



Representantforslag 106 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Ulf Leirstein, Jan-Henrik Fredriksen og Oskar J. Grimstad

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

Til Stortinget

Bakgrunn

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

De norske særavgiftene på bensin er for 2011 5,50 kroner pr. liter svovelfri bensin og 5,54 kroner pr. liter lavsvovlet bensin, inkl. CO₂-avgift. I tillegg kommer merverdiavgift. Av en bensinpris til forbruker på 14 kroner pr. liter lavsvovlet bensin er dermed 8,30 kroner særavgifter og merverdiavgift. Bensinen alene koster 5,70 kroner pr. liter. Tilsvarende av en autodieselpriis på 14 kroner pr. liter består 7 kroner av særavgifter og moms. Autodiesel alene koster 7 kroner 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 skulle kunne delta på idrettstreninger, musikkøvelser eller andre fritidsaktiviteter.

Det særnorske nivået på bensin- og dieselsavgiftene forsterker avstandskostnadene, og derved kostnadene for dem som bor i spredt bebygde områder. Dette fører til at folk flytter inn til større sentra, ikke fordi de ønsker det, men fordi kostnadene generelt sett 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 i mange tilfeller er det eneste reelle alternativ for folk flest.

Forslagsstillerne finner det derfor naturlig at bensinavgiften i Norge er lavere enn i de øvrige landene i Europa som er tett befolkede. Forslagsstillerne ønsker derfor at Stortinget vedtar et prinsipp om hvordan nivået på bensinavgiften skal være.

I løpet av året varierer prisene på bensin og diesel med markedsprisen på olje, og dette fører til at prisen på bensin og diesel er svært ustabil. Siden årsskiftet har pumpeprisen på bensin steget med ca. én krone pr. liter, og det ser ut til å øke. Grunnen til økningen er at den internasjonale oljeprisen har økt kraftig som følge av urolighetene i Nord-Afrika og Midtøsten. Dette fører til at den norske stat tar inn flere milliarder kroner ekstra.

Næringslivet og arbeidsplasser rammes også av høye drivstoffpriser. De fleste bedriftene som produserer varer og tjenester, er avhengige av å bruke bil. Enten for å frakte personer til og fra arbeidsplassen eller for å frakte varer til markedet. I et land som Norge med store avstander til markedene rammes pro-

duksjonsbedrifter ekstra hardt av høye drivstoffpriser. Dette svekker konkurranseevnen for bedrifter, spesielt de som er avhengige av lange transporter for å nå inn til markedet, og styrker likeledes bedrifter som ligger nært markedet ute i Europa. Dette er en distriktsfiendtlig politikk, som kan føre til at bedrifter flytter fra distriktene og inn til markedene i Europa.

Hvis dagens oljepris blir årsgjennomsnitt, vil staten øke sine inntekter fra norsk oljeproduksjon med om lag 60 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 bilister skal bli den tapende part, med bensinpriser over 14 kroner pr. liter.

Nytt avgiftssystem

På denne bakgrunn ønsker forslagsstillerne 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 nytt avgiftssystem mener forslagsstillerne at det med bakgrunn i begrunnelsen i dette representantforslaget er nødvendig å sette ned avgiftene på bensin og autodiesel med virkning fra 1. mai 2011 med 2 kroner pr. liter.

Provenyvirkningen av en nedsettelse av drivstoffavgiftene er liten i forhold til de ekstra inntekter som tilføres statskassen som følge av høy oljepris. Eksempelvis vil en økning i oljeprisen på 10 kroner pr. fat øke statens netto kontantstrøm i 2011 med 4,9 mrd. kroner ifølge Finansdepartementet (spørsmål 175 fra Fremskrittspartiets stortingsgruppe til statsbudsjettet for 2011). Betalte skatter og avgifter vil også øke det påfølgende året. Som en tilnærming kan man bruke denne virkningsberegningen også ved større endringer i oljeprisen, dvs. at virkningstallet kan multipliseres med 5 ved en endring i oljeprisen på 50 kroner osv.

Oljeprisen er pr. 22. februar 2011 på 607 kroner (hegnar.no), dvs. 122 kroner høyere pr. fat enn lagt til grunn i statsbudsjettet for 2011. Dersom dette blir gjennomsnittsprisen for 2011, vil inntektene som en illustrasjon øke med om lag 60 mrd. kroner.

En krone i redusert drivstoffavgift på bensin reduserer statens inntekter med 1,45 mrd. kroner påløpt og 1,30 mrd. kroner i bokført virkning for hele 2011.

En krone i redusert drivstoffavgift på diesel reduserer statens inntekter med 2,57 mrd. kroner påløpt og 2,36 mrd. kroner i bokført virkning for hele 2011.

En redusert avgift fra for eksempel 1. mai 2011 vil medføre tilsvarende lavere avgift.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

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:

§ 1 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.

9. mars 2011