

# Dokument nr. 8:39

(1999-2000)

## Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Siv Jensen, Per Erik Monsen og Øyvind Korsberg om innføring av begrensninger i beregningen av avgift på bensin

Til Stortinget

### Bakgrunn

Norge har en av verdens høyeste særavgifter på bensin, i Europa er det bare Storbritannia som har høyere særavgifter på bensin enn Norge. Storbritannia har til gjengjeld lavere merverdiavgift enn Norge.

De norske særavgiftene på bensin er for 2000 kr 5,28 pr. liter 95 oktan blyfri bensin, noe som er 26,3 pst. høyere enn i Sverige, der tilsvarende avgift pr. januar 2000 var kr 4,18 pr. liter. For de øvrige europeiske landene varierer det fra Nederland, som med unntak av Storbritannia har den høyeste avgiften, med kr 4,83 pr. liter, til Portugal som har den laveste avgiften på kr 2,34 pr. liter. Den norske bensinavgiften er med andre ord 125,6 pst. høyere enn tilsvarende portugisiske bensinavgift. I tillegg har både Nederland og Portugal vesentlig lavere merverdiavgift enn Norge, noe som gjør forskjellene enda større.

Dette viser at de fleste land i Europa har vesentlig lavere bensinavgift enn i Norge.

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

I Norge er avstandene store, og befolkningen er spredt over store områder, noe som gjør kollektivtransport lite egnet. I de fleste deler av landet er befolkningen helt avhengig av personbilen for å kunne komme seg på arbeidet, eller for å kunne delta i det sosiale liv. Det er ikke uvanlig at personer 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 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 samme gjelder for voksne som ønsker å delta i kulturlivet, enten som utøver i en lokal revygruppe, kor eller i bedriftsidrettslaget.

Det særnorske nivået på bensinavgiftene forsterker avstandskostnadene, og derved kostnadene for de som ønsker å bo i spredt bebygde områder. Dette fører 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 selv det sentrale Østlandsområdet å regne som et forholdsvis spredt bebygde område, med lange avstander, blant annet for å nå ut i naturen. Dette gjør at bilen er det eneste reelle alternativ for de som ønsker å bruke naturen til skiturer om vinteren, eller fisketurer på sommeren.

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, dette fører til at prisen på bensin er svært ustabil. Siden årsskiftet har pumpeprisen på bensin steget med ca. 50 øre pr. liter. 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, vil staten øke sine inntekter fra norsk oljeproduksjon med over 100 mrd. kroner i år. Økte oljepriiser 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 skyhøye 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 urimelig at norske bilister skal bli den tapende part, med bensinpriser opp mot 11 kroner pr. liter.

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.

### **Forslag**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

#### **I**

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett fremme forslag om endringer i avgiftsnivået på bensin slik at det norske avgiftsnivået blir på nivå med et gjennomsnitt for Sverige, Danmark og Finland.

#### **II**

Stortinget ber Regjeringen, i forbindelse med statsbudsjettet for 2001 fremme forslag om innføring av et system som gjør at bensinavgiften ikke overstiger foregående års gjennomsnittlige avgift på det europeiske markedet.

#### **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.

24. februar 2000