



Dokument nr. 8:5

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene
Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Christian Tybring-Gjedde og
Jørund Rytman

Forslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein, Gjermund Hagesæter, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om reduksjon i avgiften på bensin og autodiesel

Til Stortinget

BAKGRUNN

Norge har en av verdens høyeste særavgifter på bensin. Samtidig har vi nå et historisk høyt prisnivå på råolje.

De norske særavgiftene på bensin er for 2005 kr 4,81 pr. liter svovelfri bensin og kr 4,85 pr. liter lavsvovlet bensin, inkludert CO₂-avgift. I tillegg kommer merverdiavgift. Av en bensinpris til forbruker på kr 11,00 pr. liter lavsvovlet bensin er dermed kr 7,01 særavgifter og merverdiavgift. Bensinen alene koster kr 3,99 pr. liter. Tilsvarende av en autodieselpris på kr 10,00 pr. liter består kr 5,70 av særavgifter og merverdiavgift. Autodiesel alene koster kr 4,30 pr. liter.

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 befolkningskonsentrasjonen i Europa til at kollektivtransporttilbudet 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 til og fra arbeid, og for å kunne delta i det sosiale liv. Det er ikke uvanlig at mennesker 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 skal kunne delta på idrettstreninger, musikkøvelser eller andre fritidsaktiviteter.

Det særnorske nivået på bensinavgiftene forsterker avstandskostnadene, og derved kostnadene for dem 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. Dette gjør at bilen er det eneste reelle alternativ for folk flest.

Forslagsstillerne finner det derfor naturlig at bensinavgiften i Norge er lavere enn i de øvrige tett befolkede land 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, og dette fører til at prisen på bensin er svært ustabil. Siden årsskiftet har pumpeprisen på bensin steget med ca. kr 1,40 pr. liter, og det ser ut til å øke. 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. Anslaget på overskuddet for statsbudsjettet 2005 var i utgangspunktet beregnet til 170 mrd. kroner. Anslaget er nå oppjustert til over 255 mrd. kroner. Økte oljepriser 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 bi-

lister skal bli den tapende part, med bensinpriser over kr 11,00 pr. liter.

Nytt avgiftssystem

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.

Umiddelbar avgiftsnedsettelse

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

Provenyvirkningen av en nedsettelse av drivstoffavgiftene er helt marginal sammenlignet med de ekstra inntekter som tilføres statskassen som følge av høy oljepris.

Økt oljepris på 20 dollar pr. fat, som tilsvarende økt bensinpris på 1 krone pr. liter, gir staten over 100 mrd. kroner ekstra i oljeinntekter.

Kr 2,65 i redusert avgift på bensin, og også kr 2,03 i redusert avgift på autodiesel, gir staten et provenytap på om lag 7,5 mrd. kroner dersom avgiftslettelsen innføres med virkning fra 1. desember 2005.

Kr 2,65 i redusert bensinavgift og kr 2,03 i redusert avgift på autodiesel vil gi pumpepriser for begge drivstofftyper på om lag kr 8,00.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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:

- a) for svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 1,58,
- b) for lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 1,62,
- c) 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:

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

9. november 2005