



Statsråden

Stortingets finanskomite
Stortinget
Karl Johansgate 22
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
26/1704-

Dato
14. april 2026

Dokument 8:158 S (2025-2026) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Sylvi Listhaug, Tom Staahle, Hilde Grande og Martin Virkesdal Jonsterhaug om tiltak for å dempe økte energipriser og levekostnader

Jeg viser til representantforslag Dokument 8:158 S (2025-2026) fra stortingsrepresentantene Hans Andreas Limi, Sylvi Listhaug, Tom Staahle, Hilde Grande og Martin Virkesdal Jonsterhaug oversendt meg til uttalelse ved brev av 17. mars 2026.

Regjeringen har forståelse for folks bekymringer for økte energipriser og levekostnader. Det er fortsatt betydelig usikkerhet om utviklingen i Midtøsten og konsekvensene for energimarkedene.

Det viktigste vi kan gjøre for å trygge folks privatøkonomi er å fortsette å føre en ansvarlig økonomisk politikk. Det innebærer å sørge for at folk flest har en jobb å gå til. Siden denne regjeringen overtok, har om lag 170 000 flere personer kommet i jobb. Den registrerte arbeidsledigheten har holdt seg lavere enn gjennomsnittet de siste 20 årene. Reallønningene har nå vokst to år på rad, etter flere år med lav reallønnsvekst. I 2024 økte reallønnen med 2,4 pst., den høyeste veksten siden 2012, og i fjor økte reallønnen med 1,8 pst. Det anslås videre vekst i kjøpekraften både i år og fremover.

Regjeringen har samtidig gjennomført flere målrettede tiltak som letter hverdagsøkonomien, blant annet ved brede lettelser i inntektskatten, reduserte priser i barnehage og SFO, innføring av Norgespris og redusert elavgift.

I tråd med Stortingets vedtak av 26. mars 2026 er satsene i veibruksavgiften på drivstoff redusert til null fra 1. april til 1. september. To av vedtakene om endringer i CO₂-avgiften, som

innebar avgiftsfritak for deler av fiskeflåten, trådte i kraft fra 1. april. De gjenstående stortingsvedtakene vil tre i kraft fra 1. mai.

Avgiftsreduksjoner bidrar isolert sett til å dempe den målte prisveksten. Effekten på underliggende prisvekst, altså prisutviklingen justert for midlertidige effekter av avgiftsreduksjoner, kan imidlertid ha motsatt fortegn. Avgiftsreduksjoner vil isolert sett øke etterspørselen i økonomien, og dermed kunne bidra til økt underliggende prisvekst. I rentesettingen velger Norges Bank ofte å se gjennom kortsiktige svingninger som skyldes enkeltfaktorer, og heller vektlegge utviklingen i underliggende drivkrefter. For regjeringen er det viktig å føre en trygg og ansvarlig økonomisk politikk for å bidra til at prisene fortsatt vokser mindre enn lønningene, og at folk dermed får økt kjøpekraft.

Forslag 1: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å halvere merverdiavgiften på matvarer.»

Merverdiavgiften er en betydelig inntektskilde for staten. I 2026 anslås inntektene fra avgiften til om lag 420 mrd. kroner. Det finansierer om lag en femdel av statsbudsjettet. Merverdiavgiften er en effektiv skatt. Det samfunnsøkonomiske tapet ved å hente inn inntekter fra merverdiavgiften er lavt sammenlignet med mange andre skatter og avgifter.

Dårlig utnyttelse av merverdiavgiftsgrunnlaget innebærer at man må legge mer vekt på andre skatter som er mer skadelig for økonomisk vekst, noe som på sikt vil kunne svekke husholdningenes kjøpekraft. Dagens differensierte satsstruktur gir også økte administrative kostnader for de næringsdrivende og Skatteetaten.

Flere utvalg har pekt på at skatte- og avgiftssystemet kan forbedres ved å gjøre merverdiavgiften mer enhetlig. Merverdiavgiftsutvalget NOU 2019: 11 Enklere merverdiavgift med én sats anbefalte å gradvis innføre alminnelig sats på alle varer og tjenester som i dag er del av merverdiavgiften, det vil si fjerne reduserte satser og nullsatser. Skatteutvalget NOU 2022: 20 Et helhetlig skattesystem landet på samme anbefaling for satsstrukturen. Halvert merverdiavgift på mat vil bidra til å gjøre systemet mindre enhetlig.

Ekspertgruppen for sirkulær økonomi anbefalte i sin rapport Ikke rett fram også å avvikle fritak og reduserte satser – herunder den reduserte satsen for næringsmidler. Ekspertgruppen viste til at redusert merverdiavgiftssats på mat er lite målrettet for å støtte de gruppene den lave satsen er ment å tilgodese.

Jeg er enig i at merverdiavgiften ikke et egnet virkemiddel for å støtte dem som sliter med høye matvarepriser. En redusert sats for matvarer vil gjelde for alle, og støtten ved en satsreduksjon vil være størst for husholdninger som ikke har problemer med å håndtere høye matvarepriser. For hver krone som gis i støtte til de med lavest inntekt, må det gis to kroner i støtte til de med høyest inntekt. Støtte til husholdningene som ønskes tilgodesett, kan gis mer målrettet på utgiftssiden. Skatteutvalget pekte på økt barnetrygd, studiestøtte og bostøtte som mulige målrettede tiltak.

Det er usikkert i hvilken grad redusert avgiftssats på næringsmidler vil komme forbrukerne til gode. Det underbygges av en omfattende forskningslitteratur. Om husholdningene kommer godt eller dårlig ut av en reduksjon i avgiftssatsen, vil også avhenge av hvilke konsekvenser en slik prioritering får for andre deler av statsbudsjettet. Reduseres merverdiavgiften, bør andre tiltak på utgifts- eller inntektssiden prioriteres bort for å holde den samlede pengebruken nede.

For dagligvarebransjen og næringsmiddelindustrien vil forslaget bidra til økte inntekter. De næringsdrivende vil kunne selge mer og/eller øke marginene. Hvis redusert merverdiavgiftssats for mat finansieres med tiltak som reduserer forbrukernes kjøpekraft, vil det i hovedsak være bransjen som tjener på omleggingen.

På denne bakgrunn fraråder jeg å redusere merverdiavgiften på næringsmidler.

Forslag 2: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne veibruksavgiften på bensin og diesel frem til 31.12.2026 og gjøre en ny vurdering av dette tiltaket i forbindelse med statsbudsjettet for 2027.»

I forbindelse med behandlingen av Dokument 8:222 S (2025-2026) Representantforslag om midlertidig suspensjon av veibruksavgift på drivstoff fattet Stortinget 26. mars 2026 vedtak nr. 599. Vedtaket innebærer at fra 1. april, eller dersom strengt nødvendig fra den tid regjeringen bestemmer, men ikke senere enn 1. mai, til 1. september 2026 skal alle satsene i veibruksavgiften på drivstoff (bensin, mineralolje, naturgass, LPG, bioetanol og biodiesel) reduseres til null. Vedtaket reduserer statens inntekter fra veibruksavgiften i 2026 med om lag 3,33 mrd. kroner.

Regjeringen har fulgt opp Stortingets vedtak, og fra 1. april ble alle satsene i veibruksavgiften på drivstoff redusert til null. Finansdepartementet har anslått at vedtaket isolert sett vil redusere pumpeprisene på bensin med 4,41 kroner per liter og pumpeprisene på diesel med 2,85 kroner per liter. Å forlenge den midlertidige avgiftsreduksjonen ut året vil gi et ytterligere provenytap i 2026 på om lag 2,65 mrd. kroner påløpt, og samlet vil provenytapet utgjøre om lag 6 mrd. kroner påløpt i 2026.

Usikkerheten om energiprisene fremover er uvanlig stor. I uke 15 falt oljeprisen med om lag 15 prosent. Hvordan prisene vil utvikle seg fremover vil blant annet avhenge av hvordan situasjonen i Midtøsten utvikler seg. Vi bør ikke nå gjennomføre endringer basert på veldig usikre antagelser om hvordan energiprisene vil utvikle seg til høsten.

Store endringer i skatter og avgifter bør uansett ikke behandles enkeltvis, men som en del av den ordinære budsjettbehandlingen. Det bidrar til at ulike tiltak kan prioriteres opp mot hverandre og at den samlede budsjettpolitikken holdes innenfor ansvarlige rammer.

På denne bakgrunn fraråder jeg å forlenge det midlertidige kuttet i veibruksavgiften på drivstoff ut året.

Forslag 3: «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om en strømstøtteordning for næringslivet ved ekstraordinært høye kraftpriser.»

Forslaget er forelagt næringsministeren, som har gitt følgende svar:

«Stortinget vedtok 16. juni 2025 (anmodningsvedtak nr. 1092) at regjeringen skal utrede en Norgespris for bedrifter og frivilligheten. Dette arbeidet er i gang i henholdsvis Nærings- og fiskeridepartementet og Kultur- og likestillingsdepartementet. Som det også tidligere er kommunisert til Stortinget (spørsmål nr. 1349 om utredningen av Norgespris for bedrifter), utgjør EØS-rettslige vurderinger en vesentlig del av denne utredningen, og det er for tidlig å si når arbeidet vil være ferdigstilt. Regjeringen er opptatt av å gi Stortinget et grundig svar, og vil komme tilbake til Stortinget så snart som mulig.

Jeg vil også benytte anledningen til å minne om at regjeringen de siste årene har innført en rekke tiltak for å gi næringslivet økt forutsigbarhet og lavere strømkostnader.

Kontraktsunntaket for standardiserte fastprisavtaler i grunnrenteskatten har lagt til rette for at alle bedrifter kan inngå fastprisavtaler – i mars i år kunne bedrifter i prisområde NO2 (Sør-Norge) inngå fastprisavtaler på under 70 øre per kWh. Industrien har i stor grad inngått langsiktige kraftkontrakter. I tillegg kan kraftkrevende industri få støtte gjennom CO2-kompensasjonsordningen. Bevilgningstaket er avtalt til 7 mrd. kroner per år og prisjusteres årlig. Elavgiften er også redusert med om lag 1,9 mrd. kroner i forbindelse med statsbudsjettet for 2026. Dette reduserer strømregningen for både husholdninger og bedrifter. Regjeringen har også innført en ordning der vi bruker Statnetts flaskehalsinntekter til å holde nettleien nede i områder med høy strømpris. Siden ordningen kom på plass i 2022, er det utbetalt over 10 mrd. kroner til dette formålet.

En eventuell strømstøtteordning rettet mot næringslivet må innrettes på en måte som gjør den lovlig etter EØS-avtalens statsstøtteregler. En strømstøtteordning for næringslivet vil sannsynligvis innebære statsstøtte. Det nye rammeverket «CISAF» i EU, som inneholder unntakshjemler fra EØS-avtalens støtteforbud, gir i utgangspunktet ikke tilstrekkelig grunnlag for en bred ordning. CISAF vil imidlertid kunne hjemle en tidsbegrenset ordning for strømstøtte til kraftkrevende industri, dersom dette kombineres med energieffektivisering eller klimatiltak. Uansett hvordan en eventuell ordning utformes, bør det gjennomføres notifikasjonsprosess med EFTAs overvåkningsorgan (ESA), som kan ta fra seks til atten måneder.

En eventuell strømstøtteordning for bedrifter må utover dette være forenlig med bestemmelsene om det indre markedet, noe som ESA også vil undersøke dersom en slik ordning blir notifisert.

Jeg vil påpeke at det også av hensyn til kraftsystemet kan være krevende å innføre en strømstøtteordning til bedrifter. Næringslivet står for en stor andel av det samlede strømforbruket i Norge, og en strømstøtteordning til bedrifter kan svekke prissignalene som er nødvendige for at kraftmarkedet skal fungere effektivt. Bedrifter må antas å være profesjonelle aktører som kan planlegge for varierende strømpriser. Mange bedrifter har et bedre utgangspunkt enn private sluttbrukere til både å følge og tilpasse seg markedsutviklingen på kraft, og til å forhandle seg fram til langsiktige avtaler tilpasset deres behov. Dersom bedrifter skjermes fra prissignaler, vil bedrifter i mindre grad tilpasse sitt forbruk i perioder hvor dette vil kunne ha positiv virkning for kraftsystemet.

Næringsstøtte påvirker også konkurransen mellom bedrifter og næringer, og dermed hvordan ressursene i økonomien brukes. Næringsstøtte, som en strømstøtteordning, kan vri ressursbruken mot støtteberettigede næringer og bedrifter, bidra til å opprettholde mindre produktive virksomheter og forsinke omstilling.

Regjeringen støtter derfor ikke forslag nr. 3 i representantforslaget.»

Forslag 4. «Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne CO₂-avgiften på farget diesel (anleggsdiesel) frem til 31.12.2026.»

I forbindelse med behandlingen av Dokument 8: 222 S (2025–2026) fattet Stortinget vedtak nr. 596 om å innføre en redusert avgiftssats på 1,92 kroner for anleggsdiesel i CO₂-avgiften på mineralske produkter. Av vedtaket fremgår det at reduksjonen skal tre i kraft 1. april, eller dersom strengt nødvendig fra det tidspunkt regjeringen bestemmer, men senest 1. mai, og at den skal gjelde til 1. september 2026.

I likhet med de andre gjenstående stortingsvedtakene vil vedtak 596 tre i kraft fra 1. mai, det følger av Stortingets vedtak. Stortingets vedtak innebærer at produkter og næringer som i dag likebehandles i CO₂-avgiften, skal forskjellsbehandles. Dette forutsetter at det etableres et skille mellom ulike produkter og ulike næringer, noe som reiser avgiftstekniske og praktiske utfordringer. Forskjellsbehandling av næringer kan dessuten utgjøre ulovlig statsstøtte. Derfor arbeider departementet med å avklare de avgiftstekniske spørsmålene og er i dialog med ESA om de statsstøtterettslige sidene av vedtakene.

Over flere år har ulike regjeringer arbeidet for endringer i avgiftssystemet for å kunne avvikle dobbelprising av kvotepliktige virksomheter – gjennom både avgift og kvoteplikt – på en måte som ikke strider mot statsstøtteregelverket i EØS-avtalen. I statsbudsjettet for 2026, som ble behandlet av Stortinget i desember 2025, ble det vedtatt en struktur for CO₂-avgiften som EFTAS overvåkingsorgan (ESA) har godkjent. Den nye strukturen innebærer at:

1. Utslipp som ikke er kvotepliktige, men omfattes av innsatsfordelingen, ilegges generell avgiftssats.
2. Utslipp som er kvotepliktige, men ikke omfattes av innsatsfordelingen, fritas for avgift.

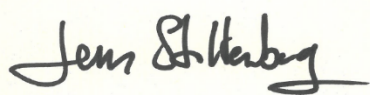
3. Utslipp som både er kvotepliktige og omfattes av innsatsfordelingen, ilegges redusert sats.

Et midlertidig fritak for anleggsdiesel vil bryte med det ovennevnte referansesystemet og kan dermed utgjøre ulovlig statsstøtte.

Stortingets vedtak om å midlertidig redusere CO₂-avgiften for anleggsdiesel anslås å redusere statens inntekter med 775 mill. kroner i 2026 for perioden 1. mai til 1. september 2026. Helårsvirkningen av forslaget anslås å medføre et provenytap på 2,3 mrd. kroner. Vedtaket viser ikke til hvordan dette provenytapet skal finansieres. Dersom avgiftsreduksjoner finansieres med økt oljepengebruk, kan det bidra til økt prisvekst, som igjen øker sannsynligheten for rentehevinger. Formålet med den ordinære budsjettbehandlingen er å se statens forskjellige virkemidler i sammenheng og prioritere dem mot hverandre. På den måten sikrer man ansvarlighet i den økonomiske politikken, samtidig som vi kan vurdere grundig hvilke tiltak som er mest treffsikre.

Vi bør unngå å gi tiltakene en lengre virkningsperiode enn det som allerede er vedtatt. De langsiktige konsekvensene for energimarkedene av konflikten i Midtøsten er fremdeles usikre. I den ordinære budsjettbehandlingen vil vi kunne vurdere ulike formål, herunder tiltak som letter folks økonomi, innenfor en ansvarlig helhet. Det er også i forbindelse med budsjettet at regjeringen vurderer den samlede effekten av klimapolitikken. På denne bakgrunn fraråder jeg å fjerne CO₂-avgiften på farget diesel frem til 31.12.2026.

Med hilsen



Jens Stoltenberg