere i langt høgare samla kostnader for forbrukarar og bedrifter som har lån.

Fleirtalet viser òg til at forslaga vil medføre eit monaleg provenytap, og at det vil krevje kraftige omprioriteringar eller auka oljepengebruk å finansiere forslaga.

Eit anna fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, Raudt og Kristeleg Folkeparti, viser til at drivstoffprisane på langt nær har vorte så høge som frykta då representantforslaget vart fremja, og at dette er illustrerande for at det er vanskeleg å spå prisnivået i drivstoffmarknaden fram i tid.

Medlemene i komiteen frå Høgre legg til grunn at endringar i avgifter som hovudregel skal gjerast i samband med handsaming av dei ordinære budsjetta, der ein kan vurdere den samla effekten eventuelle avgiftsendringar har for finansieringa av ut-

giftene i statsbudsjettet, og korleis dette påverkar økonomien. Dersom oljeprisen etablerer seg på eit høgt nivå i tida framover, er det naturleg å vurdere om det skal ha betydning for fastsetjing av nivået på drivstoffavgiftene. Desse medlemene vil kome tilbake til det i dei ordinære budsjettprosessane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Rødt og Kristelig Folkeparti viser til at man nå opplever en betydelig prisoppgang på mange grunnleggende varer for både forbrukere og næringsliv. Strømprisen er rekordhøy, drivstoffprisene er på et svært høyt nivå, og matprisene og renta øker. Dette er kostnader som er nødvendige for folk å ta, og som i liten grad kan kuttes. Dette gjør at familier og aleneboende over hele landet sliter i hverdagen. Næringslivet ser at det som fra før er små marginer i mange bransjer, presses av en ekstraordinær kostnadsøkning på strøm og drivstoff.

For komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremstår det i denne konteksten som uforståelig at staten, i egenskap av den som primært profitterer på pris- og kostnadsøkningene, i svært begrenset grad er villig til å kompensere ekstrabelastningen for de som betaler regningen for den samme profitten. Disse medlemmer mener derfor at økonomiske tiltak i møte med en ekstraordinær pris- og kostnadsvekst, som staten henter store ekstrainntekter fra, må ses i en helhetlig sammenheng og med tiltak rettet mot de store kostnadsdriverne som rammer bredt.

Disse medlemmer tar utgangspunkt i at høye priser ikke kan detaljstyres politisk, men det kan høye skatter og avgifter. Fremskrittspartiet har i sitt forslag til statsbudsjett for 2022 og senere endringer foreslått redusert matmoms, reduserte drivstoffavgifter og at strømprisen til sluttbruker ikke skal overstige 50 øre per kWh. Fremskrittspartiet har videre foreslått lavere skatt for alle ved å øke personfradraget. Disse medlemmer vil, når det er staten som profitterer på ekstremt høye priser på forbrukernes og næringslivets bekostning, at avgiftene kuttes, slik at folk får beholde mer av sine egne penger.

Med henvisning til finansministerens uttalelse om representantforslaget i brev av 8. april 2022 peker disse medlemmer på omtalen av at husholdningene har spart ekstraordinært mye under pandemien, i gjennomsnitt i overkant av 100 000 kroner. Disse medlemmer tar avstand fra at privat sparing brukes som grunnlag for ikke å reagere på ekstrem prisvekst og statlig inntektsøkning. Sparingen er nok reell for de mange i bl.a. offentlig sektor som har basert seg på hjemmekontor og bortfall av utgifter til reise og barnepass. For de mange som har vært permittert eller oppsagt fra bransjer som direkte eller indirekte måtte innstille eller nedskalere, er situasjonen en helt annen. Regjeringen

responderer i realiteten på denne sparingen med en ekstra skattlegging og inndragning av kjøpekraften som sparingen representerer, uten hensyn til den enkeltes økonomiske stilling. Når regjeringens tiltak mot høye drivstoffpriser alene er «å følge utviklingen nøye», rammer dette dem med lavest inntekt og næringer som var mest rammet av koronatiltak, hardest.

Disse medlemmer har som utgangspunkt at kjøring i regi av private og næringslivet skjer fordi det er nødvendig og dekker et daglig transportbehov. Det kan ikke legges til grunn at denne kjøringen vil øke proporsjonalt med lavere drivstoffpris. Det kan heller ikke legges til grunn at nødvendig kjøring reduseres med høy drivstoffpris, men at kostnaden istedet belaster økonomien for husholdninger og næringsliv på andre områder. Disse medlemmer merker seg at merknaden foran om

«at ein bør vere varsam med å fjerne skattar og avgifter basert på usikre framskrivingar i ein marknad med tidvis store svingingar i pris»,

ikke synes å ha hindret flertallet bak statsbudsjettet for 2022 i å gjøre det motsatte. Disse medlemmer vektlegger at lavere avgifter gir lavere priser og derfor også mindre press på renten. Det foregår nå en enorm inndragning av kjøpekraft pga. prisøkninger og økte avgiftsinntekter til staten.

Disse medlemmer viser til at svar på budsjettspørsmål nr. 6 og 7 fra Fremskrittspartiets fraksjon til behandlingen av Prop. 77 S (2021–2022) bekrefter at provenytapet av forslagene er marginalt målt mot statens ekstra inntekter som følge av den økte olje-/gassprisen. Å avvikle all veibruksavgift på drivstoff med virkning fra 1. mai 2022 oppgis å gi et provenytap på 7,7 mrd. kroner bokført i 2022. Tilsvarende for CO<sub>2</sub>-avgiften oppgis til 3,8 mrd. kroner, om også naturgass og LPG inkluderes. Det vises videre til at det i finansministerens uttalelse om representantforslaget etterspørres om forslagsstillernes hensikt er at endringene skal være varige. Disse medlemmer forholder seg til at budsjettene vedtas for ett år av gangen, men vil forsikre om Fremskrittspartiets støtte dersom regjeringen foreslår tilsvarende initiativ i statsbudsjettene for 2023 og senere.

Disse medlemmer viser videre til Finansdepartementets svar på budsjettspørsmål nr. 5 og 7 fra Fremskrittspartiets fraksjon til behandlingen av Prop. 77 S (2021–2022). I svaret anbefaler departementet at

«dersom veibruksavgiften på drivstoff avvikles, bør også grunnavgiften på mineralske produkter mv. oppheves. I motsatt fall vil (merket) diesel til traktorer, anleggsmaskiner, mv. være ilagt høyere avgift enn (blank) diesel til veitrafikk».

Departementet oppgir i samme svar provenyet ved dette til 1,0 mrd. kroner bokført.

Disse medlemmer følger opp rådet med å fremme følgende forslag:

#### «I

Stortingets vedtak 14. desember 2021 om grunnavgift på mineralolje mv. oppheves.

#### II

Endringen trer i kraft 1. mai 2022.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine merknader i Innst. 266 S (til Dokument 8:154 S (2021–2022)).

Komiteens medlem fra Rødt viser til representantforslaget Dokument 8:154 S (2021–2022) fra representanter fra Rødt, der det ble foreslått at regjeringen i påvente av ytterligere tiltak i revidert nasjonalbudsjett raskest mulig skulle legge fram en pakke med midlertidige tiltak mot høy prisvekst som rammer vanlige folks økonomi, herunder en midlertidig fjerning av veibruksavgiften. Rødts ønske om å hastebehandle forslaget ble nedstemt av flertallet. Dette medlem viser til egne forslag som fremmes i innstillingen til det nevnte representantforslaget.

Dette medlem viser videre til at regjeringen siden nevnte representantforslag ble fremmet, har lagt fram en tiltakspakke som ut over forlengelsen av strømtøtten dessverre ikke inneholdt andre tiltak rettet mot å avhjelpe den økonomiske situasjonen for norske husholdninger, og at Rødt derfor vil foreslå tiltak i forbindelse med behandlingen av denne pakken.

## 2.2 Vegbruksavgift

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemene fra Framstegspartiet, viser til at prinsippet for vegbruksavgiften er å prise eksterne kostnader vegtrafikk medfører for samfunnet. Ulukker, kø, vegslitasje og helse- og miljøskadelege utslipp har en kostnad, og fleirtallet meiner brukarane av motorkøyretøy bør betale for ulempene vegtrafikken påfører resten av samfunnet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine innledende merknader under punkt 2.1 og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«I Stortingets vedtak 14. desember 2021 om veibruksavgift på drivstoff gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

- a. bensin per liter
  1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 4,95,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 4,99,

3. annen bensin: kr 4,99.

*Fra 1. april 2022 settes satsene til kr 0 per liter.*

b. mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodiesel) per liter

1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 3,52,

2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 3,58,

3. annen mineralolje: kr 3,58

*Fra 1. april 2022 settes satsene til kr 0 per liter.»*

Disse medlemmer viser videre til finansministerens uttalelse om representantforslaget i brev av 8. april 2022 om at forslag 1 om veibruksavgift innebærer at veibruksavgiften på biodiesel, bioetanol, LPG og naturgass videreføres med gjeldende satser. Dette var ikke forslagsstillernes intensjon, og disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om å fjerne veibruksavgiften på biodiesel, bioetanol, LPG og naturgass.»

## 2.3 CO<sub>2</sub>-avgift

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene fra Framstegspartiet, viser til at klimaavgifter er det mest verknadsfulle verkemiddelet for å redusere klimagassutslepp. Ein pris på CO<sub>2</sub> gir insentiv til å utvikle teknologi som gir lågare utslepp, velje køyretøy med lågare forbruk og byte til meir miljøvenlege transportmiddel. Fleirtalet viser òg til at ei fjerning av CO<sub>2</sub>-avgifta vil gjere det svært mykje vanskelegare å nå klimamålet for 2030, noko som føreset ein stor reduksjon i utsleppa frå transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine innledende merknader under punkt 2.1 og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«I Stortingets vedtak 14. desember 2021 om miljøavgifter på mineralske produkter mv. B. CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter gjøres følgende endring:

Romertall I § 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

a. mineralolje (generell sats): kr 2,05 per liter.

*Fra 1. april 2022 settes generell sats til kr 0 per liter.*

Mineralolje til

– innenriks kvotepliktig luftfart: kr 1,61 per liter,

– annen innenriks luftfart og ikke-kommersielle privatflyginger: kr 1,96 per liter.

b. bensin: kr 1,78 per liter,

*Fra 1. april 2022 settes satsen til kr 0 per liter.»*

Disse medlemmer viser videre til finansministerens uttalelse om representantforslaget i brev av

8. april 2022 om at forslag 2 om CO<sub>2</sub>-avgift innebærer at CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass videreføres med gjeldende satser. Dette var ikke forslagsstillernes intensjon, og disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om å fjerne CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass.»

## 2.4 Meirverdiavgift

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene fra Framstegspartiet, Raudt og Miljøpartiet Dei Grøne, viser til at meirverdiavgifta er ei forbruksavgift som i utgangspunktet gjeld omsetnad av alle varer og tenester, og som ein generell regel ikkje bør brukast som eit verkemiddel for å regulere pris. Meirverdisatsen på enkeltvarer og tenester bør ikkje justerast opp eller ned basert på kortsiktig prisutvikling. Både mellombelse og permanente reduksjonar av meirverdiavgifta vil føre til eit meir komplisert meirverdiavgiftssystem og tilhøyrande avgrensingsproblematikk.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine innledende merknader under punkt 2.1 og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forberede en mulig reduksjon av sats, eller fullt fritak for merverdiavgift på bensin og diesel, dersom prisene for drivstoff fortsetter på dagens nivå eller over, og komme tilbake til Stortinget med forslag senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022.»

## 3. Forslag frå mindretal

Forslag frå Framstegspartiet:

*Forslag 1*

I

Stortingets vedtak 14. desember 2021 om grunnavgift på mineralolje mv. oppheves.

II

Endringen trer i kraft 1. mai 2022.

*Forslag 2*

I Stortingets vedtak 14. desember 2021 om veibruksavgift på drivstoff gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

a. bensin per liter

1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 4,95,

2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 4,99,
3. annen bensin: kr 4,99.

*Fra 1. april 2022 settes satsene til kr 0 per liter.*

- b. mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodiesel) per liter

1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 3,52,
2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 3,58,
3. annen mineralolje: kr 3,58

*Fra 1. april 2022 settes satsene til kr 0 per liter.*

#### *Forslag 3*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om å fjerne veibruksavgiften på biodiesel, bioetanol, LPG og naturgass.

#### *Forslag 4*

I Stortingets vedtak 14. desember 2021 om miljøavgifter på mineralske produkter mv. B. CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter gjøres følgende endring:

Romertall I § 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

- a. mineralolje (generell sats): kr 2,05 per liter.

*Fra 1. april 2022 settes generell sats til kr 0 per liter.*

Mineralolje til

- innenriks kvotepliktig luftfart: kr 1,61 per liter,
- annen innenriks luftfart og ikke-kommersielle privatflyginger: kr 1,96 per liter.

- b. bensin: kr 1,78 per liter,

*Fra 1. april 2022 settes satsen til kr 0 per liter.*

#### *Forslag 5*

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om å fjerne CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass.

#### *Forslag 6*

Stortinget ber regjeringen forberede en mulig reduksjon av sats, eller fullt fritak for merverdiavgift på bensin og diesel, dersom prisene for drivstoff fortsetter på dagens nivå eller over, og komme tilbake til Stortinget med forslag senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022.

## 4. Tilråding frå komiteen

Tilrådinga frå komiteen vert fremja av medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Raudt, Venstre, Miljøpartiet Dei Grøne og Kristeleg Folkeparti.

Komiteen har elles ingen merknader, viser til dokumentet og rår Stortinget til å gjere følgjande

#### **v e d t a k:**

Dokument 8:150 S (2021–2022) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling – vert ikkje vedteke.

Oslo, i finanskomiteen, den 26. april 2022

**Tina Bru**

fung. leiar

**Sveinung Rotevatn**

ordførar



**DET KONGELIGE  
FINANSDEPARTEMENT**

*Finansministeren*

Stortinget  
Ekspedisjonskontoret  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
22/1816 -

Dato  
8 .04.2022

**Dokument 8:150 S (2021-2022) om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland**

Jeg viser til brev fra Stortingets finanskomité av 22. mars 2022 vedlagt Dokument 8:150 S (2021-2022) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling. Finanskomiteen har fått ovenfor nevnte dokument til behandling og dokumentet oversendes finansministeren til uttalelse.

I dokumentet fremmes tre forslag:

1. Veibruksavgiften på bensin og mineralolje settes til 0 kroner per liter med virkning fra 1. april 2022.
2. CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje og bensin settes til 0 kroner per liter med virkning fra 1. april 2022.
3. «Stortinget ber regjeringen forberede en mulig reduksjon av sats, eller fullt fritak for merverdiavgift på bensin og diesel, dersom prisene for drivstoff fortsetter på dagens nivå eller over, og komme tilbake til Stortinget med forslag senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022.

Bakgrunnen for representantforslaget er de økte drivstoffprisene. Energiprisene økte gjennom 2021 og inn i 2022. Russlands invasjon av Ukraina 24. februar 2022 førte til en

ytterligere prisøkning. Prisen på råolje økte fra knapt 100 dollar per fat før invasjonen til om lag 130 dollar per fat 8. mars 2022. Oljeprisen er svært volatil på kort sikt. Fra toppen 8. mars sank oljeprisen til under 100 dollar per fat 16. mars 2022 før den igjen økte til over 120 dollar per fat 23. mars 2022. Etter dette har den gått noe ned. Fremtidig oljepris er usikker og vil bl.a. avhenge av utviklingen krigen i Ukraina og sanksjonene mot Russland. Terminmarkedet for olje tilsier noe lavere priser fremover.

Økte oljepriser har bidratt til økte drivstoffpriser, både internasjonalt og i Norge. Bensin og diesel har i korte perioder blitt omsatt for over 25 kroner per liter, men prisene ligger i uke 14 noe lavere, trolig mellom 19 og 23 kroner per liter. Det er store variasjoner i drivstoffprisene, både over tid og mellom de enkelte stasjoner. Prisforskjeller på flere kroner er ikke uvanlig.

I representantforslaget vises det til en beregning Storebrand har gjort som indikerer at «gjennomsnittsfamilien» kan få en ekstraregning i 2022 på over 60 000 kroner for de store utgiftspostene renter, strøm, bensin og mat. Tabell 1 viser Storebrands beregninger, slik disse ble gjengitt i Nettavisen 9. mars 2022.

Tabell 1: Anslag på enkelte kostnader for en gjennomsnittsfamilie. Kroner

	2021	2022	Merutgift
Renteutgifter	46 800	70 200	23 400
Matvarer	140 400	147 420	7 020
Strøm	30 013	60 975	30 962
Bensin	16 520	21 000	4 480
Totalt	233 733	299 595	65 862

Kilde: Storebrand, publisert i Nettavisen 9. mars 2022

<https://www.nettavisen.no/okonomi/her-er-skrekkregnestykket-husholdningene-ikke-vil-se/s/12-95-3424253769>

Storebrands beregning viser at av en samlet merkostnad på over 65 000 kroner, er 4 480 kroner (knapt 7 prosent) knyttet til økte drivstoffpriser. Dette utgjør en merkostnad på om lag 375 kroner per måned. Merutgiften knyttet til strøm, renteutgifter og matvarer er langt større enn merutgiften til drivstoff. De mest virkningsfulle virkemidlene nå er derfor å videreføre strømstøtteordningen, samt å føre en ansvarlig økonomisk politikk så vi unngår en enda høyere rente enn Norges Bank nå ser for seg.

Husholdningene har spart ekstraordinært mye under pandemien. I løpet av de siste to årene har hver husholdning i gjennomsnitt spart i overkant av 100 000 kroner. Det ligger også an til positiv reallønnsvekst og kjøpekraftforbedringer for lønnstakerne i 2022. Høy sysselsettingsvekst innebærer at inntektene øker også for de som har vært arbeidsledige eller av andre grunner har vært utenfor arbeidsmarkedet og nå kommer i jobb.

Norsk økonomi er nå inne i en høykonjunktur. Bedrifter melder om problemer med å få tak i arbeidskraft, og lønns- og prisveksten skyter fart. Den registrerte arbeidsledigheten har kommet ned. Sist gang ledigheten var på så lavt nivå var i høykonjunktoren før finanskrisen i 2008. Krigen i Ukraina treffer også norsk økonomi, men utslagene i aktiviteten ser ut til å bli nokså små siden vi handler lite med Russland, Ukraina og Hviterussland. De siste prognosene fra både Norges Bank, SSB og Finansdepartementet (mars 2022) tegner et bilde av en økonomi i sterk vekst, selv om krigen i Ukraina øker usikkerheten om den økonomiske utviklingen fremover.

Vi er nå i en situasjon der flere uforutsette situasjoner har gjort det nødvendig å øke pengebruken over statsbudsjettet. Å få oljepengebruken ned fra dagens høye nivå er en viktig prioritering. Fremover vil handlingsrommet i finanspolitikken også bli mer begrenset. Gitt disse utfordringene og i lys av den sterke utviklingen i norsk økonomi, må vi være varsomme med å innføre flere brede og generelle tiltak som øker temperaturen i norsk økonomi.

Forslagene skal ifølge forslaget fra representantene «kompensere for en ekstraordinær prisutvikling» på drivstoff. Det fremkommer ikke av forslaget om forslagsstillerne har til hensikt å reversere forslaget når drivstoffprisene returnerer til «normalt» nivå, eller om forslagsstillerne har hensikt at endringene skal være varige.

### *Forslag 1 - veibruksavgift*

Veibruksavgiften på drivstoff er en særavgift som, i tillegg til å gi staten inntekter, skal prise eksterne kostnader ved veitrafikken. Dette er kostnader i form av ulykker, kø, støy, veislitasje samt helse- og miljøskadelige utslipp. Ved å prise disse eksterne kostnadene skal veibruksavgiften gi brukerne av kjøretøy et økonomisk insentiv til å ta hensyn til de ulempene kjøringen påfører andre. Utslipp av CO<sub>2</sub> prises ikke gjennom veibruksavgiften, men gjennom CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter.

I representantforslaget foreslås det å sette satsene i veibruksavgiften på bensin og mineralolje til 0 kroner per liter. Representantforslaget innebærer at veibruksavgiften på biodiesel, bioetanol, LPG og naturgass videreføres med gjeldende satser.

I representantforslaget foreslås det å sette veibruksavgiften på mineralolje til 0 kroner per liter. Det foreslås ingen endring i grunnavgiften på mineralolje. Forslaget innebærer dermed at det vil være høyere avgifter på (merket) diesel til traktorer og anleggsmaskiner mv. enn på (blank) autodiesel til veibruk. Dermed blir slik merket drivstoff dyrere enn blank diesel til veiformål. D

En avvikling av veibruksavgiften på drivstoff og grunnavgiften på mineralolje gir et årlig provenytap på 14,8 mrd. kroner.



## *Forslag 2 – CO<sub>2</sub>-avgift*

De viktigste virkemidlene i norsk klimapolitikk er klimaavgifter og EUs kvotesystem. Både avgifter og kvoter setter en pris på utslipp. Prising legger til rette for en effektiv måloppnåelse gjennom at utslippsreduksjoner først skjer der hvor det er enklest (billigst) å kutte. I tillegg gir prising insentiver til å utvikle teknologi for lavere utslipp.

I representantforslaget foreslås det å sette satsene i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje og bensin til 0 kroner per liter. Representantforslaget innebærer at CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass videreføres med gjeldende satser.

En avvikling av satsene for bensin og mineralolje i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter gir et årlig provenytap på 12,0 mrd. kroner.

Forslaget skal «kompensere for en ekstraordinær prisutvikling» på drivstoff. Det fremkommer ikke av forslaget om forslagsstillerne har til hensikt å reversere forslaget når drivstoffprisene returnerer til «normalt» nivå, eller om hensikten er å permanent avvike CO<sub>2</sub>-avgiften.

## *Forslag 3 - merverdiavgift*

Merverdiavgiften er en generell forbruksavgift som i utgangspunktet omfatter omsetning av alle varer og tjenester. Drivstoff er omfattet av den generelle merverdiavgiftssatsen på 25 prosent. Merverdiavgiften utgjør dermed alltid 20 prosent av drivstoffprisen. Når drivstoffprisen er høy, vil merverdiavgiften dermed utgjøre et større kronebeløp per liter drivstoff enn når drivstoffprisen er lav.

Merverdiavgiften bør ikke brukes som et prisregulerende virkemiddel. Det ville åpne for at merverdiavgiftssatser på en rekke varer og tjenester økes eller reduseres avhengig av prisutviklingen. Dette vil gjøre merverdiavgiftssystemet mer komplisert og øke de administrative kostnadene for norsk næringsliv. Merverdiavgiftsutvalget (NOU 2019: 11) anbefalte å avvike dagens reduserte satser og fritak og innføre én felles merverdiavgiftssats.

Det er ikke nødvendigvis slik at en reduksjon i merverdiavgiftssatsen slår fullt ut i reduserte priser. Merverdiavgiftsutvalget (NOU 2019: 11) viser til at analyser av prisvirkningene av halvingen av merverdiavgiften på matvarer i 2001 spriker mellom to tredels og full overvelting.

Redusert merverdiavgiftssats vil ikke komme næringsdrivende til gode, da næringsdrivende har fradragsrett for inngående merverdiavgift. Reduksjon i satsen eller fritak for merverdiavgift for drivstoff vil kreve egen avgrensning av hva som skal inngå i betegnelsen drivstoff. Fritak for merverdiavgift på drivstoff vil innebære statsstøtte i henhold til EØS-avtalen, og kan ikke innføres før det er notifisert til og

godkjent av ESA. Det vil i så fall måtte begrunnes hvorfor drivstoff skal støttes i merverdiavgiftssystemet fremfor annet forbruk.

Et fritak eller redusert sats i merverdiavgiften vil medføre et betydelig provenytab.

Med hilsen



Trygve Slagsvold Vedum



