



# Representantforslag nr. 78

(2007-2008)

fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Øyvind Korsberg,  
Gjermund Hagesæter og Ulf Leirstein

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

Til Stortinget

### BAKGRUNN

I statsbudsjettet for 2008 har Regjeringen anslått at råoljeprisen for inneværende år i snitt vil ligge på 360 kroner pr. fat. Så langt har råoljeprisen i år ligget langt over dette anslaget og er i dag på ca. 520 kroner pr. fat. Dersom oljeprisen holder seg på dagens nivå ut året, vil staten øke overskuddet på statsbudsjettet fra 344 mrd. kroner som er budsjettert til om lag 450 mrd. kroner i 2008. Samtidig som staten øker sitt overskudd, får bilistene økte drivstoffkostnader. Dette innebærer en utilsiktet inndragelse av kjøpekraft for norske kjøpere av drivstoff. Derfor bør drivstoffavgiftene reduseres.

### Økt oljepris gir økte inntekter fra petroleumsvirksomheten

Tall fra Finansdepartementet viser at for hver tikroning oljeprisen øker med utover anslaget i statsbudsjettet på 360 kroner pr. fat, vil statens inntekter øke med 9,6 mrd. kroner pr. år, og virkningen for budsjettåret 2008 vil bli 6,1 mrd. kroner. Statsøkonomien går altså med et meget betydelig overskudd, og de økte oljeprisene kan altså innbringe mer enn 100 ekstra mrd. kroner i statskassen ut over det budsjetterte overskuddet i 2008. Disse nye og udisponerte pengeinntektene som landet mottar, kan selvsagt enten spares for fremtiden eller benyttes til formål som er meget nødvendig i det norske samfunnet.

### Økte kostnader for innbyggere og næringsliv

De økte inntektene til staten er en virkning av de økte oljeprisene, mens virkningen for innbyggerne i Norge er økte drivstoffkostnader. Staten har altså fått langt flere penger enn forutsatt, mens innbyggerne og næringslivet har fått økte kostnader som følge av økte priser på diesellole og bensin. Disse økte prisene kunne lett ha vært stoppet gjennom avgiftslettelser, slik at de opprinnelige forutsetningene for bensinpriser og dieselpriiser kunne vært opprettholdt i samsvar med det som er vedtatt i budsjettet for 2008.

### Brudd med forutsetningene i statsbudsjettet for 2008

Som nevnt la Stortinget til grunn en oljepris på 360 kroner pr. fat ved behandlingen av statsbudsjettet for inneværende år. Oljeprisen er nå i området 520 kroner pr. fat.

Bensin- og autodieselpriiser ligger dermed an til å bli vesentlig høyere enn hva som ble lagt til grunn som forutsetning ved budsjettbehandlingen. Dette har ført til svært mye høyere transportomkostninger for næringsliv og husholdninger. I svar fra finansminister Kristin Halvorsen på skriftlig spørsmål nr. 692 av 29. februar 2008, kommer det frem at denne økningen i råoljepris også har medført 1,28 kroner høyere diesel- og bensinpris enn det som ble lagt til grunn i statsbudsjettet for 2008.

Vi har dermed den situasjon at statskassen profiterer samtidig som næringslivet og husholdningene opplever en sjelden sterk økning og et sjeldent høyt nivå på drivstoffpriser kombinert med kraftige renteøkninger.

De høye drivstoffprisene fører til at konkurranseutsatt norsk næringsliv sakker akterut. Transportkostnadene internt i Norge vil alltid være høye på

grunn av avstandene. Spesielt vil det nordnorske eksportrettede næringslivet alltid ha en konkurranseulempe som følge av sin lange avstand til markedene. Denne normalsituasjonen forverres kraftig ved at Norge også har tilnærmet europarekord i drivstoffpriser. Mot slutten av februar 2008 var gjennomsnittlig pumpepris for autodiesel 9,43 kroner pr. liter i EU, mens den i Norge var 12,06 kroner pr. liter. For bensin var tallene 9,98 kroner pr. liter for bensin i EU, og 12,44 kroner pr. liter for 95 oktan blyfri bensin i Norge. Norsk transportnæring alene er i ferd med å bli utkonkurrert av utenlandske selskaper som fyller diesel i utlandet for å transportere gods i Norge.

Det må konstateres at Stortingets budsjettforutsetning om oljeprisen har sviktet. Dermed har forventningen om pumpepris for drivstoff sviktet. Næringsliv og husholdninger bruker mer enn forutsatt av sin disponible inntekt på renter og transport. Regjeringens og flertallets passivitet overfor drivstoffavgiftene har således gitt husholdningene og næringslivet et dårligere økonomisk utgangspunkt enn det som var forutsatt i nasjonalbudsjettet. For å bringe balanse i regnskapet og yte noe tilbake for den utilsiktede innstramningen dette har medført hittil i år, fremmes med dette forslag til nye avgiftssatser for bensin og autodiesel slik at pumpeprisen i Norge kommer ned i ca. 10,78 kroner for diesel og 11,16 kroner for bensin.

### **Forslag om umiddelbar avgiftsreduksjon**

Forslagsstillerne foreslår at bensinavgiften reduseres med 1,02 kroner til 3,26 kroner pr. liter for svovelfri bensin og 3,30 kroner pr. liter for lavsvovlet og annen bensin. Avgiften på autodiesel foreslås tilsvarende redusert med 1,02 kroner til 2,28 kroner svovelfri diesel og 2,33 kroner for lavsvovlet og annen mineralolje. Ettersom merverdiavgift også regnes av bensinavgiften, vil dette totalt føre til en avgiftsreduksjon på 1,28 kroner.

Det foreslås at nye og lavere avgiftssatser gjøres gjeldende fra og med 1. mai 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.

### **Utilsiktet endring av kjøpekraften, jf. "Påskepakken" for 1986**

Denne logikken er ikke ny, og har vært hevdet av tidligere regjeringer. Da den såkalte "Påskepakken" ble lagt frem av regjeringen Willoch mellom det ordinære statsbudsjettet og Revidert nasjonalbudsjett 14. mars 1986, het det i St.prp. nr. 59 (1985-1986):

"Forslaget kan særlig se på bakgrunn av at den sterke nedgangen i oljeprisene har bidratt til en sterk nedgang i utsalgsprisene på bensin innenlands." Man opererte altså med en logikk om at siden bensinprisene ble lavere enn forutsatt i statsbudsjettet, måtte man trekke inn noe av den økte, utilsiktede, kjøpekraften dette medførte. Høyres, Kristelig Folkepartis og Senterpartiets medlemmer pekte da også på i Innst. S. nr. 140 (1985-86) at "denne utviklingen har gitt de som bruker bensin en utilsiktet økning i sin kjøpekraft i forhold til de forutsetninger Regjeringen og Stortinget bygget på ved fjorårets budsjettbehandling."

Tilsvarende må man kunne hevde at dersom bensinprisen viser seg å bli vesentlig høyere enn forutsatt i statsbudsjettet, burde Stortinget kunne sette ned bensinavgiften for å kompensere for den utilsiktede reduserte kjøpekraften dette medfører for dem som bruker bensin.

### **FORSLAG**

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

#### **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 statskassen 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.

12. mars 2008

