



STORTINGET

# Innst. 3 S

(2021–2022)

Innstilling fra finanskomiteen  
om Skatter, avgifter og toll 2022

Prop. 1 LS (2021–2022), Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022),  
Prop. 1 S (2021–2022)  
og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022)



# Innhold

Side

<b>1.</b>	<b>Innledning</b> .....	1
<b>2.</b>	<b>Utgangspunkt</b> .....	1
2.1	Regjeringens forslag.....	1
2.2	Stortingets rammevedtak.....	4
2.3	Hovedtrekk.....	4
2.3.1	Sammendrag.....	4
2.3.2	Komiteens merknader.....	4
2.3.2.1	Innledning.....	4
2.3.2.2	Budsjettforlik mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.....	4
2.3.2.3	Hovedmerknad fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.....	5
2.3.2.4	Hovedmerknad fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti.....	5
2.3.2.5	Hovedmerknad fra Fremskrittspartiet.....	6
2.3.2.6	Sosialistisk Venstrepartis hovedmerknad.....	7
2.3.2.7	Rødts hovedmerknad.....	8
2.3.2.8	Miljøpartiet De Grønnes hovedmerknad.....	11
<b>3.</b>	<b>Inntektsskatt</b> .....	12
3.1	Sentrale satser, grenser og fradrag.....	12
3.1.1	Skatt på alminnelig inntekt.....	12
3.1.2	Trinnskatt.....	12
3.1.3	Trygdeavgift.....	14
3.1.4	Personfradrag.....	14
3.1.5	Minstefradrag.....	14
3.1.6	Skattefradrag for pensjonister.....	15
3.1.7	Foreldrefradraget.....	15
3.2	Lovsaker.....	16
3.3	Skattører og fellesskatt.....	16
3.4	Elbiler i firmabilbeskatningen.....	16
<b>4.</b>	<b>Ansatteopsjoner</b> .....	17
<b>5.</b>	<b>Formuesskatt</b> .....	17
5.1	Verdsettelse av aksjer og driftsmidler mv.....	17
5.2	Bunnfradrag.....	17
5.3	Verdsettelse av primærboliger.....	18
5.4	Verdsettelse av sekundærboliger.....	18
5.5	Formuesverdier av fritidsboliger.....	18
5.6	Formuesskatt på fiskeri- og oppdrettstillatelser.....	19
5.7	Bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten.....	19
5.8	Mulighetsrommet for endringer i formuesskatten – anmodningsvedtak.....	20
5.9	Formuesskattesats.....	21
<b>6.</b>	<b>Konsernbidrag</b> .....	22
<b>7.</b>	<b>Næringsbeskatning for øvrig</b> .....	22
7.1	Grunnrenteskatt for vannkraft.....	22
7.2	Avgift på landbasert vindkraft.....	23
7.3	Differensiert arbeidsgiveravgift.....	23
7.4	Frdrag for kildeskatt på renter og royalty mv. for NOKUS-deltakere.....	25
7.5	Produktavgift på førstehåndsomsetning av fisk.....	25

	Side
<b>8. Merverdiavgift</b> .....	25
8.1 Stortingsvedtak.....	25
8.2 Naprapater og osteopater .....	26
<b>9. Særagifter</b> .....	26
9.1 Innledning .....	26
9.2 Avgift på alkohol .....	26
9.3 Avgift på tobakksvarer mv.....	28
9.4 Avgift på motorvogner mv.....	29
9.4.1 Innledning .....	29
9.4.2 Engangsavgift.....	29
9.4.3 Avgift på trafikkforsikringer.....	33
9.4.4 Vektårsavgift .....	35
9.4.5 Omregistreringsavgift .....	37
9.5 Veibruksavgift .....	38
9.5.1 Veibruksavgift på drivstoff.....	38
9.5.2 Utredning av posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger – anmodningsvedtak.....	40
9.6 Avgift på elektrisk kraft .....	41
9.7 Grunnavgift på mineralolje mv. ....	43
9.8 Avgift på smøreolje mv.....	43
9.9 Avgifter på utslipp av klimagasser .....	44
9.9.1 Avgifter i klimapolitikken .....	44
9.9.2 Avgifter på ikke-kvotepliktige utslipp av klimagasser.....	46
9.9.3 Kvotepliktige utslipp av klimagasser fra petroleumsvirksomheten og luftfart.....	47
9.9.4 CO <sub>2</sub> -avgift på mineralske produkter .....	47
9.9.5 Avgift på forbrenning av avfall.....	51
9.9.6 Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) .....	53
9.9.7 CO <sub>2</sub> -avgift i petroleumsvirksomheten .....	53
9.9.8 Klimaavgift på norsk kjøttproduksjon – anmodningsvedtak.....	54
9.10 Svovelavgift .....	54
9.11 Avgift på trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER) .....	55
9.12 Avgift på utslipp av NO <sub>x</sub> .....	55
9.13 Miljøavgift på plantevernmidler.....	55
9.14 Avgifter knyttet til mineralvirksomhet.....	56
9.15 Avgift på produksjon av fisk.....	56
9.16 Avgift på viltlevende marine ressurser .....	57
9.17 Avgift på sukker .....	57
9.18 Avgift på drikkevareemballasje .....	57
9.19 Flypassasjeravgift.....	58
9.20 Bortfall av totalisatoravgift – anmodningsvedtak.....	59
9.21 Dokumentavgift .....	59
9.22 Frekvens- og nummeravgift .....	59
9.23 Inntekter ved tildeling av tillatelser.....	60

	Side
<b>10. Toll</b> .....	60
<b>11. Sektoravgifter og gebyrer</b> .....	63
<b>12. Forvaltningsregler for skatt og toll</b> .....	67
<b>13. Opprettinger og presiseringer av lovtekst</b> .....	67
<b>14. Omtalesaker</b> .....	67
14.1 Boligsparing for ungdom .....	67
14.2 Privat konsum i selskap.....	67
14.3 Eierbeskatningen – oppfølging av flertallsmerknad.....	67
14.4 Skattlegging av internasjonale selskap – anmodningsvedtak.....	68
14.5 Rederiskatteordningen – anmodningsvedtak.....	68
14.6 Omlegging av særskatten for petroleumsvirksomhet til en kontantstrømskatt .....	68
14.7 Evaluering av omlegging til kontantstrømskatt for vannkraftverk .....	68
14.8 Utredning av merverdiavgift på skadeforsikring.....	68
14.9 Tidfesting av mva. ved bygge- og anleggsvirksomhet og verftsindustri – anmodningsvedtak	68
14.10 Grensehandel – anmodningsvedtak .....	68
14.11 Avviklingen av 350-kronersgrensen og innføringen av VOEC-ordningen.....	68
14.12 Differensiert tvangsmulkt – anmodningsvedtak .....	68
<b>15. Andre merknader og forslag</b> .....	69
15.1 Informasjon om eiere av aksjeselskaper.....	69
15.2 Register over reelle rettighetshavere .....	69
15.3 Omfordelende kompensasjon for økte miljøavgifter .....	69
15.4 Skattepolitikk for innovasjon, skaperglede og grønne arbeidsplasser .....	69
15.5 Andre klimaavgifter .....	69
<b>16. Sammenligningstabell</b> .....	71
<b>17. Forslag fra mindretall</b> .....	74
<b>18. Komiteens tilråding</b> .....	75

## Vedlegg





## STORTINGET

# Innst. 3 S

(2021–2022)

Innstilling til Stortinget  
fra finanskomiteen

Prop. 1 LS (2021–2022), Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022), Prop. 1 S (2021–2022)  
og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022)

### Innstilling fra finanskomiteen om Skatter, avgifter og toll 2022

Til Stortinget

## 1. Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Lise Christoffersen, Frode Jacobsen, lederen Eigil Knutsen, May Britt Lagesen, Tellef Inge Mørland og Mona Nilsen, fra Høyre, Tina Bru, Mahmoud Farahmand, Heidi Nordby Lunde og Helge Orten, fra Senterpartiet, Kjerstin Wøyen Funderud, Sigbjørn Gjelsvik og Geir Pollestad, fra Fremskrittspartiet, Hans Andreas Limi og Roy Steffensen, fra Sosialistisk Venstreparti, Kari Elisabeth Kaski,

fra Rødt, Marie Sneve Martinussen, fra Venstre, Sveinung Rotevatn, fra Miljøpartiet De Grønne, Kristoffer Robin Haug, og fra Kristelig Folkeparti, Kjell Ingolf Ropstad, fremmer i denne innstillingen tilråding om skatter, avgifter og toll for 2022 i tråd med Stortingets vedtak 20. oktober 2021 om å fordele rammeområde 21 (skatter, avgifter og toll) til finanskomiteen.

Komiteen viser til at sammendragene nedenfor i innstillingen er begrenset til forkortede oppsummeringer av saksomtaler og tilhørende forslag. For fullstendige sammendrag og utfyllende saksomtaler, se Prop. 1 LS (2021–2022), Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022), Prop. 1 S (2021–2022) og Prop. 1 S Tillegg 1 (2021–2022).

Komiteen viser videre til brev av 4. november 2021 fra finansministeren om korrigering av feil/unøyaktigheter i proposisjonen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen henviser til Innst. 4 L (2020–2021) for behandlingen av lovsaker.

## 2. Utgangspunkt

### 2.1 Regjeringens forslag

Tabellen viser regjeringens forslag fordelt på budsjettkapitler og poster i rammeområde 21:

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S (2021–2022) med Tillegg 1
Inntekter			
Skatter og avgifter			
5501		Skatter på formue og inntekt	
	70	Trinnskatt mv. ....	78 811 000 000
	72	Fellesskatt mv. fra personlige skattytere .....	128 500 000 000

		<b>Prop. 1 S (2021–2022)</b>
<b>Kap.</b>	<b>Post Formål</b>	<b>med Tillegg 1</b>
	74 Selskapsskatter mv. fra upersonlige skattytere utenom petroleum .....	96 020 000 000
	75 Formuesskatt .....	4 526 000 000
	76 Kildeskatt på utbytte .....	5 300 000 000
	77 Kildeskatt på rentebetalinger .....	80 000 000
	78 Kildeskatt på royaltybetalinger .....	10 000 000
	79 Kildeskatt på leiebetalinger for visse fysiske eiendeler .....	400 000 000
<b>5502</b>	<b>Finansskatt</b>	
	70 Skatt på lønn .....	2 600 000 000
	71 Skatt på overskudd .....	3 120 000 000
<b>5507</b>	<b>Skatt og avgift på utvinning av petroleum</b>	
	71 Ordinær skatt på formue og inntekt .....	47 500 000 000
	72 Særskatt på oljeinntekter .....	112 800 000 000
	74 Arealavgift mv. ....	1 300 000 000
<b>5508</b>	<b>Avgift på utslipp av CO<sub>2</sub> i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen</b>	
	70 CO <sub>2</sub> -avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen	6 300 000 000
<b>5509</b>	<b>Avgift på utslipp av NO<sub>x</sub> i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen</b>	
	70 Avgift .....	1 000 000
<b>5511</b>	<b>Tollinntekter</b>	
	70 Toll .....	3 400 000 000
	71 Auksjonsinntekter fra tollkvoter .....	275 000 000
<b>5521</b>	<b>Merverdiavgift</b>	
	70 Merverdiavgift .....	360 530 000 000
<b>5526</b>	<b>Avgift på alkohol</b>	
	70 Avgift på alkohol .....	15 520 000 000
<b>5531</b>	<b>Avgift på tobakkvarer mv.</b>	
	70 Avgift på tobakkvarer mv. ....	7 310 000 000
<b>5536</b>	<b>Avgift på motorvogner mv.</b>	
	71 Engangsavgift .....	8 560 000 000
	72 Trafikkforsikringsavgift .....	10 430 000 000
	73 Vektårsavgift .....	370 000 000
	75 Omregistreringsavgift .....	1 750 000 000
<b>5538</b>	<b>Veibruksavgift på drivstoff</b>	
	70 Veibruksavgift på bensin .....	4 170 000 000
	71 Veibruksavgift på autodiesel .....	9 340 000 000
	72 Veibruksavgift på naturgass og LPG .....	14 000 000
<b>5541</b>	<b>Avgift på elektrisk kraft</b>	
	70 Avgift på elektrisk kraft .....	9 816 000 000
<b>5542</b>	<b>Avgift på mineralolje mv.</b>	
	70 Grunnavgift på mineralolje mv. ....	1 750 000 000
	71 Avgift på smøreolje mv. ....	125 000 000
<b>5543</b>	<b>Miljøavgift på mineralske produkter mv.</b>	
	70 CO <sub>2</sub> -avgift .....	11 017 000 000
	71 Svovelavgift .....	8 000 000
<b>5546</b>	<b>Avgift på forbrenning av avfall</b>	
	70 CO <sub>2</sub> -avgift .....	140 000 000
<b>5547</b>	<b>Avgift på helse- og miljøskadelige kjemikalier</b>	
	71 Tetrakloreten (PER) .....	1 000 000



		Prop. 1 S (2021–2022)
Kap.	Post Formål	med Tillegg 1
<b>5548</b>	<b>Miljøavgift på visse klimagasser</b>	
	70 Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) .....	430 000 000
<b>5549</b>	<b>Avgift på utslipp av NO<sub>x</sub></b>	
	70 Avgift på utslipp av NO <sub>x</sub> .....	65 000 000
<b>5550</b>	<b>Miljøavgift på plantevernmidler</b>	
	70 Miljøavgift på plantevernmidler .....	65 000 000
<b>5551</b>	<b>Avgifter knyttet til mineralvirksomhet</b>	
	70 Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum .....	1 000 000
	71 Årsavgift knyttet til mineraler .....	5 000 000
<b>5552</b>	<b>Avgift på produksjon av fisk</b>	
	70 Avgift på produksjon av fisk .....	880 000 000
<b>5553</b>	<b>Avgift på viltlevende marine ressurser</b>	
	70 Avgift på viltlevende marine ressurser .....	100 000 000
<b>5557</b>	<b>Avgift på sukker mv.</b>	
	70 Avgift på sukker mv. ....	200 000 000
<b>5559</b>	<b>Avgift på drikkevareemballasje</b>	
	70 Grunnavgift på engangsemballasje .....	2 200 000 000
	71 Miljøavgift på kartong .....	60 000 000
	72 Miljøavgift på plast .....	30 000 000
	73 Miljøavgift på metall .....	5 000 000
	74 Miljøavgift på glass .....	100 000 000
<b>5561</b>	<b>Flypassasjeravgift</b>	
	70 Flypassasjeravgift .....	1 600 000 000
<b>5565</b>	<b>Dokumentavgift</b>	
	70 Dokumentavgift .....	14 300 000 000
<b>5568</b>	<b>Sektoravgifter under Kultur- og likestillingsdepartementet</b>	
	71 Årsavgift – stiftelser .....	24 175 000
	73 Refusjon – Norsk Rikstoto og Norsk Tipping AS .....	46 635 000
	74 Avgift – forhåndskontroll av kinofilm .....	4 700 000
	75 Kino- og videogramavgift .....	32 000 000
<b>5570</b>	<b>Sektoravgifter under Kommunal- og distriktsdepartementet</b>	
	70 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	253 851 000
<b>5571</b>	<b>Sektoravgifter under Arbeids- og inkluderingsdepartementet</b>	
	70 Petroleumstilsynet – sektoravgift .....	128 710 000
<b>5572</b>	<b>Sektoravgifter under Helse- og omsorgsdepartementet</b>	
	70 Legemiddeldetaljstavgift .....	68 385 000
	72 Avgift utsalgssteder utenom apotek .....	6 400 000
	73 Legemiddelleverandøragift .....	223 000 000
	74 Tilsynsavgift .....	3 770 000
	75 Sektoravgift tobakk .....	18 000 000
<b>5574</b>	<b>Sektoravgifter under Nærings- og fiskeridepartementet</b>	
	71 Avgifter immaterielle rettigheter .....	175 500 000
	72 Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur .....	33 100 000
	73 Årsavgift Merkeregisteret .....	8 550 000
	74 Fiskeriforskningsavgift .....	318 000 000
	75 Tilsynsavgift Justervesenet .....	26 650 000
	76 Kontrollavgift fiskeflåten .....	40 500 000
	77 Sektoravgifter Kystverket .....	980 000 000
<b>5576</b>	<b>Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet</b>	
	70 Forskningsavgift på landbruksprodukter .....	175 000 000

		<b>Prop. 1 S (2021–2022)</b>
<b>Kap.</b>	<b>Post Formål</b>	<b>med Tillegg 1</b>
	72 Jeger- og fellingsavgifter .....	85 000 000
<b>5578</b>	<b>Sektoravgifter under Klima- og miljødepartementet</b>	
	70 Sektoravgifter under Svalbards miljøvernfond .....	10 341 000
	72 Fiskeravgifter .....	18 264 000
	73 Påslag på nettariffen til Klima- og energifondet .....	690 000 000
<b>5580</b>	<b>Sektoravgifter under Finansdepartementet</b>	
	70 Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene .....	485 860 000
<b>5582</b>	<b>Sektoravgifter under Olje- og energidepartementet</b>	
	70 Bidrag til kulturminnevern i regulerte vassdrag .....	5 000 000
	71 Konesjonsavgifter fra vannkraftutbygging .....	176 000 000
	72 Dam- og beredskapstilsyn .....	57 000 000
<b>5583</b>	<b>Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser</b>	
	70 Avgift på frekvenser mv. ....	276 600 000
<i>Folketrygden</i>		
<b>5700</b>	<b>Folketrygdens inntekter</b>	
	71 Trygdeavgift .....	165 346 400 000
	72 Arbeidsgiveravgift .....	214 198 000 000
<b>Sum inntekter rammeområde 21</b>		<b>1 335 750 391 000</b>
<b>Netto rammeområde 21</b>		<b>-1 335 750 391 000</b>

## 2.2 Stortingets rammevedtak

I Stortingets vedtak 7. desember 2021 ble sum inntekter for rammeområde 21 fastsatt til 1 337 341 450 000 kroner.

## 2.3 Hovedtrekk

### 2.3.1 SAMMENDRAG

Hovedtrekk i skatte- og avgiftspolitikken samt oversikt over skatte- og avgiftssystemet er omtalt i Prop. 1 LS (2021–2022) del I og i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) kapittel 1 og 2.

### 2.3.2 KOMITEENS MERKNADER

#### 2.3.2.1 Innledning

Komiteen viser til fraksjonenes respektive merknader i Innst. 2 S (2021–2022), nedenfor i denne innstillingen og i Innst. 4 L (2021–2022).

#### 2.3.2.2 Budsjettforlik mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at partia 29. november 2021 inngjekk eit budsjettforlik der det vert gjort fleire endringar i skatte- og avgiftsopplegget for 2022 jamført med regjeringa sitt framlegg. Desse endringane er:

- *Trinnskatt.* Satsen i trinn 3 vert auka frå 13,3 til 13,4 pst. og innslagspunktet vert redusert frå 651 250 til

643 800 kroner, satsen i trinn 4 vert auka frå 16,3 til 16,4 pst. og innslagspunktet vert redusert frå 1 052 200 til 969 200 kroner, og det vert innført eit nytt trinn 5 med sats 17,4 pst. og innslagspunkt 2 000 000 kroner

- *Trygdeavgift.* Satsen i trygdeavgifta vert redusert frå 8,1 til 8,0 pst. på løns- og trygdeinntekter og frå 11,3 til 11,2 pst. på næringsinntekter
- *Firmabilskatt.* Den særskilde verdsetjinga av elbilar i firmabilskatten vert redusert frå 100 til 80 pst. av listepreis
- *Formuesskatt.* Botnfrådraget i formuesskatten vert auka frå 1 650 000 til 1 700 000 kroner, det vert innført ein ny høg sats i formuesskatten på 1,10 pst. for formue over 20 mill. kroner, og verdsetjinga av aksjar og driftsmiddel mv. vert auka frå 65 til 75 pst.
- *Eingongsavgift.* CO<sub>2</sub>-komponenten i eingongsavgifta for varebilar vert sett til 30 pst. av satsen for personbilar
- *Trafikkforsikringsavgift.* Avgifta vert redusert med 40 mill. kroner pålaup og 20 mill. kroner bokført
- *Vektårsavgift.* Avgifta vert redusert med 60 mill. kroner
- *Omregistreringsavgift.* Avgifta for elbilar vert redusert frå 100 til 25 pst. av ordinær sats
- *Vegbruksavgift.* Avgifta for autodiesel og bensin vert auka slik at kompensasjonen for auka CO<sub>2</sub>-avgift vert redusert frå 65 til 50 pst.
- *Frådrag for Nord-Troms og Finnmark.* Frådraget vert auka frå 18 100 til 20 000 kroner

- *Frikortgrense.* Grensa vert auka frå 60 000 til 65 000 kroner
- *CO<sub>2</sub>-avgift for petroleumsverksemda.* Avgifta vert auka med 13 prosenteningar

### 2.3.2.3 Hovedmerknad fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser til at regjeringa Solberg la fram statsbudsjettet og gjekk av 14. oktober 2021. Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa tok over same dag og la fram tilleggsproposisjonen til statsbudsjettet 8. november 2021. 29. november inngjekk Arbeidarpartiet og Senterpartiet eit budsjettforlik med Sosialistisk Venstreparti på Stortinget.

Desse medlemene viser til at Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa gjennom tilleggsproposisjonen og budsjettforliket har gjort viktige politiske grep for å sikre mindre skilnader, tenester nær folk og eit sterkt næringsliv i heile Noreg.

Desse medlemene peiker på at regjeringa styrer på grunnlag av Hurdalsplattforma. Målet for skatte- og avgiftspolitikken skal vere rettferdig fordeling, vekst, verdiskaping og finansiering av felles velferd. Skatte- og avgiftssystemet skal bidra til sosial og geografisk omfordeling og vere føreseieleg for einskildpersonar og bedrifter. Desse medlemene streker under at skatte- og avgiftspolitikken skal stimulere til arbeid og fremje investeringar i klimavenleg teknologi og industri. Næringslivet skal ha stabile og konkurransedyktige skattevilkår. Kampen mot skattesvik skal skjerpast. Eit breitt og solid skatte- og avgiftsgrunnlag gjev høve til lågare satsar. Desse medlemene peiker på at det er sentralt at skatte- og avgiftspolitikken skal brukast for å sikre arbeidsplassar, verdiskaping og busetjing i heile Noreg. Desse medlemene legg handlingsregelen til grunn for budsjettpolitikken og viser til at Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa legg opp til ein moderat olje- og gassproduksjon i årets statsbudsjett. Desse medlemene er opptekne av at Noreg skal vere eit godt land å drive næringsverksemd i. Ein lønsam privat sektor i godt samspel med det offentlege er grunnlaget for ein sterk velferdsstat.

Desse medlemene vil peike på at regjeringa trass i det avgrensa handlingsrommet har funne rom for ei rad viktige og tydelege prioriteringar for vanlege folk. Desse medlemene vil særleg heve fram at jamvel om det samla skattenivået er auka noko med den nye regjeringa, er skatten for inntektsgruppene under 750 000 kroner redusert. Ein arbeidstakar med gjennomsnittleg løn vil få ein reduksjon i inntektsskatten på rundt 2 300 kroner. Om lag 82 pst. får lågare eller uendra skatt. 32 300 færre får formuesskatt, medan dei med dei største formuane må bidra meir. Avgiftsnivået vert redusert med 2,3 mrd. kroner samanlikna med regjeringa Sol-

berg sitt framlegg for 2022. Arbeidarparti–Senterparti-regjeringa fører ein omfordelende skattepolitikk som reduserer sosiale og geografiske skilnader mellom folk. Regjeringa reduserer transportkostnadene for mange gjennom m.a. å styrkje reisefrådraget, kompensere bilistane for auken i CO<sub>2</sub>-avgifta og redusere fleire bilrelaterte avgifter. Dette reduserer avstandsulempene for folk og næringsliv i distrikta og legg såleis til rette for ei meir balansert og sterkare økonomisk utvikling i heile Noreg. Samstundes er det kraftfulle satsingar på klimatilstand, hovudsakleg på utgiftssida, men også gjennom auke i CO<sub>2</sub>-avgiftene. Folk som bur ytst, får rimelege ordningar, t.d. vert det særskilde frådraget for Nord-Troms og Finnmark auka frå 15 500 til 20 000 kroner. Eit særskilt tiltak er elles at fagforeiningsfrådraget er auka med 50 pst., noko som vil styrkje arbeidstakarar og fagforeiningar i heile landet og bidra til eit betre og meir organisert arbeidsliv.

Desse medlemene vil særskilt trekkje fram at Noreg for tida opplever ein alvorleg situasjon med høge straumprisar. Høge straumprisar bidreg til bekymring hjå store delar av folket, og somme har problem med å betale straumrekningane sine. Desse medlemene viser til at regjeringa ynskjer å ta grep både på kort og lang sikt for å bidra til å løyse desse problema. I tilleggsproposisjonen foreslo regjeringa ein historisk reduksjon i elavgifta på 2,9 mrd. kroner, noko som vil innebere ei årleg innsparing på 750 kroner for eit hushald med gjennomsnittleg straumbbruk. Desse medlemene vil streke under at denne endringa er eit bidrag til å handtere dei høge straumprisane og viser regjeringa sin vilje og evne til å nytte skattesystemet aktivt for å bidra til ein betre kvardag for vanlege folk.

Desse medlemene strekar under at regjeringa fører ein skatte- og avgiftspolitikkk som bidreg til å understøtte målet om økonomisk vekst, god norsk konkurransevne og langsiktig og berekraftig finansiering av velferdsstaten. Desse medlemene konstaterer at regjeringa sin politikk byggjer på Hurdalsplattforma og bidreg til å gje landet ein ny kurs med mindre sosiale og geografiske skilnader og betre tenester nær folk i heile Noreg.

### 2.3.2.4 Hovedmerknad fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til sitt helhetlige skatte- og avgiftsopplegg i Prop. 1 LS (2021–2022) og til sitt alternative budsjett.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg gjennom åtte år har investert tungt i vekstfremmende tiltak og styrket insentivene til arbeid og verdiskaping, i tillegg til å gi norske folk og bedrifter om lag 38 mrd. kroner lavere skatter og avgifter sammenlignet med 2013. Også regjeringen Solbergs forslag til stats-

budsjett for 2022, Prop. 1 S (2021–2022), var et budsjett som inkluderte vekstfremmende skatte- og avgiftslettelser og en grønn skatteveksling.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg sitt budsjettforslag for 2022 bygget videre på strategien for veien ut av koronakrisen. Det la til rette for flere lønnsomme arbeidsplasser i privat sektor, å bygge kompetanse og inkludere flere. Det ble også foreslått et første trinn i en opptrapping av avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp av klimagasser til om lag 2 000 2020-kroner i 2030. Disse medlemmer viser til at regjeringen Solberg også foreslo et jobbfradrag for unge, lavere trinnskatt, økning i den lave satsen i foreldrefradraget, lavere verdsettelse av aksjer og en gunstigere opsjonsskatteordning for oppstartsselskaper. Disse medlemmer merker seg at regjeringen Støre har valgt å ikke innføre jobbfradraget, og at dette vil bety en betydelig skatte-skjerpelse for mange unge i etableringsfasen med lave eller middels inntekter, sammenlignet med regjeringen Solbergs forslag.

Disse medlemmer viser til at vi har en ekstraordinær situasjon i kraftmarkedet med høye strømpriser, og at dette krever ekstraordinære tiltak. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett, der det foreslås å videreføre elavgiften på samme nivå som i 2021, men at det etableres en strømpakke med målrettede kutt i strømregningen til alle husholdninger avgrenset på husholdningsinntekt, for eksempel under 1,2 mill. kroner, justert for antall husholdningsmedlemmer, som er et mer målrettet og sosialt innrettet tiltak for å avlaste forbrukerne økonomisk. Samlet er dette en pakke på 2,9 mrd. kroner som forutsettes utbetalt så tidlig som mulig i 2022. I tillegg kommer et forslag om en egen kompensasjon til borteboende studenter på 220 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at pandemien har gjort det nødvendig med svært omfattende finansielle tiltak i 2020 og 2021. De økonomiske krisetiltakene har beløpt seg til 135 mrd. kroner i 2020 og i underkant av 100 mrd. kroner i 2021. Tiltakene har kompensert for store deler av det økonomiske tapet mange er blitt påført som følge av inngripende smitteverntiltak, og de har lagt grunnlaget for at økonomisk aktivitet og sysselsetting nå tar seg raskt opp på vei ut av pandemien. Likevel vil disse medlemmer påpeke at pandemien ikke er over, og at det fremdeles er behov for tiltak for å begrense og stanse smitten.

Disse medlemmer viser til regjeringen Solbergs mål om at den brå nedturen skal gi minst mulig skadevirkninger på lang sikt, og at denne krisen, i motsetning til tidligere kriser, ikke skal føre til at personer blir stående varig utenfor arbeidslivet. Disse medlemmer merker seg at regjeringens politikk har virket, med sterk økonomisk vekst og rask nedgang i arbeidsledigheten.

Sysselsettingsandelen blant bosatte i Norge er nå høyere enn før pandemien og den høyeste siden 2012.

Etter at de aktivitetsbegrensende smitteverntiltakene nå i hovedsak er avvirket og økonomien har tatt seg markert opp, mener disse medlemmer det er riktig å avvikle de gjenværende midlertidige økonomiske krisetiltakene. Det vil understøtte aktivitet og nødvendig omstilling. Det vil også bringe bruken av oljeinntekter ned til mer bærekraftige nivåer, i samsvar med handlingsregelen. Disse medlemmer viser til at den siste tidens økning i smitten og nye varianter av viruset innebærer at det igjen er innført mer restriktive tiltak som vil kunne ha konsekvenser for aktivitetsnivået i enkelte bransjer, og som kan gjøre det nødvendig med ytterligere økonomiske tiltak. Disse medlemmer vil følge situasjonen nøye og vurdere behovet for økonomiske tiltak fortløpende.

### 2.3.2.5 Hovedmerknaad fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at skatte- og avgiftsnivået skal reduseres, og at folk er bedre på å disponere egne inntekter enn politikere og byråkrater. Disse medlemmer mener at det skal lønne seg å jobbe, og at særavgiftsnivået i Norge skal reduseres til et nivå på linje med våre naboland.

Disse medlemmer viser derfor til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det legges til grunn skattelettelse som kommer alle skattebetalere til gode gjennom at personfradraget heves fra 58 000 kroner til 70 000 kroner. Dette vil gi en skattelette på omtrent 2 600 kroner for en person som tjener fra 450 000 kroner i året. Disse medlemmer viser til forslag om å heve frikortgrensen fra 62 000 kroner til 100 000 kroner, noe som vil bety mye for unge og studenter som jobber.

#### *Krisepakke for folk flest*

Disse medlemmer viser til at vi nå er i en situasjon med sterkt økende priser på energi, drivstoff og mat, noe som først og fremst rammer vanlige folk. Samtidig tjener staten betydelig på høy oljepris, og både staten og kommuner tjener godt på høye strømpriser.

Disse medlemmer mener at noen av statens ekstra inntekter bør deles med vanlige folk ved at staten tar seg litt mindre betalt gjennom lavere særavgifter og merverdiavgift, slik at folk får en enklere hverdag. Disse medlemmer foreslår derfor som et umiddelbart kortsiktig tiltak å midlertidig fjerne elavgiften, men også å fjerne merverdiavgift på strømforbruk for private husholdninger.

#### *Grensehandel*

Disse medlemmer mener mer av norsk handel bør foregå i Norge og ikke i Sverige. Mer handel i Norge skaper verdier og arbeidsplasser. Derfor vil vi redusere

avgifter, særlig på alkohol og snus, og bringe dem ned på nivå med Sverige.

Disse medlemmer starter med å redusere alkoholavgiftene betydelig for 2022, og reduserer også avgiften på snus med 25 pst. Avgiftene skal bringes ned på nivå med Sverige i løpet av to år. Disse medlemmer vil også fjerne særnorske avgifter som grunnavgiften på emballasje, som bidrar til at brusbokser og flasker er betydelig dyrere i Norge enn i Sverige. Disse medlemmer foreslår å avvikle denne avgiften i forslaget til statsbudsjett for 2022.

#### *Beholde taxfree-ordningen*

Disse medlemmer mener at folk skal få beholde valgfriheten når de er på reise, og avviser regjeringens forslag om å avvikle muligheten den enkelte har til å veksle inn tobakk mot øl eller vin i taxfree-kvoten.

#### *Kjøretøy*

Disse medlemmer mener at kjøretøyavgiftene i Norge er altfor høye, og er imot de avgiftsskjerpelsene som Arbeiderparti–Senterparti-regjeringen nå legger opp til gjennom høyere engangsavgift, dårligere rammevilkår for ladbare biler og økt CO<sub>2</sub>-avgift både ved kjøp av bil og på drivstoff.

Disse medlemmer vil redusere engangsavgiften for å stimulere til å bytte ut bilparken raskere.

Fremskrittspartiet vil halvere vektavgiften, noe som vil gjøre større familiebler langt rimeligere og gjøre det mulig for langt flere å kjøpe ny bil. Disse medlemmer mener at vektavgiften er en skatt på trafikksikkerhet fordi den gjør at større og sikrere biler får uforholdsmessig høye avgifter.

Fremskrittspartiet vil avvikle engangsavgiften på biler, og starter med å redusere og avvikle vektkomponenten over to år. Disse medlemmer reverserer regjeringens angrep på de ladbare hybridbilene, for å sikre forutsigbarhet både for de som vil kjøpe bil, og de som selger biler.

Disse medlemmer mener at MC er et praktisk transportalternativ som bør være tilgjengelig for flere. Fremskrittspartiet ønsker å stimulere til økt bruk av MC. Det fører til mindre kø på veiene, lavere utslipp og redusert behov for parkeringsplasser.

Lavere engangsavgift gjennom å avvikle volumkomponenten gjør at mange nye MC-er får redusert pris til beste for forbrukerne. Lavere priser gjør at flere kan realisere drømmen om en ny MC.

#### *Drivstoff*

Disse medlemmer viser til at det denne høsten har vært bensinpriser på opp mot 20 kroner literen flere steder i landet. Dette rammer alle som er avhengig av bilen, og særlig folk i distriktene med lange avstander.

Disse medlemmer viser til at mens regjeringen øker drivstoffprisene gjennom økningen i CO<sub>2</sub>-avgiften,

mener disse medlemmer at drivstoffprisene skal ned gjennom betydelige kutt i veibruksavgiften. Disse medlemmer foreslår å redusere veibruksavgiften til 1 krone per liter.

#### *Verdiskaping*

Disse medlemmer viser til at formuesskatten rammer norsk eierskap og gir en fordel for utenlandske eiere. Disse medlemmer er opptatt av å legge til rette for norsk eierskap av bedrifter og trygge arbeidsplasser over hele landet. Disse medlemmer mener dette er en skatt som tar verdier fra distrikter der det er mye verdiskaping, og sender pengene inn til byråkratiet i Oslo, som deler de samme pengene ut til andre utvalgte bedrifter.

Disse medlemmer viser til at formuesskatten må betales uansett om bedrifter går med overskudd eller underskudd, og i mange bedrifter består verdiene av maskiner, kjettinger, båter og utstyr.

Disse medlemmer foreslår å reversere regjeringens skatteøkninger på verdier, og fremmer samtidig forslag om å øke bunnfradraget i formuesskatten til 2 mill. kroner, som vil komme mange til gode. Disse medlemmer foreslår også å reversere Senterparti–Arbeiderparti-regjeringens forslag om hardere beskatning av folks bolig og fritidsboliger.

#### *Avviser skatte- og avgiftsøkninger*

Disse medlemmer foreslår å reversere flere skatte- og avgiftsøkninger som Senterparti–Arbeiderparti-regjeringen har foreslått i neste års statsbudsjett.

Disse medlemmer sier tydelig nei til regjeringens forslag om å øke CO<sub>2</sub>-avgiften, som blant annet vil føre til dyrere drivstoff. Disse medlemmer sier også nei til forslaget om å øke CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften på både personbil og varebil, som har kommet som en del av budsjettforliket med Sosialistisk Venstreparti.

Disse medlemmer sier også nei til forslagene om økt skatt på dyre boliger. Disse medlemmer anser dette som et første skritt mot å innføre mer skatt på alle boliger.

Disse medlemmer går imot regjeringens forslag om å fjerne merverdiavgiftsfritaket for alternativ behandling og avviser også regjeringens forslag om å halvere skattefradraget for gaver til frivillige organisasjoner.

### **2.3.2.6 Sosialistisk Venstrepartis hovedmerknad**

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative statsbudsjett for sine primære forslag til skatte- og avgiftspolitikken for 2022.

### 2.3.2.7 Rødts hovedmerknad

Komiteens medlem fra Rødt ønsker et samfunn med flere og bedre fellesskapsløsninger. Etter dette medlems syn har offentlige velferdstjenester i lang tid vært underfinansiert og utsatt for svekkelser og nedskjæringer, samtidig som de økonomiske forskjellene har økt. Dette medlem påpeker at for å snu denne utviklingen trengs en kraftig satsing på fellesskapsløsningene, og viser til Rødts alternative budsjett for 2022, hvor det er foreslått tiltak som styrker og forbedrer dagens velferdstjenester, og samtidig utvider dem slik at flere samfunnsoppgaver kan løses i fellesskap.

Dette medlem understreker at en slik utvidelse av fellesskapet også krever en plan for bedre finansiering av fellesskapet, som kan motvirke utviklingen hvor privat rikdom og offentlig fattigdom vokser parallelt. Dette medlem viser til at resultatet av regjeringen Solbergs regjeringssperiode er et skatteinivå som ligger snaut 38 mrd. kroner lavere enn i 2013, og at skatteinivået siden år 2000 er redusert med om lag 66 mrd. kroner. Disse kuttene har følgelig over tid gitt et vesentlig mindre handlingsrom for å finansiere offentlig velferd over offentlige budsjetter.

Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett hvor det er foreslått å reversere denne utviklingen, med en progressiv omlegging av skattesystemet som gir en netto økning av skatter og avgifter på om lag 29 mrd. kroner, relativt til forslaget i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022), som langt på vei utligner skattekuttene som er gjennomført under perioden 2013–2021. Hovedelementene i dette skatteopplegget er:

#### Selskapsskatt

Dette medlem viser til skattereformen i 2016, der høyresida, Senterpartiet og Arbeiderpartiet gikk sammen om å kutte skatten på overskudd i selskaper gradvis fra 27 til 23 pst., og at regjeringen Solberg senere kuttet selskapsskatten med ytterligere ett prosentpoeng.

Dette medlem viser til at det meste av selskapsskatten betales av selskap med store overskudd, og mener det er feil å videreføre de store kuttene som har blitt gjennomført de senere årene. Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett, der Rødt starter reverseringen av dette skattekuttet ved å øke skattesatsen fra 22 til 23 pst., samt skattesatsen for finansielle virksomheters overskudd fra 25 til 26 pst, noe som anslås å gi 4,4 mrd. kroner i økte skatteinntekter i 2023.

Dette medlem mener at skatteforliket er en selv-påført tvangstrøye, og viser til at dersom man heller startet en forutsigbar opptrappingsplan for skatten på selskapsoverskudd i årene framover – opp mot der den lå da de rødgrønne sist satt med makten – vil man kunne finansiere store nye velferdsreformer som gratis tannhelse med god margin allerede i løpet av inneværende stortingsperiode.

Dette medlem viser videre til den nye SSB-rapporten «Økonomisk ulikhet i Norge i det 21. århundre», som konkluderer med at ulikheten i Norge i realiteten er svært mye større enn offisiell statistikk antyder, og at hovedgrunnen til dette er at de 1 pst. rikeste både har hatt en betydelig høyere inntektsvekst enn alle andre inntektsgrupper, og at denne lille gruppa betaler en betydelig mindre andel av samlede skatter og avgifter sammenlignet med hvor stor andel av samlet inntekt de får over. Rapporten viser at det norske skattesystemet i realiteten ikke er progressivt, men at den samlede skatte- og avgiftsprosenten faller brått for de aller rikeste, noe som i stor grad skyldes reduksjonen i selskapsbeskattningen. Dette medlem mener dette vitner om en fundamental svakhet ved det norske skattesystemet, og mener det snarest mulig må gjennomføres progressive omlegginger for å sikre at den rikeste 1 pst. betaler betraktelig mer i skatt enn de gjør i dag.

#### En mer progressiv inntektsskatt

Dette medlem viser til forslag i Rødts alternative budsjett om en mer progressiv innretning på trinnskatte og økt skatt på utbytte, med en samlet provenyeffekt på 15,9 mrd. kroner i 2022, sammenlignet med regjeringens budsjettforslag. Dette medlem viser videre til at den økte skatteinntekten utgjør en viktig finansiering for styrket velferd i Rødts alternative budsjett. Forslaget justerer fradrag, satser og innslagspunkter som reduserer eller holder skatten uendret for personer med inntekt under om lag 700 000 kroner, øker progressiviteten gjennom å innføre et nytt trinn 5 for inntekter over 1,2 mill. kroner, og øker oppjusteringsfaktoren for utbytte.

Dette medlem viser til at med Rødt sitt forslag vil personer med inntekter under 700 000 kroner, om lag tre fjerdedeler av befolkningen, få lavere inntektsskatt enn med regjeringen Støres budsjettforslag, mens Rødts modell innebærer en særlig skatteskjerpelse for den rikeste 1 pst. av befolkningen, personer med over 2 mill. kroner i brutto årsinntekt.

Tabell 1: Fordelingseffekt av Rødts forslag til inntektsskatt, relativt til forslaget i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Inntektsintervall	Antall personer	Andel personer	Rødts endring inntektsskatt kroner	Herav endring utbytteskatt kroner
0–200 000 kr	655 900	15 %	-200	0
200 000–400 000 kr	1 224 100	28 %	-1 700	0
400 000–600 000 kr	1 181 800	27 %	-2 600	100

Inntektsintervall	Antall personer	Andel personer	Rødts endring inntektsskatt kroner	Herav endring utbytteskatt kroner
600 000–700 000 kr	437 900	10 %	-1 800	100
700 000–800 000 kr	286 600	6 %	1 900	200
800 000–1 mill. kr	301 300	7 %	7 900	600
1–2 mill. kr	305 700	7 %	35 100	3 500
Over 2 mill. kr	49 100	1 %	253 100	94 200
<b>I alt</b>	<b>4 442 400</b>	<b>100 %</b>	<b>4 500</b>	<b>1 400</b>

#### *Rødt foreslår dynastiskatt*

Dette medlem understreker at formue er mye mer skjevfordelt i Norge enn inntekt, og ulikheten har økt betydelig de siste tiårene, viser tall fra SSB. Tilgjengelig statistikk for de første seks årene med borgerlig regjering viste at andelen av all formue som eies av de rikeste 1 pst. av husholdningene, økte fra 18 pst. i 2013 til 23 pst. i 2019.

Dette medlem viser til Kapitals oversikt over Norges rikeste, som viser at Norge nå har passert 400 milliardærer, og at formuene til de 400 rikeste i gjennomsnitt doblet seg under årene 2013–2021, tilsvarende en årlig vekst på 9 pst. Når formuesveksten på toppen over tid også har ligget milevis over lønnsveksten, mener dette medlem at det viser hvordan den økonomiske eliten øker sin makt over norsk økonomi i et raskt tempo. En liten gruppe mennesker kontrollerer store verdier, selskaper med tusenvis av arbeidsplasser, som påvirker lokalsamfunnene våre og miljøet – men de er aldri på valg, og stemmeseddelen vår kan ikke måle seg med den makta de har over samfunnet.

Rødts progressive inntektsskatt innebærer økt beskatning av de fleste av landets aller rikeste, særlig de som tar ut store aksjeutbytter. Men ser man på de årlige skattelistene, ser man at mange står oppført med null i skattbar inntekt, mens de samtidig sitter på enorme formuer. I 2017 gjaldt dette hele 16 av landets 100 rikeste. Dette medlem viser til SSB-rapport 2020/46 – Formue blant lavinntektsgrupper, der dette poenget understrekes ved at det blant annet framkommer at den offisielle inntektsstatistikken for 2018 inkluderer 3 400 husholdninger med en gjennomsnittlig nettoformue på 114 mill. kroner i kategorien «lavinntektshusholdninger».

Dette understreker etter dette medlems mening behovet for å belyse inntekts- og formuesulikhet etter flere dimensjoner enn det som normalt gjøres av regjeringen i et statsbudsjett, og at all fordelingsstatistikk derfor også bør ha en mest mulig finmasket oppdeling, slik dette medlem har foreslått tidligere ved behandlingen av Meld. St. 13 (2018–2019) Muligheter for alle. Flere av Rødts forslag den gang har nå blitt vedtatt ved behandling av Innst. 2 S (2021–2022), som en del av budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås en dynastiskatt bestående av tre elementer som til sammen gir økte skatteinntekter i 2022 på om lag 16 mrd. kroner:

- Progressiv formuesskatt (11,5 mrd. kroner)
- Økt skatt på utbytte (5 mrd. kroner)
- Progressiv arveskatt med høyt bunnfradrag (ingen provenyanslag)

#### *Reell verdsetting av formue – progressiv beskatning*

Dette medlem viser til at regjeringen Solberg har kuttet nivået på formuesskatten med over 10 mrd. kroner. Regjeringen Solberg har de siste årene både redusert satsen for formuesskatt fra 1,1 pst. til 0,85 pst. og økt verdsettelsesrabatten for aksjer og driftsmidler med tilhørende gjeld opp til 45 pst. Dette medlem viser til at Rødt i sitt alternative budsjett for 2022 foreslår å fjerne verdsettelsesrabattene for aksjer, driftsmidler og sekundærbolig, samt å fjerne rabatten for delen av verdien av primærboliger som overstiger 10 mill. kroner. Slik sikres det at personer med store formuer betaler formuesskatt på hele markedsverdien av sine eiendeler. Dette medlem viser til at bare det å fjerne aksjerabatten isolert sett anslås å gi 6,4 mrd. kroner mer til fellesskapet i 2022, det aller meste fra svært rike aksjeeiere.

Dette medlem viser til at Rødt mener at de med de aller største formuene bør betale mer enn de gjør i dag. Men det er for dette medlem ikke noe mål i seg selv at flest mulig personer skal betale formuesskatt, og dette medlem viser til Rødts alternative budsjett der det foreslås å vri beskatningen mer mot toppen av formuespyramiden gjennom å øke bunnfradraget fra 1,65 mill. kroner til 1,8 mill. kroner, slik at personer med mellom 1,65 og 1,8 mill. kroner i nettoformue ikke lenger vil måtte betale formuesskatt med vår modell. Dette medlem viser videre til forslag om å øke den ordinære skattesatsen for formue til 1,1 pst. slik den var fram til 2013, og at Rødt foreslår en tilleggssats på 0,15 prosentpoeng for nettoformuer over 10 mill. kroner (rikeste 2 pst. av befolkningen) og ytterligere en tilleggssats på 0,15 prosentpoeng for nettoformuer over 100 mill. kroner (rikeste 0,07 pst. av befolkningen). Endringene vil samlet innebære om lag 11,5 mrd. kroner i økte skatteinntekter fra formue i 2022.

Tabell 2: Fordelingseffekt av en mer progressiv formuesskatt, relativt til forslaget i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Intervall for nettoformue	Antall personer	Andel personer	Rødts endring kroner
Negativ nettoformue	1 032 300	23,2 %	-
0–1 mill. kr	1 384 100	31,2 %	-
1 mill.–5 mill. kr	1 594 100	35,9 %	200
5 mill.–10 mill. kr	325 400	7,3 %	3 400
10 mill.–50 mill. kr	98 700	2,2 %	43 500
Over 50 mill. kr	7 600	0,2 %	1 159 800
<b>I alt</b>	<b>4 442 200</b>	<b>100,0 %</b>	<b>3 100</b>

#### Økt skatt på utbytte

De med store formuer, for eksempel i form av aksjer, mottar hvert år normalt også store utbytter. Dette medlem viser til at utbetalte utbytter har nådd nye høyder de siste årene, og var i 2020 på over 450 mrd. kroner.

Store deler av dette utbyttet betales ikke direkte ut til eierne, men sendes videre til eiernes holdingselskaper, som på grunn av den såkalte fritaksmetoden medfører at det ikke utløses utbytteskatt. Disse utbyttene regnes heller ikke som løpende inntekt for eierne, og det er etter dette medlems mening med på å tilsøre hvor enormt rike Norges aller rikeste faktisk er. Forskere fra Statistisk sentralbyrå viste i en rapport fra 2020 at dersom disse tilbakeholdte inntektene hadde blitt regnet med, ville inntektsulikheten vært mellom 26 og 65 pst. høyere. Inntektsandelen til de 1 pst. rikeste er beregnet å være omtrent dobbelt så høy, og inntektsandelen til de rikeste 0,1 pst. er beregnet å være om lag seks ganger så høy dersom man tar hensyn til disse store «pengebingene».

Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett, der Rødt foreslår å øke den såkalte oppjusteringsfaktoren for utbytte til 1,89. I praksis vil det bety at mens man med regjeringen Støres forslag betaler 35 pst. skatt på utbytte, vil man i Rødts forslag betale 43 pst. Dette øker skatteinntektene med om lag 5 mrd. kroner i 2021. Dette er etter dette medlems mening en svært treffsikker måte å skattlegge de aller rikeste på, og dette medlem viser til at den rikeste 1 pst. mottar en ekstremt stor andel av alt utbytte.

I tillegg foreslår Rødt å fjerne skjermingsfradraget, som fungerer som et slags bunnfradrag som aksjeeierne trekker fra før de må betale utbytteskatt. Hvert år deles det på grunn av dette fradraget ut flere milliarder kroner i skattefritt utbytte, og dette medlem viser til svar på Rødts budsjettsspørsmål 207, som viser at de med størst formuer i snitt mottar over en kvart million kroner i skattefritt utbytte årlig.

Dette medlem mener denne skatterabatten til Norges aller rikeste bør fjernes, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fjerne muligheten for å ta ut skattefritt utbytte ved å fjerne skjermingsfradraget

for aksjeutbytte, og komme tilbake til Stortinget med nødvendige forslag om dette i statsbudsjettet for 2023.»

#### Rettferdig arveskatt

Dette medlem viser til at en stor andel av landets aller rikeste har arvet formuene sine, og mener at Norge trenger en ny og mer rettferdig modell for arveskatt som bidrar til at hvem foreldrene dine er, ikke blir bestemmende for hvilke muligheter du har i livet. En mulig modell, med høyere bunnfradrag og mer progressiv stigning enn den som ble fjernet av regjeringen med virkning fra 2014, kan se slik ut:

- Bunnfradrag: 5 mill. kroner
- Sats for beløp 5–10 mill. kroner: 10 pst.
- Sats for beløp 10–100 mill. kroner: 15 pst.
- Sats for beløp over 100 mill. kroner: 25 pst.

Dette medlem viser til at Finansdepartementet beregner det årlige skattetapet av at skatt på arv ble fjernet, til om lag 2,4 mrd. kroner hvert år. Men målet med en slik skatt er ikke først og fremst å øke inntektene til fellesskapet, det er å hindre dynastitendenser og at makt går i arv. Dette medlem vil understreke at med Rødts modell vil ikke arveskatt bli aktuelt for de aller fleste. I 2020 var det bare om lag 1 000 personer, eller 2 pst. av alle som mottok arv eller gave det året, som mottok over 5 mill. kroner, og denne lille gruppen mottok til sammen om lag 26 mrd. kroner. Dette viser etter dette medlems mening at en slik dynastiversjon av arveskatten ikke handler om å beskatte ordinær arv, men er et verktøy for å bryte opp de store dynastiformuene som bygger seg opp i toppen av det norske samfunnet.

Rødt mener at en bedre og mer rettferdig modell for skatt på arv enn den som ble fjernet i 2014, bør innføres så snart som mulig, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede innføringen av en rettferdig og progressiv skatt for luksusarv, for å hindre dynastidannelser hvor makt og enorme formuer skattefritt går i arv.»

#### Begrense sosiale skattefradrag

Dette medlem viser til det høye boligprisnivået og gjeldsveksten for norske husholdninger, og foreslår å



innføre begrensninger både på maksimalt sparebeløp i BSU-ordningen og å sette et tak på hvor stor gjeld som gir rett på fradrag for renteutgifter på 50 G (om lag 5 mill. kroner). I tillegg fjernes skattefordelen ved individuell sparing til pensjon (IPS) helt.

#### *Lavere skatt for folk flest*

I tillegg til økte skatter for de med høye inntekter viser dette medlem til Rødts alternative budsjett, der det foreslås skattereduksjoner for vanlige familier. Rødts oppjusterer fradraget for enslige forsørgere med prisveksten siste seks år, noe som vil innebære om lag 1 000 kroner lavere skatt for enslige forsørgere, i tillegg til å øke minstefradraget for pensjonsinntekt med 3 000 kroner, noe som isolert sett gir 350 mill. kroner lavere skatt for pensjonister i 2022.

Dette medlem viser til at en viktig bærebjelke i den norske modellen er sterke fagforeninger. De siste årene har imidlertid antall organiserte arbeidstakere gått ned, noe som svekker fagbevegelsens styrke. Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett hvor det foreslås å øke fagforeningsfradraget fra 3 850 kroner til 7 700 kroner som et ledd i kampen mot arbeidslivskriminalitet og sosial dumping, noe som innebærer totalt drøyt 550 mill. kroner lavere skatt for fagorganiserte i 2022.

#### *Avgifter*

Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett hvor det framgår at Rødts politikk består i å finansiere fellesskapet i hovedsak med progressive skatter og ikke med avgifter. Årsaken til det er at skatter kan skille mellom fattig og rik, enten det er basert på løpende inntekter som lønn og utbytte, eller akkumulerte verdier som formue og arv. Avgifter differensieres ikke ut fra inntekt eller formue, og kan derfor ramme usosialt fordi en flat avgift utgjør en større andel av det økonomiske handlingsrommet for en som har lite, enn en som har mye. Dette medlem viser til SSB-rapport 2019/30, som beregner at de 40 pst. lavest lønte i befolkningen betalte mer i avgifter etter seks år med borgerlig regjering enn de gjorde i 2013. I motsatt ende av inntektsskalaen har de rikeste prosentene fått store avgiftslettelser ved sine kjøp av dyre elbiler.

Dette medlem viser videre til at avgifter kan brukes som en del av en helhetlig miljøpolitikk, for å sørge for at det er billig å velge miljøvennlig i hverdagen. I Rødts alternative budsjett foreslås det økninger i en del slike miljøavgifter, som økt flypassasjeravgift og CO<sub>2</sub>-avgift, samt oppheving av fritak for grunnavgift på mineralolje for petroleumsindustrien. Men dette medlem er samtidig opptatt av å forhindre at økte miljøavgifter gir et for høyt avgifts nivå totalt, og foreslår samtidig avgiftskutt som en del av miljøpolitikken, blant annet å sette av 2,2 mrd. kroner til å innføre en

inntektsdifferensiert klimarabatt til alle med inntekt under 600 000 kroner.

Dette medlem viser videre til forslag om å kutte om lag 3 mrd. kroner i merverdiavgifta, ved å fjerne all merverdiavgift på reparasjoner av tekstiler, husholdningsvarer og elektronikk, i tillegg til å redusere laveste sats for merverdiavgift som gjelder kollektiv transport, kino og overnatting, fra 12 til 8 pst. i hele 2021 og å fjerne merverdiavgiften helt på norskprodusert frukt og grønt.

Dette medlem viser også til nærmere omtale av Rødts alternative budsjett under punkt 3.1.2.5 i Innst. 2 S (2021–2022).

#### **2.3.2.8 Miljøpartiet De Grønnes hovedmerknad**

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett for 2022.

Vårt felles skatte- og avgiftssystem har tre formål – det skal bidra til å hente inn inntekter for å finansiere de offentlige oppgavene, det skal sikre en omfordeling mellom innbyggerne, og det skal bidra til å endre relative priser i samfunnet for å stimulere forbrukerne til å fatte valg som er ønskelige. En grønn skatteomlegging er et eksempel på det siste.

For dette medlem handler denne omleggingen om langt mer enn små justeringer i skatter og avgifter. Det handler om å skape en økonomi der de reelle langsiktige miljømessige og sosiale kostnadene reflekteres i prisen på en vare. Der vi går fra en bruk og kast-økonomi til en kretsløpsøkonomi der ressurser settes i sirkulasjon og der næringslivet skaper merverdier med stadig mindre bruk av naturressurser. Det betyr at vi må føre en skatte- og avgiftspolitik som fører til reelle endringer i atferd, økonomi og forbruksmønster. Dette medlem vil understreke at en vellykket miljøpolitikk henger uløselig sammen med en rettferdig skattepolitikk som reduserer de økonomiske ulikhetene mellom folk. Dette medlem vil også understreke at en vellykket miljøpolitikk henger uløselig sammen med en offensiv næringspolitikk som mobiliserer hele samfunnets skaperkraft, nysgjerrighet og satsingsvilje i arbeidet for å bygge et nytt grønt næringsliv. Dette medlem foreslår derfor omfattende endringer på alle disse tre områdene i skatte- og avgiftspolitikken for 2022.

Dette medlem viser videre til at skal vi få til en omlegging til en utslippsfri økonomi, er det viktig å bruke markedskreftene slik at det koster mer å forurense og mindre å velge miljøvennlige alternativer. Dersom det er dyrere å bruke bensin og diesel enn utslippsfrie alternativer, blir det gunstigere å skifte til elbil og andre nullutslippsløsninger. Dersom det er dyrt å sløse med strømmen, så vil det være mer lønnsomt å investere i tiltak for å redusere strømbruken.

Samtidig vil dette medlem understreke at høye avgifter rammer skjevt. De med dårligst råd bruker mye mer av sin inntekt på konsum og rammes derfor ekstra hardt av høye priser. Dette medlem er av den oppfatning at omfordeling skal skje over skatteseddelen ved at de som tjener mest, skal betale mest i skatt, og de som tjener minst, skal betale mindre. Det er imidlertid ikke gitt at denne omfordelingen vil være tilstrekkelig for å veie opp for den urettferdigheten som ligger i høye avgifter. Svaret på det er imidlertid IKKE å redusere eller fjerne miljøavgifter. Svaret er at disse avgiftene ikke skal gå til å styrke statsbudsjettet, men heller deles ut igjen til alle.

Dette medlem foreslår derfor å dele ut igjen en langt større andel av klimaavgiftene i årets alternative budsjett. Miljøpartiet De Grønne foreslår en ordning hvor inntekter fra økte avgifter på bensin og diesel deles ut per person bosatt i Norge, men hvor de som er bosatt i distriktene, får utbetalt dobbelt så mye som dem i mer sentrale strøk. For økte avgiftsinntekter fra elavgift, flyseteavgift, økt grunnrenteskatt knyttet til kraftproduksjon samt regjeringens flypassasjeravgift foreslås disse inntektene delt ut igjen likt for alle personer bosatt i Norge.

Dette medlem foreslår ikke en differensiering av utbetaling basert på inntekt, fordi det vil utelukke en utbetaling til barn. Med dette medlems løsning vil derimot barnefamilier i større grad tilgodeses. En flat avgift er grunnleggende urettferdig. På samme måte er en flat utbetaling grunnleggende rettferdig. En flat utbetaling til alle har størst verdi for de som har minst. Samtidig vil en utbetaling også til barn føre til at familier får mer å rutte med. Barnefamilier antas å betale en større andel av avgiftene, og det er derfor også en god grunn for at barn mottar sin del av klimabelønningen.

Dette medlems hovedprioriteringer i skatte- og avgiftspolitikken:

- Mer rettferdig inntektsskatt som øker skatten for de som har mest, og reduserer den for de som har minst.
- Mer rettferdig formuesskatt der de største formuene beskattes hardere, samtidig som bunnfradraget i skatten økes, slik at flere vanlige folk slipper formuesskatt.
- En skattepolitikk for en mangfoldig og desentralisert næringsstruktur: målrettede skatteuttak for småbedrifter, jordbruk og fiskeri.
- En avgiftspolitik som gir insentiver til mer miljøvennlig forbruk, og som fremmer omstillingen mot et lavutslippssamfunn.
- Innføring av en klimabelønningsordning som betaler ut igjen store deler av de økte miljøavgiftene for at folk flest skal få kompensert for disse avgiftsøkningene. Dette gjøres istedenfor å fjerne avgiftene, noe som vil fjerne insentivet til endring av et miljøskadelig forbruk.

## 3. Inntektsskatt

### 3.1 Sentrale satser, grenser og fradrag

#### 3.1.1 SKATT PÅ ALMINNELIG INNTEKT

##### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Regjeringen foreslår ingen endringer i skattesatsen på alminnelig inntekt i 2022.

##### Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås å øke skatt på alminnelig inntekt til 23 pst., og nærmere omtale under kapittel 2.3.2.7 i denne innstillingen.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til eget alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke skattesatsen på alminnelig inntekt fra 22 til 23 pst.

#### 3.1.2 TRINNSKATT

##### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Satsene i trinn 1 og 2 i trinnskatten foreslås redusert med henholdsvis 0,3 og 0,2 prosentenheter, det vil si til 1,4 pst. i trinn 1 og 3,8 pst. i trinn 2.

Satsene for høyere inntekter foreslås holdt uendret på 13,2 pst. i trinn 3 (11,2 pst. i tiltakssonen i Troms og Finnmark fylke) og 16,2 pst. i trinn 4. Innslagspunktene foreslås justert med forventet lønnsvekst, til 190 350 kroner i trinn 1, 267 900 kroner i trinn 2, 670 800 kroner i trinn 3 og 1 052 200 kroner i trinn 4.

Forslaget anslås å redusere provenyet med 2 480 mill. kroner påløpt og 1 985 mill. kroner bokført i 2022 sammenlignet med referansesystemet.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 3-1.

##### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Trinnskatten er en progressiv skatt på samlet personinntekt. Den har fire trinn, der satsene øker for hvert innslagspunkt. For å oppnå ønsket fordelingsprofil i skattleggingen av personinntekter foreslår regjeringen å øke satsen i trinnskattens trinn 3 og 4 med 0,1 prosentenheter. Det utligner virkningen på marginalskatten av redusert trygdeavgift på lønn/trygd og næringsinntekt for høyere inntekter. Trinnskattesatsene for lavere inntekter foreslås holdt uendret fra 2021.

For å motvirke øvrige lettelsener for høye inntekter fra økt personfradrag og redusert trygdeavgift foreslår departementet å videreføre innslagspunktet for trinn 3

nominelt på 651 250 kroner, i stedet for forslaget i Prop. 1 LS (2021–2022) om å lønnsjustere grensen.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) til skattevedtak § 3-1 med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås at satsen i trinn 3 økes fra 13,3 til 13,4 pst. og innslagspunktet reduseres fra 651 250 til 643 800 kroner, at satsen i trinn 4 økes fra 16,3 til 16,4 pst. og innslagspunktet reduseres fra 1 052 200 til 969 200 kroner, og at det innføres et nytt trinn 5 med sats 17,4 pst. og innslagspunkt 2 000 000 kroner.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«Stortingsvedtak om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2022 (Stortingets skattevedtak) § 3-1 første og annet ledd skal lyde:

#### § 3-1 Trinnskatt

Personlig skattyter i klasse 0 og 1 skal av personinntekt fastsatt etter skatteloven kapittel 12, svare trinnskatt til staten med

- 1,7 pst. for den delen av inntekten som overstiger 190 350 kroner,
- 4,0 pst. for den delen av inntekten som overstiger 267 900 kroner,
- 13,4 pst. for den delen av inntekten som overstiger 643 800 kroner,
- 16,4 pst. for den delen av inntekten som overstiger 969 200 kroner, og
- 17,4 pst. for den delen av inntekten som overstiger 2 000 000 kroner.

For personlig skattyter i Troms og Finnmark fylke, med unntak av skattytere i kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja, Sørreisa, Tjeldsund og Tromsø, skal satsen etter første ledd tredje strekpunkt likevel være 11,4 pst.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås en mer progressiv modell for trinnskatten, og nærmere omtale av denne under kapittel 2.3.2.7 i denne innstillingen.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett, der det foreslås betydelige endringer i opplegget for inntektsskatt for å sikre en mer rettferdig skatt på lønnsinntekt, trygd og pensjon. Dette medlem viser til at Miljøpartiet De Grønne foreslår at den generelle inntektsskattesatsen settes til 23 pst. samtidig som det sikres en større omfordeling enn det regjeringen foreslår. Formålet er å redusere forskjellene og samtidig kompensere folk med lav inntekt for økte kostnader som følge av høyere miljøavgifter. Virkningen av Miljøpartiet De Grønnes forslag til skatteopplegg vil være at folk med inntekt lavere enn om lag 700 000 kroner vil få redusert skatt, mens grupper med inntekt over om lag 700 000 kroner vil få høyere skatt.

Dette medlem foreslår i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett følgende endringer i bunnfradrag og trinnskatt i inntektsskatten:

- Personfradraget økes til 72 000 kroner.
- Trinn 1: Innslagspunktet settes til 250 000 kroner.
- Trinn 2: Innslagspunktet settes til 300 000 kroner.
- Satsene for trinn 3 og 4 økes med 3 pst.
- Det innføres et nytt trinn 5 i trinnskatten på 16 G med sats på 27 pst.

Dette medlem foreslår i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett å reversere regjeringen Støres forslag om å redusere maksimalt fradrag for gaver til frivillige organisasjoner fra 50 000 til 25 000 kroner.

Dette medlem foreslår også å innføre et fradrag i skattbar inntekt for kollektivreiser i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett. Dette reduserer provenyet med 2,3 mrd. kroner dersom en tar hensyn til effekten av samordning med reisefradraget.

Dette medlem viser til at regjeringen har innført ekstra skatt på lønn i finanssektoren for å kompensere for inntektsbortfall fra manglende ilegging av merverdiavgift på finansielle tjenester. Dette er uheldig fordi det vil gi insentiver til å erstatte arbeidskraft med kapital.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme et forslag som fjerner ekstra skatt på lønn i finanssektoren og samtidig øke skatten på overskudd fra finansinstitusjoner tilsvarende for å dekke inn provenytapet.»

### 3.1.3 TRYGDEAVGIFT

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Trygdeavgiften har tre flate satser, som avhenger av type inntekt. Regjeringen foreslår å redusere satsene for lønn/trygd og næringsinntekt med 0,1 prosentenheter til henholdsvis 8,1 og 11,3 pst.

#### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) til skattevedtak § 6-3 med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås at satsen i trygdeavgiften reduseres fra 8,1 til 8,0 pst. for lønns- og trygdeinntekter og fra 11,3 til 11,2 pst. på næringsinntekter.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«Storingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2022 §§ 7 og 8 skal lyde:

#### § 7 Trygdeavgift av lønnsinntekt mv.

Av lønnsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 2, beregnes trygdeavgift med 8,0 pst.

#### § 8 Trygdeavgift av næringsinntekt mv.

Av næringsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 3, beregnes trygdeavgift med 11,2 pst.

I Storingsvedtak om produktavgift til folketrygden for fiskeri-, hval- og selfangstnæringene for 2022 gjøres følgende endring:

Romertall I punkt 1 skal lyde:

Trygdeavgift over 8,0 pst. av pensjonsgivende inntekt fra fiske, hval- og selfangst i inntektsåret.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der trygdeavgiften av lønnsinntekt settes til 8,1 pst. og trygdeavgiften av næringsinntekt settes til 11,3 pst.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne slutter seg til regjeringens forslag til storingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2022 §§ 7 og 8.

### 3.1.4 PERSONFRADRAG

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Regjeringen foreslår å lønnsjustere personfradraget til 54 000 kroner i 2022. Lønnsjusteringen anslås å redusere provenyet med om lag 50 mill. kroner påløpt og 40 mill. kroner bokført i 2022.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 6-3.

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Lettelsene i nederste del av inntektsfordelingen styrkes ved at personfradraget økes med 4 250 kroner ut over forslaget i Prop. 1 LS (2021–2022) om lønnsjustering. Det gir et personfradrag i 2022 på 58 250 kroner og reduserer skatten på alminnelig inntekt med drøyt 900 kroner for alle som har tilstrekkelig alminnelig inntekt, også pensjonister som betaler skatt.

#### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) til skattevedtak § 6-3.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å øke personfradraget fra 58 250 kroner til 70 000 kroner, noe som vil gi skattelettelser for alle.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås å øke personfradraget til 61 250 kroner som del av en mer progressiv modell for inntektsskatt.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett, hvor det foreslås å øke personfradraget til 72 000 kroner.

### 3.1.5 MINSTEFRADRAG

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Regjeringen foreslår at maksimalt minstefradrag i lønnsinntekt mv. økes med anslått lønnsvekst til 109 950 kroner. Maksimalt minstefradrag i pensjons-

inntekt foreslås økt med veksten i ordinær alderspensjon til 90 800 kroner.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 6-1 første og annet ledd.

### Komiteens merknader

Komiteen viser til at satser i minstefradraget behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Rødt, slutter seg til regjeringens forslag til skattevedtak § 6-1.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås å øke minstefradraget for pensjonsinntekt med 3 000 kroner.

### 3.1.6 SKATTEFRADRAG FOR PENSJONISTER

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Skattefradraget for pensjonsinntekt ble innført i forbindelse med pensjonsreformen i 2011. Skattefradraget trappes ned mot pensjonsinntekten i to trinn med ulike satser. Fradraget innebærer at enslige pensjonister med minstenivået for alderspensjon ikke betaler skatt. For at fradraget reelt skal videreføres, må beløpsgrensene justeres med veksten i pensjoner. Minstenivået for alderspensjon for enslige ved 67 år legges til grunn ved fastsettelsen av maksimalt fradrag og innslagspunktet for nedtrapping i trinn 1 i skattefradraget. Det maksimale fradragbeløpet økes fra 32 620 kroner til 33 400 kroner, mens innslagspunktet for nedtrapping i trinn 1 i skattefradraget økes fra 206 050 kroner til 210 950 kroner. Innslagspunktet for nedtrapping i trinn 2 i fradraget økes med vekst i ordinær alderspensjon fra 310 700 kroner til 318 000 kroner. Vekstanslagene er basert på høringsforslaget fra Arbeids- og sosialdepartementet om at alderspensjonene i 2022 skal reguleres med gjennomsnittet av lønns- og prisveksten.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 6-5. Det foreslås at endringen trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2022.

### Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til skattevedtak § 6-5.

### 3.1.7 FORELDREFRADRAGET

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Foreldrefradraget gis for utgifter til pass og stell av barn under tolv år og barn over tolv år med særskilt behov for omsorg og pleie. I 2021 er det to satser i foreldrefradraget. For det første barnet gis det inntil 25 000 kroner i fradrag. For hvert barn ut over det første gis det inn-

til 15 000 kroner i fradrag. Regjeringen foreslår å innføre én øvre grense for hvert barn på inntil 25 000 kroner i 2022. Omleggingen vil bidra til å styrke økonomien til familier med flere små barn. Omleggingen vil virke forenklerende for Skatteetaten, foreldre og barnehager og skolefritidsordninger med rapporteringsplikt. Omleggingen anslås å redusere provenyet med om lag 210 mill. kroner påløpt og 170 mill. kroner bokført i 2022.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 6-2.

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Det gis fradrag i alminnelig inntekt for utgifter til pass og stell av barn under tolv år og barn over tolv år med særlig behov for omsorg og pleie. Det er to grenser i foreldrefradraget. For første barn gis det inntil 25 000 kroner i fradrag. For hvert barn ut over det første gis det inntil 15 000 kroner i fradrag. Regjeringen Solberg foreslo i Prop. 1 LS (2021–2022) å erstatte de to grensene i foreldrefradraget med én grense på 25 000 kroner som skal gjelde for hvert barn.

Søskenmoderasjonsordninger i blant annet barnehage og SFO gjør at utgiftene ved det første barnet normalt er høyere enn ved neste barn. Det taler for å opprettholde to grenser i foreldrefradraget. Å øke foreldrefradraget er et lite målrettet tiltak mot barnefattigdom. Foreldre som ikke har høy nok inntekt til å utnytte fradraget, er avskåret fra støtten som gis gjennom dette.

Regjeringen trekker regjeringen Solbergs forslag om å innføre én grense i foreldrefradraget. I stedet foreslår regjeringen å videreføre de to beløpsgrensene nominelt på henholdsvis 25 000 kroner for første barn og 15 000 kroner for hvert barn ut over det første. Forslaget anslås å øke provenyet med om lag 225 mill. kroner påløpt og 180 mill. kroner bokført sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 6-2.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) til skattevedtak § 6-2.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022.

## 3.2 Lovsaker

Skattereglene for boligselskap, fradrag for fagforeningskontingent, inntektsfradrag for visse næringer, særskilt fradrag i Troms og Finnmark, gavefradrag, reisefradrag, oppjusteringsfaktor for aksjeinntekter mv., skattefavisert individuell sparing til pensjon, skattefri fordel ved ansattes kjøp av aksjer mv., nedre grense for trygdeavgift/frikort og regler om avgiftsplikt som følge av brexit behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 3.3 Skattører og fellesskatt

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Skattørene fastsettes innenfor et samlet opplegg for kommuneøkonomien og må ses i sammenheng med utviklingen i skattegrunnlagene, endringer i personbeskatningen og fordelingen av inntektene til kommuner og fylkeskommuner mellom overføringer og skatter.

I Prop. 192 S (2020–2021) Kommuneproposisjonen 2022 ble det varslet at skattørene på vanlig måte fastsettes ved behandlingen av statsbudsjettet. Det ble også varslet at skattørene fastsettes med sikte på at skatteinntektene skal utgjøre 40 pst. av kommunenes samlede inntekter.

I 2022 forventes det en relativt høy vekst i skattegrunnlagene for kommunesektorens inntektsskatt som følge av gode utsikter til vekst i norsk økonomi i 2022. Vekstutsiktene bidrar til forventninger om relativt høy årslønnsvekst (3,0 pst.) og en oppjustering av anslagene på skatt på utbytte.

Det tilsier at de kommunale og fylkeskommunale skattørene for personlig skattytere må justeres ned fra 2021 til 2022, slik at skatteandelen på 40 pst. kan opprettholdes også i 2022. Se tabell 3.6 i proposisjonen for forslag til maksimalskattører for personlige skattytere i 2022. Punkt 3.2 i Meld. St. 1 (2021–2022) Nasjonalbudsjettet 2022 gir en nærmere omtale av kommuneforvaltningens økonomi i 2022.

Det vises til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 3-2 og § 3-8.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag til skattevedtak § 3-2 og § 3-8.

## 3.4 Elbiler i firmabilbeskatningen

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)

Fordelen ved å bruke arbeidsgivers bil til private formål er skattepliktig inntekt. Fordelen beregnes etter en sjablong med utgangspunkt i bilens listepreis og alder og er regulert i skatteloven § 5-13 og forskrift til utfylling og gjennomføring mv. av skatteloven av 26. mars 1999 nr.

14 (FSFIN), § 5-13-5. Elbiler har en særskilt verdsettelsesrabatt ved at kun 60 pst. av listepreisen legges til grunn ved beregning av fordelen for elbiler, mot 100 pst. for øvrige biler. Rabatten i firmabilbeskatningen kommer i tillegg til lavere avgifter og en rekke andre fordeler for elbiler, som lavere bom- og fergeutgifter, parkeringsmuligheter og tilgang til kollektivfelt på de fleste veier.

Den særskilte verdsettelsen av elbiler ble i sin nåværende form innført i 2005 og var opprinnelig 75 pst. av listepreisen. Verdsettelsen ble redusert til 50 pst. av listepreis i 2009. Da var fortsatt elbilenes bruksegenskaper langt dårligere enn fossilbiler til samme pris. Fra 2018 ble verdsettelsen økt til 60 pst. etter at det i Prop. 1 LS (2017–2018) var foreslått å avvikle verdsettelsesrabatten.

I dag er prisen på mange nye elbiler konkurransedyktig med biler med forbrenningsmotor. Salgsstatistikken for 2021 viser at elbilene utgjør om lag 63 pst. av nybilsalget (til og med oktober). En elbil med listepreis 780 000 kroner gir med 2021-regler et inntektspåslag som er om lag 60 000 kroner lavere enn for en tilsvarende dyr konvensjonell firmabil. Inntektspåslaget skatlegges som ordinær arbeidsinntekt med skatt på alminnelig inntekt, trygdeavgift og trinnskatt. I tillegg betaler arbeidsgiver arbeidsgiveravgift. Statens inntektstap ved gjeldende regler øker som følge av veksten i antallet elbilmodeller som kan konkurrere med bilmodeller med forbrenningsmotor.

I Hurdalsplattformen fremgår det at et bredt og solid skatte- og avgiftsgrunnlag gir mulighet for lavere skattesatser. Rabatten for elbiler i firmabilbeskatningen svekker skattegrunnlaget. Rabatten kommer dessuten først og fremst skattytere med høy inntekt til gode. Halvparten av de drøyt 11 500 skattyterne med elfirmabil i 2019 hadde en bruttoinntekt på over 1 mill. kroner. Figur 3.1 i proposisjonen viser fordeling av henholdsvis alle skattytere og mottagere av innberettet fordel av elfirmabil etter bruttoinntekt.

Regjeringen foreslår å oppheve den særskilte rabatten for elbiler i firmabilbeskatningen. Forslaget vil forenkle skattereglene og gjøre det lettere å etterleve reglene.

Provenyet anslås på usikkert grunnlag å øke med 430 mill. kroner påløpt og 345 mill. kroner bokført i 2022 sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

De særskilte reglene om fordelsberegning for elfirmabiler er gitt i forskrift. Finansdepartementet vil gjennomføre nødvendige endringer i FSFIN § 5-13-5 for å oppheve den særskilte rabatten for elbiler med virkning fra og med inntektsåret 2022.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag

i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås at utgangspunktet for den særskilte verdsettelsen av elbiler i firmabilbeskatningen reduseres fra 100 til 80 pst. av listepriis.

Flertallet viser til at endring i firmabilbeskatningen av verdsettelse av firmabil som kun drives av elektrisk kraft (elbil), gjennomføres ved endring i Finansdepartementets forskrift til skatteloven § 5-13-5 første ledd annet punktum med virkning fra og med inntektsåret 2022. Endringen skal gå ut på at elbiler verdsettes til 80 pst. av listepriisen som ny. Forskriftsendringen må formelt notifiseres til ESA før den vedtas av Finansdepartementet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022.

Komiteens medlem fra Rødt slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022).

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne går imot regjeringen Støres forslag om å øke verdsettingen av elbiler i firmabilbeskatningen.

## 4. Ansatteopsjoner

Skattlegging av ansatteopsjoner i selskap i oppstarts- og vekstfasen behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 5. Formuesskatt

### 5.1 Verdsettelse av aksjer og driftsmidler mv.

Verdsettelse av aksjer og driftsmidler mv. behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

### 5.2 Bunnfradrag

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Bunnfradraget er økt fra 870 000 kroner i 2013 og utgjør i 2021 1,5 mill. kroner (3 mill. kroner for ektefeller). Regjeringen foreslår å øke bunnfradraget til 1,6 mill. kroner (3,2 mill. kroner for ektefeller).

Økt bunnfradrag bidrar til en bedre balanse i formuesskattlettelsene og til at om lag 24 500 færre vil betale formuesskatt sammenlignet med en videreføring av

2021-regler (referansesystemet). Om lag 13,3 pst. av skattyterne (589 200 personer) anslås å betale formuesskatt i 2022 med regjeringens forslag samlet.

Forslaget antas å redusere provenyet med om lag 300 mill. kroner påløpt og 240 mill. kroner bokført i 2022.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 §§ 2-1 og 2-3.

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)

I Prop. 1 LS (2021–2022) foreslår regjeringen Solberg å øke bunnfradraget fra 1,5 mill. kroner til 1,6 mill. kroner. Det bidrar til at flere husholdninger med lave og middels formuer ikke vil betale formuesskatt. Regjeringen foreslår å øke bunnfradraget med ytterligere 50 000 kroner, til 1,65 mill. kroner (3,3 mill. kroner for ektepar).

Forslaget anslås å redusere provenyet med om lag 250 mill. kroner påløpt og 200 mill. kroner bokført i 2022 sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 §§ 2-1 og 2-3.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås at bunnfradraget i formuesskatten økes fra 1 650 000 til 1 700 000 kroner.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«Storingsvedtak om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2022 (Stortingets skattevedtak) §§ 2-1 og 2-3 skal lyde:

#### § 2-1 Formuesskatt til staten – personlig skattyter og dødsbo

Personlig skattyter og dødsbo svarer formuesskatt til staten av den delen av skattyterens samlede antatte formue som overstiger 1 700 000 kroner. Satsen skal være 0,25 pst. for formue inntil 20 000 000 kroner, og 0,4 pst. for den delen av formuen som overstiger 20 000 000 kroner.

Ektefeller som skattlegges under ett for begge formue, jf. skatteloven § 2-10, svarer formuesskatt til staten av den delen av ektefellenes samlede antatte formue som overstiger 3 400 000 kroner. Satsen skal være 0,25 pst. for formue inntil 40 000 000 kroner, og 0,4 pst. for den delen av formuen som overstiger 40 000 000 kroner.

### § 2-3 Formuesskatt til kommunene

Det svares formuesskatt til kommunen dersom skattyter ikke er fritatt for slik skatteplikt etter skatteloven kapittel 2. Personlig skattyter skal ha et fradrag i formuen på 1 700 000 kroner. Det samme gjelder dødsbo for det inntektsåret dødsfallet fant sted. For ektefeller som skattlegges under ett for begge formue, jf. skatteloven § 2-10, skal fradraget være 3 400 000 kroner. Når skattyter har formue i flere kommuner, fordeles fradraget etter reglene i skatteloven § 4-30 første og annet ledd. Satsen for formuesskatt til kommunene må ikke være høyere enn 0,7 pst. Maksimumssatsen gjelder når ikke lavere sats er vedtatt av kommunen.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett, der det foreslås å øke bunnfradraget til 2 mill. kroner (4 mill. kroner for ektefeller).

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der bunnfradraget i formuesskatten økes til 1,8 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett, hvor bunnfradraget i formuesskatten foreslås økt til 2 mill. kroner.

Dette medlem mener at formuesskatten er et viktig tiltak for å forebygge og begrense ulikhet i samfunnet. Samtidig anerkjenner dette medlem at den kan slå uheldig og urettferdig ut for enkelte som har lav inntekt og begrenset mulighet til å betjene en høy formuesskatt. Dette gjelder ikke minst gründere og eiere av småbedrifter i etableringsfasen. Dette medlem foreslår derfor å endre innretningen på formuesskatten. Det foreslås at bunnfradraget økes, slik at færre nordmenn må betale, samtidig som fordelingseffekten forsterkes ved at det innføres en «trinnskatt» i formuesskatten med høyere satser på de største formuene. Samtidig foreslår dette medlem å redusere regjeringens forslag om en skatterabatt på aksjer og driftsmidler. Dette medlem viser til at aksjer og driftsmidler i realiteten utgjør mesteparten av de verdiene som omfattes av formuesskatt. Å innføre en skatterabatt blir derfor en upresis og generell skattelette til grupper med stor formue. Miljøpartiet De Grønne mener en økning i bunnfradraget er et mer målrettet grep for å begrense de negative effektene av formuesskatten.

Dette medlems hovedgrep i formuesskatten er å innføre en «trinnskatt» for formuesskatten der satsen for den statlige andelen av formuesskatten økes fra 0,15 pst. til 0,3 pst. for formuer større enn 10 mill. kroner og

0,5 pst. for formuer høyere enn 50 mill. kroner. Samtidig økes verdsettelsen av aksjer og driftsmidler til 77,5 pst. Samtidig foreslår dette medlem å øke bunnfradraget til 2 mill. kroner.

Dette medlem viser til at dagens håndtering av arbeidende kapital ikke er tilfredsstillende. Store verdier unntas beskatning uten at dette nødvendigvis er for verdier som kan karakteriseres som arbeidende kapital. Dette medlem mener derfor at det vil være ønskelig å kunne skille ut varige driftsmidler som maskiner, inventar o.l. ved fastsettelse av formuesverdien av unoterte aksjeselskap, slik at denne delen av formuesverdien kan gis en rabatt ved utmåling av formuesskatt for eierne.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen etablere modeller som gjør det mulig å skille ut varige driftsmidler som maskiner, inventar o.l. på balansesummen ved fastsettelse av formuesverdien av unoterte aksjeselskap.»

Dette medlem fremmer videre følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan beskatning på sekundærboliger kan økes.»

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne rett til fradrag av rentekostnader på forbrukslån.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om skattlegging av utleie av egen bolig som i dag er skattefri.»

«Stortinget ber regjeringen øke maksimal eiendomsskattesats for bolig og fritidsbolig til 7 promille.»

«Stortinget ber regjeringen utrede innføring av en sosialt omfordelende arveavgift med høyt bunnfradrag og med en ekstra progressiv sats for arv over 20 mill. kroner.»

## 5.3 Verdsettelse av primærboliger

Verdsettelse av primærboliger med høy verdi behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 5.4 Verdsettelse av sekundærboliger

Verdsettelse av sekundærbolig behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 5.5 Formuesverdier av fritidsboliger SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Formuesverdien av fritidsboliger skal maksimalt utgjøre 30 pst. av eiendommens dokumenterte omsetningsverdi (maksimalgrensen), jf. skatteloven § 4-10 sjettede ledd. Det følger av Skattedirektoratets takserings-



regler hvordan selve verdsettelsen skal skje. Det fastsettes en formuesverdi ved ferdigstilling av nye fritidsboliger, som maksimalt skal utgjøre 30 pst. av kostpris inkludert grunn eller 30 pst. av eiendommens dokumenterte omsetningsverdi, jf. takseringsreglene § 1-1-1. Formuesverdiene av fritidsboliger endres ikke i forbindelse med etterfølgende overdragelse.

For primær- og sekundærboliger i Norge fanges den årlige utviklingen i omsetningsverdier opp av det særskilte verdsettelsessystemet for slike boliger. Formuesverdiene av fritidsboliger må derimot endres med generelle prosentvise justeringer fra år til år for at de skal gjenspeile den generelle verdiutviklingen. Formuesverdiene av fritidsboliger ble sist justert fra 2013 til 2014. Formuesverdiene ble da oppjustert med 10 pst. Manglende justeringer siden har gitt et betydelig etterslep i de skattemessige formuesverdiene av fritidsboliger sammenlignet med de senere års utvikling i omsetningsverdier. Ifølge statistikk fra Eiendom Norge har gjennomsnittsprisen for omsatte fritidsboliger økt med 53 pst. fra 1. halvår 2014 til 1. halvår 2021. Prisveksten siste år alene anslås til 12,6 pst., som er historisk høyt.

Regjeringen foreslår at formuesverdiene av fritidsboliger oppjusteres med 10 pst. fra 2021 til 2022. Eventuelle formuesverdier som overstiger maksimalgrensen på 30 pst. etter denne oppjusteringen, kan skattyter kreve nedsatt på vanlig måte etter skatteloven § 4-10 sjette ledd. Justeringen av formuesverdiene av fritidsboliger gjennomføres i Skattedirektoratets takseringsregler. Prisjusteringen vil begrense etterslepet sammenlignet med de økte omsetningsverdiene og dempe favoriseringen av fritidsboliger sammenlignet med blant annet næringsvirksomhet. Også bolig- og fritidseiendommer i utlandet og på Svalbard verdsettes etter reglene som gjelder for fritidsboliger i Norge, jf. takseringsreglene § 1-1-1 annet ledd. Oppjusteringen foreslås derfor å også omfatte disse.

Forslaget anslås å øke provenyet med om lag 60 mill. kroner påløpt og 50 mill. kroner bokført i 2022.

I tråd med anmodningsvedtak fra Stortinget arbeides det med å utvikle et lignende verdsettelsessystem for fritidsboliger som for primær- og sekundærboliger. Et forslag til nytt verdsettelsessystem er sendt på høring. Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2021–2022) for Finansdepartementet.

### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)**

For at formuesverdiene av fritidsboliger skal avspeile generell verdistigning, må de oppjusteres i forbindelse med de årlige budsjettene. Det samme gjelder ikke for boliger og næringsseiendom, hvor verdiutviklingen fanges opp i verdsettelsesmodellene. I Prop. 1 LS (2021–

2022) er det foreslått å oppjustere verdiene for fritidsboliger med 10 pst.

Verdiene for fritidsboliger ble sist oppjustert fra 2013 til 2014. Ifølge fritidsboligprisstatistikk fra Eiendom Norge har gjennomsnittsprisen for fritidsboliger omsatt første halvår økt med om lag 53 pst. fra 2014 til 2021. Økningen fra 2020 til 2021 utgjorde 13 pst.

Regjeringen foreslår å oppjustere formuesverdiene av fritidsboliger med 25 pst. for å ta igjen noe mer av etterslepet enn det som følger av forslaget i Prop. 1 LS (2021–2022). Forslaget vil dempe favoriseringen av fritidsboliger sammenlignet med andre formuesobjekter, for eksempel næringsvirksomhet. Oppjusteringen omfatter også fritidsboliger på Svalbard og i utlandet og vil gjennomføres i Skattedirektoratets takseringsregler.

Forslaget anslås å øke provenyet med om lag 80 mill. kroner påløpt og 65 mill. kroner bokført i 2022 sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett, der det foreslås at formuesverdier av fritidsboliger ikke skal økes.

## **5.6 Formuesskatt på fiskeri- og oppdrettstillatelser**

Formuesskatt på fiskeri- og oppdrettstillatelser behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## **5.7 Bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten**

### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Bunnfradraget i formuesskatten reguleres i Stortingets årlige skattevedtak. I formuesskatten til staten gis samtlige personlige skattytere for inntektsåret 2021 et bunnfradrag på 1,5 mill. kroner, jf. skattevedtaket § 2-1. I formuesskatten til kommunene, derimot, gis bunnfradraget kun til skattytere «som har krav på personfradrag etter skatteloven § 15-4», jf. skattevedtaket § 2-3. Denne forskjellen går langt tilbake i tid, og bakgrunnen er ukjent. Departementet foreslår å fjerne denne forskjellen. Dermed utvides retten til bunnfradrag i

den kommunale delen av formuesskatten til samtlige personlige skattytere, uavhengig av bosted og uavhengig av om vedkommende har krav på personfradrag i Norge.

Personer som er skattemessig bosatt i Norge, har skatteplikt hit for hele sin formue (globalskatteplikt). Det vil si at all formue som eies av disse personene, uavhengig av om den er lokalisert her eller i utlandet, som utgangspunkt er formuesskattepliktig i Norge. Personer som ikke er skattemessig bosatt i Norge, har ikke en slik globalskatteplikt. Disse har istedenfor en begrenset formuesskatteplikt til Norge for enkelte stedbundne eiendeler. Denne begrensede formuesskatteplikten omfatter fast eiendom og løsøre som befinner seg i Norge, og formue i virksomhet som skattyteren utøver eller deltar i, og som drives eller bestyres herfra, jf. skatteloven § 2-3 første ledd bokstav a og b.

Alle personlige skattytere som er skattemessig bosatt i Norge, har krav på personfradrag, jf. skatteloven § 15-4 første og fjerde ledd. Personer bosatt i utlandet på grunn av tjeneste i den norske stat, har tilsvarende rett til personfradrag, jf. sjette ledd. For andre ikke-bosatte gis personfradrag kun til skattytere som har begrenset skatteplikt til Norge for arbeid utført i riket etter skatteloven § 2-3 første ledd bokstav d og annet ledd, jf. § 15-4 fjerde ledd bokstav b. Begrenset skatteplikt til Norge for formue alene gir dermed ikke krav på personfradrag. Siden bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten er betinget av at skattyter har krav på personfradrag, har enkelte skattytere med begrenset formuesskatteplikt til Norge ikke krav på bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten.

Tall fra Skatteetaten viser at i 2019 ble 12 270 personer formuesbeskattet for stedbunden formue i Norge uten å få bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten. Av disse var 5 365 personer norske statsborgere.

Departementet mener at denne forskjellsbehandlingen mellom bosatte og begrenset skattepliktige kan være EØS-rettslig problematisk. Dette gjelder først og fremst i tilfeller hvor en ikke-bosatt har skatteplikt til Norge for hele eller tilnærmet hele sin formue uten å ha krav på bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten. Departementet mener derfor at innretningen av den kommunale delen av bunnfradraget bør endres, slik at flere ikke-bosatte skattytere får bunnfradrag i denne delen også.

Spørsmålet er dernest hvor omfattende endringer en må gjøre. Departementet mener at det antakelig er rom for å begrense retten til bunnfradrag noe i disse tilfellene. Men snevre, mer spesialtilpassede løsninger som utvider retten til bunnfradrag kun for EØS-borgere og eventuelt på nærmere vilkår, vil komplisere regelverket og vil være vanskelig og mer ressurskrevende å håndtere for Skatteetaten. Mer kompliserte løsninger

kan også innebære økt dokumentasjonsbyrde for de berørte skattyterne og gi et mer komplisert regelverk som er vanskelig å forstå. Det er prinsipielt sett en fordel at skattereglene er så enkle og oversiktlige som mulig. Det bidrar også til å senke risikoen for feil i skattleggingen. På denne bakgrunn foreslår departementet at samtlige personlige skattytere skal få bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten uten nærmere vilkår. Dette innebærer en samordning av vilkårene for bunnfradrag i den statlige og kommunale delen av formuesskatten for personlige skattytere.

Dødsbo har krav på personfradrag i det inntektsåret dødsboet oppstår som subjekt (året hvor dødsfallet inntreffer), men ikke i etterfølgende år, jf. skatteloven § 15-4 annet ledd. Dette betyr at dødsbo i dag får bunnfradrag i formuesskatten til kommunene ett år, men ikke flere. I formuesskatten til staten er det ikke en tilsvarende begrensning, og dødsboet har krav på bunnfradrag samtlige år det er formuesskattepliktig. Departementet foreslår å videreføre denne rettstilstanden. Departementet mener likevel at det er mest hensiktsmessig å fjerne koblingen til personfradraget i skattevedtaket § 2-3 og heller presisere at dødsbo kun gis bunnfradrag i den kommunale delen av formuesskatten i dødsåret. Dette vil gi et mer tilgjengelig og oversiktlig regelverk. Departementet ser for øvrig at det kan være gode grunner til å også samordne vilkårene for bunnfradrag for dødsbo i henholdsvis den statlige og kommunale delen av formuesskatten, og vil på sikt vurdere endringer i reglene for dødsbo.

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 2-3.

Forslaget antas ikke å ha vesentlige administrative konsekvenser. Endringen er anslått å redusere provenyet med 35 mill. kroner påløpt og 30 mill. kroner bokført i 2022.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

### 5.8 Mulighetsrommet for endringer i formuesskatten – anmodningsvedtak

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

I behandlingen av Meld. St. 5 (2019–2020) Distriktsmeldingen, jf. Innst. 88 S (2020–2021) fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak:

Vedtaket 104:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med en vurdering av det framtidige mulighetsrommet for endring av formuesskatten, der både statens inntekter og kommunenes handlingsrom for kon-

kurransse om skattebetingelser mellom kommuner belyses.»

I 2021 er formuesskattesatsen maksimalt 0,85 pst., som er fordelt med 0,15 pst. til staten og maksimalt 0,7 pst. til kommunene. Stortinget fastsetter satsene hvert år, og kommunene fastsetter skattesatser innenfor de intervallene som stortingsvedtaket gir. For 2021 anslås statens inntekter fra formuesskatten å utgjøre om lag 3,2 mrd. kroner, mens kommunenes samlede inntekter fra formuesskatten anslås til 13,1 mrd. kroner.

Mesteparten av kommunenes skatteinntekter kommer fra skatt på inntekt og formue fra personlige skattytere. Disse inntektene, sammen med naturressursskatt fra kraftforetak, omfattes av inntektsutjevningen i inntektssystemet. I tillegg har noen kommuner betydelige inntekter fra eiendomsskatt, havbruksinntekter og konsesjonsinntekter som ikke inngår i inntektsutjevningen.

Kommuner kan vedta lavere satser enn den maksimale formuesskattesatsen. Bø kommune har satt ned formuesskattesatsen fra 0,7 til 0,2 pst. Inntektssystemutvalget har fått et tilleggsmandat der de bes om å se på hvordan en anledning til å ha lavere skattesatser bør håndteres i inntektssystemet. Utvalgets innstilling avgis i juni 2022. Regjeringen vil komme tilbake til anmodningsvedtaket etter at utvalget har avgitt sin innstilling.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

### 5.9 Formuesskattesats

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Regjeringen vil videreføre maksimal formuesskattesats på 0,85 pst.

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)

Formuesskattesatsen er under regjeringen Solberg redusert fra 1,1 pst. i 2013 til 0,85 pst. i 2021. Regjeringen foreslår å øke satsen med 0,1 prosentenheter til 0,95 pst. fra 2022. Forslaget vil styrke formuesskattens bidrag til omfordeling. Isolert anslås forslaget å øke provenyet med 1 880 mill. kroner påløpt. Provenyøkningen av den økte satsen, inkludert samspillvirkninger med de andre formuesskatteforslagene, anslås til 2 155 mill. kroner påløpt og 1 725 mill. kroner bokført sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

Departementet viser til forslag til Stortingets skattevedtak for inntektsåret 2022 § 2-1.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås at det innføres en ny høy sats i formuesskatten på 1,1 prosent for formue over 20 mill. kroner.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«Storingsvedtak om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2022 (Stortingets skattevedtak) § 2-1 skal lyde:

#### § 2-1 Formuesskatt til staten – personlig skattyter og dødsbo

Personlig skattyter og dødsbo svarer formuesskatt til staten av den delen av skattyterens samlede antatte formue som overstiger 1 700 000 kroner. Satsen skal være 0,25 pst. for formue inntil 20 000 000 kroner, og 0,4 pst. for den delen av formuen som overstiger 20 000 000 kroner.

Ektefeller som skattlegges under ett for begges formue, jf. skatteloven § 2-10, svarer formuesskatt til staten av den delen av ektefellenes samlede antatte formue som overstiger 3 400 000 kroner. Satsen skal være 0,25 pst. for formue inntil 40 000 000 kroner, og 0,4 pst. for den delen av formuen som overstiger 40 000 000 kroner.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett, der det foreslås at formuesskattesatsen ikke skal økes, men holdes på dagens nivå.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås en mer progressiv formuesskatt. Rødt foreslår øke den ordinære skattesatsen for formue til 1,1 pst., med en tilleggssats på 0,15 prosentpoeng for nettoformuer over 10 mill. kroner (rikeste 2 pst. av befolkningen) og ytterligere en tilleggssats på 0,15 prosentpoeng for nettoformuer over 100 mill. kroner (rikeste 0,07 pst. av befolkningen). Rødt fjerner verdsettingsrabattene for aksjer, driftsmidler og sekundærbolig samt fjerner rabatten for delen av verdien av primærboliger som overstiger 10 mill. kroner. Endringene vil samlet innebære om lag 11,5 mrd. kroner i økte skatteinntekter fra formue i 2022 sammenlignet med budsjettforslaget fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til nærmere omtale av eget forslag over.

## 6. Konsernbidrag

Konsernbidrag til utenlandsk datterselskap behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 7. Næringsbeskatning for øvrig

### 7.1 Grunnrenteskatt for vannkraft

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Regjeringen foreslår endringer i grunnrenteskatten for vannkraft for å ta hensyn til samvirkningen med selskapsskatten. I statsbudsjettet for 2021 ble grunnrenteskatten for vannkraft lagt om til en kontantstrømskatt med umiddelbar utgiftsføring for nye investeringer. Kontantstrømskatten ilegges sammen med ordinær selskapsskatt. Som følge av omleggingen til kontantstrømskatt er det behov for tilpasninger for å sørge for at skattene virker godt sammen, og at kontantstrømskatten virker nøytralt. Målet er at de to skattene til sammen ikke fører til større vridninger enn det som følger av ordinær selskapsskatt.

Problemstillingen og ulike løsningsalternativ ble omtalt i Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021. I et høringsnotat av 11. mai 2021 foreslo departementet en modell der grunnrenterelatert selskapsskatt fradragsføres i grunnlaget for grunnrenteskatten.

Regjeringen fremmer nå forslag i samsvar med forslaget som har vært på høring.

Når grunnrenterelatert selskapsskatt fradragsføres, blir skattegrunnlaget i grunnrenteskatten lavere. Det foreslås derfor at grunnrenteskattesatsen teknisk oppjusteres fra 37 pst. til 47,4 pst. for å videreføre samme effektive marginalsatt som i dag, 59 pst.

Forslaget vil isolert sett gi et provenyrtap sammenlignet med reglene som ble vedtatt i budsjettet for 2021, ved en statisk beregning. Forslaget anslås å gi en påløpt reduksjon i skatteinntektene for 2021 på om lag 280 mill. kroner sammenlignet med gjeldende regler. Provenytapet bokføres i 2022. Provenytapet på kort sikt vil i stor grad motsvares av økte skatteinntekter i påfølgende år. Omleggingen til kontantstrømskatt blir samlet sett om lag provenynøytral i nåverdi. Forslaget vil ikke innebære vesentlige økte administrative kostnader for Skatteetaten eller selskapene.

Departementet viser til forslag til ny bokstav c i skatteloven § 18-3 tredje ledd med ikrafttredelsesregel og forslag til endring i Stortingets skattevedtak for 2021

§ 3-4. Det forutsettes også en endring i Finansdepartementets forskrift til skatteloven § 18-8-3.

Det foreslås at endringene trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2021.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at det er forventet at inntektene fra grunnrenteskatten på kraftproduksjon i 2022 er over 5 mrd. kroner høyere enn tidligere antatt. Dette skyldes i all hovedsak høyere strømpriser. Dette medlem mener det er urimelig at økte skatteinntekter som følger av at folk har hatt ekstraordinært høye strømreregninger, skal benyttes til å saldere budsjettet. Dette medlem viser også til at det er forventet høye fluktasjoner i strømprisen også i årene fremover. Det bør derfor etableres et fast system for å sikre at slike fluktasjoner ikke gir en urimelig fordeling av gevinst for det offentlige og kostnad for forbrukerne. Det er viktig at det ikke er høye strømpriser som skal saldere regjeringen og Stortingets budsjetter.

Grunnrenteskatteinntektene fra kraftproduksjonen var i 2018 og 2019 høye. Før det har skatten ikke oversteget 7 mrd. kroner i inntekter til staten. Dette medlem vil derfor foreslå at det settes et tak for hvor høy inntekt staten skal inntektsføre som grunnrenteskatt på vannkraft. Skatteinntekter over dette skal deles ut igjen til folket, slik at de på denne måten kompenseres for høye strømpriser. Dette medlem er av den oppfatning at dette er en bedre løsning enn andre former for reguleringer av eksport/import/priser/avgifter.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en ordning hvor en 'normal inntekt' fra grunnrenteskatt på vannkraft fastsettes, og hvor overskytende inntekter deles ut igjen til folk bosatt i Norge.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en sektordelt plan med konkrete mål og virkemidler for elektrifisering av samfunnet.»

«Stortinget ber regjeringen fremme et forslag om å etablere et tak på 7 mrd. kroner i inntektsføring av grunnrenteskatt fra kraftindustrien. Grunnrenteskatteinntekter ut over dette taket forutsettes delt ut igjen til folk bosatt i Norge.»

## 7.2 Avgift på landbasert vindkraft

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Regjeringen foreslår en avgift på landbasert vindkraft med 1 øre per produsert kWh. Avgiften foreslås å omfatte konsesjonspliktige landbaserte vindkraftverk og skal pålegges innehavere av konsesjon for vindkraftverk (konsesjonær).

I tråd med det regjeringen varslet i revidert nasjonalbudsjett 2021, foreslås avgiften utformet som en særavgift. Inntektene tilfaller statskassen, men fordeles til vertskommuner. Forutsatt at avgiften kan tre i kraft i løpet av 2022, skal den første gang innbetales i 2023. Avgiften anslås å gi et proveny på om lag 165 mill. kroner på løpt i 2022, bokført i 2023, forutsatt at avgiften gjelder fra 1. januar 2022. Regjeringen vil frem mot statsbudsjettet for 2023 nærmere vurdere hvordan utbetalingene til vertskommuner formelt og praktisk skal administreres og fordeles.

De administrative konsekvensene av avgiften vil være begrenset både for avgiftsmyndighetene og de avgiftspliktige.

En avgift som bare gjelder landbaserte vindkraftverk, kan reise EØS-rettslige spørsmål om offentlig støtte som bør avklares med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) før avgiften trer i kraft. Det foreslås derfor at avgiften trer i kraft fra den tid departementet bestemmer.

Det vises til forslag til vedtak om avgift på landbasert vindkraft.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Rødt, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der produksjonsavgiften på vindkraft økes til 5 øre/KWh.

## 7.3 Differensiert arbeidsgiveravgift

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Arbeidsgivere i både privat og offentlig sektor plikter å betale arbeidsgiveravgift av lønn mv. Satsen for arbeidsgiveravgift er differensiert hovedsakelig etter hvor arbeidsgiver er lokalisert. Ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen) innebærer at virksomheter i mindre sentrale strøk betaler en lavere avgift enn virksomheter i mer sentrale strøk.

Adgangen til å betale arbeidsgiveravgift med redusert sats eller 0-sats innebærer statsstøtte. Etter EØS-avtalen kan slik støtte som utgangspunkt bare tildeles dersom den på forhånd er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Norge er delt inn i syv arbeidsgiveravgifts-soner (sone 1, 1a, 2, 3, 4, 4a og 5). Satsene varierer fra 14,1 pst. i sone 1 til 0 pst. i sone 5. Reduksjonen av avgiften i

sone 1a er begrenset til bagatellmessig støtte, som kan tildeles uten godkjenning fra ESA. Det er derfor ordningen i sone 2 til 5 som må godkjennes av ESA.

Nye EØS-regler for regional statsstøtte trer i kraft 1. januar 2022. Norge må innen den tid notifisere og få godkjent en ordning som er i samsvar med det nye regelverket.

Regjeringen ønsker å videreføre hovedtrekkene i gjeldende ordning. Ordningen er et av de viktigste distriktspolitiske virkemidlene i Norge. Ordningen virker målrettet ved å stimulere sysselsetting i distriktene, noe som motvirker eller begrenser befolkningsnedgang i områder med særskilte utfordringer.

Forslaget til DA-ordning for 2022 innebærer mindre justeringer i satsene for arbeidsgiveravgift for noen kommuner som følge av at behovet for støtte har endret seg.

Soneinndelingen har tidligere som hovedregel fulgt kommunegrensene, slik at det kun har vært én sats for arbeidsgiveravgift innenfor hver kommune. Dette har endret seg i forbindelse med kommunesammenslåinger etter 1. juli 2014. For kommuner som er slått sammen etter 1. juli 2014, og som hadde ulik sats før sammenslåingen, har soneinndelingen frem til nå bygget på de tidligere kommunegrensene. Det foreslås at det fra 2022 fortsatt skal kunne være flere satser for arbeidsgiveravgift innenfor enkelte kommuner som er slått sammen etter 1. juli 2014, men at soneinndelingen i disse kommunene skal følge grunnkretsene.

Videre foreslår departementet at virkeområdet for reglene for ambulerende virksomhet utvides, slik at de omfatter alle tilfeller hvor hoveddelen av arbeidet utføres utenfor den sonen hvor arbeidsgiver skal være registrert i Enhetsregisteret. Departementet foreslår også endringer i reglene om hvilken sats som skal brukes for ambulerende virksomhet. Bakgrunnen for forslagene er å gjøre ordningen mer treffsikker og tilpasse reglene om ambulerende virksomhet til økt bruk av fjernarbeid. Forslaget innebærer at arbeidsgiver skal bruke satsen der arbeidet utføres, hvis arbeidet er stedbundet og utføres innenfor én annen sone enn registreringssonen. For annen ambulerende virksomhet, altså stedbundet arbeid i flere andre soner eller fjernarbeid, brukes satsen der den ansatte er registrert i Folkeregisteret.

I tillegg foreslår departementet endringer i sektoravgrensningen for finansielle aktiviteter mv. Det følger av retningslinjene for regionalstøtte at arbeidsgivere med slike aktiviteter som hovedaktivitet, ikke kan bruke redusert sats for noen del av virksomheten. Arbeidsgivere som ikke har finansielle aktiviteter mv. som hovedaktivitet, kan imidlertid bruke redusert sats også for finansielle aktiviteter mv.

Forslagene anslås å gi en samlet netto provenyøkning på 95 mill. kroner på løpt og 86 mill. kroner bokført i 2022. Forslagene innebærer noe økte administrative kostnader for Skatteetaten og for arbeidsgiverne.

Fremleggelsen av forslaget skjer med utgangspunkt i Europakommisjonens retningslinjer, da ESA ennå ikke har vedtatt tilsvarende retningslinjer for EØS/EFTA-landene. Det tas videre forbehold om godkjenning av ESA. Det kan derfor bli behov for justeringer av forslaget.

Departementet viser til forslag til stortingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2022. DA-ordningen er regulert i §§ 1 til 5 i forslaget til stortingsvedtak.

### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)**

Det vises til Prop. 1 LS (2021–2022) med forslag til stortingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2022 og omtalen i samme proposisjon punkt 7.3.

Ordnningen med differensiert arbeidsgiveravgift (DA-ordningen) som skal gjelde fra 2022, må godkjennes av ESA før nyttår. Dialogen med ESA om ordningen har fortsatt i tiden etter regjeringsskiftet. På bakgrunn av denne dialogen foreslås det noen endringer sammenlignet med forslaget i Prop. 1 LS (2021–2022). Regjeringen legger til grunn at ordningen, med disse endringene, ligger innenfor rammene av regionalstøtte-retningslinjene for perioden 2022–2027 og dermed kan godkjennes av ESA før utgangen av året.

Etter fremleggelsen av Prop. 1 LS (2021–2022) er det avklart at det er adgang til å opprettholde ulike arbeidsgiveravgift innenfor sammenslåtte kommuner. Regjeringen opprettholder derfor forslaget om å ha ulike avgiftssatser innenfor kommuner som er sammenslått etter 1. juli 2014, og som hadde ulike satser før sammenslåingen.

For soneinndelingen foreslås det endringer for tre kommuner sammenlignet med forslaget i Prop. 1 LS (2021–2022).

Kommunene Kvitsøy og Utsira må flyttes fra sone II til sone Ia for at ordningen skal kunne godkjennes. Årsaken er at disse øyene ikke grenser til det øvrige virkeområdet for differensiert arbeidsgiveravgift. Det er et vilkår for å kunne inkluderes i ordningen. Arbeidsgivere i disse kommunene kan bruke den reduserte satsen på 10,6 pst. inntil den samlede avgiftsreduksjonen utgjør 500 000 kroner i året, tilsvarende om lag 14,2 mill. kroner i avgiftsgrunnlag. For avgiftsgrunnlag ut over dette må avgiften beregnes med full sats, det vil si 14,1 pst.

Den tidligere kommunen Midsund (nå del av Molde) foreslås flyttet fra sone Ia til sone II. Det innebærer at den tidligere kommunen Sandøy (nå del av Ålesund) kan forbli i sone II, og at den reduserte satsen på 10,6 pst. vil gjelde uten begrensninger der.

Forslagene til endringer i særreglene for ambulering virksomhet kan ikke gjennomføres nå. ESA rekke ikke å gjennomføre de nødvendige undersøkelsene av disse endringene og samtidig godkjenne ordningen

før utgangen av året. Særreglene for ambulering virksomhet vil derfor, med ett unntak, bli de samme i 2022 som i 2021. Unntaket gjelder såkalt fjernarbeid, eksempelvis hjemmekontor og annet ikke-stedbundet arbeid, når dette utføres i soner med lavere sats enn der arbeidsgiver skal være registrert i Enhetsregisteret. Særreglene må avgrenses mot disse tilfellene.

Dette innebærer at ved ambulering virksomhet i en sone med høyere sats enn den som gjelder i registreringssonen, må arbeidsgiver benytte den høyere satsen for lønn mv. for både stedbundet og ikke-stedbundet virksomhet (den såkalte omgåelsesregelen). Det følger også av gjeldende regler. Ved ambulering virksomhet i en sone med lavere sats vil adgangen til å bruke den reduserte satsen der det ambulering arbeidet utføres, bare gjelde for stedbundet virksomhet (den såkalte unntaksregelen). Avgiftssatsen for fjernarbeid i soner med lavere sats enn der arbeidsgiver skal være registrert, følger dermed av hovedregelen, slik at arbeidsgiver må bruke satsen i registreringssonen også for fjernarbeidet.

For øvrig fastholdes forslagene i Prop. 1 LS (2021–2022) punkt 7.3. Det presiseres for ordens skyld at endringene i sektoravgrensningen for arbeidsgivere med finansielle tjenester mv. som hovedaktivitet ikke er til hinder for at disse arbeidsgiverne kan bruke reduserte satser innenfor rammene av fribeholdsordningen, jf. forslag til stortingsvedtak § 4 fjerde ledd siste punktum. Fribeholdsordningen kan fortsatt brukes av arbeidsgivere innenfor DA-ordningens virkeområde for aktiviteter som er sektorunntatt.

Forslaget anslås å redusere provenyet med om lag 12 mill. kroner påløpt og 10 mill. kroner bokført sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

Departementet viser til forslag til stortingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2022.

### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til regjeringens forslag i tråd med Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen snarest gjøre en ny vurdering av om kommunene Kvitsøy og Utsira skal flyttes fra sone 2 i ordningen for differensiert arbeidsgiveravgift, og komme tilbake til Stortinget med dette.»

## 7.4 Fradrag for kildeskatt på renter og royalty mv. for NOKUS-deltakere

Fradrag fra kildeskatt behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 7.5 Produktavgift på første-håndsomsetning av fisk

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Produktavgiften til folketrygden for fiskeri-, hval- og selfangstnæringene foreslås opprettholdt på 2,1 pst. i 2022.

Trygdeavgiftssatsen for næringsinntekt er normalt 11,4 pst. Fiskere betaler en trygdeavgift på 8,2 pst. Produktavgiften i fiskerinæringen skal, foruten å dekke mellomlegget mellom 8,2 pst. og 11,4 pst. i trygdeavgiften, også dekke kollektiv medlemspremie til yrkesskade-trygd, kollektiv forsikring for tilleggssykepengene for manntallsførte fiskere og utgifter i forbindelse med stønad til arbeidsledige i næringen. Det skal svares produktavgift av all fangst fra norskregistrerte fartøy.

I brev av 3. september 2021 tilrår Nærings- og fiskeridepartementet at produktavgiften opprettholdes på 2,1 pst. for 2022. Tilrådingen er basert på anslag for førstehåndsverdien av fisk og pensjonsgivende inntekt samt forventede utgifter i 2022 i ordningene som produktavgiften er ment å dekke. Det er også tatt hensyn til innbetalt produktavgift og utgiftene de seneste årene. I tabell 7.1 i proposisjonen angis anslagene som ligger til grunn for fastsettelse av nivået på produktavgiften for 2022.

Det vises til forslag til Stortingets vedtak om produktavgift til folketrygden for fiskeri-, hval- og selfangstnæringene for 2022.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 8. Merverdiavgift

### 8.1 Stortingsvedtak

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Merverdiavgiften er en generell avgift på innenlandsk forbruk av varer og tjenester. Det beregnes merverdiavgift ved innenlandsk omsetning, ved innførsel og ved uttak av varer og tjenester fra avgiftspliktig virksomhet. Merverdiavgiften er fiskalt begrunnet og anslås å gi inntekter på om lag 327 mrd. kroner i 2021.

Den alminnelige merverdiavgiftssatsen er 25 pst. Det er en redusert sats på 15 pst. for næringsmidler og en lav sats på 12 pst. for enkelte tjenester som persontrans-

port, overnatting, allmennkringkasting samt adgang til kino, museer, fornøylesparker og store idrettsarrangement. Den lave merverdiavgiftssatsen på 12 pst. var som et koronatiltak midlertidig satt ned til 6 pst. fra 1. april 2020 til og med 30. september 2021.

Merverdiavgiften vedtas av Stortinget for ett år av gangen, jf. Grunnloven § 75 bokstav a. Nærmere regler om registrering, beregningsgrunnlag, fradrag mv. er fastsatt i lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift (merverdiavgiftsloven) og forskrift 15. desember 2009 nr. 1540 til merverdiavgiftsloven (merverdiavgiftsforskriften).

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, Rødt og Miljøpartiet De Grønne, slutter seg til regjeringens forslag til stortingsvedtak om merverdiavgift for 2022.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag, der det foreslås at merverdiavgiften på strømforbruk skal avvikes. Disse medlemmer mener dette vil være et viktig bidrag til å hjelpe folk som nå opplever veldig høye strømutfgifter, noe som i særlig grad rammer folk med vanlige og lave inntekter.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at den lave mva.-satsen gjelder for bl.a. kollektivtransport, kino og museer, og at den under regjeringen Solberg har blitt økt fra 8 pst. til 12 pst. Dette medlem viser til at Rødt er kritisk til flate avgifter som merverdiavgiften, som rammer usosialt siden de utgjør en relativt større del av inntektene for folk med lave inntekter. Den lave satsen er i tillegg knyttet til aktiviteter som kan sies å være miljøvennlige, slik som kulturopplevelser og kollektivtransport, og regjeringas økning de siste årene har etter dette medlems mening vært dårlig fordelings- og miljøpolitikk. Dette medlem viser til at satsen har vært redusert til 6 pst. under koronakrisen, men at den fra 1. januar 2022 er foreslått økt tilbake til 12 pst. Rødt foreslår å redusere satsen til 8 pst.

Dette medlem mener at i møte med miljø- og klimaproblemer er det viktig å redusere unødvendig forbruk, og for mange typer varer vil det være mer miljøvennlig å reparere enn å kjøpe nytt. Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett, som inneholder forslag om å fjerne merverdiavgift på reparasjoner av tekstiler, husholdningsvarer og elektronikk for på den måten å legge til rette for økt bruk av reparasjoner og samtidig begrense forbruksveksten.

Dette medlem viser videre til forslag om å fjerne merverdiavgiften for norskproduserte frukt og grønnsaker, et tiltak som kan bidra både til å styrke den norske

selvforsyningsgraden og til økt inntak av frukt og grønnsaker.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til eget alternative budsjett, hvor det foreslås en rekke endringer i mva., og hvor det fremmes forslag om å fjerne merverdiavgift på

- frukt og grønt
- økologisk mat
- gjenbruk og reparasjoner av klær og sko, husholdnings- og fritidsvarer
- persontransport med unntak av flyreiser
- reparasjon av elektronikk
- elsykler og elsparkesykler

Dette medlem fremmer videre i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett forslag om fritak for merverdiavgift på elektriske motorbåter, elektriske båt-batterier og elektriske småfly.

Dette medlem fremmer videre i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett forslag om å redusere lav merverdiavgiftsats fra 12 til 8 pst.

Videre foreslår dette medlem i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett å redusere merverdiavgift på matservering og alkoholservering fra 25 til 20 pst. Neste år reduseres dette med ytterligere 5 pst., slik at merverdiavgift på takeaway og merverdiavgift på mat servert i restaurant er den samme.

## 8.2 Naprapater og osteopater

Unntaket fra merverdiavgift for naprapater og osteopater behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

# 9. Særavgifter

## 9.1 Innledning

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Særavgifter ilegges nærmere bestemte varer og tjenester mv. og er hovedsakelig begrunnet i å skaffe staten inntekter, dvs. at de er fiskalt begrunnet. I tillegg kan særavgiftene bidra til å prise samfunnets kostnader ved bruk av for eksempel helse- og miljøskadelige produkter. Avgifter på klimagassutslipp er sammen med deltakelse i det europeiske kvotesystemet hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk. Inntektene fra særavgiftene går til statskassen uten noen form for øremerking. De fleste særavgiftene legges på varer, og avgiften betales av produsent og importør. Dette medfører at avgiftene kreves inn til lave administrative kostnader.

Særavgiftene og fritak for avgift vedtas av Stortinget i plenum for ett år av gangen, jf. Grunnloven § 75 bokstav a. Nærmere bestemmelser om avgiftsgrunnlag, -beregning og -fritak mv. er fastsatt i forskrifter med hjem-

mel i særavgiftslover, blant annet lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter og lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter. CO<sub>2</sub>-avgiften på sokkelen innkreves etter lov 21. desember 1990 nr. 72 om avgift på utslipp av CO<sub>2</sub>i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det norske særavgiftsnivået er for høyt sammenliknet med våre naboland og skal reduseres. Disse medlemmer mener at høye særavgifter rammer både næringsvirksomhet og arbeidsplasser knyttet til næringer der det er mye grensehandel. Høye særavgifter rammer alle forbrukere. Disse medlemmer mener at høye særavgifter er usosialt, og de gir den største belastningen for folk med lave inntekter.

## 9.2 Avgift på alkohol

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Tabell 1.6 viser avgiftssatser for alkoholholdige drikkevarer for 2021 og forslag til satser for 2022.

Avgiften skal skaffe staten inntekter og bidra til å redusere forbruket av alkohol og dermed begrense de helsemessige skadene fra bruk av alkohol. Høye avgifter på alkohol kan imidlertid føre til økt grensehandel, tax-free-handel, hjemmeproduksjon og smugling. Slik uregistrert omsetning svekker kontrollen med forbruket og innebærer tap av avgiftsinntekter.

Avgiften på alkoholholdige drikkevarer er inndelt i tre grupper. Den første omfatter brennevinbaserte drikkevarer over 0,7 volumprosent alkohol, den andre annen alkoholholdig drikk fra 4,7 til og med 22 volumprosent alkohol, mens gruppe tre omfatter annen alkoholholdig drikk til og med 4,7 volumprosent alkohol. Avgiftsgruppene omtales som henholdsvis brennevin, vin og øl.

Avgiftene på brennevin og vin avhenger av alkoholinnholdet. Vin og øl over 4,7 volumprosent (sterkøl) har samme avgiftssats per volumprosent per liter. Brennevin har høyere avgiftssats per volumprosent per liter enn de øvrige alkoholholdige drikkevarene.

Alkoholholdig drikk med alkoholinnhold t.o.m. 0,7 volumprosent ble tidligere avgiftsberegnet etter regelverket for alkoholfrie drikkevarer. Avgift på alkoholfrie drikkevarer ble opphevet 1. juli 2021. Alkoholholdig drikk med alkoholinnhold til og med 0,7 volumprosent er etter dette avgiftsfri, jf. avgiftsvedtaket § 1.



### Avgift på brennevin og vin mv.

Figur 9.1 i proposisjonen viser utviklingen i reelt avgiftsnivå for brennevin, vin og sterkøl fra 2000 til 2021. Bortsett fra en økning på 5 pst. ut over prisjustering i 2011 har avgiftene gått ned eller vært stabile i perioden 2000–2020. I 2021 ble avgiftene på vin og sterkøl redusert med 10 pst. reelt.

Figur 9.2 i proposisjonen viser omfanget av den registrerte omsetningen av brennevin og vin, det vil si salg gjennom Vinmonopolet og serveringssteder. I tillegg foregår det uregistrert omsetning i form av avgiftsfritt salg på lufthavn mv. (tax-free), grensehandel, smugling og hjemmeproduksjon. Omfanget av dette er usikkert. Den registrerte omsetningen av brennevin og vin økte betydelig i 2020 som følge av smitteverntiltakene under pandemien, særlig reiserestriksjonene.

### Avgift på øl mv.

Avgift på sterkøl (øl med alkoholstyrke over 4,7 volumprosent) skal beregnes med samme sats som vin. Øl fra små bryggerier ilegges redusert avgift. De reduserte satsene gjelder gjæret alkoholholdig drikk med alkoholstyrke over 3,7 volumprosent til og med 4,7 volumprosent.

Figur 9.3 i proposisjonen viser utviklingen i avgiftsatsene på øl fra 2000 til 2021. Det reelle avgiftsnivået ble noe redusert fra 2002 til 2010. I 2011 ble avgiften økt med 5 pst. ut over prisjustering. Siden 2011 har avgiften vært reelt uendret frem til avgiften ble redusert med 10 pst. reelt i 2021.

Figur 9.4 i proposisjonen viser utviklingen i omsetning av øl i perioden 2000 til 2020. Omsetningen av pils (øl med alkoholinnhold over 3,7 volumprosent opp til og med 4,7 volumprosent) og lettøl (øl med alkoholinnhold over 0,7 t.o.m. 2,7 volumprosent) økte i 2020. Økningen må sees i sammenheng med smitteverntiltakene som er innført som følge av pandemien, særlig reiserestriksjonene.

### Forenklet fortolling

Alkoholholdige varer og tobakksvarer som reisende innfører til personlig bruk i tillegg til avgiftsfri kvote, fortolles etter satser som er fastsatt i tollforskriften § 4-20-3, såkalt forenklet fortolling. For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene.

### Solidarisk alkoholpolitikk – oppfølging av anmodningsvedtak nr. 45 (2017–2018)

Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak 20. november 2018 ved behandlingen av Dokument 8:141 S (2017–2018) Representantforslag om en offensiv og solidarisk alkoholpolitikk, jf. Innst. 38 S (2018–2019):

#### Vedtak 45:

«Stortinget ber regjeringen vurdere en reversering av den siste endringen av tax-free-kvoten ut ifra en evaluering av hvordan kvoten påvirker Vinmonopolets salg og stilling som et av de viktigste alkoholpolitiske instrumentene.»

Fra 1. juli 2014 ble reglene for avgiftsfrie kvoter endret slik at reisende kan bytte ut kvoten for tobakksvarer med 1,5 liter vin eller øl. Endringen omfattet kvoten for avgiftsfri innførsel etter handel i utlandet (eksempelvis grensehandel) og tax-free-kvoten, det vil si varer som er kjøpt ubeskattet på fly, flyplasser og ferger. Kvoten for avgiftsfri innførsel og tax-free er den samme i dag.

Anmodningsvedtaket ble omtalt i Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021. Det ble vist til at det avgiftsfrie salget av alkohol ved norske lufthavner hovedsakelig påvirkes av antall utenlandsreisende og langsiktige salgstrender, og at salget av vin økte noe i 2014 og 2015 samtidig som salget av brennevin gikk ned. Det er usikkert hvordan endringen av tax-free-kvoten har påvirket Vinmonopolets salg. Videre ble det vist til Granvolden-plattformens punkt om at regjeringspartiene vil «videreføre tax-free-endringen som ble gjennomført i 2014 der tobakskvoten kan byttes inn i alkohol», og at regjeringen derfor ikke ville foreslå å reversere denne endringen i tax-free-kvoten. Regjeringen anså med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

I Innst. 3 S (2020–2021) tok finanskomiteen omtalen til orientering. Oppfølgingen av vedtaket ble omtalt i Meld. St. 15 (2020–2021) Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2019–2020. Kontroll- og konstitusjonskomiteen innga sin innstilling om Anmodnings- og utredningsvedtak i stortingssesjonen 2019–2020 i Innst. 580 S (2020–2021). Her fremgår det at komiteens flertall ikke kan se at omtalen i Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 kan anses som en evaluering. Komiteen opprettholder derfor vedtak 45 (2017–2018).

Regjeringen holder fast ved sin konklusjon i Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 om å ikke reversere tax-free-endringen som ble gjennomført i 2014. Det er foreløpig ikke gjennomført en evaluering av hvordan endringen i tax-free-kvoten har påvirket Vinmonopolets stilling som et av de viktigste alkoholpolitiske instrumentene, men regjeringen vil vurdere en slik evaluering nærmere.

Departementet vil komme tilbake til saken.

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)

Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak 20. november 2018 ved behandlingen av Dokument 8:141 S (2017–2018) Representantforslag om en offensiv og solidarisk alkoholpolitikk, jf. Innst. 38 S (2018–2019):

**Vedtak 45:**

«Stortinget ber regjeringen vurdere en reversering av den siste endringen av taxfree-kvoten ut ifra en evaluering av hvordan kvoten påvirker Vinmonopolets salg og stilling som et av de viktigste alkoholpolitiske instrumentene.»

Fra 1. juli 2014 ble den avgiftsfrie kvoten etter tollforskriften endret slik at reisende kan bytte ut kvoten for tobakksvarer med 1,5 liter vin eller øl. Endringen omfattet kvoten for avgiftsfri innførsel etter handel i utlandet (grensehandel) og tax-free-kvoten, det vil si varer som er kjøpt ubeskattet på fly, flyplasser og ferger. Kvoten for avgiftsfri innførsel og tax-free er den samme i dag.

I Prop. 1 LS (2021–2022) holder regjeringen Solberg fast ved sin konklusjon fra Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 om å ikke reversere endringen av den avgiftsfrie kvoten for reisende fra 2014. Samtidig vises det til at det foreløpig ikke er gjennomført en evaluering av hvordan endringen har påvirket Vinmonopolets stilling.

Tax-free-ordningen øker tilgjengeligheten og forbruket av alkohol og tobakk. Ordningen har uheldige klima- og miljøeffekter ved at den stimulerer til økt reisevirksomhet. Ordningen har uheldige fordelingsvirkninger. Folkehelseinstituttet (FHI) har funnet at de gruppene som kjøper mest alkohol på tax-free-utsalg på lufthavn, er de som reiser mest: middelaldrende menn med høy utdanning og høy inntekt, bosatt i Oslo og Akershus. Det avgiftsfrie salget av alkohol og tobakk gir også et betydelig proveny tap for staten.

Regjeringen foreslår å reversere endringen av den avgiftsfrie kvoten for reisende, både for tax-free og for avgiftsfri innførsel etter handel i utlandet. Det innebærer at den avgiftsfrie kvoten endres tilbake slik den var før 1. juli 2014, slik at reisende ikke lenger kan bytte ut kvoten for tobakksvarer med 1,5 liter vin eller øl. Endringen vil bli fastsatt i tollforskriften fra 1. januar 2022. Forslaget anslås på usikkert grunnlag å gi et merproveny på om lag 115 mill. kroner påløpt og 110 mill. kroner bokført i 2022 sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

Anmodningsvedtaket anses med dette som fulgt opp.

**KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalene til orientering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag, der det foreslås at alkoholavgiftene skal reduseres til svensk nivå over to år, og at det for 2022 legges til grunn en betydelig reduksjon i avgiftsnivået som et steg i denne retningen. Disse medlemmer viser til at det i Fremskrittspartiets budsjettforslag gjøres flere grep for å redusere grensehandelen og få plass et lavere særavgiftsnivå som kommer både næringsliv og forbrukere til gode. Disse medlemmer går imot Arbeiderparti–Senterparti-regjeringens forslag om innskrenkninger i tax-free-ordningen og mener det fortsatt skal være mulig å bytte ut kvoten for tobakksvarer med vin eller øl.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til eget alternativt budsjett, der det foreslås å avvikle tax-free-ordningen og halvere kvoten for alkohol og tobakk for ikke å gi et insentiv til å velge fly fremfor tog når man reiser utenlands, samtidig som halvert kvote vil kunne bidra til å redusere grensehandelen.

**9.3 Avgift på tobakksvarer mv.****SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

For 2022 foreslås det å øke avgiften på tobakksvarer med 5 pst. ut over prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1.

**Avgift på nye nikotinprodukter**

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021 ble det vedtatt å innføre avgift på nye nikotinprodukter fra 1. juli 2021. Fra samme tidspunkt ble det åpnet for at nye nikotinprodukter kan inngå i tax-free-kvoten, fortolles forenklet og selges i tax-free-butikk på lufthavn, forutsatt at produktene har fått godkjenning etter forskrift 16. juni 2021 nr. 2131 om godkjenningsordning for nye tobakks- og nikotinprodukter. Avgiftsendringen skjedde etter høring i 2021 og omfattet blant annet produkter som nikotinholdig e-væske og snus uten tobakk.

I Prop. 194 LS (2020–2021) Endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivinga m.m. fremgår det at flere høringsinstanser stilte spørsmål om også tobakk til oppvarming bør være skilt ut som en egen kategori i avgiftsvedtaket og tollregelverket. Tobakk til oppvarming innebærer at tobakken elektronisk varmes opp nok til å frigjøre nikotinholdig tobakkdamp. Tobakk til bruk for oppvarming avgiftslegges i dag som annen ordinær røyketobakk.

Finansdepartementet uttaler i Prop. 194 LS (2020–2021) Endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivinga m.m.

«at det kan vere grunn til òg å skilje ut oppvarma tobakk i ein eigen kategori i avgiftsvedtaket, men ynskjer å vurdere dette meir grundig på noko lengre sikt. Inntil vidare vil difor oppvarma tobakk verte

behandla som avgiftspliktig røyketobakk, slik Skattedirektoratet legg til grunn i dag».

Finansdepartementet mener at hensynet til klar-  
gjøring tilsier at tobakk til oppvarming skiller ut som en egen kategori i avgiftsvedtaket. I forslag til vedtak § 1 første ledd foreslås det at tobakk til oppvarming avgiftsberegnes i en særskilt kategori og med samme sats som røyketobakk. Forslaget innebærer kun en presisering av gjeldende regler.

## Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås at avgiften på snus skal reduseres med 25 pst. Disse medlemmer vil redusere avgiftene på grensehandelsvarer til svensk nivå over to år.

Disse medlemmer går imot regjeringens forslag om å øke tobakksavgiftene med 5 pst. Disse medlemmer mener at en slik avgiftsøkning vil gi grunnlag for mer grensehandel.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til eget alternativt budsjett, der det foreslås å avvike tax-free-ordningen og halvere kvoten for alkohol og tobakk for ikke å gi et insentiv til å velge fly fremfor tog når man reiser utenlands, samtidig som halvert kvote vil kunne bidra til å redusere grensehandelen.

## 9.4 Avgift på motorvogn mv.

### 9.4.1 INNLEDNING

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Bilavgiftene består av ikke-bruksavhengige og bruksavhengige avgifter. Avgiftene på motorvogn mv. er ikke-bruksavhengige og omfatter engangsavgift, trafikksikringsavgift, vektårsavgift og omregistreringsavgift. De bruksavhengige avgiftene omfatter vei-bruksavgift på drivstoff, se punkt 9.5.

I 2021 ble det gjennomført en provenynøytral overgang til WLTP-baserte CO<sub>2</sub>-verdier ved beregningen av engangsavgiften for varebiler. CO<sub>2</sub>-komponenten for varebiler ble også økt. Videre ble CO<sub>2</sub> erstattet av slagvolum som avgiftsgrunnlag for campingbiler. I trafikksikringsavgiften ble det innført avgift for elbiler med samme sats som for motorsykler.

Bilavgiftenes formål har tradisjonelt vært å gi staten inntekter. Avgifter på bruk av kjøretøy har i tillegg hatt som formål å prise de eksterne kostnadene ved bruken. I tillegg har de vært tillagt fordelingshensyn. De siste ti-

årene har bilavgiftene også blitt brukt til å påvirke sammensetningen av bilparken i retning av lav- og nullutslippsbiler. Regjeringen har et mål om at alle nye biler skal være nullutslippsbiler i 2025. Frem mot 2025 skal bilavgiftene, sammen med andre virkemidler, legges til rette for at vi når dette målet.

Dagens bilavgiftssystem er ikke bærekraftig verken med hensyn til proveny eller miljø. Med dagens innretning vil inntektene fra bilavgiftene falle kraftig i årene fremover, og de eksterne kostnadene ved bruk av kjøretøy, utenom utslipp av CO<sub>2</sub>, er enten ikke priset eller priset på en lite treffsikker måte. Det vil derfor være nødvendig med betydelige endringer i bilavgiftene for at bilavgiftene skal være bærekraftige. I Nasjonalbudsjettet 2021 la regjeringen frem prinsipper for et slikt fremtidig bilavgiftssystem, se punkt 4.6 i Meld. St. 1 (2020–2021) Nasjonalbudsjettet.

For 2022 foreslås en pakke med avgiftsendringer i tråd med prinsippene for et bærekraftig bilavgiftssystem. Forslagene bremser nedgangen i provenyet samtidig som insentivene til å kjøpe nullutslippsbiler styrkes. Som en del av denne pakken foreslår regjeringen å øke satsene i CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften for personbiler og å stramme inn særfordelen for ladbare hybridbiler i engangsavgiften. Det er nødvendig å stramme inn fordelene for ladbare hybridbiler for å få opp elbilandelen. Videre foreslås det å avvike fritaket for elbiler i omregistreringsavgiften og innføre full sats for elbiler i trafikksikringsavgiften. Disse fordelene har lite å si for beslutningen om å kjøpe elbil, samtidig som de vil gi betydelige inntektstap fremover.

I tillegg foreslår regjeringen å redusere trafikksikringsavgiften for å motvirke noe av kostnadsøkningen for bilistene ved økt CO<sub>2</sub>-avgift.

#### Komiteens merknader

Komiteen tar omtalen til orientering og viser til merknaden nedenfor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter ikke regjeringens pakke med avgiftsøkninger for biler. Disse medlemmer mener at bilavgiftene skal reduseres, og at engangsavgiften på sikt skal fases ut, slik at folk kan få bestemme hva slags bil de skal kjøpe etter behov.

### 9.4.2 ENGANGSAVGIFT

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å øke satsene i CO<sub>2</sub>-komponenten for personbiler samt å redusere avgiftsfordelen som ladbare hybridbiler har i engangsavgiften gjennom en innstramming i vektfradraget. For øvrig foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 2.

Engangsavgiftens formål er å skaffe staten inntekter og stimulere til en mer miljøvennlig bilpark. Ved utformingen av avgiften er det også lagt noe vekt på sikkerhet, fordeling og å holde de administrative kostnadene nede.

Engangsavgiften betales når kjøretøyet registreres i det sentrale motorvognregisteret for første gang. Avgiften ilegges de fleste typer kjøretøy unntatt store lastebiler og busser med lengde over seks meter og med mer enn 17 seteplasser. Kjøretøyene er delt inn i ni avgiftsgrupper med til dels ulike satser og beregningsgrunnlag. Avgiftsberegningen skjer på grunnlag av data fra motorvognregisteret, som igjen er hentet fra kjøretøyets typegodkjenning eller samsvarssertifikat. I Stortingets vedtak om engangsavgift § 7 er det fastsatt fritak for enkelte typer kjøretøy og for kjøretøy som skal benyttes av nærmere angitte brukere.

For personbiler mv. (avgiftsgruppe a) beregnes engangsavgiften på grunnlag av kjøretøyenes egenvekt, CO<sub>2</sub>-utslipp og NO<sub>x</sub>-utslipp. For kjøretøy uten relevante CO<sub>2</sub>-utslippsverdier beregnes avgiften på grunnlag av slagvolum. Dette gjelder i første rekke bruktimporterte biler av eldre årgang. Det er ikke nær sammenheng mellom slagvolum og CO<sub>2</sub>-utslipp, men det er gjort noen tilpasninger i slagvolumkomponenten for å etterligne CO<sub>2</sub>-komponenten, blant annet gjennom ulike satser for bensin- og dieslbiler.

For varebiler klasse 2, campingbiler og minibusser (avgiftsgruppe b, c og j) beregnes vektkomponenten og NO<sub>x</sub>-komponenten som en prosentvis andel av avgiften for personbiler mv. (avgiftsgruppe a), mens det for CO<sub>2</sub>-komponenten er gitt egne satser. For beltebiler (avgiftsgruppe e) beregnes avgiften på grunnlag av tollverdien. For motorsykler (avgiftsgruppe f) benyttes slagvolum og CO<sub>2</sub>-utslipp som beregningsgrunnlag. For motorsykler uten relevante CO<sub>2</sub>-utslippsverdier benyttes motoreffekt som beregningsgrunnlag sammen med en stykkavgift. For beltemotorsykler (avgiftsgruppe g) beregnes engangsavgiften ut fra kjøretøyenes slagvolum, motoreffekt og egenvekt.

Avgiftsnivået mellom de ulike kjøretøyene varierer betydelig, se tabell 1.6 i proposisjonen.

### Vrakpantavgift

Det foreslås ingen endringer i vrakpantavgiften for 2022.

Vrakpantavgiften er en del av engangsavgiften og omfatter alle avgiftspliktige motorvogner unntatt beltebiler. I tillegg skal det betales vrakpantavgift for mopeder, campingvogner og lastebiler. Vrakpantavgiften er henholdsvis 5 000 og 3 000 kroner for lastebiler og campingvogner og 500 kroner for motorsykler og mopeder. For øvrige motorvogner er vrakpantavgiften 2 400 kroner.

Vrakpantavgiften må ses i sammenheng med vrakpantordningen. Vrakpanten utbetales når kjøretøy leveres til godkjente behandlingsanlegg, og gir et økonomisk insentiv til innlevering av kasserte kjøretøy. Vrakpanten fastsettes årlig av Stortinget. Vrakpantavgiften er ikke øremerket vrakpantutbetalingene, men forutsettes om lag å dekke kostnadene. Vrakpantordningen er beskrevet i Prop. 1 S (2021–2022) for Klima- og miljødepartementet.

### Utviklingen i antall registrerte kjøretøy

Figur 9.8 i proposisjonen viser at antallet første gangsregistrerte personbiler har variert betydelig, men at det samlet sett økte i perioden 1995–2020. Antallet falt i 2008 og 2009 for så å ta seg kraftig opp igjen årene etter. I 2020 ble det førstegangsregistrert vel 150 000 personbiler, noe som er lavere enn årene før. For 2021 ser antall personbilregistreringer ut til å øke kraftig sammenlignet med 2020.

Antallet bruktimporterte kjøretøy økte frem til 2002, men siden har veksten avtatt og antallet er redusert. Bruktimporten av elbiler økte i årene frem til 2018, men antallet var lavere i 2019 og 2020.

Beholdningen av personbiler har økt fra i underkant av 1,7 mill. biler i 1995 til 2,8 mill. biler i 2020. Veksten har vært relativt jevn siden 1995.

Figur 9.9 i proposisjonen viser at antall førstegangsregistrerte nye varebiler økte fra i overkant av 21 000 i 2002 til over 45 000 i 2007. Fra 2007 til 2009 falt antallet kraftig, men økte deretter til om lag 38 000 biler i 2019. I 2020 falt antallet registreringer til 32 000 biler. De åtte første månedene i 2021 er det en kraftig økning i antallet registrerte varebiler sammenlignet med samme periode i 2020.

Figur 9.10 i proposisjonen viser utviklingen i førstegangsregistrerte personbiler fra 2012 til august 2021 fordelt etter kjøretøyteknologi. Salget av nye elbiler steg fra 2012 til 2015, fra en andel på 3 pst. til 17 pst. I 2016 gikk andelen nye elbiler noe ned, men har deretter økt betydelig til 54 pst. i 2020 og videre til 60 pst. i de åtte første månedene i 2021. Andelen nye hybridbiler har økt fra 4 pst. i 2012 til 30 pst. så langt i år. Andelen ikke-ladbare hybridbiler lå relativt stabilt i overkant av 10 pst. fra 2016 til 2019, men falt til 8,9 pst. i 2020 og videre til 6,7 pst. så langt i år. Andelen ladbare hybridbiler har variert mer, med rask vekst fra 2014 til 2017 etterfulgt av et fall fra 2017 til 2019. I år har andelen økt og utgjør 23,5 pst. de første åtte månedene av 2021. Andelen biler som kun benytter diesel som drivstoff, har falt fra 64 pst. i 2012 til 8,6 pst. i 2020 og 4,7 pst. de første åtte månedene i 2021. Andelen bensinbiler lå rundt 30 pst. i årene fra 2012 til 2016, men har deretter gått ned til 8 pst. i 2020 og 4,9 pst. så langt i 2021.

### Tidligere endringer i engangsavgiften

I 2007 ble engangsavgiften lagt om slik at CO<sub>2</sub>-utslipp erstattet slagvolum som ett av beregningsgrunnlagene. Fra 2009 til 2014 ble det for hvert år lagt større vekt på CO<sub>2</sub>-utslippet. I 2012 ble det innført en NO<sub>x</sub>-komponent for å ta hensyn til lokal forurensning.

Regjeringen foretok en helhetlig gjennomgang av bilavgiftene i Meld. St. 2 (2014–2015) Revidert nasjonalbudsjett 2015. En målsetting med gjennomgangen var å komme fram til endringer i bilavgiftene som stimulerer til en nyere, sikrere og mer miljøvennlig bilpark. Gjennomgangen ble fulgt opp med endringer i budsjettene for 2016, 2017 og 2018. Effektkomponenten er fjernet. Videre er vektcomponenten redusert gjennom en endret og mer progressiv satsstruktur, samt at innslagspunktet er hevet fra 0 til 500 kg. CO<sub>2</sub>-komponenten er økt gjennom høyere satser og redusert innslagspunkt, og NO<sub>x</sub>-komponenten er økt gjennom høyere sats. Endringene gjaldt i tillegg til personbiler (avgiftsgruppe a) også de avgiftsgruppene der avgiften beregnes som en andel av personbilavgiften (varebiler klasse 2, campingbiler, drosjer og minibusser). For varebiler klasse 2 (avgiftsgruppe b) er i tillegg NO<sub>x</sub>-satsene økt fra 30 til 75 pst. som andel av personbilavgift, mens vektsatsene er redusert fra 22 til 20 pst. som andel av personbilavgift.

Også engangsavgiften på motorsykler er lagt om i en mer miljøvennlig retning med mer vekt på utslipp samt avvikling av effektkomponenten og stykkavgiften.

Fra 2018 ble det gjort flere endringer i avgiften for hybridbiler. Vektfradraget for ikke-ladbare hybridbiler ble fjernet. For ladbare hybridbiler ble vektfradraget redusert fra 26 til 23 pst. fra 1. januar 2018, og fra 1. juli 2018 ble fradraget differensiert etter elektrisk rekkevidde.

1. juli 2018 ble det innført fritak for engangsavgift på firehjuls motorsykler og beltemotorsykler til bruk i reindriftsnæringen.

I 2019 ble særfordelene for drosjer i CO<sub>2</sub>-komponenten og vektcomponenten fjernet. Det ble også innført vrakpantavgift for lastebiler, motorsykler, mopeder og campingvogner.

1. juli 2019 ble det innført fritak for kjøretøy over 20 år, og engangsavgiften for motorsykler ble redusert med 10 pst. Året etter ble bruksfradraget ved import av eldre kjøretøy økt.

I 2020 ble NEDC-verdier erstattet av WLTP-verdier som avgiftsgrunnlag i CO<sub>2</sub>-komponenten for personbiler. Tilsvarende omlegging ble gjennomført for varebiler i 2021.

Gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye personbiler er redusert betydelig de siste årene, fra 177 gram CO<sub>2</sub>/km i 2006 til 123 gram CO<sub>2</sub>/km i 2013, og videre til 44 gram CO<sub>2</sub>/km i 2020, se figur 9.11. Før 2006 var gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp fra nye personbiler i Norge om lag 15 gram CO<sub>2</sub>/km over tilsvarende gjennomsnitt for med-

lemslandene i EU. Etter 2011 har gjennomsnittet i Norge vært lavere enn i EU. Stortingets mål for 2020 om gjennomsnittlig CO<sub>2</sub>-utslipp på 85 gram per km ble nådd i 2017. Nedgangen i CO<sub>2</sub>-utslippet skyldes særlig den økte andelen lav- og nullutslippsbiler.

De samlede utslippene av CO<sub>2</sub> fra personbilparken økte frem til 2007 og var relativt stabile i årene etter det. Fra 2013 til 2019 er CO<sub>2</sub>-utslippene fra den samlede personbilparken redusert med 18 pst. Ifølge foreløpige utslippstall fra Statistisk sentralbyrå ble utslippene fra vei-trafikken redusert med 4 pst. fra 2019 til 2020, blant annet fordi salget av bensin og diesel gikk ned samtidig som andelen biodrivstoff i drivstoffet økte. De samlede utslippene avhenger av transportvolumet, egenskapene ved kjøretøyene samt mengde innblandet biodrivstoff.

Figur 9.12 i proposisjonen viser gjennomsnittlig engangsavgift for alle nye personbiler (inkludert elbiler som har avgiftsfritak) og gjennomsnittlig engangsavgift for personbiler basert på de ulike kjøretøyteknologiene. Figuren viser at gjennomsnittlig engangsavgift varierer betydelig for biler med ulik kjøretøyteknologi, i første halvår 2021 fra om lag 160 000 kroner for nye konvensjonelle personbiler til om lag 25 000 kroner for ladbare hybridbiler, mens elbiler ikke ilegges engangsavgift i det hele tatt.

Figur 9.10 i proposisjonen viser hvordan sammensetningen av nybilsalget har endret seg ved at elbiler og ladbare hybridbiler i stor grad har erstattet konvensjonelle biler. Dette, samt de store forskjellene i engangsavgiftsnivå mellom kjøretøyteknologiene, er hovedårsaken til den kraftige nedgangen i inntektene fra engangsavgiften siden 2013. Det forklarer også hvorfor gjennomsnittlig engangsavgift er vesentlig redusert siden 2013, selv om avgiftsnivået for hver av kjøretøyteknologiene har en mer stabil utvikling. Gjennomsnittlig engangsavgift for nye personbiler (uten elbiler) er redusert fra om lag 125 000 kroner i 2013 til 110 000 kroner i 2019 og 60 000 kroner i første halvdel av 2021, se figur 9.12 i proposisjonen. Medregnet elbiler er gjennomsnittlig engangsavgift for nye personbiler redusert fra om lag 120 000 kroner i 2013 til om lag 60 000 kroner i 2019 og 25 000 kroner i første halvdel av 2021. Alle tall er justert til 2021-kroner.

### Endringer i engangsavgiften for 2022

For 2022 foreslås det å øke satsene i CO<sub>2</sub>-komponenten for personbiler samt å stramme inn vektfradraget i engangsavgiften for ladbare hybridbiler. For øvrig foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 2.

### CO<sub>2</sub>-komponenten for personbiler

For personbiler (avgiftsgruppe a) beregnes engangsavgiften på grunnlag av kjøretøyenes egenvekt, CO<sub>2</sub>-utslipp og NO<sub>x</sub>-utslipp. Engangsavgiften er i flere omgan-

ger lagt om i miljøvennlig retning med større vekt på utslipp. For 2022 foreslår regjeringen å ytterligere styrke insentivene til å kjøpe biler med lavere utslipp ved å øke satsene i CO<sub>2</sub>-komponenten for personbiler. Siden endringene både styrker insentivene til valg av null- og lavutslippsbiler og bidrar til økt proveny, er forslaget i tråd med regjeringens prinsipper for bærekraftige bilavgifter.

Regjeringen foreslår å øke de to laveste positive satsene i CO<sub>2</sub>-komponenten med 35 pst. ut over prisjustering. Det gir økt avgift for personbiler med CO<sub>2</sub>-utslipp over 87 gram per km. Forslaget anslås å gi et merproveny på om lag 175 mill. kroner påløpt og 160 mill. kroner bokført i 2022.

### Ladbare hybridbiler

Engangsavgiftsreglene er svært gunstige for ladbare hybridbiler. Det skyldes både målemetodene for CO<sub>2</sub>-utslipp, som gir ladbare hybridbiler lave beregnede utslipp og dermed lav eller negativ CO<sub>2</sub>-komponent, og en særfordel i vekt-komponenten i form av et fradrag i vekten det betales avgift for.

Frdraget i vekt-komponenten for ladbare hybridbiler ble i utgangspunktet innført for å kompensere for høyere vekt på grunn av elmotor og batteri i tillegg til et konvensjonelt motorsystem, men er blitt økt ut over det vekt-forskjellen gir grunnlag for. Etter en innstramming i 2018 er frdraget nå maksimalt 23 pst. av vekten i beregningsgrunnlaget. Kjøretøyene må ha registrert elektrisk rekkevidde på minst 50 km for å oppnå maksimalt fradrag. Kjøretøy med kortere elektrisk rekkevidde enn 50 km får en forholdsmessig andel av det maksimale frdraget.

Med svært progressiv satsstruktur innebærer frdraget i avgiftsgrunnlaget en langt høyere prosentvis reduksjon i vekt-komponenten enn frdragssatsen. I 2020 var gjennomsnittlig vekt for en ny ladbar hybridbil vel 1 900 kg. En ladbar hybridbil med denne vekten og maksimal frdragssats vil i 2022 få en avgiftsreduksjon på vel 100 000 kroner eller om lag 70 pst. av vekt-komponenten. De gunstige avgiftsreglene innebærer at ladbare hybridbiler får lav eller ingen engangsavgift ut over vrakpantavgift. Ifølge tall for fastsatt avgift for første halvår 2021 ilegges om lag 55 pst. av ladbare hybridbiler ikke engangsavgift ut over vrakpantavgiften.

Avgiftsfordelene gjør at ladbare hybridbiler er svært konkurransedyktige i pris. Andelen ladbare hybridbiler av alle nyregistrerte biler har økt fra 5 pst. i 2015 til 20 pst. i 2020, jf. figur 9.10. I de første åtte månedene av 2021 utgjør ladbare hybridbiler 23,5 pst. av alle nye personbiler. Til sammenligning har andelen personbiler med ordinær forbrenningsmotor og ikke-ladbare hybridbiler til sammen falt fra 78 pst. i 2015 til 16 pst. i de første åtte månedene av 2021.

Regjeringen har som mål at alle nye biler i 2025 skal være nullutslippsbiler. For at det skal bli mulig å øke

elbilandelen ytterligere, må også andelen ladbare hybridbiler reduseres. Flertallet av de ladbare hybridbilene ilegges ikke engangsavgift. For disse bilene gir ikke engangsavgiften insentiver til å velge elbil fremfor ladbar hybridbil. Sterke insentiver for ladbare hybridbiler bidrar til at overgangen til nullutslippsbiler går saktere enn ønskelig, og ladbare hybridbiler bidrar ikke til å nå regjeringens mål i 2025.

Lav eller ingen avgift for ladbare hybridbiler er også en viktig årsak til at gjennomsnittlig engangsavgift for personbiler har falt, se figur 9.12 i proposisjonen. I første halvår av 2021 er fastsatt avgift for ladbare hybridbiler i gjennomsnitt om lag 25 000 kroner ut over vrakpantavgift. Den lave avgiften på ladbare hybridbiler bidrar derfor til å redusere provenyet fra engangsavgiften betydelig. Skatteutgiften ved gunstige særregler for ladbare hybridbiler er beregnet til 2,6 mrd. kroner i 2020 og 3,3 mrd. kroner i 2021.

For å bremse nedgangen i inntektene i engangsavgiften og samtidig styrke insentivene til å velge elbil foreslår regjeringen å redusere fordelene i engangsavgiften for ladbare hybridbiler. Det foreslås at frdragssatsen reduseres til 15 pst., og at kravet til elektrisk rekkevidde for å oppnå maksimalt fradrag økes fra 50 km til 100 km. Økt krav til elektrisk rekkevidde gir insentiver til å velge biler med lengre rekkevidde. Flere bilmodeller har en elektrisk rekkevidde på eller over dagens grense på 50 km, og nye modeller som lanseres, må forventes å ha økt rekkevidde. Utvidelsen til 100 km betyr at engangsavgiften vil gi insentiver til å velge biler med elektrisk rekkevidde over 50 km. Videre vil innstrammingen bidra til å begrense nedgangen i inntektene fra engangsavgiften. Forslaget er i tråd med regjeringens prinsipper for bærekraftige bilavgifter ved at det både reduserer omfanget av teknologispesifikke særregler og bidrar til økt proveny. Forslaget anslås å medføre en provenyøkning på 1 000 mill. kroner påløpt og 900 mill. kroner bokført i 2022.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås at CO<sub>2</sub>-komponenten i engangsavgiften for varebiler settes til 30 pst. av satsen for personbiler.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«I Stortingets vedtak om avgift på motorvogner mv. A. Engangsavgift gjøres følgende endringer:

§ 2 første ledd bokstav b nr. 3 og nr. 4 skal lyde:

- 3) CO<sub>2</sub>-utslipp, for motorvogn med plikt til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp

per g/km	kr
0–84	0
85–114	328,62
115–150	368,26
over 150	714,80

For motorvogner med CO<sub>2</sub>-utslipp under 84 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den delen av utslippet som ligger under denne verdien:

per g/km	kr
f.o.m. 83 t.o.m. 48	249,41
under 48	293,44

- 4) slagvolum, for motorvogner uten plikt til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp

per cm <sup>3</sup>	bensin- ikke bensin-	
	drevne	drevne
	kr	kr
0–700	5,15	3,95
701–1 250	25,95	21,19
1 251–1 650	60,00	49,00
over 1 650	61,60	50,40»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at engangsavgiften skal fases ut, og mener at vektkomponenten er den avgiftskomponenten som først skal avvikles. Disse medlemmer mener dette bør skje over to år. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag, der det foreslås flere endringer i engangsavgiften:

- Vektkomponenten for personbil og varebil reduseres med 50 pst. og rammebetingelsene for ladbare hybridbiler skal videreføres som for 2021.
- Støtter ikke Arbeiderparti–Senterparti-regjeringens forslag om å øke de to laveste positive satsene i CO<sub>2</sub>-komponenten med 35 pst. ut over prisjustering.
- Politibiler og brannbiler skal fritas for engangsavgift.
- Avvikle slagvolumkomponent i engangsavgift for motorsykkel og snøscooter.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, hvor det foreslås økt engangsavgift for tunge elbiler og en ytterligere reduksjon av vektfr-

draget for hybridbiler fra 15 til 10 pst. samt at det innføres et fritak for engangsavgift for redningsbiler.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett, hvor det fremmes flere forslag om å stramme inn beskatningen for fossile biler.

Dette medlem viser også til forslag i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett om å avvikle vektfradraget for ladbare hybridbiler, fjerne CO<sub>2</sub>-rabatten i engangsavgiften for lette varebiler, reversere regjeringens økning i trafikkforsikringsavgiften for elbiler og reversere reduksjonen i veibruksavgiften. Dette medlem har også foreslått å reversere regjeringen Solbergs avgiftsletter til motorsykler, snøscootere, vannscootere og båtmotorer i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan merverdiavgiftssystemet kan endres for å sikre at elbilens skattefordel sammenlignet med fossilbiler ved kjøp replikeres for leasing av biler og komme tilbake til Stortinget med forslag i revidert nasjonalbudsjett.»

### 9.4.3 AVGIFT PÅ TRAFIKKFORSIKRINGER

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å redusere avgiftssatsene for personbiler mv. med 0,26 kroner etter prisjustering. Dette utgjør om lag 95 kroner per år. Det foreslås også å innføre full trafikkforsikringsavgift for elektriske motorvogner. Avgiften for elektriske motorvogner vil etter dette være den samme som for tilsvarende motorvogner med forbrenningsmotor. For øvrig foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 2.

Trafikkforsikringsavgiften skal skaffe staten inntekter. Den pålegges forsikringsavtaler om lovbestemt trafikktrygd (ansvarsforsikringer) for innenlandsregistrerte motorvogner med tillatt totalvekt under 7 500 kg. Avgiften beregnes per forsikringsdøgn og er delt inn i avgiftsgrupper med ulike satser avhengig av type motorvogn (gjeldende satser i parentes):

- personbiler, varebiler, campingbiler, minibusser, kombinerte biler, lastebiler, trekkbiler med tillatt totalvekt fra og med 3 500 kg og årsprøvekjennermerker for kjøretøy (9,80 kroner per forsikringsdøgn for dieselskjøretøy uten fabrikkmontert partikkelfilter, 8,40 kroner per forsikringsdøgn for de øvrige kjøretøyene i denne klassen samt årsprøvekjennermerker for kjøretøy)
- motorsykler (5,85 kroner per forsikringsdøgn)
- traktorer, mopeder, veterankjøretøy mv. (1,31 kroner per forsikringsdøgn)
- elbiler (5,85 kroner per forsikringsdøgn)

Trafikksikringsavgiften ble innført 1. januar 2018 og erstattet den tidligere årsavgiften. Omleggingen var i første rekke teknisk, og nivå og satsstruktur ble videreført.

Trafikksikringsavgiften kreves inn av forsikrings-selskapene. For uforsikrede motorvogner og motorvogner som har skiftet eier uten at det er tegnet ny forsikring, kreves avgiften inn av Trafikksikringsforeningen.

Stortingets avgiftsvedtak gjelder for ett år av gangen, mens en trafikksikring normalt strekker seg over to kalenderår. For å tilpasse avgiften til selskapenes systemer for utsendelse av premiekrav gjøres de satser Stortinget vedtar for neste års budsjett, først gjeldende for forsikringer som fornyes eller begynner å løpe fra 1. mars.

Videre må det vedtas to sett med avgiftssatser, det vil si for forsikringer som tegnes eller fornyes henholdsvis før og etter 1. mars. Det må også vedtas et sett med satser for forsikringer med ikrafttredelsestidspunkt før 1. mars foregående år.

Regjeringen foreslår å øke CO<sub>2</sub>-avgiften med 28 pst. ut over prisstigning for 2022, se punkt 9.9 i proposisjonen. Økt CO<sub>2</sub>-avgift øker prisen på fossilt drivstoff og gjør det mer kostbart å bruke fossilbiler. For å motvirke noe av kostnadsøkningen for bilistene foreslår regjeringen å redusere trafikksikringsavgiften for personbiler, varebiler mv. (avgiftsgruppe a og b) med 95 kroner på årsbasis. Lavere trafikksikringsavgift reduserer kostnadene for bileierne samtidig som insentivene til å redusere bruken av fossilbiler som følge av økt CO<sub>2</sub>-avgift beholdes. Provenytapet av forslaget anslås til vel 250 mill. kroner i årsvirkning, med påløpt effekt på 90 mill. kroner og bokført effekt på 40 mill. kroner i 2022. Den store forskjellen mellom bokført og årsvirkning skyldes at endringer i trafikksikringsavgiften skjer fra 1. mars, og at oppkrevingen følger den løpende fornyelsen av forsikringsavtaler gjennom året.

Elbiler hadde frem til og med 2017 samme sats som traktorer, mopeder, veterankjøretøy mv. (lav sats). Fra 1. januar 2018 ble elbiler, herunder brenselceller, fritatt for trafikksikringsavgift. I 2021 ble trafikksikringsavgiften gjeninnført for elbiler med samme nivå som for motorsykler.

Regjeringen foreslår i 2022 å innføre trafikksikringsavgift for elektriske motorvogner på nivå med motorvogner med forbrenningsmotor. Forslaget har liten betydning for insentivene til å velge elbil, samtidig som det vil gi økte inntekter fra trafikksikringsavgiften. Trafikksikringsavgiften er en avgift på eie av kjøretøy. Støtte gjennom redusert sats i trafikksikringsavgiften går til de som allerede har kjøpt elbil, og påvirker i liten grad beslutninger om kjøp av ny bil. Kun en liten andel av støtten går til personer som kjøper elbiler det aktuelle året. Redusert sats i trafikksikringsavgiften er dermed lite målrettet for å få flere til å velge elbil.

Andelen elbiler i personbilparken er økende og utgjorde 12 pst. ved inngangen til 2021. At elbileiere betaler redusert sats i trafikksikringsavgiften, innebærer et inntektstap for staten. Med den forventede økningen i antallet elbiler i bilparken i årene fremover ville skatteinntektene falle ytterligere om den reduserte satsen ble videreført. Forslaget vil bidra til å begrense dette provenyfaller og er i tråd med regjeringens prinsipper for bærekraftige bilavgifter.

Forslaget anslås å gi et merproveny på vel 400 mill. kroner i årsvirkning, med påløpt effekt på 140 mill. kroner og bokført effekt på 70 mill. kroner bokført i 2022.

Forslaget innebærer at elektriske motorvogner vil avgiftslegges på linje med motorvogner med forbrenningsmotor. I utgangspunktet vil det da ikke være behov for å videreføre en egen avgiftsgruppe for elektriske motorvogner i avgiftsvedtaket. Siden endringer i trafikksikringsavgiften først gjelder fra 1. mars, må det imidlertid tas inn egne satser i avgiftsvedtaket for 2022 for elbilforsikringer som tegnes eller fornyes før dette tidspunktet.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås en reduksjon i trafikksikringsavgiften på 40 mill. kroner påløpt og 20 mill. kroner bokført.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:



«Stortingets vedtak om avgift på motorvogner mv B. Avgift på trafikksikringer § 2 første ledd skal lyde:

Avgiftsgrupper	Trafikksikringsavtale som tegnes eller har hovedforfall, og gebyr som er mottatt		
	før 1. mars 2021	fra 1. mars 2021 t.o.m. februar 2022	fra 1. mars 2022 eller senere
<i>Avgiftsgruppe a</i> personbiler, varebiler, campingbiler, busser, kombinerte biler, lastebiler, samt trekkbiler med tillatt totalvekt fra og med 3 500 kg	8,12	8,4	8,15
<i>Avgiftsgruppe b</i> dieseldrevne motorvogner i avgiftsgruppe a som ikke har fabrikkmontert partikkelfilter	9,47	9,8	9,57
<i>Avgiftsgruppe c</i> årsprøvekjennermerker for motorvogner	8,12	8,4	8,15
<i>Avgiftsgruppe d</i> motorsykler; trehjuls, lette, mellomtunge og tunge	5,65	5,85	5,93
<i>Avgiftsgruppe e</i> andre kjøretøy	1,31	1,36	1,38
<i>Avgiftsgruppe f</i> motorvogner som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller	0	5,85	8,15»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Rødt, Venstre og Kristelig Folkeparti slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag, der det foreslås at lavsats i trafikksikringsavgiften som omhandler blant annet traktor, veteranbil og motorredskap, skal avvikles.

#### 9.4.4 VEKTÅRSAVGIFT

##### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 1.

Avgiften skal skaffe staten inntekter, men har også et veibruksmoment som skal reflektere veislitasje, samt et miljøelement som skal reflektere miljø- og helsekostnader ved lokale utslipp. Vektårsavgiften pålegges tunge lastebiler og busser som en årlig avgift. Avgiften består av en vektgradert og en miljødifferensiert avgift. Avgiften gjelder alle kjøretøy og kombinasjoner av kjøretøy med tillatt totalvekt på 7,5 tonn og over. Fastsettelsen av vektårsavgiften er basert på grunnlagsdata fra motorvognregisteret.

Den vektgraderte årsavgiften graderes etter kjøretøyets totalvekt, fjæringssystem og antall aksler. Struk-

turen i den vektgraderte årsavgiften følger eurovignett-direktivet (1999/62/EF med senere endringsdirektiv), men har høyere satser enn minstesatsene i direktivet.

Den miljødifferensierte årsavgiften graderes etter kjøretøyets totalvekt og etter hvilke utslippskrav kjøretøyene oppfyller. Utslippskravene følger kjøretøyforskriftens EURO-klassifisering, der det stilles krav til maksimalt utslipp av blant annet nitrogendioksider og partikler. Den miljødifferensierte årsavgiften er ment å prise miljø- og helsekostnader ved lokale utslipp fra tyngre kjøretøy. Disse kostnadene varierer blant annet med hvor, når, og hvor mye det kjøres.

##### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås en reduksjon i vektårsavgiften på 60 mill. kroner.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«I Stortingets vedtak om avgift på motorvogner mv C. Vektårsavgift gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd skal lyde:

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales vektgradert årsavgift til statskassen på innenlandsregistrerte kjøretøy på minst 7 500 kg. For dieseldrevne kjøretøy skal det i tillegg betales miljø-differensiert årsavgift.

### 1. Vektgradert årsavgift

#### Motorkjøretøy

Avgiftsgruppe (kg)	Luftfjæring (kr)	Annet fjærings-system (kr)
<i>2 eller flere aksler</i>		
7 500–11 999	423	423
<i>2 aksler</i>		
12 000–12 999	423	758
13 000–13 999	758	1 354
14 000–14 999	1 354	1 731
15 000 og over	1 731	3 383
<i>3 aksler</i>		
12 000–14 999	423	423
15 000–16 999	758	1 005
17 000–18 999	1 005	1 624
19 000–20 999	1 624	1 978
21 000–22 999	1 978	2 819
23 000 og over	2 819	4 148
<i>Minst 4 aksler</i>		
12 000–24 999	1 978	2 000
25 000–26 999	2 000	2 885
27 000–28 999	2 885	4 330
29 000 og over	4 330	6 221

#### Kombinasjoner av kjøretøy-vogntog

Avgiftsgruppe (kg)	Luftfjæring (kr)	Annet fjærings-system (kr)
<i>2 + 1 aksler</i>		
7 500–13 999	423	423
14 000–15 999	423	423
16 000–17 999	423	574
18 000–19 999	574	766

### 2. Miljødifferensiert årsavgift for dieseldrevne kjøretøy

Vektclasser (kg)	Avgasskravnivå (EURO)						VI eller strengere (kr)	0-utslipp (kr)
	Ingen (kr)	I (kr)	II (kr)	III (kr)	IV (kr)	V (kr)		
7 500–11 999	5 417	3 011	2 107	1 283	675	422	106	0

Avgiftsgruppe (kg)	Luftfjæring (kr)	Annet fjærings-system (kr)
20 000–21 999	766	1 231
22 000–22 999	1 231	1 468
23 000–24 999	1 468	2 313
25 000–27 999	2 313	3 733
28 000 og over	3 733	6 239
<i>2 + 2 aksler</i>		
16 000–24 999	747	1 176
25 000–25 999	1 176	1 663
26 000–27 999	1 663	2 249
28 000–28 999	2 249	2 627
29 000–30 999	2 627	4 043
31 000–32 999	4 043	5 444
33 000 og over	5 444	8 045
<i>2 + minst 3 aksler</i>		
16 000–37 999	4 418	5 985
38 000–40 000	5 985	7 982
over 40 000	7 982	10 689
<i>Minst 3 + 1 aksler</i>		
16 000–24 999	747	1 176
25 000–25 999	1 176	1 663
26 000–27 999	1 663	2 249
28 000–28 999	2 249	2 627
29 000–30 999	2 627	4 043
31 000–32 999	4 043	5 444
33 000 og over	5 444	8 045
<i>Minst 3 + 2 aksler</i>		
16 000–37 999	3 954	5 327
38 000–40 000	5 327	7 205
over 40 000	7 205	10 452
<i>Minst 3 + minst 3 aksler</i>		
16 000–37 999	2 432	2 853
38 000–40 000	2 853	4 051
over 40 000	4 051	6 200

12 000–19 999	8 887	4 938	3 453	2 107	1 112	690	174	0
20 000 og over	15 802	9 052	6 420	3 859	2 037	1 266	318	0»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2022.

#### 9.4.5 OMREGISTRERINGSavgIFT

##### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås å fjerne fritaket for elektriske motorvogner. Satsene for elektriske motorvogner vil etter dette være de samme som for tilsvarende motorvogner med forbrenningsmotor. For øvrig foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 1.

Det skal ikke betales merverdiavgift ved omsetning av kjøretøy som tidligere har vært registrert her i landet (brukte kjøretøy). I stedet skal det betales omregistreringsavgift. På samme måte som merverdiavgiften er omregistreringsavgiftens primære formål å skaffe staten inntekter.

Omregistreringsavgiften er gradert etter kjøretøyets vekt og alder. Kjøretøyene som omfattes av avgiftsplikten, er delt i fire grupper:

- mopeder, motorsykler mv.
- personbiler
- lastebiler, varebiler, kombinerte biler, campingbiler, busser mv.
- biltilhengere, semitrailere mv.

Omregistreringsavgiften innebærer et betydelig enklere system enn merverdiavgift på omsetning av brukte biler. Avgiften har imidlertid også enkelte uheldige virkninger. Avgiften gir blant annet importerte bruktbiler en konkurransefordel sammenlignet med tilsvarende bruktbiler som omsettes i Norge. Avgiften

bidrar også til at annenhåndsmarkedet for biler fungerer dårligere fordi kostnadene ved omsetning av brukte kjøretøy blir høye.

Omregistreringsavgiften er redusert betydelig de siste årene, senest i 2015 da satsene ble redusert med gjennomsnittlig 35 pst.

Det ble innført fritak for omregistreringsavgift for elektriske motorvogner i 2018. Dersom dagens fritak for omregistreringsavgift videreføres, vil inntektene fra omregistreringsavgiften reduseres i takt med økt andel elbiler i bilparken. Når hele bilparken er elektrifisert, vil inntektene fra omregistreringsavgiften falle bort dersom dagens fritak videreføres.

For å følge opp regjeringens prinsipper for bærekraftige bilavgifter foreslår regjeringen å fjerne fritaket for elbiler i 2022. Forslaget innebærer at inntektene fra avgiften vil være stabile selv med stor innfasing av elbiler i bilparken i årene fremover, uten at det har stor betydning for beslutningen om å velge elbil. Forslaget ansås å gi et merproveny på om lag 300 mill. kroner påløpt og bokført i 2022.

##### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås en reduksjon i omregistreringsavgiften for elbiler fra 100 til 25 pst. av ordinær sats.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«I Stortingets vedtak om avgift på motorvogner mv. D. Omregistreringsavgift gjøres følgende endringer:

I

§ 1 første ledd skal lyde:

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales avgift til statskassen ved omregistrering av nevnte, tidligere her i landet registrerte motorvogner, og tilhengere med følgende beløp:

	Registreringsår		
	2022 til 2019 (kr)	2018 til 2011 (kr)	2010 og eldre (kr)
a) Mopeder, motorsykler og beltemotorsykler	575	575	575
b) Personbiler			
Egenvekt (typegodkjent):			
1. t.o.m. 1 200 kg	4 378	2 880	1 729

	Registreringsår		
	2022 til 2019 (kr)	2018 til 2011 (kr)	2010 og eldre (kr)
2. over 1 200 kg	6 681	4 034	1 729
c) Lastebiler, trekkbiler, varebiler, kombinerte biler, campingbiler, beltebiler og busser med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg	2 189	1 383	1 154
d) Biltilhengere, herunder semitrailere og campingtilhengere, med egenvekt (typegodkjent) over 350 kg	575	575	575

§ 2 første ledd bokstav l skal lyde:

- l) ved sletting av registrert eier eller medeier i motorvognregisteret,

§ 2 første ledd ny bokstav m skal lyde:

- m) som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller.

## II

Fra den tid departementet bestemmer, gjøres følgende endring:

§ 1 første ledd ny bokstav e skal lyde:

	Registreringsår		
	2022 til 2019 (kr)	2018 til 2011 (kr)	2010 og eldre (kr)
e) Kjøretøy som nevnt i b og c som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller.	1 670	1 009	432

§ 2 første ledd bokstav l skal lyde:

- l) ved sletting av registrert eier eller medeier i motorvognregisteret.

§ 2 første ledd bokstav m oppheves.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett for 2022.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, hvor Rødt går mot å fjerne fritaket for omregistreringsavgift for elbiler.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett hvor Miljøpartiet De Grønne går imot innføring av omregistreringsavgift for elbiler.

## 9.5 Veibruksavgift

### 9.5.1 VEIBRUKSAVGIFT PÅ DRIVSTOFF

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Veitrafikken påfører samfunnet kostnader i form av ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp. Ved å prise disse eksterne kostnadene skal vei-

bruksavgiften gi brukerne av kjøretøy et økonomisk insentiv til å ta hensyn til de ulempene kjøringen påfører andre. Veibruksavgiften gir i tillegg inntekter til statskassen. Utslipp av CO<sub>2</sub> prises ikke gjennom veibruksavgiften, men gjennom CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter. Veibruksavgiften omfatter bensin, mineralolje (diesel), bioetanol, biodiesel, LPG og naturgass.

Boks 9.2 viser at de eksterne marginale kostnadene ved bruk av personbil, målt i kroner per kjøretøykilometer, er tilnærmet like for alle drivstoff. Siden det kreves like mye energi for å flytte en personbil én kilometer, uavhengig av hvilket drivstoff motoren går på, vil en veibruksavgift som reflekterer energiinnholdet i drivstoffet, fungere tilnærmet som en kilometeravgift. En kilometeravgift vil igjen bidra til lik prising av eksterne kostnader på tvers av ulike drivstoff.

Tabell 9.1 viser dagens satser i veibruksavgiften på drivstoff, energiinnhold, egenvekt og avgiftssats per energienhet. Det fremgår av tabellen at avgiftsnivået, målt i kroner per energienhet, fortsatt varierer mellom ulike drivstoff. Veibruksavgiften på bensin er vesentlig høyere enn veibruksavgiften på øvrige drivstoff.

Elektrisitet, hydrogen og biogass er ikke omfattet av veibruksavgiften. Elektrifiseringen av veitransporten, i tillegg til økt bruk av hydrogen og biogass, fører dermed til at statens inntekter fra veibruksavgiften reduseres, men også til at en stadig større andel av veitrafikken ikke er ilagt en veibruksavgift som priser de eksterne kostnadene bilbruken medfører. Manglende prising av

eksterne kostnader kan føre til økt trafikkvolum og økte eksterne kostnader ved veitrafikk. Utredning av en posisjonsbasert veibruksavgift er nærmere omtalt i punkt 9.5.7.

Over tid er det et mål at avgiftssatsene i veibruksavgiften, målt etter energiinnhold, utjevnes. Forslagene til avgiftssatser for 2022 bidrar til å utjevne satsforskjellene. For 2022 foreslås det å

- prisjustere veibruksavgiften på bensin, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Forslaget er nærmere omtalt i proposisjonens punkt 9.5.1.
- øke veibruksavgiften på mineralolje med 0,02 kroner per liter etter prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Satsøkningen må ses i sammenheng med redusert veibruksavgift på biodiesel. Forslaget er nærmere omtalt i proposisjonens punkt 9.5.2.
- redusere veibruksavgiften på biodiesel med 0,06 kroner per liter etter prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Satsreduksjonene må ses i sammenheng med økt veibruksavgift på mineralolje. Forslaget er nærmere omtalt i proposisjonens punkt 9.5.3.
- prisjustere veibruksavgiften på bioetanol, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Forslaget er nærmere omtalt i proposisjonens punkt 9.5.4.
- øke veibruksavgiften på LPG med 0,72 kroner per kg ut over prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Forslaget er i tråd med en varslet opptrapping av veibruksavgiften frem til 2025. Forslaget er nærmere omtalt i proposisjonens punkt 9.5.5.
- øke veibruksavgiften på naturgass med 0,92 kroner per Sm<sup>3</sup> ut over prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Forslaget er i tråd med en varslet opptrapping av veibruksavgiften frem til 2025. Forslaget er nærmere omtalt i proposisjonens punkt 9.5.6.

### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Regjeringspartiene har i Hurdalsplattformen slått fast at «regjeringen vil redusere avgifter som rammer folk flest, som for eksempel (...) drivstoffavgifter» og at «avgiftsnivået på biodrivstoff skal reduseres». Regjeringen foreslår derfor å redusere satsene i veibruksavgiften slik at om lag 65 pst. av virkningen av økt CO<sub>2</sub>-avgift på pumpeprisen blir motvirket, men slik at satsreduksjonen er større for biodrivstoff enn for fossile drivstoff.

Veibruksavgiften skal prise eksterne kostnader ved veitrafikken. Dette er kostnader i form av ulykker, kø, støy, veislitasje samt helse- og miljøskadelige utslipp. Ved å prise disse eksterne kostnadene skal veibruksavgiften gi brukerne av kjøretøy et økonomisk insentiv til å ta hensyn til de ulempene kjøringen påfører andre. Utslipp av CO<sub>2</sub> prises ikke gjennom veibruksavgiften, men gjennom CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter.

De eksterne marginale kostnadene ved bruk av personbil, målt i kroner per kjøretøykilometer, er tilnær-

met like for alle drivstoff. Siden det kreves like mye energi for å flytte en personbil én kilometer, uavhengig av hvilket drivstoff motoren går på, vil en veibruksavgift som reflekterer energiinnholdet i drivstoffet, bidra til lik prising av eksterne kostnader på tvers av ulike drivstoff.

Veibruksavgiften på biodiesel er i dag høyere enn veibruksavgiften på mineralolje, målt i kroner per liter. Regjeringen Solberg foreslo å jevne ut satsene i veibruksavgiftene på biodiesel og mineralolje, målt i kroner per liter, ved å redusere veibruksavgiften på biodiesel med 6 øre per liter etter prisjustering og øke veibruksavgiften på mineralolje med 2 øre per liter etter prisjustering, jf. Prop. 1 LS (2021–2022) Skatter, avgifter og toll 2022 punkt 9.5.2 og 9.5.3.

Regjeringen foreslår å gå lenger enn regjeringen Solberg, ved å redusere veibruksavgiften på biodiesel ned til samme nivå som veibruksavgiften på mineralolje, når det tas hensyn til at energiinnholdet i biodiesel er lavere enn i mineralolje. Dette er i tråd med formålet med veibruksavgiften. Veibruksavgiften på bioetanol foreslås også satt ned til samme nivå, slik at det reelle avgiftsnivået på mineralolje, biodiesel og bioetanol er likt, når det tas hensyn til forskjeller i energiinnholdet. Regjeringen foreslår i tillegg å redusere veibruksavgiften på mineralolje og bensin.

I 2022 foreslås veibruksavgiften på biodiesel redusert med 0,62 kroner per liter, veibruksavgiften på bioetanol med 0,46 kroner per liter, veibruksavgiften på mineralolje med 0,18 kroner per liter og veibruksavgiften på bensin med 0,18 kroner per liter, sammenliknet med prisjusterte 2021-satser. Sammenliknet med regjeringen Solbergs forslag i Prop. 1 LS (2021–2022) foreslås veibruksavgiften på biodiesel redusert med 0,56 kroner per liter, veibruksavgiften på bioetanol med 0,46 kroner per liter, veibruksavgiften på mineralolje med 0,20 kroner per liter og veibruksavgiften på bensin med 0,18 kroner per liter. Tabell 6.1 i proposisjonen viser forslag til avgiftssatser for 2022, både i kroner per liter og i kroner per MJ.

Tabell 6.2 og 6.3 i proposisjonen viser den samlede virkningen av økt CO<sub>2</sub>-avgift og redusert veibruksavgift. Forslaget innebærer at avgiftene på ren biodiesel til veibruk reduseres med 0,62 kroner per liter mens avgiftene på ren bioetanol reduseres med 0,46 kroner per liter, sammenliknet med prisjusterte 2021-satser. Forslaget innebærer videre at avgiftene på ren fossil diesel til veibruk øker med 0,27 kroner per liter mens avgiftene på ren fossil bensin øker med 0,21 kroner per liter, sammenliknet med prisjusterte 2021-satser.

Både diesel og bensin som omsettes i Norge, er blandinger av fossilt drivstoff og biodrivstoff. Blandingsforholdet varierer, men i gjennomsnitt er om lag 85 pst. av drivstoffet fossilt og om lag 15 pst. biodrivstoff. Tabell 6.2 og 6.3 i proposisjonen viser at for henholdsvis en gjennomsnittlig dieselblanding og bensinblanding vil

forslaget øke de samlede avgiftene på diesel til veibruk med 0,13 kroner per liter, mens de samlede avgiftene på bensin vil øke med om lag 0,12 kroner per liter. Sammenlignet med regjeringen Solbergs forslag betyr dette 0,31 kroner per liter lavere pumpepris på diesel og 0,28 kroner per liter lavere pumpepris på bensin, gitt full overvelting av avgiftene.

For en bil med en årlig kjørelengde på 12 000 km og et gjennomsnittlig drivstofforbruk på 0,065 liter per km vil dette gi en økning i de årlige drivstoffkostnadene på om lag 125 kroner. Bilistene vil imidlertid også få redusert trafikksikringsavgift med 95 kroner, se Prop. 1 LS (2021–2022) punkt 9.4.3. Pendlere vil dessuten få økt reisefradrag, se punkt 3.7.

Forslaget om redusert veibruksavgift på biodiesel og mineralolje gir et provenytnap på 610 mill. kroner påløpt og 560 mill. kroner bokført, sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

Forslaget om redusert veibruksavgift på bioetanol og bensin gir et provenytnap på 140 mill. kroner påløpt og 130 mill. kroner bokført, sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås en økning i veibruksavgiften for autodiesel og bensin slik at kompensasjonen for økt CO<sub>2</sub>-avgift reduseres fra 65 til 50 pst.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«I Stortingets vedtak om veibruksavgift på drivstoff gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd bokstav a og b skal lyde:

- a) bensin per liter
  1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 4,95,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 4,99,
  3. annen bensin: kr 4,99.
- b) mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodiesel) per liter
  1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 3,52,
  2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 3,58,
  3. annen mineralolje: kr 3,58.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solberg sitt forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag der det foreslås å redusere veibruksavgiften for bensin, diesel og biodiesel til 1 krone. Dette vil sammen med at CO<sub>2</sub>-avgiften ikke økes, innebære betydelig redusert pumpepris for både bensin og diesel. Disse medlemmer foreslår også å avvikle veibruksavgiften på naturgass og LPG. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at det har vært vanskelig i praksis å finne en holdbar løsning for å skille produkter som skal ha veibruksavgift og ikke.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, hvor Rødt går mot den foreslåtte reduksjonen i veibruksavgiften. Rødt omfordeler avgiftsinntektene fra økt CO<sub>2</sub>-avgift og veibruksavgift på til sammen 2,2 mrd. kroner tilbake til alle med gjennomsnittlig og lavere inntekt gjennom en klimarabatt.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til tidligere omtale og Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett for Miljøpartiet De Grønnes forslag til endringer i veibruksavgiften.

### 9.5.2 UTREDNING AV POSISJONSBASERT VEIBRUKSAVGIFT OG BOMPENGER – ANMODNINGSVEDTAK

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Stortinget fattet 5. mars 2019 følgende anmodningsvedtak ved behandlingen av Dokument 8:26 S (2018–2019) og Dokument 8:35 S (2018–2019), se Innst. 175 S (2018–2019):

Vedtak 424: «Stortinget ber regjeringen inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompenggeordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil.»

Regjeringen la i Meld. St. 1 (2020–2021) Nasjonalbudsjettet 2021 punkt 4.6 frem prinsipper for et bærekraftig bilavgiftssystem. I omtalen fremkommer det blant annet at:

«Et bærekraftig bilavgiftssystem må prise de eksterne kostnadene bruk av kjøretøy medfører. Eksterne kostnader oppstår ved bruk av kjøretøy, ikke ved kjøp eller eie av kjøretøy. Prising av eksterne kostnader kan dermed kun skje gjennom avgifter på bruk av kjøretøy. Siden all bruk av kjøretøy medfører eksterne kostnader, må eksterne kostnader prises gjennom avgifter på bruk av alle kjøretøy. Hovedutfordringene ved dagens veibruksavgift på drivstoff er at den ikke omfatter bruk av elbiler og at den ikke fanger opp variasjoner i eksterne kostnader avhengig av hvor og når kjøringen finner sted. For at de eksterne kostnadene skal prises på en mest mulig treffsikker måte, kan det derfor bli nødvendig å helt eller delvis erstatte dagens veibruksavgift på drivstoff med en annen type avgift, for eksempel en posisjonsbasert veibruksavgift.»

Nylig har også utvalget «Norge mot 2025» (NOU 2021:4) vurdert innretningen av veibruksavgiften. Utvalget konkluderer med at «Et veiprisingsystem som tar hensyn til at negative eksterne effekter ved bilkjøring varierer med biltype, tid og sted, vil være et mer effektivt virkemiddel for å redusere de samfunnsøkonomiske kostnadene ved bilkjøring enn dagens veibruksavgift» og utvalget anbefaler at et slikt system «utredes med tanke på gjennomføring».

Regjeringen er enig i intensjonen i Stortingets anmodningsvedtak nr. 424 og anbefalingen fra Norge mot 2025-utredningen, og vil utrede om ny teknologi kan benyttes til fastsetting og innkreving av både veibruksavgift og bompenger. Det vil også være i tråd med regjeringens prinsipper for et bærekraftig bilavgiftssystem.

Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet har nylig gitt Skattedirektoratet og Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre et forprosjekt til videre utredning av et system for fastsetting og innkreving av veibruksavgift og bompenger. Forprosjektet skal avklare tekniske, organisatoriske, rettslige og økonomiske forutsetninger og skissere mulige løsninger for et slikt system. Det forutsettes at veibruksavgiften og bompengesystemet videreføres som to uavhengige virkemidler med ulike formål. Veibruksavgiften skal fortsatt være en særavgift til statskassen som skal prise eksterne kostnader ved veitrafikk, mens bompengesystemet skal finansiere øremerkede samferdselsprosjekter og -pakker samt drift av kollektivtransport innenfor byområder, basert på lokal forankring. Det skal vurderes om det samme systemet kan brukes til både veibruksavgift og bompenger, eller om deler av systemet kan være likt for fremtidig fastsetting og innkreving av veibruksavgift og bompenger.

Forprosjektet skal belyse hva et system vil innebære av økonomiske og administrative konsekvenser for fagetatene og brukerne, og det skal utarbeides et kostnadsanslag for å etablere og drifte et system for fastsetting og innkreving av posisjonsbasert veibruksavgift og bompenger. Forprosjektet skal identifisere spørsmål som krever videre utredning, og gi råd om gjennomføring og organisering av det videre utredningsarbeidet, herunder hva som kan være en realistisk tidsplan fram mot implementering. Forprosjektet vil bli konkretisert i samråd med Skattedirektoratet og Statens vegvesen.

Skattedirektoratet og Statens vegvesen har fått halvannet år til å gjennomføre forprosjektet. Etter at forprosjektet er gjennomført, vil Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet vurdere videre oppfølging.

Regjeringen har med dette fulgt opp Stortingets anmodning om å «inkludere utredning av ny teknologi som kan erstatte dagens bompengoordning, som en del av gjennomgangen av dagens avgiftssystem for bil». Re-

gjeringen anser dermed anmodningsvedtak nr. 424 som fulgt opp.

### Komiteens merknader

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er motstandere av veiprisering og mener at finansiering av infrastruktur er et offentlig ansvar som ikke skal skyves over på den enkelte bilist. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag der det foreslås at forprosjektet til videre utredning av veiprisering skal avsluttes. Disse medlemmer viser videre til forslag om at bompengegjelden skal nedbetales ved bruk av infrastrukturfondet.

## 9.6 Avgift på elektrisk kraft

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å redusere den alminnelige avgiftssatsen med 1,5 øre etter prisjustering. Se forslag til avgiftsvedtak § 1. Det foreslås også et nytt fritak for egenprodusert fornybar kraft, se forslag til avgiftsvedtak romertall II § 2 første ledd bokstav e og ny bokstav f. I tillegg foreslås en teknisk endring i avgiftsvedtaket § 1 annet ledd. Avgiftsvedtaket § 2 foreslås delt i to paragrafer. Se forslag til avgiftsvedtak § 2 og § 3. Forslaget er av teknisk karakter og medfører ikke materielle endringer.

Tabell 1.6 viser satsene for elavgift for 2021 og forslag til satser for 2022. Forslaget om å redusere den alminnelige avgiftssatsen med 1,5 øre etter prisjustering anslås å redusere provenyet med om lag 1 100 mill. kroner påløpt og 784 mill. kroner bokført i 2022. Redusert elavgift kommer de fleste husholdninger til gode, og må ses i sammenheng med forslaget om å øke CO<sub>2</sub>-avgiften med 28 pst. ut over prisstigning for 2022, se punkt 9.9 i proposisjonen.

Avgiften skal skaffe staten inntekter, men kan også bidra til å redusere energiforbruket.

Avgiften på elektrisk kraft ble innført i 1951. Avgiftsgrunnlag og avgrensninger er endret en rekke ganger, men siden 2004 har avgiftsstrukturen i hovedtrekk ligget fast. Det skal betales avgift for elektrisk kraft som leveres i Norge enten den er produsert innenlands eller innført.

Kraftintensive industriprosesser er fritatt for avgift. Fritaket gjelder elektrisk kraft til kjemisk reduksjon, elektrolyse og metallurgiske og mineralogiske prosesser. I tillegg er elektrisk kraft som leveres til blant annet veksthusnæringen, tog, bane og trikk, fritatt for avgift. Husholdninger og offentlig forvaltning i tiltakssonen er også fritatt for avgift.

Avgift på elektrisk kraft til øvrig industri, bergverksdrift, landanlegg for petroleumsvirksomheten, fjernvarmeproduksjon, datasentre med uttak over 0,5 MW, skip

i næring mv. beregnes med redusert sats for elektrisk kraft til selve produksjonsprosessen.

All næringsvirksomhet i tiltakssonen betaler avgift med redusert sats. Det innebærer at også primærnæringene og privat tjenesteyting i dette området betaler redusert sats, mens disse næringene i resten av landet betaler alminnelig sats.

Ovennevnte fritak og reduserte satser anses som offentlig støtte som er forenlig med EØS-avtalen.

I statsbudsjettet for 2015 vedtok Stortinget fritak for elavgift for energiintensive foretak i treforedlingsindustrien. Fritaket omfatter elektrisk kraft som benyttes i selve produksjonsprosessen, og forutsetter deltakelse i program for energieffektivisering. Fritaket forutsetter godkjenning av EFTAs overvåkningsorgan (ESA) og har ikke trådt i kraft, jf. Prop. 94 LS (2013–2014) Endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivninga kapittel 7. Treforedlingsindustrien betaler derfor i dag redusert sats. Nærings- og fiskeridepartementet, i samråd med Finansdepartementet og Olje- og energidepartementet, arbeider for at fritaket skal kunne godkjennes av ESA. Tiltaket ble prenotifisert til ESA både i 2015 og 2017. ESA lukket saken våren 2018 fordi prenotifikasjonsfasen hadde trukket for langt ut i tid. Gjenåpning av saken forutsetter en bedre begrunnelse for at tiltaket er nødvendig og vil ha effekt.

### **Fritak for egenprodusert fornybar kraft**

I forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021 ble det varslet høring av endring i elavgiften og fritaket for solkraft til eget bruk. Formålet med forslaget er å legge til rette for varslede endringer i plusskundeordningen under Olje- og energidepartementet. Regler om plusskundeordningen følger av forskrift om kontroll av nettvirksomhet. Ordningen legger til rette for at strømkunder kan produsere og forbruke egen strøm. Plusskunder betaler ikke fastledd for innmating og kan måle og avregne innmating og uttak i et felles målepunkt.

I dag må tre vilkår være oppfylt for fritak for elavgift for kraft produsert i solceller. Solkraften må være til eget bruk, den må være produsert i egne anlegg, og den må være fordelt gjennom internt ledningsnett. Vilkåret om internt ledningsnett gjør det vanskelig for blant annet boligselskap å utnytte fritaket i elavgiften, fordi elektrisiteten normalt leveres over det ordinære ledningsnettet.

For å følge opp endringen som ble varslet i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2021, har Skattedirektoratet i samråd med Reguleringsmyndigheten for energi (RME) foreslått endringer i elavgiften. Forslaget innebærer et nytt fritak i elavgiften for forbruk av egenprodusert fornybar kraft. Det foreslåtte fritaket erstatter ikke dagens solfritak, men kommer i tillegg. Fritaket vil være geografisk avgrenset til eiendommen tilknyttet anlegget. Det foreslås en terskel som vilkår for fritak på 500 kW per eiendom. Forslaget stiller ikke vilkår om internt ledningsnett slik som dagens solfritak. Finansdeparte-

mentet legger til grunn at forslaget reiser EØS-spørsmål om offentlig støtte som må avklares med ESA før fritaket kan tre i kraft. Forslaget kan medføre noe mer administrative kostnader for nettselskapene som avgiftspliktige, men dette antas likevel å være begrenset.

Provenyvirkningen av forslaget er usikker og vil blant annet avhenge av hvor mange nye produsenter som vil produsere egen kraft under fritaket. Det er foreløpig relativt få husholdnings-, fritids- og næringskunder som produserer sin egen kraft, men det forventes at antall produsenter vil øke i årene fremover. Provenyvirkningen av forslaget forventes dermed å øke over tid. Forslaget anslås å redusere provenyet med 6 mill. kroner påløpt og 4 mill. kroner bokført i 2022. Provenyanslaget er basert på at fritaket kan tre i kraft 1. april 2022.

Forslaget vil bli sendt på høring om kort tid.

### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS TILLEGG 1 (2021–2022)**

Regjeringen Solberg foreslo å redusere den alminnelige avgiftssatsen med 1,5 øre etter prisjustering for 2022. Redusert elavgift kommer de fleste husholdninger til gode, og ble i Prop. 1 LS (2021–2022) Skatter, avgifter og toll 2022 sett i sammenheng med forslaget om å øke CO<sub>2</sub>-avgiften med 28 pst. ut over prisstigning for 2022, se Prop. 1 LS (2021–2022) punkt 9.6.

Regjeringen opprettholder forslaget om å redusere den alminnelige avgiftssatsen med 1,5 øre per kWh for månedene april–desember. Regjeringen foreslår videre å innføre en alminnelig avgiftssats i januar–mars som er 6,5 øre per kWh lavere enn for månedene april–desember. Se forslag til avgiftsvedtak romertall I § 1 første ledd.

Husholdningenes strømregning er normalt høyest i vintermånedene. Figur 6.1 i proposisjonen viser gjennomsnittlig månedlig og årlig forbruk av elektrisk kraft i alminnelig forsyning fra 2010 til 2020. Kraftforbruket er høyest i vintermånedene. Innføring av en lavere avgift i vintermånedene kan avgiftsteknisk la seg gjøre for avgiftsterminen januar–mars, og uten at det vil medføre økte administrative kostnader av betydning for Skatteetaten eller de avgiftspliktige nettselskapene. Dermed reduseres avgiftsbelastningen i en periode da forbruket normalt er høyt.

Formålet med elavgiften er å skaffe staten inntekter, men den kan også bidra til å redusere energiforbruket. Kraftprisene gir informasjon om knapphet og overskudd av produksjon, nett og forbruk. En mulig ulempe med lavere avgift i vintermånedene januar–mars er at det vil dempe prissignalene og gi noe mindre motiv til å redusere strømforbruket enn ellers. Provenytapet av forslaget anslås til 1 800 mill. kroner påløpt og bokført i 2022, sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022).



## KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Rødt, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å avvike elavgiften for å spare husholdningen for denne ekstrabelastningen i en tid med rekordhøye strømpriser.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til sitt alternative budsjett, der det foreslås å videreføre elavgiften på samme nivå som i 2021. Dette er en omprioritering etter partienes forslag i Prop. 1 LS (2021–2022) om å redusere avgiften med 1,5 øre, som følge av et forslag om å opprette en mer målrettet og sosialt innrettet økonomisk støtteordning for norske husholdninger som kompensasjon for unormalt høye strømpriser.

Disse medlemmer viser til de unormalt høye strømprisene, og at et kutt i elavgiften ikke er et tilstrekkelig målrettet tiltak for å kompensere forbrukerne som nå sliter med å betale strømregningene sine. Disse medlemmer viser til Høyre, Venstre og Kristelig Folkepartis forslag til strømpakke med målrettede kutt i strømregningen til alle husholdninger avgrenset på husholdningsinntekt, for eksempel under 1,2 mill. kroner, justert for antall husholdningsmedlemmer, som et mer målrettet og sosialt innrettet tiltak for å avlaste forbrukere økonomisk.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne foreslår i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett å reversere kutt i elavgift fremmet av regjeringen Solberg og regjeringen Støre. Dette medfører en merinntekt på ca. 2,5 mrd. kroner. Dette fordi det er viktig å beholde insentivene til strømsparing. Samtidig er det klart at strømutgiftene for den enkelte husstand nå er veldig høy. Dette medlem foreslår derfor i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett at dette beløpet betales ut igjen som en klimabelønning til alle innbyggere i Norge. Dette tilsvarer en utbetaling på 480 kroner per person, nesten 2 000 kroner for en familie på fire.

### 9.7 Grunnavgift på mineralolje mv.

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å prisjustere den alminnelige avgiftssatsen. Den reduserte satsen for mineralolje til treforedlingsindustrien og produsenter av fargestoffer

og pigmenter foreslås holdt nominelt uendret. Se forslag til avgiftsvedtak § 1.

For 2021 er alminnelig avgiftssats 1,74 kroner per liter mineralolje. Mineralolje til treforedlingsindustrien og produsenter av fargestoffer og pigmenter ilegges redusert sats med 0,23 kroner per liter mineralolje. Den reduserte satsen anses forenlig med EØS-avtalen dersom den ikke er lavere enn minstesatsen i EUs energiskattedirektiv. Minstesatsen er 21 euro per 1 000 liter lett mineralolje, fastsatt i nasjonal valuta per første virkedag i oktober året før budsjettåret.

Grunnavgiften på mineralolje ble innført i 2000. Grunnavgiften ble innført for å unngå at økningen i avgiften på elektrisk kraft i 2000 skulle bidra til en overgang fra bruk av elektrisitet til olje til oppvarming. I dag skal avgiften først og fremst skaffe staten inntekter.

Avgiften omfatter olje med mineralsk opphav, og omfatter blant annet fyringsparafin, lett fyringsolje, diesel og tungolje. Flyparafin og mineralolje som ilegges veibruksavgift (autodiesel), er unntatt fra avgiften. Mineralolje til blant annet skip i utenriksfart, fiske og fangst, innenriks sjøfart, anlegg på kontinentalsokkelen, forsyningsfartøy for sokkelvirksomheten, sildemel- og fiskemelindustrien og tog er fritatt for avgift.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Rødt, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås å fjerne fritaket for grunnavgift for petroleumsindustrien, inkludert for forsyningskip.

### 9.8 Avgift på smøreolje mv.

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 1. For 2021 er avgiftssatsen 2,35 kroner per liter.

Avgiften på smøreolje ble innført i 1988. Avgiften skal bidra til å redusere uheldig disponering og forbrenning av spillolje.

Avgiften omfatter motor- og girsmøreoljer, industrielle smøreoljer, hydrauliske oljer, mineraloljebaserte smøreoljer samt tilsvarende produkter av annen opprinnelse.

Smøreolje som brukes i utenriksfart, fiske og fangst i fjerne farvann, anlegg på kontinentalsokkelen, forsyningsfartøy mv. og i fly, er fritatt for avgift.

Det gis tilskudd ved innlevering av spillolje til godkjent innsamler. Ordningen blir ofte omtalt som refusjon av smøreoljeavgift, selv om det ikke er noen direkte kobling mellom smøreoljeavgiften og tilskuddet. Det er Klima- og miljødepartementet som har ansvaret for

ordningen, og den er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Klima- og miljødepartementet.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 9.9 Avgifter på utslipp av klimagasser

### 9.9.1 AVGIFTER I KLIMAPOLITIKKEN

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

Hovedvirkemidlene i norsk klimapolitikk er sektorovergripende virkemidler i form av klimaavgifter og omsettbare kvoter. Avgifter og omsettbare kvoter setter begge en pris på utslipp av klimagasser. Ved bruk av karbonpriser pålegger ikke myndighetene den enkelte å redusere utslippene på en bestemt måte, men hver enkelt får et økonomisk insentiv til å endre atferd. Den enkelte står derfor fritt til å tilpasse seg karbonprisene på den måten som passer best. Karbonpriser bidrar til å gjøre lav- og nullutslippsteknologi mer lønnsomt, og legger grunnlaget for ny, klimavennlig aktivitet. Når alle utslipp står overfor den samme karbonprisen, vil alle aktører ha like insentiver til å redusere utslippene, og et gitt utslippsmål nås til lavest mulig kostnad for samfunnet. Det er bred enighet i internasjonale forskningsmiljøer om at prising av utslipp av klimagasser i form av avgifter eller kvoter er et effektivt virkemiddel i klimapolitikken og vil være viktig for at verden skal nå sine utslippsmål.

Tabell 9.2. viser avgiftssatser for 2021 og forslag for 2022, også omregnet i kroner per tonn CO<sub>2</sub>. I 2021 er det generelle avgiftsnivået på ikke-kvotepfiktige utslipp av klimagasser på 591 kroner per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter mens, forslaget for 2022 øker dette til 766 kroner per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette forslaget er nærmere omtalt i punkt 9.9.2. Endringer i avgifter på kvotepfiktige utslipp er omtalt i punkt 9.9.3.

Det er de senere år foretatt en rekke forbedringer i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter som har gitt like- re prising av klimagasser fra ulike utslippskilder. Det generelle avgiftsnivået på mineralolje er økt fra om lag 273 kroner per tonn CO<sub>2</sub> i 2013 (målt i faste 2021-kroner) til 591 kroner per tonn CO<sub>2</sub> i 2021. Avgiftene på utslipp av klimagasser i Norge er blant de høyeste i verden. I tillegg er en rekke fritak og reduserte satser avvirket. Dette har forsterket insentivene til utslippsreduksjoner i hele økonomien og har bidratt til en mer kostnadseffektiv klimapolitikk. I 2021 er tilnærmet all innenlands bruk av mineralske produkter (fossil energi) ilagt karbonpriser, enten gjennom kvotesystemet eller CO<sub>2</sub>-avgiften. De eneste unntakene er naturgass og LPG til veksthusnæringen og naturgass og LPG til kjemisk reduksjon el-

ler elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser i ikke-kvotepfiktige virksomheter.

Om lag 85 pst. av Norges samlede utslipp av klimagasser er ilagt avgift eller kvotepfikt. Det er en svært høy andel i internasjonal sammenheng. De viktigste avgiftene på utslipp av klimagasser er CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter og CO<sub>2</sub>-avgiften i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen. Begge avgiftene ble innført i 1991. I tillegg er det avgift på klimagassene HFK og PFK. Det meste av klimagassutslippene fra olje- og gassutvinning på kontinentalsokkelen og innenriks luftfart, er omfattet av både kvotesystemet og avgift.

Utslipp som verken er ilagt kvotepfikt eller avgift, tilsvarer i 2021 om lag 7,8 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Dette utgjør om lag 15 pst. av Norges samlede utslipp av klimagasser og om lag 30 pst. av Norges ikke-kvotepfiktige utslipp av klimagasser. Figur 9.19 viser hvordan de ikke-prisede utslippene av klimagasser fordeler seg på utslippskilder og type gass. Tallene inkluderer ikke utslipp eller opptak fra arealbruk, arealbruksendringer og skogbruk (LULUCF).

Utslippene av metan (CH<sub>4</sub>) og lystgass (N<sub>2</sub>O) fra jordbruket utgjør om lag 4,3 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, dvs. om lag halvparten av de ikke-prisede utslippene av klimagasser. Utslippene av metan kommer fra husdyr og husdyrgjødsel, mens utslippene av lystgass kommer fra både mineralgjødsel og husdyrgjødsel.

Utslippene av metan fra avfallsdeponier utgjør om lag 0,87 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Utslippene fra avfallsdeponier er i all hovedsak utslipp av metan som dannes når biologisk avfall brytes ned. Deponering av biologisk nedbrytbart avfall ble forbudt 1. juli 2009. Dagens utslipp av metan fra avfallsdeponier skyldes i all hovedsak nedbryting av biologisk avfall som ble deponert før forbudet ble innført. Disse utslippene vil avta i årene fremover.

De ikke-kvotepfiktige utslippene av CO<sub>2</sub> fra avfallsforbrenning utgjør litt under 0,8 mill. tonn CO<sub>2</sub>. Det foreslås at det skal beregnes avgift på disse utslippene i 2022, se punkt 9.9.5.

I tillegg til de nevnte ikke-prisede utslippskildene, er det en rekke mindre utslipp av klimagasser som verken er ilagt kvotepfikt eller avgift.

I Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030 ble det varslet at regjeringen vil vurdere avgift på utslipp fra uttak av torv og utslipp av SF<sub>6</sub>. Et forslag til avgift på SF<sub>6</sub> vil bli sendt på høring. Videre tar regjeringen sikte på å innføre en avgift på uttak av torv fra 2023. Departementet vil arbeide videre med innretningen av en slik avgift, og saken vil sendes på høring.

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

Regjeringen Solberg foreslo å øke avgiftene på ikke-kvotepfiktige utslipp med 28 pst. ut over prisstigning i 2022, til 766 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Videre foreslo regjerin-

gen Solberg å øke avgiftene for kvotepliktig luftfart og petroleumsvirksomheten til et felles avgiftsnivå på 632 kroner per tonn CO<sub>2</sub>, å innføre en avgift på avfallsforbrenning med en sats tilsvarende 25 pst. av det generelle nivået for ikke-kvotepliktige utslipp og å avvikle fritaket for bruk av naturgass og LPG i veksthusnæringen.

Avgifter er et effektivt virkemiddel i klimapolitikken, og i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale. Som et virkemiddel for å nå vår ambisjon om å redusere utslippene med 55 pst. innen 2030 vil regjeringen øke avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp til 2 000 2020-kroner i 2030. Regjeringen viderefører derfor forslaget om å øke avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp med 28 pst. i 2022. Det vil være konsistent med en jevn opptrapping mot 2 000 2020-kroner i 2030. Regjeringen viderefører også regjeringen Solbergs forslag om å øke avgiftene på kvotepliktig luftfart og petroleumsvirksomheten og forslaget om å innføre avgift på avfallsforbrenning.

### Kompensasjon og utslippsvirkninger

For å redusere belastningen av avgiftsøkningen for bilistene foreslår regjeringen å redusere veibruksavgiften. Dette er nærmere omtalt i punkt 6.2. I tillegg opprettholder regjeringen forslaget i Prop. 1 LS (2021–2022) Skatter, avgifter og toll 2022 om å redusere trafikkforsikringsavgiften.

Forslaget om å redusere veibruksavgiften innebærer at den økte avgiftsbelastningen fra klimaavgiftene reduseres med om lag 65 pst. Det har ikke vært mulig å gjøre nye anslag på hvordan dette påvirker utslippsvirkningene på tiden som var tilgjengelig. I Prop. 1 LS (2021–2022) er det angitt at en økning av avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp til 2 000 kroner i 2030 ville redusere utslippene med om lag 8 mill. tonn CO<sub>2</sub> til sammen over perioden 2021–2030. Utslippsvirkningen av avgiftsøkningen ble anslått å gå ned med 3 mill. tonn CO<sub>2</sub> dersom hele økningen til 2 000 kroner skulle kompenseres gjennom veibruksavgiften. Ut fra anslaget i Prop. 1 LS (2021–2022) kan det beregnes at utslippsgevinsten ville reduseres med om lag 1,5–2 mill. tonn gitt de samme forutsetningene, men med en kompensasjon gjennom veibruksavgiften på 65 pst. Det ble ikke laget et anslag for utslippsvirkningen av å kompensere 65 pst. av økningen til 2 000 kroner. På usikkert grunnlag anslås det at utslippsvirkningen av avgiften da vil reduseres med 1,5–2,0 mill. tonn CO<sub>2</sub>. Regjeringen har imidlertid ikke tatt stilling til hvordan opptrapping eller eventuell kompensasjon skal gjennomføres i resten av perioden frem mot 2030.

### Komiteens merknader

Komiteen tar omtalene til orientering og viser til merknader nedenfor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det legges til grunn at CO<sub>2</sub>-avgiften ikke skal økes. Disse medlemmer mener at det er teknologiutvikling som vil løse utslippsutfordringene, og at høy CO<sub>2</sub>-avgift først og fremst har symbolvirkning og medfører en tung økonomisk belastning for alle bilister, men i særlig grad folk med lavere inntekter.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at skal vi få til en omlegging til en utslippsfri økonomi, er det viktig å bruke markedskreftene slik at det koster mer å forurense og mindre å velge miljøvennlige alternativer. Dersom det er dyrere å bruke bensin og diesel enn utslippsfrie alternativer, blir det gunstigere å skifte til elbil og andre nullutslippsløsninger. Dersom det er dyrt å sløse med strømmen, så vil det være mer lønnsomt å investere i tiltak for å redusere strømbruken.

Men, det er samtidig helt klart at høye avgifter rammer skjevt. De med dårligst råd bruker mye mer av sin inntekt på konsum og rammes derfor ekstra hardt av høye priser. Dette medlem er av den oppfatning at omfordeling skal skje over skatteseddelen ved at de som tjener mest, skal betale mest i skatt, og de som tjener minst, skal betale mindre. Det er imidlertid ikke gitt at denne omfordelingen vil være tilstrekkelig for å veie opp for den urettferdigheten som ligger i høye avgifter. Svaret på det er imidlertid IKKE å redusere eller fjerne miljøavgifter. Svaret er at disse avgiftene ikke skal gå til å styrke statsbudsjettet, men heller deles ut igjen til alle.

Dette medlem foreslår derfor å dele ut igjen en langt større andel av klimaavgiftene i Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett. Det foreslås der en ordning hvor inntekter fra økte avgifter på bensin og diesel deles ut per person bosatt i Norge, men hvor de som er bosatt i distriktene, får utbetalt dobbelt så mye som de i mer sentrale strøk. For økte avgiftsinntekter fra elavgift, flyseteavgift, økt grunnrenteskatt knyttet til kraftproduksjon samt regjeringens flypassasjeravgift foreslås disse inntektene delt ut igjen likt for alle personer bosatt i Norge.

Dette medlem foreslår i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett ikke en differensiering av utbetaling basert på inntekt, fordi det vil utelukke en utbetaling til barn. Med vår løsning vil derimot barnefamilier i større grad tilgodeses. En flat avgift er grunnleggende urettferdig. På samme måte er en flat utbetaling grunnleggende rettferdig. En flat utbetaling til alle har størst verdi for de som har minst. Samtidig vil en utbetaling også til barn føre til at familier får mer å rutte med. Barnefamilier antas å betale en større andel av avgiftene, og det er derfor også en god grunn for at barn mottar sin del av klimabelønningen.

Hovedsatsinger:

- Klimabelønning på til sammen 21,4 mrd. kroner deles ut igjen til alle innbyggere i Norge.
- Hver innbygger i Norge vil få utbetalt om lag 4 000 kroner. Familie med to voksne og to barn vil få 16 000 kroner.

Dette medlem foreslår i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett å opprette et fond for utslippsfri nyttetransport og for utslippsfri luftfart med inntekter mottatt fra avgifter på diesel og flyseteavgiften som foreslås ilagt flyselskapene.

## 9.9.2 AVGIFTER PÅ IKKE-KVOTEPLIKTIGE UTSLIPP AV KLIMAGASSER

### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

I Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030 ble det varslet at regjeringen vil trappe opp avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp av klimagasser til om lag 2 000 2020-kroner i 2030. For å følge opp klimaplanen foreslår regjeringen å øke avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp med 28 pst. ut over prisstigning i 2022. Det vil være konsistent med en jevn opptrapping mot om lag 2 000 2020-kroner i 2030. I klimaplanen ble det anslått at en jevn opptrapping av avgiftene ville gi en utslippsreduksjon på 7,5 mill. tonn CO<sub>2</sub> i perioden 2021–2030. Etter at klimaplanen ble lagt frem, har Statistisk sentralbyrå oppjustert de norske utslippene i perioden 2012–2019. En jevn opptrapping av avgiftene til om lag 2 000 2020-kroner i 2030 anslås derfor nå å redusere utslippene med 8 mill. tonn CO<sub>2</sub> i løpet av perioden.

For 2022 anslås avgiftsøkningen å gi et merproveny på om lag 2,0 mrd. kroner påløpt og 1,8 mrd. kroner bokført. I provenyanslaget er det tatt hensyn til at transportører med kontrakter med fylkeskommuner eller staten vil kunne ha krav på kompensasjon for avgiftsøkningen. Det er også tatt hensyn til økt bevilgning til kompensasjonsordningen for fiskeriene. Utgifter til transportørene er nærmere omtalt i Prop. 1 S for Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Prop. 1 S for Samferdselsdepartementet. Økte klimaavgifter treffer bredt, og økte avgiftsinntekter bør brukes til generelle, vekstfremmende skatte- og avgiftslettelser. I klimaplanen varslet regjeringen at slike lettelse primært skal gå til de gruppene som omfattes av avgiftsøkningen.

Økte klimaavgifter vil særlig påvirke husholdningene gjennom økte priser på bensin og diesel. En økning i CO<sub>2</sub>-avgiften på 28 pst. ut over prisjustering (0,45 kroner per liter diesel) vil kunne gi en økning i pumpeprisen på diesel på om lag 0,48 kroner per liter inkludert merverdiavgift, forutsatt full prisovervelting og hensyntatt omsetningskravet for biodrivstoff. Årlig merkostnad for konvensjonelle personbiler vil typisk være om lag 400

kroner, men dette vil variere med årlig kjørelengde og bilens drivstofforbruk. Til sammenligning kan samlede årlige drivstoffutgifter typisk utgjøre 12 000 kroner.

Økt CO<sub>2</sub>-avgift vil i utgangspunktet ikke slå systematisk sterkere ut for eiere av bensin- og dieslbiler bosatt i distriktene enn for eiere av bensin- og dieslbiler bosatt i mer sentrale strøk. Figur 9.21 viser kjørelengde for personbiler per innbygger over 18 år i alle norske kommuner etter kommunens sentralitet. Figuren viser en svak tendens til at jo mer sentral kommunen er, desto høyere er kjørelengden per innbygger. Dette skyldes at kjørelengden i den sentrale kommunen Bærum er svært høy (over 13 000 km) mens kjørelengden i de mindre sentrale øykommunene (sentralitetsindeks under 400) Træna, Værøy, Utsira, Røst, Loppa, Lurøy, Hasvik og Solund er svært lav (under 6 000 km). For det brede spekter av norske kommuner er det ingen sammenheng mellom kommunens sentralitet og personbilers kjørelengde per innbygger. Det er heller ingen sammenheng mellom personbilenes gjennomsnittlige kjørelengde og kommunenes sentralitet. Innbyggere i sentrale kommuner har imidlertid normalt tilgang til et bedre kollektivtilbud og et større lokalt arbeidsmarked enn innbyggere i mindre sentrale kommuner.

Stortinget har tidligere vedtatt å kompensere bilistene for økt CO<sub>2</sub>-avgift gjennom en tilsvarende reduksjon i veibruksavgiften slik at virkningen på pumpeprisen ikke endres, jf. Granavolden-plattformen. Dette har ført til at bilistene ikke har fått noen merkostnad ved de siste års økninger i CO<sub>2</sub>-avgiften, men det betyr samtidig at de heller ikke har fått forsterket insentivene til å redusere utslippene. Veitrafikken står for om lag halvparten av utslippene omfattet av CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter. I klimameldingen ble det anslått at dersom økt CO<sub>2</sub>-avgift frem mot 2030 blir kompensert med redusert veibruksavgift, vil virkningen av økte avgifter på utslipp av klimagasser i perioden 2021–2030 reduseres fra om lag 7,5 mill. tonn CO<sub>2</sub> til om lag 4,5 mill. tonn CO<sub>2</sub>. Om man fortsetter å kompensere på denne måten frem mot 2030 vil veibruksavgiften bli redusert så mye over tid at den vil være avvirket før 2030. Det ville vært uheldig, siden veibruksavgiften skal prise andre eksterne virkninger i veitrafikken enn CO<sub>2</sub>. Med regjeringens ambisiøse klimamål kan ikke bilistene lenger skjermes fra de økonomiske insentivene til å redusere sine utslipp. I statsbudsjettet for 2022 foreslås det derfor ikke å redusere veibruksavgiften for å kompensere bilistene for økt CO<sub>2</sub>-avgift.

For å redusere utgiftene for bilistene foreslår regjeringen å redusere trafikkforsikringsavgiften. Forslaget er nærmere omtalt i punkt 9.4.3. I 2022 tilgodeses pendlere særskilt gjennom en omlegging av reisefradraget. Satsene i reisefradraget foreslås økt til én felles sats på 1,65 kroner per kilometer. Bunnbeløpet, det vil si terskelen for å få reisefradrag, senkes med om lag 10 000

kroner for skattytere som er bosatt i de om lag 270 minst sentrale kommunene i henhold til Statistisk sentralbyrås sentralitetsindeks. Forslaget er nærmere omtalt i punkt 3.6. Regjeringen foreslår også å redusere elavgiften med 1,50 øre/kWh i 2022. Dette kommer de fleste husholdninger til gode. Forslaget er nærmere omtalt i punkt 9.6.

En økning av avgiftene på ikke-kvotepliktige utslipp vil kunne berøre store deler av næringslivet, blant annet gjennom økte priser på transport. Det anslås imidlertid at eventuelle kostnadsøkninger vil være små for de aller fleste virksomheter i landet. For enkelte næringer vil avgiftsøkningen kunne medføre en større belastning enn andre. Regjeringen foreslår å utsette den varslede nedtrappingen av kompensasjonsordningen for fiskerinæringen, samt at bevilgningen til ordningen økes med 50 mill. kroner i 2022. Dette er nærmere omtalt i Prop. 1 S for Nærings- og fiskeridepartementet. Videre vil fergeselskaper, busselskaper og andre aktører i transportnæringen som har kontrakter med fylkeskommunene eller staten, kunne ha en kontraktsfestet rett til å få kompensert merkostnadene fra de foreslåtte avgiftsøkningen. Eventuelle kostnadsøkninger for jordbruket vil inngå i kostnadskalkylene som ligger til grunn for jordbruksforhandlingene.

### Komiteens merknader

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag der det foreslås at CO<sub>2</sub>-avgiften ikke skal økes. Disse medlemmer mener at en økning av CO<sub>2</sub>-avgiften vil ha dramatiske konsekvenser for norsk virksomhet og i særlig grad for norske bilister som vil få langt høyere pumpepriser på bensin og diesel.

### 9.9.3 KVOTEPLIKTIGE UTSLIPP AV KLIMAGASSER FRA PETROLEUMSVIRKSOMHETEN OG LUFTFART

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

I Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030 ble det varslet at regjeringen vil trappe opp avgiftene på kvotepliktige utslipp av klimagasser fra petroleumsvirksomheten og luftfarten slik at den samlede karbonprisen (kvotepris pluss avgift) blir om lag 2 000 2020-kroner i 2030. For å følge opp klimaplanen foreslår regjeringen å øke satsene for naturgass og mineralolje i CO<sub>2</sub>-avgiften for petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen med 15 pst. ut over prisstigning i 2022. CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje brukt i kvotepliktig luftfart foreslås økt med 5,4 pst. ut over prisstigning, og det etableres

med dette et felles avgiftsnivå for kvotepliktige utslipp på om lag 631 kroner per tonn CO<sub>2</sub>.

Med dagens kvotepris vil samlet karbonpris (kvotepris pluss avgift) for luftfarten og petroleumsvirksomheten være på over 1 200 kroner per tonn CO<sub>2</sub> i 2022. Det innebærer en økning i karbonprisen på nesten 40 pst., eller 340 kroner per tonn CO<sub>2</sub>, sammenlignet med januar 2021. Regjeringen viser til at selv med en mindre økning i avgiftene for kvotepliktige utslipp enn for ikke-kvotepliktige vil opptrappingen av karbonprisen for kvotepliktig sektor være på god vei mot målet om samlet karbonpris på 2 000 kroner i 2030. Om den samlede karbonprisen øker like mye i årene fremover, vil den overstige 2 000 kroner før 2025.

Inntekter fra CO<sub>2</sub>-avgiften i petroleumsvirksomheten inngår i kontantstrømmen fra petroleumsvirksomheten, som i sin helhet overføres til Statens pensjonsfond utland. Avgiftsøkningen for petroleumsvirksomheten påvirker dermed ikke handlingsrommet i budsjettet for 2022, men vil påvirke handlingsrommet i fremtidige budsjetter gjennom virkningen på fondet. Avgiftsøkningen for kvotepliktig luftfart anslås å gi et merproveny i 2022 på 19 mill. kroner påløpt og 17 mill. kroner bokført.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at CO<sub>2</sub>-avgiften for petroleumsvirksomheten og luftfarten ikke skal økes.

### 9.9.4 CO<sub>2</sub>-AVGIFT PÅ MINERALSKE PRODUKTER

#### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter har som formål å bidra til kostnadseffektive reduksjoner i utslippene av CO<sub>2</sub> fra bruk av mineralske produkter. Avgiften omfatter de mineralske produktene mineralolje, bensin, naturgass og LPG. Avgiften omfatter også blandinger dersom det mineralske produktet utgjør hovedbestanddelen. Det foreslås at de reduserte satsene for naturgass og LPG flyttes fra avgiftsvedtaket § 1 annet ledd og innarbeides i første ledd bokstav c og d. Forslaget er av teknisk karakter og medfører ikke materielle endringer.

For 2022 foreslås det videre å

- øke avgiftssatsene for bensin, mineralolje, ikke-kvotepliktig luftfart, naturgass og LPG med 28 pst. ut over prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Dette er nærmere omtalt i punkt 9.9.2,

- øke avgiftssatsen for mineralolje til kvotepliktig luftfart med 5,4 pst. ut over prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Dette er nærmere omtalt i punkt 9.9.3,
- innføre CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til veksthusnæringen med en sats som tilsvarer 20 pst. av det generelle avgifts nivået på naturgass og LPG, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Dette er nærmere omtalt nedenfor.

Forslagene anslås å gi en samlet provenyøkning på om lag 2,1 mrd. kroner påløpt og 1,9 mrd. kroner bokført.

### Fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter

Flere fritak i CO<sub>2</sub>-avgiften gjelder alle de avgiftspliktige mineralske produktene, mens enkelte kun gjelder noen av de mineralske produktene.

Forbrenning av biologisk materiale tilfører ikke nytt karbon til karbonkretsløpet i naturen, i motsetning til forbrenning av fossile drivstoff. Utslipp av CO<sub>2</sub> fra forbrenning av biodrivstoff inngår derfor ikke i nasjonale totalutslipp av CO<sub>2</sub> etter FNs klimakonvensjon. CO<sub>2</sub>-avgiften priser utslipp av fossilt karbon og har som formål å redusere norske utslipp av klimagasser, slik disse måles etter FNs klimakonvensjon. CO<sub>2</sub>-avgiften er derfor avgrenset til mineralske produkter (fossile drivstoff), og det er fritak for andel biodrivstoff innblandet i mineralske produkter.

Mineralske produkter som brukes som råstoff i industriell virksomhet på en slik måte at det ikke oppstår utslipp av karbon til luft, eller utslippene er vesentlig lavere enn det mengden råstoff skulle tilsi, er fritatt for avgift. I CO<sub>2</sub>-avgiften på naturgass og LPG er det fritak for andel hydrogen i naturgass og LPG. Dette fordi hydrogen ikke gir utslipp av karbon ved forbrenning, kun utslipp av vann (H<sub>2</sub>O).

Siden mineralske produkter som leveres til bruk som gir kvotepliktige utslipp etter klimakvoteloven allerede er underlagt en karbonpris, er slik bruk fritatt for avgift. Fritaket gjelder imidlertid ikke for naturgass og LPG, og heller ikke for mineralolje og bensin til innenriks kvotepliktig luftfart.

I CO<sub>2</sub>-avgiften på bensin er det fritak for bensin til tekniske og medisinske formål, motorsager og andre arbeidsredskaper med to-taktsmotor og bensin som er gjenvunnet i VRU-anlegg (Vapour Recovery Unit).

Det er i tillegg enkelte fritak som er begrunnet med at særavgiftene er ment å treffe innenlands forbruk og at norske klimaforpliktelser er knyttet til utslipp fra norsk territorium. Det er derfor blant annet fritak for skip og fly i utenriksfart og fiske og fangst i fjerne farvann. I tråd med dette er avgiftsplikten knyttet til innførsel til tollområdet og innenlandsk produksjon av de avgiftspliktige varene. Med tollområdet menes det norske fastland

med tilhørende territorialfarvann, men ikke Svalbard, Jan Mayen og Norges biland. Territorialfarvannet er tolv nautiske mil ut fra grunnlinjen. Omsetning av varer utenfor territorialfarvannet er dermed ikke avgiftspliktig. CO<sub>2</sub>-avgiften kan dermed omgås ved å bunkre fra tankbåter som ligger utenfor tolv nautiske mil. Insentivet til slik bunkring vil forsterkes når CO<sub>2</sub>-avgiften gradvis trappes opp frem mot 2030 og omfanget av slik bunkring vil kunne øke. Departementet vil vurdere om det er tiltak som kan avhjelpe dette, og vil eventuelt komme tilbake til saken.

### CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til veksthusnæringen

Naturgass og LPG til veksthusnæringen er fritatt fra CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter. Dette er ett av få gjenværende fritak i avgiften som ikke kan gis noen begrunnelse ut over å skjerme en næring for en karbonpris.

Mineralolje (fyringsolje) til bruk i veksthusnæringen har vært omfattet av CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje siden avgiften ble innført i 1991. Dette har gitt veksthusnæringen et økonomisk motiv til å redusere bruken av fyringsolje, og dermed til reduserte CO<sub>2</sub>-utslipp fra oppvarming av veksthus. CO<sub>2</sub>-utslippene fra veksthusnæringen har falt betydelig siden 1988, jf. figur 9.23. Reduserte utslipp av CO<sub>2</sub> fra bruk av fyringsolje er imidlertid motvirket av økte utslipp fra bruk av naturgass og propan (LPG). I veksthusnæringen brukes naturgass særlig i Rogaland, hvor det er bygd ut et rørledningsnett for distribusjon av gass som veksthusene har knyttet seg til. I andre deler av landet brukes mer propan (LPG). Fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift for naturgass og LPG gjør at veksthusnæringen ikke har et økonomisk motiv til å redusere bruken av fossil gass. Utslippene fra bruk av naturgass og LPG i veksthusnæringen har vært om lag uendret siden 2006, og i 2018 er de samlede utslippene fra veksthusnæringen fortsatt om lag en tredel av utslippene i 1988.

Tabell 9.3 viser Skatteetatens tall for mengde naturgass og LPG brukt i veksthusnæringen de siste fire årene, verdien av avgiftsfritaket samt utslippene av CO<sub>2</sub> fra bruk av gass i veksthusnæringen. Skatteetatens tall viser ingen tegn til reduserte utslipp av CO<sub>2</sub> fra bruk av naturgass og LPG i veksthusnæringen.

Å oppheve fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift for naturgass og LPG til veksthusnæringen vil gi næringen økonomisk motiv til å redusere bruken av fossil gass, slik CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje har bidratt til en tilnærmet fullstendig utfasing av fyringsolje i veksthusnæringen. Forslaget vil gi insentiver til å bruke biogass istedenfor fossil gass, og økt etterspørsel kan dermed også bidra til økt produksjon av biogass. Biogass er laget av biologisk materiale som inngår i naturens karbonkretsløp. Utslipp fra forbrenning av biogass øker ikke konsentrasjonen av CO<sub>2</sub> i atmosfæren og regnes derfor ikke med i utslippsregnskapet.

Stortingets næringskomité har uttalt at «komiteen mener at de biologiske prosessene i jordbruket ikke skal avgiftsbelegges», jf. Innst. 251 S (2016–2017). Forbrenning av fossil gass er ikke en biologisk prosess. Det er derfor ikke i strid med næringskomiteens merknad å oppheve fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til veksthusnæringen.

CO<sub>2</sub> som dannes ved forbrenning av naturgass og LPG i veksthusene, bidrar gjennom fotosyntesen til økt plantevekst i veksthusene. Det kan derfor argumenteres for at CO<sub>2</sub> kan betraktes som et «gjødsel» i veksthusnæringen. All forbrenning av mineralske produkter tilfører imidlertid fossilt karbon til atmosfæren. Det karbonet som midlertidig bindes i plantene i veksthusene, frigjøres til atmosfæren når plantene spises, forbrennes eller råtner. Forbrenning av naturgass og LPG bidrar dermed til økt CO<sub>2</sub>-konsentrasjon i atmosfæren enten det skjer i veksthusnæringen eller i andre sektorer.

Intensjonsavtalen mellom staten og organisasjonene i jordbruket (Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag) om å arbeide for å redusere klimagassutslipp og øke opptak av karbon fra jordbruket, trådte i kraft 1. januar 2021. Avtalen er ikke juridisk bindende, og det presiseres i avtalen at den ikke skal gi bindinger for fremtidig virkemiddelbruk. Det er derfor ikke i strid med intensjonsavtalen å oppheve fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG levert til veksthusnæringen. Tvert imot vil avgiften forsterke veksthusnæringens insentiver til «overgang til fossilfri oppvarming og energibruk i jordbruket», som er eksplisitt omtalt som et tiltak i intensjonsavtalen, og dermed øke sannsynligheten for at man når målene i avtalen.

Regjeringen foreslår å avvikle fritaket for naturgass og LPG til veksthusnæringen slik at også veksthusnæringen står overfor en karbonpris på bruk av fossil gass. Regjeringen legger imidlertid vekt på at næringen skal få noe tid til å tilpasse seg et høyere avgiftsnivå. Regjeringen foreslår derfor å innføre CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til veksthusnæringen med en sats som tilsvarer 20 pst. av det generelle avgiftsnivået på naturgass og LPG. Regjeringen tar sikte på å trappe opp avgiften til 40 pst. av generelt avgiftsnivå i 2023, 60 pst. i 2024, 80 pst. i 2025 og til generelt avgiftsnivå fra og med 2026.

Forslaget vil gi et merproveny på om lag 5 mill. kroner påløpt og bokført i 2022. Kostnadsøkningen for næringen vil i første omgang være tilsvarende, men vil inngå i kostnadskalkylen i jordbruksoppgjøret og dermed over tid bli kompensert.

### **CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser**

Naturgass og LPG til kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser har null-sats i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter. Ikke-

kvotepliktige virksomheter står dermed ikke overfor en karbonpris som gir insentiver til utslippsreduksjoner.

I statsbudsjettet for 2020 foreslo regjeringen å oppheve fritaket fra 1. januar 2020. Stortinget sluttet seg til dette, jf. Prop. 1 LS (2019–2020) Skatter, avgifter og toll 2020 og Innst. 3 S (2019–2020). Ved behandlingen av Prop. 67 S (2019–2020) fattet Stortinget et anmodningsvedtak (vedtak nr. 447 av 31. mars 2020) hvor regjeringen ble bedt om å gjeninnføre fritaket, jf. Innst. 216 S (2019–2020). Regjeringen fulgte opp anmodningsvedtaket i Prop. 70 LS (2019–2020), hvor det ble foreslått at CO<sub>2</sub>-avgiften på naturgass og LPG levert til kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser skulle settes til henholdsvis 0 kroner per Sm<sup>3</sup> naturgass og 0 kroner per kg LPG fra 1. april 2020. Regjeringen varslet samtidig at man tar sikte på å trappe opp avgiftssatsene til 25 pst. av det generelle avgiftsnivået i CO<sub>2</sub>-avgiften på naturgass og LPG i 2021, 50 pst. i 2022, 75 pst. i 2023 og til 100 pst. fra og med 2024. Stortinget sluttet seg til dette, jf. Innst. 233 S (2019–2020).

Regjeringens intensjon er å trappe opp avgiften i tråd med opptrappingsplanen skissert i Prop. 70 LS (2019–2020), men tilpasset det foreslåtte generelle avgiftsnivået for naturgass og LPG i 2022 på henholdsvis 1,52 og 2,30 kroner per Sm<sup>3</sup>/kg.

Fleire virksomheter innenfor kjemisk reduksjon og elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser er kvotepliktige. Når satsen økes, vil disse virksomhetene i utgangspunktet bli ilagt avgift, også for kvotepliktige utslipp. Norges prinsipielle standpunkt er at det ikke innebærer statsstøtte å gi fritak for CO<sub>2</sub>-avgift dersom virksomheten er kvotepliktig. I 2008 konkluderte imidlertid EFTAs overvåkingsorgan (ESA) med at fritak for kvotepliktige virksomheter var statsstøtte, men at det var forenlig med EØS-avtalen dersom virksomhetene ble ilagt avgift over minstesatsene i EUs energiskattedirektiv. Energiskattedirektivet omfatter imidlertid ikke naturgass og LPG til kjemisk reduksjon og elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser. Naturgass og LPG til disse anvendelsene er derfor ikke omfattet av energiskattedirektivets krav om minstesats.

Departementet har lagt til grunn at fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til kjemisk reduksjon og elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser som gir kvotepliktige utslipp etter klimavoteloven, ikke utgjør statsstøtte, men at et fritak likevel bør avklares med ESA. ESA har imidlertid vurdert det slik at fritaket utgjør statsstøtte. ESA påpeker at dette er en foreløpig vurdering og utelukker heller ikke at fritaket kan utgjøre forenlig statsstøtte. Avklaring av dette krever en formell notifikasjon til ESA.

Departementet er fortsatt av den oppfatning at et fritak for kvotepliktig prosessindustri ikke utgjør statsstøtte. Departementets oppfatning er videre at å innføre avgift og fritak for naturgass og LPG til kjemisk reduk-

sjon mv. som gir kvotepliktig utslipp, ville innebære en risiko for at staten på et senere tidspunkt må kreve tilbakebetaling av støtten. Slik tilbakebetaling vil si at kvotepliktige virksomheter må betale den CO<sub>2</sub>-avgift som de tidligere har fått fritak for. Det kan sette kvotepliktige virksomheter i en vanskelig økonomisk situasjon.

Å ilegge kvotepliktige virksomheter avgift vil innebære dobbel virkemiddelbruk. Avgiften vil også redusere industriens konkurransevne, da andre lands prosessindustri kun er omfattet av kvotesystemet. Det foreslås derfor at avgiften ikke innføres nå, samtidig som et fritak for kvotepliktig prosessindustri notifiseres til ESA. Dette innebærer at det er utslipp som ikke prises.

### Sammendrag fra Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022)

#### Avvikle fritak for veksthusnæringen

Regjeringen foreslår å avvikle fritaket i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter for naturgass og LPG til veksthusnæringen. Regjeringen Solberg foreslo en avgiftssats på 20 pst. av det generelle nivået i 2022 for å gi næringen tid til omstilling. For å redusere de økonomiske konsekvensene i 2022 for en næring som må håndtere raskt økende priser på elektrisitet, foreslår regjeringen at satsen settes til 10 pst. av det generelle nivået, se forslag til avgiftsvedtak § 1 bokstav c og d. Satsen for naturgass blir da 0,15 kroner per Sm<sup>3</sup>, mens satsen for LPG blir 0,23 kroner per kg. Dette tilsvarer om lag 75 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Provenytapet anslås til 2 mill. kroner påløpt og bokført i 2022 sammenlignet med Prop. 1 LS (2021–2022). Regjeringen legger opp til at satsene for veksthusnæringen gradvis trappes opp til det generelle nivået i 2026.

#### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til regjeringen Solberg sitt forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Disse medlemmer mener at hydrogenproduksjon basert på norsk naturgass med fangst og lagring av CO<sub>2</sub> (CCS) kan bli en viktig faktor i energitransformasjonen Europa skal gjennom de neste årene. Disse medlemmer merker seg at rammevilkårene for norske aktører som planlegger å produsere hydrogen ved å bruke naturgass og lagre CO<sub>2</sub> permanent, ikke er tilstrekkelig tydelige eller forutsigbare.

Disse medlemmer viser til at Stortingets vedtak om CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter § 2 bokstav f fritar naturgass og LPG når den brukes som råstoff i industriell virksomhet på en slik måte at det ikke oppstår utslipp av karbon til luft, eller utslippet er vesentlig lavere

enn det mengden råstoff skulle tilsi. Disse medlemmer merker seg at hvorvidt vilkårene for fritaker oppfylt i dag, må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle, og at det er Skatteetaten som vurderer hva som faller inn under denne bestemmelsen. Rettskildene angir ikke en klar løsning på spørsmålet, og disse medlemmer mener derfor det er behov for en presisering og avklaring.

Stortinget har vedtatt en avgift på avfallsforbrenning med fritak for CCS. Disse medlemmer mener det på samme måte må gis fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på kjøp av naturgass når denne blir brukt til hydrogenproduksjon med fangst og permanent lagring av CO<sub>2</sub>. Graden av refusjon i forhold til betalt CO<sub>2</sub>-avgift kan baseres på graden av fangst og permanent lagring. Denne vil variere, men flere aktører anslår at det er teknisk mulig å fange over 90 pst. av CO<sub>2</sub>-en som oppstår ved hydrogenproduksjon basert på naturgass.

Disse medlemmer viser til at flere norske aktører planlegger å bruke naturgass og lagre CO<sub>2</sub> permanent i produksjon av blått hydrogen. For eksempel planlegger ZEG Power oppstart av hydrogenproduksjon basert på naturgass på Kollsnes i 2022 og permanent lagring av CO<sub>2</sub> via Northern Lights i 2024. I tillegg planlegger Horisont Europa produksjonsanlegg for ammoniak (NH<sub>3</sub>) i Hammerfest. Hydrogenet i ammoniakken skal komme fra reformering av naturgass med permanent CO<sub>2</sub>-lagring offshore.

Disse medlemmer er opptatt av at virksomheter som vurderer CCS, trenger et forutsigbart rammeverk. Northern Lights vil være operativt i 2024, og det haster derfor å få på plass en ordning for hvordan aktører som ønsker å lagre CO<sub>2</sub> permanent, skal unngå CO<sub>2</sub>-avgift.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et fritak for CO<sub>2</sub>-avgiften for naturgass som brukes som råstoff til hydrogenproduksjon der CO<sub>2</sub> lagres permanent.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter ikke skal økes, noe som vil komme landets bilister til gode i tillegg til den betydelige reduksjonen som disse medlemmer foreslår i veibruksavgiften. Disse medlemmer foreslår også at fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter for naturgass og LPG til veksthusnæringen skal videreføres.

Komiteens medlem fra Rødt mener det må bli dyrere å forurense, og viser til Rødts alternative budsjett hvor det foreslås å øke CO<sub>2</sub>-avgiften med totalt 50 pst. ut over 2021-nivå. Dette medlem viser videre til at det foreslås å øke tilskudd til kompensasjon for CO<sub>2</sub>-av-



gift for fangst og fiske i nære farvann, samt at fritaket for bruk av naturgass i industrien opprettholdes.

Dette medlem mener at prinsippet om at forurenser må betale, er et godt prinsipp for å ivareta miljøet og kutte utslipp, men at flate miljøavgifter kan bli enda en sten til byrden for allerede økonomisk utfordrede familier og for folk i distriktene.

Det er dette medlems oppfatning at alle skal kunne leve miljøvennlig, uavhengig av hvor man bor eller hvor stor lommeboka er, og dette medlem viser til Rødts alternative budsjett hvor det foreslås å omfordele avgiftsinntektene fra økt CO<sub>2</sub>-avgift og veibruksavgift på til sammen 2,2 mrd. kroner tilbake til alle med gjennomsnittlig og lavere inntekt gjennom en klimarabatt.

Dette medlem viser videre til at det foreslås å øke tilskudd til kompensasjon for CO<sub>2</sub>-avgift for fangst og fiske i nære farvann, samt at fritaket for bruk av naturgass i industrien opprettholdes.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til eget alternative statsbudsjett hvor det foreslås å øke CO<sub>2</sub>-avgiften med 48 pst. fra avgiften i 2021 slik at vi har en jevn stigning i CO<sub>2</sub>-prisen frem til en pris på 3 000 kroner per tonn i 2030.

## 9.9.5 AVGIFT PÅ FORBRENNING AV AVFALL

### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

#### Avgift tidligere i verdikjeden – oppfølging av anmodningsvedtak nr. 795 (2020–2021)

Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak ved behandlingen av Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, jf. Innst. 325 S (2020–2021):

Vedtak 795: «Stortinget ber regjeringen om at avgiften på avfallsforbrenning må flyttes tidligere i verdikjeden for både å stimulere til mindre volum på avfall og for å håndtere avfallet i Norge.»

Skattedirektoratet har i samråd med Miljødirektoratet blant annet vurdert om, og eventuelt hvordan, avgiften på avfallsforbrenning kan flyttes tidligere i verdikjeden. Skattedirektoratet påpeker at en bred avgift på for eksempel all plast vil innebære et meget stort avgiftspliktig vareomfang, noe som vil medføre store administrative og økonomiske konsekvenser, både for avgiftsmyndighetene og de avgiftspliktige. En slik omfattende avgift vil også bli svært vanskelig å avgrense og kontrollere. Direktoratets vurdering er derfor at en slik avgift ikke er gjennomførbar. Skattedirektoratet mener at det mest aktuelle virkemiddelet på kort sikt er en materialavgift på drikkevareemballasje. Det forutsettes at materialavgiften innrettes slik at det gis avgiftsreduksjon ut fra innhold av sekundær råvare, og ikke ut fra innhold av biobasert plast. Innføring av en slik avgift vil

kreve etablering av tilfredsstillende dokumentasjons- og kontrollrutiner, og vil ha betydelige økonomiske og administrative konsekvenser. En eventuell materialavgift må ses opp mot revidering av EUs emballasjeregulering og vil kreve ytterligere utredning.

Skattedirektoratet og Miljødirektoratet har også vurdert om det er andre produkter som kan ilegges avgift med sikte på å redusere avfallsmengden. Miljødirektoratet viser til at det, på bakgrunn av rettsutviklingen i EU, pågår et omfattende regelutviklingsarbeid i Norge innen sirkulær økonomi og avfall. Det er imidlertid for tidlig å si noe konkret om det er andre produkter som kan ilegges avgift, for eksempel engangsplastprodukter, eller om det kan innføres avgift på produkter som graderes etter innsamlingsgrad eller returandel. Miljødirektoratet påpeker også at det foregår arbeid med å vurdere andre virkemidler som kan bidra til å redusere avfallsmengden. Spørsmålet om flytting av avgiften til tidligere ledd i verdikjeden må sees i sammenheng med det nevnte arbeidet.

Drikkevareemballasje utgjør en marginal andel av de fossile materialene som forbrennes i norske avfallsforbrenningsanlegg. Om lag 87 pst. av plastflasker som omsettes i Norge, blir i dag resirkulert og brukt på nytt, mens kun 10 pst. forbrennes i energigjenvinningsanlegg. En avgift som reduserer bruken av drikkevareemballasje i plast, vil ikke gi noen merkbar reduksjon av utslipp av klimagasser fra avfallsforbrenning. En materialavgift på drikkevareemballasje er dermed et lite egnet alternativ til en avgift på forbrenning av avfall. Regjeringen fremmer ikke forslag om å flytte avgiften på forbrenning av avfall til tidligere ledd i verdikjeden, men foreslår at det innføres en avgift på forbrenning av avfall i 2022, se omtale nedenfor. Det vises til at mandatet til skatteutvalget som skal se på perspektiver for fremtidens skatte- og avgiftssystem, også omfatter temaet sirkulær økonomi. Regjeringen anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp. Det vises også til omtale av anmodningsvedtaket i Prop. 1 S (2021–2022) for Finansdepartementet.

#### Avgift på forbrenning av avfall

For 2022 foreslås det å innføre avgift på forbrenning av avfall på 192 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Det foreslås avgiftsfritak for utslipp av CO<sub>2</sub> ved forbrenning av farlig avfall og ved forbrenning av avfall dersom CO<sub>2</sub> fanges og lagres (CCS). Se forslag til avgiftsvedtak. Utkast til regelverk var på høring i 2020. Nærmere regler om avgiftsplikt og -beregning mv. vil bli fastsatt i forskrift.

Formålet med en avgift på utslipp fra avfallsforbrenning er å bidra til kostnadseffektive reduksjoner av utslipp av klimagasser. I tillegg til at avgiften vil gi inntekter til statskassen, skal den bidra til å redusere andre miljøskader fra avfall, herunder bidra til en forsvarlig håndtering av farlig avfall.

Utslipp av CO<sub>2</sub> fra avfallsforbrenning utgjør litt under 0,9 mill. tonn CO<sub>2</sub>. Av dette utgjør de ikke-kvotepliktige utslippene om lag 0,8 mill. tonn, noe som tilsvarer om lag 10 pst. av Norges ikke-prisede utslipp av klimagasser. I Meld. St. 41 (2016–2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid ble det varslet at regjeringen vil «innføre prising av utslipp av klimagasser fra avfallsforbrenningsanlegg». Regjeringen har tidligere vurdert om avfallsforbrenningsanlegg for husholdningsavfall bør innlemmes i EUs kvotesystem (EU ETS), men konkluderte i Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 punkt 10.10 med at det heller burde innføres en avgift på forbrenning av avfall.

For å unngå at forbrenning av avfall belastes både avgift og kvotepris (dobbel virkemiddelbruk), ble det i fjorårets budsjett foreslått at avgiften ikke skulle omfatte forbrenning av avfall som gir kvotepliktige utslipp etter klimakvoteloven. Videre ble det foreslått avgiftsfritak for utslipp av CO<sub>2</sub> som fanges og lagres (CCS), siden dette ikke gir utslipp til atmosfæren. Med et slikt fritak vil avgiften gjøre karbonfangst og -lagring ved forbrenning av avfall mer lønnsomt. For at avgiften ikke skal stå i veien for forsvarlig håndtering av farlig avfall, ble det også foreslått at utslipp fra forbrenning av farlig avfall fritas for avgift.

Departementet la til grunn at fritakene er i tråd med avgiftens formål om å bidra til kostnadseffektive reduksjoner av ikke-kvotepliktige utslipp av klimagasser og andre miljøskader fra avfall, og at de dermed ikke utgjør statsstøtte. Det samme gjelder avgrensningen mot kvotepliktige forbrenningsanlegg. Departementet mente likevel at utforming av avgiften burde avklares med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) før den trer i kraft. ESA har vurdert at et unntak for kvotepliktige forbrenningsanlegg utgjør statsstøtte. ESA påpeker at dette er en foreløpig vurdering, og utelukker heller ikke at unntaket kan utgjøre forenlig statsstøtte. Dette krever i så fall en formell notifikasjon til ESA.

Departementet er fortsatt av den oppfatning at et avgiftsunntak for kvotepliktige virksomheter ikke utgjør statsstøtte. Om avgiften innføres med et slikt unntak, vil det innebære en risiko for at staten på et senere tidspunkt må kreve tilbakebetaling av støtten, dvs. at kvotepliktige virksomheter må betale avgiften de tidligere har blitt unntatt. Regjeringen fremmer derfor forslag om avgift for både kvotepliktige og ikke-kvotepliktige forbrenningsanlegg. Videre foreslås det at avgiftsunntak for kvotepliktige virksomheter notifiseres til ESA. Det foreslås at departementet gis fullmakt til å iverksette unntaket forutsatt ESAs godkjenning, se utkast til avgiftsvedtak romertall II. ESA hadde ikke innvendinger til fritaket for utslipp av CO<sub>2</sub> som fanges og lagres (CCS), eller fritaket for utslipp fra forbrenning av farlig avfall. Departementet påpeker at ESAs vurdering er foreløpig, og at det ikke kan utelukkes at ESA etter en

ny vurdering kommer til et annet resultat. Det foreslås at avgiften beregnes etter en nasjonal utslippsfaktor (tonn fossilt CO<sub>2</sub> per tonn innlevert avfall). For at avgiften skal gi det enkelte forbrenningsanlegg insentiv til å redusere utslippene fra forbrenning i eget anlegg gjennom sortering av avfall, foreslås det at forbrenningsanleggene skal kunne søke Miljødirektoratet om å benytte en anleggsspesifikk utslippsfaktor ved beregning av avgiften.

Hensynet til en kostnadseffektiv klimapolitikk tilsier at utslipp fra avfallsforbrenning prises på nivå med øvrige utslipp i ikke-kvotepliktige sektor, og at avgiftssatsen settes slik at prisen per tonn CO<sub>2</sub> på sikt blir lik den generelle satsen i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter. For at næringen ikke skal belastes med en stor ekstrakostnad uten tid til å tilpasse seg avgiften, foreslår regjeringen at den innføres med en sats tilsvarende 25 pst. av den generelle satsen i CO<sub>2</sub>-avgiften i 2022. Med en nasjonal utslippsfaktor på 0,5498 tonn CO<sub>2</sub> per tonn avfall vil dette utgjøre om lag 106 kroner per tonn avfall.

Avgiften kan gi økt eksport av avfall fra Norge til andre land, og redusert import av avfall fra andre land til Norge. Dette vil redusere utslippene i Norge, men ikke påvirke globale utslipp fra forbrenning av avfall. Eventuelle utslipp som følge av transport av avfall er allerede priset gjennom CO<sub>2</sub>-avgift på drivstoff. Import og eksport av avfall kan gjøre at ressursene i avfallet utnyttes bedre. Mengdene som eksporteres og importeres, varierer fra år til år, og avhenger blant annet av avgifter og prisnivå på behandling av avfallet, lokalisering av spesialiserte gjenvinningsanlegg og deponier, samt behandlingsskapasitet i ulike regioner og land. I 2018 ble det eksportert om lag 1,8 mill. tonn avfall fra Norge, hvorav om lag 1,4 mill. tonn til Sverige, og om lag 0,2 mill. tonn til Danmark. Avfallseksporten har i perioden 2013 til 2018 vært stabil på mellom 1,6 og 1,85 mill. tonn avfall. I 2018 ble det importert om lag 0,9 mill. tonn avfall, hovedsakelig fra Danmark, Storbritannia, Sverige og Irland.

Sverige har de siste årene strammet inn virkemiddelbruken overfor svenske forbrenningsanlegg. Alle svenske forbrenningsanlegg er omfattet av EUs kvotesystem og står overfor en kvotepris på litt under 600 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. 1. april 2020 innførte Sverige i tillegg en avgift på avfallsforbrenning, med en sats på 75 SEK per tonn avfall. Denne er økt til 100 SEK per tonn avfall i 2021 og forventes å øke til 125 SEK per tonn avfall fra og med 2022. I Danmark er all avfallsforbrenning omfattet av EUs kvotesystem. Regjeringens forslag til avgiftsnivå i 2022 er lavere enn den samlede karbonprisen som svenske anlegg står overfor. Norske ikke-kvotepliktige forbrenningsanlegg vil også stå overfor en betydelig lavere karbonpris enn danske forbrenningsanlegg.

Forbrenningsanleggene kan velte merkostnaden fra avgiften over på de som leverer inn avfallet, eller bære kostnaden selv. Det er kommunene som er ansvarlige for

innsamling og levering av husholdningsavfall. Økt avgift vil kunne gi økte kommunale renovasjonsgebyrer, da disse normalt settes til selvkost. Næringslivet kan få økte kostnader for næringsavfall. Forbrenningsanlegg som utnytter spillvarmen til fjernvarme, vil imidlertid ikke kunne velte kostnaden over i økt pris på fjernvarme, siden energiloven fastsetter at prisen for fjernvarme ikke skal overstige prisen for elektrisk oppvarming.

Avgiften vil medføre administrative kostnader for myndighetene og næringen. Det antas at kostnadene vil være relativt lave. Provenyet fra avgiften anslås å bli 155 mill. kroner påløpt og 140 mill. kroner bokført i 2022.

### Komiteens merknader

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at det ikke skal innføres avgift på forbrenning av avfall.

## 9.9.6 AVGIFT PÅ HYDROFLUORKARBONER (HFK) OG PERFLUORKARBONER (PFK)

### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å øke avgiftssatsen med 28 pst. ut over prisjustering til 766 kroner per tonn CO<sub>2</sub>, jf. omtale i punkt 9.9.2. Se forslag til avgiftsvedtak § 1. For 2021 er avgiften 591 kroner per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter. Avgiften på klimagassene hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) ble innført i 2003. Avgiftens formål er å redusere utslippene av disse klimagassene.

Avgiften omfatter alle blandinger av HFK og PFK, både innbyrdes blandinger og blandinger med andre stoffer, samt HFK og PFK som inngår som bestanddel i andre varer. HFK og PFK som gjenvinnes, er fritatt for avgift.

Avgiften er gradert etter gassenes globale oppvarmingspotensial (GWP). Dette innebærer at satsene på de ulike HFK- og PFK-gassene avhenger av klimaeffekt. Det gis refusjon for HFK og PFK som innleveres til godkjent anlegg for destruksjon. Ordningen administreres av Miljødirektoratet og er nærmere omtalt i Prop. 1 S (2021–2022) for Klima- og miljødepartementet.

En økning av avgiften med 28 pst. ut over prisjustering anslås å gi et merproveny på 100 mill. kroner påløpt og 90 mill. kroner bokført.

### Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 9.9.7 CO<sub>2</sub>-AVGIFT I PETROLEUMSVIRKSOMHETEN

### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

For 2021 er avgiftssatsene 1,27 kroner per Sm<sup>3</sup> gass, 1,27 kroner per liter olje eller kondensat og 8,76 kroner per Sm<sup>3</sup> naturgass som slippes ut til luft. For naturgass, som er kilde til 95 pst. av utslippene fra petroleumsvirksomheten, tilsvarer satsene om lag 543 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. For mineralolje er satsene noe lavere, målt i kroner per tonn CO<sub>2</sub>, mens satsen for naturgass til luft er på om lag 638 kroner per tonn CO<sub>2</sub>. Det aller meste av klimagassutslippene fra petroleumsvirksomheten er i tillegg omfattet av kvotesystemet.

For 2022 foreslås det å øke avgiftssatsene for mineralolje og naturgass med 15 pst. ut over prisjustering, se forslag til avgiftsvedtak bokstav a til d. Dette er nærmere omtalt i punkt 9.9.3. Departementet anslår at den samlede prisen på utslipp av CO<sub>2</sub> i petroleumsvirksomheten, som består av både avgift og kvotepris, vil øke med om lag 40 pst. sammenlignet med januar 2021. Avgiftssatsen for naturgass til luft foreslås økt med 20,1 pst. ut over prisjustering i 2022. Utslipp av naturgass til luft er ikke omfattet av EUs kvotesystem, og forslaget vil innebære at disse utslippene prises på samme nivå som øvrige ikke-kvotepfiktige utslipp målt i kroner per tonn CO<sub>2</sub>.

De foreslåtte økningene anslås å gi et brutto merproveny på om lag 930 mill. kroner påløpt og 465 mill. kroner bokført. Netto merproveny, det vil si etter skatt (78 pst.) og SDØE, anslås til om lag 150 mill. kroner påløpt og 75 mill. kroner bokført. Inntekter fra CO<sub>2</sub>-avgiften i petroleumsvirksomheten inngår i kontantstrømmen fra petroleumsvirksomheten, som i sin helhet overføres til Statens pensjonsfond utland. Avgiftsøkningen for petroleumsvirksomhet påvirker dermed ikke handlingsrommet i budsjettet for 2022, men vil påvirke handlingsrommet i fremtidige budsjetter gjennom virkningen på fondet.

### Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket foreslås en økning i CO<sub>2</sub>-avgiften for petroleumsvirksomheten slik at økningen vil tilsvare 28 pst. sammenlignet med inneværende år.

Flertallet fremmer i tråd med budsjettforliket følgende forslag til erstatning for regjeringens forslag:

«Stortingsvedtak om CO<sub>2</sub>-avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen for 2022 skal lyde:

Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 21. desember 1990 nr. 72 om avgift på utslipp av CO<sub>2</sub> i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen betales CO<sub>2</sub>-avgift til statskassen etter følgende satser:

- for naturgass som slippes ut til luft kr 10,66 per standardkubikkmeter
- for CO<sub>2</sub> som utskilles fra petroleum og slippes ut til luft kr 1,65 per standardkubikkmeter
- for annen gass kr 1,65 per standardkubikkmeter
- for olje eller kondensat kr 1,65 per liter.»

Komiteens medlemmer fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS (2021–2022).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås å redusere denne avgiften sammenliknet med Arbeiderparti–Senterparti-regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, hvor det foreslås å øke CO<sub>2</sub>-avgiften for petroleumsvirksomheten med 50 pst. ut over regjeringas foreslåtte nivå.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til Miljøpartiet De Grønnes alternative budsjett hvor det foreslås å doble CO<sub>2</sub>-avgiften på sokkelen.

### **9.9.8 KLIMAAVGIFT PÅ NORSK KJØTTPRODUKSJON – ANMODNINGSVEDTAK**

#### **Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)**

Stortinget fattet følgende anmodningsvedtak ved behandlingen av Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030, se Innst. 325 S (2020–2021):

Vedtaket 791: «Stortinget ber regjeringen slå fast at økt skattelegging av norsk kjøttproduksjon ikke skal gjennomføres som en del av klimapolitikken.»

Utslippene av metan (CH<sub>4</sub>) og lystgass (N<sub>2</sub>O) fra jordbruket utgjør om lag 4,5 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, dvs. om lag halvparten av de ikke-prisede utslippene av klimagasser. Utslippene av metan kommer fra husdyr og husdyrgjødsel, mens utslippene av lystgass kommer fra mineralgjødsel og husdyrgjødsel.

Grønn skattekommisjon (NOU 2015:15 Sett pris på miljøet) mente prinsipielt at det burde innføres avgift på alle klimagassutslipp fra jordbruket, men viste til at det er en rekke praktiske forhold som gjør dette vanskelig.

Som et ledd i regjeringens landbrukspolitikk mottar produsenter av rødt kjøtt en rekke subsidier og tilskudd fra staten gjennom tollvernet og jordbruksopp-

gjøret. Det er lite hensiktsmessig å legge en avgift på produksjon av kjøtt eller kjøttprodukter samtidig som slik produksjon mottar betydelige statlige subsidier.

Regjeringen og organisasjonene i jordbruket (Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag) har inngått en intensjonsavtale om å redusere klimagassutslipp og øke opptak av karbon fra jordbruket i perioden 2021–2030. I intensjonsavtalen er det satt et mål om at utslippene skal reduseres med 5 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i perioden. Intensjonsavtalen gir ikke bindinger for fremtidig virkemiddelbruk eller jordbruksforhandlinger, og den forutsetter heller ikke økte subsidier. I klimameldingen varslet regjeringen at den vil «leggje til grunn intensjonsavtalen mellom organisasjonane i jordbruket og regjeringa for klimaarbeidet i jordbruket framover». Det er etablert en gruppe med deltakere fra blant annet Miljødirektoratet, Landbruksdirektoratet og NIBIO som skal følge opp avtalen.

I Prop. 1 LS (2019–2020) Skatter, avgifter og toll 2020 varslet regjeringen at «I lys av avtalen som Regjeringen og organisasjonene i jordbruket (Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag) undertegnet 21. juni 2019, er det ikke aktuelt å innføre nye avgifter på utslipp av metan og lystgass fra jordbruket nå.»

Det er fortsatt ikke aktuelt for regjeringen å innføre en avgift på utslipp av metan og lystgass fra norsk kjøttproduksjon. Regjeringen anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp. Det vises også til omtale av anmodningsvedtaket i Prop. 1 S (2021–2022) for Finansdepartementet.

#### **Komiteens merknader**

Komiteen tar omtalen til orientering.

### **9.10 Svovelavgift**

#### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 1. For 2021 er avgiftssatsen 14,02 øre per liter mineralolje for hver påbegynte 0,1 pst. vektandel svovel i olje som inneholder over 0,05 pst. vektandel svovel. Dette tilsvarer om lag 71,60 kroner per kg SO<sub>2</sub> for tungolje.

Svovelavgiften på mineralolje ble innført i 1970. Avgiften skal bidra til å redusere utslippene av svoveldioksid (SO<sub>2</sub>).

Avgiften omfatter olje med mineralsk opphav og omfatter blant annet fyringsparafin, lett fyringsolje, diesel og tungolje.

Mineralolje til skip i utenriksfart, fiske og fangst i fjerne farvann og fly i utenriksfart, er fritatt for avgift. Det refunderes avgift dersom utslippet av svovel til atmosfæren er mindre enn svovelinnholdet i det benyttede produktet skulle tilsi.

**KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

**9.11 Avgift på trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER)****SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 1. For 2021 er avgiftssatsen 77,38 kroner per kg ren TRI og PER.

Avgiften på trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER) ble innført i 2000. Avgiftens formål er å redusere bruken av disse kjemikaliene og dermed redusere skade på helse og miljø.

Avgiftsplikten omfatter TRI og PER, herunder gjenfunnet TRI og PER. TRI og PER som inngår som bestanddel i andre produkter, omfattes også av avgiftsplikten dersom mengden av TRI og PER overstiger henholdsvis 1 pst. og 0,1 pst. av produktets totale vekt. Avgiften beregnes på grunnlag av produktets nettovekt og andelen TRI og PER i produktet. TRI og PER som er gjenfunnet til eget bruk, er fritatt for avgift.

**KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

**9.12 Avgift på utslipp av NO<sub>x</sub>****SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 1. For 2021 er avgiftssatsen 23,48 kroner per kg NO<sub>x</sub>.

Avgiften på utslipp av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) ble innført i 2007. Avgiftens formål er å bidra til kostnadseffektive reduksjoner i utslippene av NO<sub>x</sub>, og bidra til å oppfylle Norges utslippsforpliktelse etter Gøteborgprotokollen. Avgiftsplikten omfatter utslipp av NO<sub>x</sub> ved energiproduksjon fra:

- fremdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW,
- motorer, kjeler og turbiner med samlet installert innfyrt effekt på mer enn 10 MW, og
- fakler på innretninger på norsk kontinentalsokkel og anlegg på land.

Utslipp fra fartøy som går i direkte fart mellom norsk og utenlandsk havn, luftfartøy som går i direkte fart mellom norsk og utenlandsk lufthavn, og fartøy som brukes til fiske og fangst i fjerne farvann, er fritatt for avgift. Utslipp fra kilder som er omfattet av avtale med staten om reduksjon av NO<sub>x</sub>-utslipp, er også fritatt for avgift. Avgiftsfritaket er godkjent av EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Gjeldende miljøavtale mellom Klima- og miljødepartementet og 15 næringsorganisasjoner gjelder for perioden 2018–2025. Etter avtalen fritas næringsorganisasjonene for avgift mot å sørge for at de samlede utslippene fra kildene som omfattes av avtalen, ikke overskrider fastsatte utslippstak. Avtalen omfatter utslipp av NO<sub>x</sub> fra kilder som er omfattet av NO<sub>x</sub>-avgiften unntatt statlige utslippskilder, samt utslipp av NO<sub>x</sub> fra nærmere bestemte industrikilder. Det samlede utslippstaket for 2020 og 2021 er 192 510 tonn (gjennomsnitt 96 255 tonn per år), og det samlede utslippstaket for 2022 og 2023 er 182 510 tonn (gjennomsnitt 91 255 tonn per år). Ved behandlingen av Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030 fattet Stortinget 13. april 2021 følgende anmodningsvedtak:

«Stortinget ber regjeringen forlenge avtalen om NO<sub>x</sub>-fondet til 2027».

Det vises til nærmere omtale i Prop. 1 S (2021–2022) for Klima- og miljødepartementet.

Figur 9.25 viser de samlede utslippene av NO<sub>x</sub> fra virksomheter som betaler NO<sub>x</sub>-avgift, og virksomheter som er fritatt for NO<sub>x</sub>-avgift gjennom deltagelse i NO<sub>x</sub>-avtalen.

**KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

**9.13 Miljøavgift på plantevernmidler****SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

For 2022 foreslås det enkelte endringer i utformingen av avgiftsvedtaket. Forslagene er av teknisk karakter og medfører ikke materielle endringer, se forslag til avgiftsvedtak. For øvrig foreslås det ingen endringer i avgiften.

Det ble innført miljø- og kontrollavgift på plantevernmidler i 1998. Avgiften ble lagt om til en differensiert miljøavgift i 1999. Avgiften hører inn under Landbruks- og matdepartementet.

Avgiften skal bidra til å redusere bruken av og stimulere til bruk av plantevernmidler med lavest mulig helse- og miljørisiko.

Miljøavgiften beregnes ut fra en basisavgift som multipliseres med en faktor for avgiftsklasse som deretter divideres på normert arealdose. Basisavgiften er fastsatt i forskrift og er i dag 2,50 kroner for den mengde som kan brukes per dekar. Avgiftsklassene avhenger av helse- og miljørisiko.

**KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 9.14 Avgifter knyttet til mineralvirksomhet

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det enkelte endringer i utformingen av avgiftsvedtakene. Forslagene er av teknisk karakter og medfører ikke materielle endringer, se forslag til avgiftsvedtak. For øvrig foreslås ingen endringer i avgiftene.

Avgiftene hører inn under Nærings- og fiskeridepartementet.

#### Årsavgift knyttet til mineraler

Avgiften skal betales årlig av den som undersøker og utvinner mineraler. For 2021 ble det betalt avgift for 529 undersøkelsesretter og 146 utvinningsretter. Antall utvinningsretter ligger på samme nivå som i 2020, mens en større andel enn vanlig av undersøkelsesrettighetene tildelt i 2020 ble videreført til 2021. Inntektene fra avgiften utgjorde 7,1 mill. kroner i 2020. Avgiften skal betales for hver påbegynte 10 000 m<sup>2</sup> som det gis undersøkelsesrett eller utvinningsrett til.

#### Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum

Avgiften betales av den som gis adgang til å undersøke eller utnytte andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster. Det er gitt to konsesjoner. Avgiften avhenger av mengde uttatt masse.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 9.15 Avgift på produksjon av fisk

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Avgiften på produksjon av fisk ble innført 2021 som en del av oppfølgingen av Havbruksskatteutvalgets utredning (NOU 2019:18). Utvalget viste at det hadde vært en betydelig grunnrente i havbruksnæringen over flere år, som følge av Norges naturlige fortrinn for oppdrett av laks og ørret i sjø og et begrenset antall tillatelser. Utvalgets flertall foreslo en grunnrenteskatt for å hente inn deler av grunnrenten. Regjeringen foreslo i stedet en moderat produksjonsavgift som ble vedtatt i Stortinget, jf. Meld. St. 2 (2019–2020) revidert nasjonalbudsjett 2020 og Innst. 360 S (2019–2020).

For 2021 er avgiftssatsen kr 0,40 per kg produsert laks, ørret og regnbueørret. For 2022 foreslås det å justere avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 1.

Avgiften er fiskal og går til statskassen. Det er likevel forutsatt at Stortinget skal bevilge et beløp svarende til avgiftsinntektene til Havbruksfondet påfølgende år. Det vil si at bevilgning og utbetalinger til fondet skjer etter-

skuddsvis. Havbruksfondet fordeler beløpet videre til vertskommuner og fylkeskommuner. Bevilgningene til Havbruksfondet i budsjettåret må basere seg på forventede avgiftsinntekter året forut for budsjettåret. Det vil si at bevilgningene for 2022-budsjettet baserer seg på forventede påløpte avgiftsinntekter i 2021.

Avgiftsinntektene og utgiftene som skal bevilges til Havbruksfondet, er både formelt og budsjetteknisk adskilte. Verken Havbruksfondet eller vertskommuner og -fylker som mottar overføringene, har noe rettskrav på overføringen. Overføringen vil hvert år bero på Stortingets bevilgningsvedtak, og de beløp som stilles til disposisjon gjennom tildeling til Fiskeridirektoratet/Havbruksfondet. Stortinget står dermed fritt til å bevilge både høyere og lavere beløp enn det som måtte følge av de bokførte avgiftsinntektene. I Prop. 1 S (2021–2022) for Nærings- og fiskeridepartementet er det for 2022 foreslått å bevilge 497 mill. kroner til Havbruksfondet (kapittel 919, post 60). Proveny fra avgiften for 2021 er anslått til 500 mill. kroner. Det er trukket fra 3 mill. kroner til den årlige forvaltningen av ordningen.

Ut fra innfasingshensyn ble skattleggingsperioden for avgiften satt til ett kalenderår, det vil si en årstermin. Provenyet fra avgiften påløper da i 2021, men bokføres i 2022. Det ble i Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 punkt 8.1 vist til at regjeringen i budsjettet for 2022 vil komme tilbake med bevilgningsforslag for utbetalinger til Havbruksfondet.

Skattedirektoratet har ut fra avgiftstekniske hensyn foreslått at skattleggingsperiodens lengde for produksjonsavgiften endres fra dagens årstermin til ett kvartal (tre kalendermåneder) med virkning fra 1. januar 2022. Endringen vil eksempelvis innebære at fisk som slaktes i januar, februar og mars 2022, skal rapporteres på særavgiftsmelding innen 18. mai 2022. Direktoratet vil sende forslag om endring av skattleggingsperioden på høring. Endret skattleggingsperiode vil innebære at de bokførte inntektene i 2022 anslagsvis vil øke med om lag 380 mill. kroner (9/12 av påløpt) ved overgang til kvartalsvis skattleggingsperiode. De bokførte inntektene i 2023 og årene fremover vil ikke bli påvirket av endringen. Den bokførte inntektsøkningen reflekterer en teknisk forskyvning av bokføringstidspunkt, og er ikke en endring i nivået på avgiftsinntekter. Effekten medregnes derfor ikke i skatte- og avgiftsopplegget, og forskyvningen av bokføringstidspunkt korrigeres for i beregningen av handlingsrommet i budsjettet. Som nevnt ovenfor baserer overføringen til Havbruksfondet seg på forventede påløpte avgiftsinntekter året forut for budsjettåret og påvirkes derfor ikke av endringen i skattleggingsperiode.

Med produsert fisk menes sløyd fisk. Avgiftsplikten oppstår når fisken er slaktet. Dersom slaktevekt fremkommer i annen slaktertilstand enn sløyd vekt, blir avgiften beregnet med bruk av en omregningsfaktor. Om-

regningsfaktoren baserer seg i hovedsak på en norsk standard for dokumentasjon av produksjon av laks og regnbueørret (NS 9417:2012), og er utarbeidet i samråd med fiskerimyndighetene.

Avgiften skal betales av innehavere av tillatelser etter akvakulturloven, og gjelder oppdrettere med akvakulturanlegg i norsk territorialfarvann. Den skal betales når fisken er slaktet, uavhengig av om det skjer i norsk territorium, i et flytende slakteri eller i et annet land. Det er slaktetallet som tillatelsesinnehaveren rapporterer til Fiskeridirektoratet som er avgiftspliktig, og som utgjør avgiftsgrunnlaget.

Avgiften omfatter ikke fisk fra fiskepark- eller slaktermerdtillatelser, fisk fra landanlegg og i ferskvann, og villfisk.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Rødt, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der produksjonsavgiften på fisk økes til 80 øre/kg.

### 9.16 Avgift på viltlevende marine ressurser

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Avgift på viltlevende marine ressurser ble innført 1. juli 2021. Avgiften er fiskal og går til statskassen, jf. Prop. 194 LS (2020–2021) Endringer i skatte-, avgifts- og tollovgivinga m.m. kapittel 3.

For 2022 foreslås å videreføre avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 1. Avgiften utgjør 0,42 pst. av brutto salgsbeløp fratrukket lagsavgift (avgiftsgrunnlaget). Lagsavgiften er en særskilt avgift som betales til fiske-salgslaget etter fiskesalgslova § 9. Med brutto salgsbeløp menes summen av mengde viltlevende marine ressurser (kvantum i kg) multiplisert med pris (per kg), eksklusiv merverdiavgift.

Med viltlevende marine ressurser menes fisk, sjøpattedyr med helt eller delvis tilhold i sjøen, andre marine organismer og planter med tilhold i sjøen eller på eller under havbunnen. Eksempler på andre viltlevende marine ressurser enn fisk er sel, hval, krabbe, kråkeboller, sjøstjerner og planter som tang og tare.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

### 9.17 Avgift på sukker

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å modernisere ordlyden i § 2 bokstav f, ved å endre fra biavl til birøkt. Forslaget er av teknisk karakter og medfører ikke materielle endringer. Det foreslås også å prisjustere avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 1. For 2021 er avgiftssatsen 8,49 kroner per kg.

Avgiften på sukker ble innført i 1981. Avgiften skal skaffe staten inntekter, men kan også bidra til å redusere forbruket av disse varene. Avgiften omfatter sukker (roe- og rørsukker) samt sirup og sukkeroppløsninger. Sukker som nyttes til ervervsmessig fremstilling av varer, er fritatt for avgift.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

### 9.18 Avgift på drikkevareemballasje

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

##### Grunnavgift på engangsemballasje for drikkevarer

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsen, se forslag til avgiftsvedtak § 3. For 2021 er avgiftssatsen 1,27 kroner per emballasjeenhet.

Grunnavgiften på engangsemballasje for drikkevarer ble innført 1. januar 1994. Avgiften omfatter emballasje som ikke kan brukes om igjen i sin opprinnelige form (engangsemballasje). Emballasje som inneholder melk og melkeprodukter, drikkevarer fremstilt av sjokolade eller kakao, drikkevarer i pulverform, korn- og soyabasert melkeerstatning eller morsmelkeerstatning, er fritatt for avgift.

##### Miljøavgift på drikkevareemballasje

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 2. For 2021 er avgiftssatsene for glass/metall, plast og kartong/papp henholdsvis 6,20, 3,75 og 1,53 kroner.

Den tidligere avgiften på drikkevareemballasje ble lagt om til en miljøavgift i 1988. Avgiften skal prise kostnadene ved at drikkevareemballasje havner som søppel i naturen. Emballasje av glass/metall, plast og kartong/papp har ulike avgiftssatser. Differensieringen er begrunnet med at ulike emballasje gir forskjellig miljøskade. Miljøavgiften er gradert slik at emballasje som inngår i godkjente retursystemer, får redusert miljøavgiftssats avhengig av returandelen. Ved returandel på 95 pst. eller høyere faller avgiften bort. Miljødirektoratet godkjenner retursystemer og fastsetter returandelen.

Emballasje som inneholder drikkevarer i pulverform eller morsmelkeerstatning, er fritatt for avgift.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Rødt, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at avgiften på drikkevareemballasje skal avvikles. Disse medlemmer mener det er viktig å fjerne særnorske avgifter som bidrar til grensehandel, og en avvikling av denne avgiften kan bidra til at mer handelsvirksomhet flyttes til Norge, noe som vil gi flere norske arbeidsplasser.

Komiteens medlem fra Rødt viser til Rødts alternative budsjett, der det foreslås å øke avgiften for engangsemballasje for drikkevarer og å øke miljøavgiften på drikkevareemballasje av plast.

## 9.19 Flypassasjeravgift

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å gjeninnføre flypassasjeravgiften med satser på 80 kroner per passasjer for flygninger med sluttdestinasjon i Europa og 214 kroner per passasjer for andre flygninger, se forslag til avgiftsvedtak romertall I § 1. Satsene tilsvarer de som gjaldt før flypassasjeravgiften ble avviklet, men er prisjustert til 2022-nivå. Forslaget anslås å gi et proveny på 1 750 mill. kroner på løpt og 1 600 mill. kroner bokført i 2022. I tillegg foreslås det å innføre et avgiftsfritak for flyging med lav- og nullutslippsfly, se forslag til avgiftsvedtak romertall II.

Flypassasjeravgiften ble innført 1. juni 2016. Avgiften skal skaffe staten inntekter, men den kan også ha en miljøeffekt ved at den reduserer etterspørselen etter flyreiser.

I mars 2020 ble avgiften opphevet for flyginger i perioden fra 1. januar 2020 til og med 31. oktober 2020. Tiltaket var ment som en midlertidig lettelse for flyselskapene under pandemien. Avviklingen av flypassasjeravgiften ble ved Stortingets vedtak av 9. oktober 2020 utvidet til å gjelde ut 2020, jf. Innst. 19 S (2020–2021). I stortingsbehandlingen av Prop. 1 S Tillegg 1 Endring av Prop. 1 S (2020–2021) Statsbudsjettet 2021 (saldering) ble opphevelsen av flypassasjeravgiften forlenget ut 2021, jf. Innst. 2 S (2020–2021).

Avgiften omfatter all ervervsmessig flyging av passasjerer fra norske lufthavner. Flyging fra kontinentalsokkelen og Svalbard mv. er ikke avgiftspliktig. Transitt- og transferpassasjerer og barn under to år er fritatt for avgift. Avgiften er differensiert etter flygingens lengde ved to ulike satser. Hvilke land og områder som ilegges lav sats, er fastsatt i forskrift.

Avgiftsfritaket for flyging med lav- og nullutslippsfly vil omfatte fly med null eller vesentlig lavere CO<sub>2</sub>-utslipp enn tilsvarende fly som benytter fossilt drivstoff.

Det er i dag ingen ervervsmessig lav- og nullutslippsflyging fra norske lufthavner med passasjerer, og innfasing av slike fly ligger trolig et stykke fram i tid. Et fritak for flyging med lav- og nullutslippsfly vil derfor ikke få noen umiddelbar effekt. Forslaget antas ikke å ha provenyvirkning i 2022, men over tid kan det innebære et betydelig provenytap dersom alle flygninger gjennomføres med lav- eller nullutslippsteknologi.

Fritaket foreslås for å signalisere en hensikt om et fremtidig fritak. Formålet er derfor å stimulere til bruk av lav- og nullutslippsteknologi. Det er usikkert hvilken effekt et mulig fremtidig fritak vil ha.

Det pågår en utredning av mulig gjennomføring, avgrensning og vilkår for fritaket. Dette vil fastsettes i forskrift.

Før fritaket iverksettes, må det avklares om det er i overensstemmelse med våre internasjonale forpliktelser, herunder EØS-avtalens regler om statsstøtte. Etter EØS-avtalens art. 61(1) kan ikke staten gi økonomiske fordeler til enkelte foretak eller produksjon av enkelte varer når fordelene er egnet til å vri konkurransen innenfor EØS-området. Avgiftsfritak kan innebære statsstøtte til de aktørene som er fritatt avgiften.

Flypassasjeravgiften er hovedsakelig fiskalt begrunnet og omfatter i utgangspunktet all ervervsmessig flyging fra norske lufthavner. Et fritak for flyging med lav- og nullutslippsfly kan dermed vanskelig begrunnes innenfor avgiftens logikk og vil derfor trolig innebære statsstøtte.

Forbudet mot statsstøtte er ikke absolutt, og støtte kan være forenlig med EØS-avtalen, jf. art. 61(2) og (3). All støtte skal i utgangspunktet notifiseres til og godkjennes av EFTAs overvåkningsorgan (ESA) før den iverksettes. Fritaket kan derfor ikke tre i kraft før fritaket er avklart med ESA. Det foreslås derfor at fritaket får virkning fra den tid departementet bestemmer.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Rødt, slutter seg til regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett der det foreslås at flypassasjeravgiften ikke skal gjeninnføres.

Komiteens medlem fra Rødt viser til at transport står for rundt en tredjedel av norske klimagassutslipp, og at internasjonal flytrafikk kommer i tillegg til dette. Å begrense utslippene fra flyreiser er en viktig del av klimaløsninga, og mye handler om å bygge ut alternativer som jernbane og å begrense unødvendig reising. Dette medlem viser til regjeringens forslag om å bare prisjustere satsen på flypassasjeravgiften, og



mener det må kraftigere virkemidler til for å få ned flytrafikken.

Dette medlem viser til Rødts alternative budsjett, hvor det foreslås å innføre en mer progressiv flypassasjeravgift med virkning fra 1. mai 2022. Avgiften vil gjelde for flyreiser mellom de store byene, der det er mulig å ta tog eller annen kollektivtransport. På den måten betaler de som flyr mest mellom de store byene, mer i miljøavgifter, mens de som er avhengige av fly som transportmiddel, ikke må betale mer.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til eget alternative statsbudsjett hvor inntektene fra flypassasjeravgiften foreslås delt ut igjen til alle personer bosatt i Norge.

## 9.20 Bortfall av totalisatoravgift – anmodningsvedtak

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Før 2020 var totalisatoravgiften en avgift på hesteveddeløp som skulle skaffe staten inntekter. Konseksjonshaver skulle betale avgift til staten på 3,33 pst. av bruttoomsætning per år. Det er i dag bare Norsk Rikstoto som har konseksjon til å drive hestespill.

Som en konsekvens av pandemien var det i en periode fra 12. mars 2020 ikke tillatt å arrangere hesteveddeløp i Norge. Dette medførte en nedgang i Norsk Rikstotos omsætning, noe som igjen kunne medføre reduserte tilskudd til norsk hestenæring. For å unngå at totalisatoravgiften reduserte Norsk Rikstotos mulighet til å dele ut tilskudd i 2020, ble totalisatoravgiften i mars 2020 avviklet for 2020. Tiltaket var ment å bidra til at norsk hestenæring ikke skulle rammes for hardt av forbudet mot hesteveddeløp. Regjeringen fremmet ikke forslag om å gjeninnføre avgiften i 2021, men varslet at den ville vurderes nærmere om totalisatoravgiften skulle gjeninnføres i 2022.

Stortinget fattet 11. desember 2020 følgende anmodningsvedtak ved behandlingen av Dokument 8:126 S (2019–2020) Representantforslag om sikring av inntektsgrunnlaget for hestesporten, se Innst. 86 (2020–2021):

Vedtak 233:

«Stortinget ber regjeringen gjøre bortfallet av totalisatoravgift permanent.»

Skatter etter Grunnloven § 75 bokstav a gjelder for ett år av gangen. Regjeringen vil ikke fremme forslag om å gjeninnføre totalisatoravgiften for 2022. Departementet anser med dette anmodningsvedtaket som fulgt opp.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

## 9.21 Dokumentavgift

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det å videreføre avgiftssatsene for dokumentavgiften, se forslag til avgiftsvedtak romertall I § 1.

Dokumentavgiften skal skaffe staten inntekter. Avgiften er ikke ment å dekke statens kostnader ved tinglysing av fast eiendom. Disse kostnadene dekkes av tinglysingsgebyret.

Avgiftsplikten inntreder ved tinglysing av dokument som overfører hjemmel til fast eiendom, herunder bygning på fremmed grunn og tilhørende festerett til tomt. Avgiften utgjør 2,5 pst. av eiendommens salgsverdi. Ved tinglysing av førstegangsoverføring av hjemmel til eierseksjon eller til fysisk del av eiendom ved oppløsning av borettslag og boligaksjeselskap betales en avgift på 1 000 kroner per hjemmelsoverføring.

I budsjettet for 2021 ble det foreslått et midlertidig fritak for avgift på tilbakeføring av eiendom fra kommunale boligstiftelser til oppretterkommunen, se Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 punkt 10.24. Det ble påpekt at fritaket først kunne iverksettes etter at de EØS-rettslige sidene av saken var avklart med EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Stortinget bestemte derfor at fritaket trer i kraft fra den tid departementet bestemmer, se vedtakets romertall II.

De EØS-rettslige spørsmålene er ennå ikke avklart med ESA, og fritaket har derfor ikke trådt i kraft. Departementet foreslår at romertall II i vedtaket for 2021 videreføres i vedtaket for 2022, slik at fritaket kan iverksettes når de EØS-rettslige spørsmålene er avklart.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 9.22 Frekvens- og nummeravgift

### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

For 2022 foreslås det enkelte endringer i ordlyden i avgiftsvedtakene. Forslagene er av teknisk karakter og medfører ikke materielle endringer. Avgiftene hører inn under Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

### Frekvensavgift

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene. Se forslag til avgiftsvedtak. Satser for 2021 og forslag for 2022 fremgår av tabell 9.4.

Det kreves inn en årlig avgift for tillatelser til bruk av frekvenser i frekvensbåndene 450, 700, 800, 900, 1 800 og 2 100 MHz. Avgiften avhenger av frekvensbånd og tildeelt frekvensmengde i båndet.

Mobiliselskapet Ice ble i 2020 gitt utsettelse av innbetaling av samtlige frekvensavgifter for årene 2021 og 2022 for frekvenser selskapet disponerer, jf. omtale i

Prop. 194 LS (2020–2021) Endringer i skatte-, avgifts- og tollavgivninga m.m. Utsatt betaling av frekvensavgifter er innarbeidet i anslaget for kap. 5583, post 70.

### Nummeravgift

For 2022 foreslås det å prisjustere avgiftssatsene, se forslag til avgiftsvedtak § 2.

Det kreves inn en årlig avgift for tillatelse til å bruke femsifrede telefonnummer. Avgiften avhenger av nummerens antatte markedsverdi. Det betales ikke avgift for numre til ikke-kommersielle formål av samfunnsnyttig karakter. For 2021 varierer avgiften mellom 3 420 kroner og 154 020 kroner.

### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen slutter seg til regjeringens forslag.

## 9.23 Inntekter ved tildeling av tillatelser

Inntekter ved tildeling av tillatelser behandles i Innst. 5 S (2021–2022)

## 10. Toll

### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

#### INNLEDNING

Toll fastsettes av Stortinget for ett år av gangen i medhold av Grunnloven § 75 bokstav a. Det gis redusert toll på varer i henhold til internasjonale avtaler og tollpreferansesystemet for utviklingsland (Generalized System of Preferences (GSP)). Stortinget tar kun stilling til de tollsatsene som foreslås endret. De øvrige satsene videreføres uendret, jf. tollvedtaket § 1 annet ledd. Det foreslås endringer i tollsatsene for enkelte levende fjørfe, se punkt 10.2. For øvrig foreslås det ingen endringer. En konsolidert versjon av tolltariffen blir kunngjort i Norsk Lovtidend.

Toll beskytter norske produsenter mot utenlandsk konkurranse. Toll fører normalt til økte produksjonskostnader for næringslivet og dyrere varer for forbrukerne. Videre reduserer toll omfanget av handel og bidrar til at ulike lands relative fortrinn i produksjon av varer og tjenester ikke utnyttes fullt ut. Gjennom handel med industrivarer og tjenester har Norges konkurransemessige fortrinn bidratt til høy verdiskaping og velferd.

For industrivarer er det toll kun på enkelte klær og andre tekstilprodukter. For landbruksvarer er tollbeskyttelsen mer omfattende. Importvernet for landbruksprodukter utgjør en stor del av den samlede støtten til norsk jordbruk. Importvernet bidrar blant annet

til at omsetning av norske matvarer kan skje til priser som er fastsatt i jordbruksavtalen. Ifølge OECDs beregninger utgjorde den samlede skjermingsstøtten om lag 8,2 mrd. kroner i 2020.

Inntektene fra toll utgjorde 3 307 mill. kroner i 2020, om lag 0,3 pst. av statens samlede inntekter. Figur 10.1 i proposisjonen viser deklarerert toll for landbruksvarer og industrivarer i 2020 fordelt mellom EU, utviklingsland og øvrige land. Figuren viser at importen fra utviklingslandene står for størstedelen av tollene på industrivarer. Det meste av tollene på landbruksvarer er på import fra EU.

### TOLL PÅ LANDBRUKSVARER

Tollsatsene på landbruksvarer varierer med behovet for tollbeskyttelse. De høyeste tollsatsene er på landbruksvarer som også produseres i Norge, for eksempel storfekjøtt og melkeprodukter. For bearbejdede landbruksvarer, som for eksempel pizza, bakervarer og sjokolade, er tollnivået moderat. Det er tollfrihet for mange landbruksvarer som ikke produseres i Norge, for eksempel sitrusfrukter, bananer, kaffe og ris.

Levende kalkuner (unntatt kylling til avl og formering), ender, gjess og perlehøns under varenumrene 01.05.1209/1300/1400/1500 i tolltariffen har i dag en tollsats på 555 pst. Regjeringen foreslår å redusere tollsatsen på disse varene til 327 pst., som er satsen for levende kylling (unntatt til avl og formering). Norge har etter dette ingen anvendte tollsatter over 500 pst. Forslaget har ikke provenyeffekt. Det vises til forslag til tollvedtak § 1 annet ledd.

### Administrative tollnedsettelse

Landbruksdirektoratet kan gi tollnedsettelse på landbruksvarer. Tollen på landbruksvarer er derfor i praksis ofte lavere enn de tollsatsene som følger av tolltariffen. Hvilke varer som kan gis tollnedsettelse, når tollsatsen kan settes ned, og hvordan tollsatsen skal fastsettes, følger av forskrift 22. desember 2005 nr. 1723 om administrative tollnedsettelse for landbruksvarer.

Tollnedsettelse kan være generelle eller individuelle. Generelle tollnedsettelse innebærer at tollsatsen settes ned for bestemte varer for en bestemt periode. Tollnedsettelse gjelder alle aktører og trenger ingen søknad. De har videre ingen kvantumsbegrensninger i den perioden de gjelder. I 2020 ble det gitt generelle tollnedsettelse 300 ganger. Det er en oppgang på 6 pst. sammenlignet med i 2019.

Individuelle tollnedsettelse gis til bedrifter eller personer etter søknad. Dette er tollnedsettelse som gjelder en bestemt vare for en fastsatt periode og som regel for en ubegrenset mengde. De fleste individuelle tollnedsettelse blir gitt for produkter som ikke produseres i Norge. I 2020 ble det innvilget 2 651 individuelle

tollnedsettelse etter søknad. Dette var en oppgang på 12 pst. sammenlignet med i 2019.

Landbruksdirektoratet kan etter søknad også sette ned tollsatsen i henhold til forskrift 20. desember 2012 nr. 1424 om fastsettelse av nedsatte tollsatser ved import av industrielt bearbejdede landbruksvarer. Tollsatsen beregnes ut fra råvareinnholdet i den enkelte varen, basert på råvaredeklarasjoner fra importører. I 2020 ble det søkt om 17 300 slike tollnedsettelse, en nedgang på 7 pst. sammenlignet med i 2019. Se tabell 3.1 i vedlegg 3.

### Fordeling av tollkvoter

Landbruksdirektoratet forvalter en rekke tollkvoter for landbruksvarer. Disse er dels fastsatt i internasjonale avtaler, dels hører de under tollpreferanseordningen for utviklingsland (Generalized System of Preferences (GSP)), og dels er de ensidig fastsatte kvoter. I tillegg forvalter Tolldirektoratet enkelte tollkvoter for grøntprodukter fra EU og kjøtt fra utviklingsland.

Kvotene som fordeles, er enten tollfrie eller har redusert tollsats. De fleste tollkvotene fordeles ved auksjon. Auksjonsprisen for en kvoterettighet kommer i tillegg til en eventuell tollsats innenfor kvoten og vil variere med etterspørselen i markedet. Kvoter som ikke fordeles ved auksjon, fordeles fortløpende ved deklarasjon, etter historiske rettigheter eller etter søknad.

Inntektene fra auksjon av tollkvoter utgjorde 281 mill. kroner i 2020, en oppgang på 49 mill. kroner fra foregående år. Økningen skyldes i hovedsak økt etterspørsel og økte auksjonspriser for kjøtt som følge av pandemien. Se tabell 3.2 i vedlegg 3 for en nærmere oversikt over tollkvotene.

### Toll- og avgiftsfritaket for grensebønder mv.

Grensebefolkningen kan på nærmere vilkår innføre varer uten toll og merverdiavgift. Med grensebefolkning menes jordbrukere og skogbrukere som bor i en norsk grensekommune og også driver jordbruk eller skogbruk i svensk eller finsk grensekommune. Tolletaten har praktisert fritaket slik at kun avlinger, naturgjødsel, skogsvirke og gårdsprodukter til «eget behov» kan innføres toll- og avgiftsfritt. Varer innført til bruk i næring har ikke blitt ansett omfattet av fritaket.

Borgarting lagmannsrett har i dom 16. november 2020 (LB 2019-140167) lagt til grunn at vilkåret om til «eget behov» er avgrenset til gårdsprodukter. Etter dommen kan derfor avlinger, naturgjødsel og skogsvirke innføres uten toll og merverdiavgift og uten mengdebegrensning også til bruk i næring.

Tollfritaket er ment å være et begrenset unntak fra hovedregelen om at alle varer som innføres til Norge, skal fortolles. Det er et spørsmål om gjeldende regler i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til importvernet. Departementet vil vurdere spørsmålet og komme tilbake til dette på et egnet måte.

## WTO-SAKER/MULTILATERALE FORHANDLINGER

Handel er en av de sterkeste drivkreftene for økonomisk vekst og bidrar til å skape arbeidsplasser og økonomisk velstand over hele verden. Et regelbasert og åpent multilateralt handelssystem bidrar også til å gi norsk næringsliv stabile og forutsigbare rammevilkår, som det er avhengig av. For Norge er det derfor av avgjørende betydning at Verdens handelsorganisasjon (WTO) beholder sin posisjon som globalt redskap for multilaterale handelsforhandlinger.

Regjeringen arbeider for å videreutvikle multilaterale handelsavtaler gjennom WTO for å skape stabile rammevilkår som legger til rette for økonomisk vekst. Samtidig arbeides det med å inngå mer begrensede avtaler der det er nødvendig.

Internasjonale avtaler fastsetter maksimale tollsatser. Gjennom flere forhandlingsrunder i GATT/WTO har Norge forpliktet seg til å redusere tollsatser. Foruten en viss nedtrapping av toll på industrivarer medførte WTO-avtalen i 1994 forpliktelser med hensyn til markedsadgang, internstøtte og eksportstøtte for landbruksvarer.

Multilaterale forhandlinger om handel er krevende, og de har blitt mer krevende etter hvert som de økonomiske styrkeforholdene mellom land har endret seg. I WTO har det lenge vært en utfordring å finne en gjensidig akseptabel fordeling av ansvar, rettigheter og plikter mellom tradisjonelle industriland og framvoksende økonomier i handelspolitikken. Det multilaterale handelssystemet må styrkes og moderniseres for å kunne møte dagens utfordringer. WTOs 164 medlemmer er fortsatt langt fra en felles forståelse av hva dette innebærer, og hvilket omfang det skal få. Norge deltar i arbeidet med WTO-reform, som er et arbeid for å videreutvikle og modernisere WTO-systemet.

Tradisjonelle forhandlinger om tollnedtrapping har fått mindre oppmerksomhet i WTO de senere årene. Det har vært en utvikling mot diskusjoner om nye forhandlingsområder blant grupper av interesserte medlemmer. Dette resulterte i flere såkalte «fellesinitiativer» i form av ministererklæringer fra WTOs forrige ministerkonferanse (Buenos Aires i 2017). Fellesinitiativene omfatter blant annet e-handel og arbeid for å gjøre det enklere å investere på tvers av landegrensene. Norge deltar i arbeidet med å følge opp disse. I tillegg forhandles det om reduksjon av visse typer fiskerisubsidier. Medlemslandene kom ikke til enighet om en avtale om fiskerisubsidier innen målet som var satt til utgangen av 2020. Forhandlingene pågår nå på overtid med sikte på å komme i mål innen WTOs 12. ministerkonferanse i desember 2021.

## NYE OG ENDREDE FRIHANDELSAVTALER

Frihandelsavtaler sikrer norske bedrifter markedsadgang og likebehandling med næringen i avtalelandet. Norge har inngått 34 frihandelsavtaler med til sammen 71 parter, inkludert EØS-avtalen og EFTA-konvensjonen. Frihandelsavtalene er et viktig supplement til Norges medlemskap i WTO.

Norge er gjennom EFTA i forhandlinger om nye frihandelsavtaler med India, Malaysia, Moldova og Vietnam. Det tas sikte på å innlede forhandlinger med Thailand høsten 2021.

Norge er også i bilaterale forhandlinger med Kina om en frihandelsavtale. Kina er Norges viktigste handelspartner i Asia og den sjette største handelspartnern globalt. Avtalen vil bidra til bedre og mer forutsigbare betingelser for norske næringsaktører. Det arbeides med sikte på å oppnå rask fremdrift i forhandlingene.

Videre er det igangsatt arbeid for å modernisere frihandelsavtalene mellom EFTA og henholdsvis Canada, Chile og SACU (Den sør-afrikanske tollunionen, som består av Botswana, Eswatini, Lesotho, Namibia og Sør-Afrika).

EFTA-statene ble 23. august 2019 enige med Mercosur-landene (Argentina, Brasil, Paraguay og Uruguay) om en frihandelsavtale. Avtaleteksten vil kunne undertegnes etter at den juridiske og tekniske gjennomgangen er avsluttet. Deretter vil det bli fremmet en proposisjon om Stortingets samtykke. Det har vist seg krevende å få på plass de siste elementene i avtalen, og det er usikkert når en proposisjon kan legges fram.

Frihandelsavtalen mellom EFTA og Tyrkia trådte i kraft 1. oktober 2021. Avtalen erstatter den eksisterende frihandelsavtalen mellom EFTA og Tyrkia av 10. desember 1991. Avtalen er bred og omfattende, og det er lagt til nye kapitler om handel med tjenester, handel og bærekraftig utvikling og tvisteløsning.

Frihandelsavtalen mellom EFTA og Indonesia trer i kraft 1. november 2021. Avtalen ble undertegnet 16. desember 2018. Når avtalen trer i kraft, kan 80 pst. av norske varer eksporteres tollfritt inn til Indonesia. Det vil bli en gradvis nedtrapping av toll for øvrige varer, som starter fra dag én, slik at om lag 99 pst. av norsk eksport får nulltoll tolv år etter avtalens ikrafttredelse. Avtalen gir forutsigbare rammevilkår for norske tjenesteytere og investorer med mulighet for majoritetseierskap i en rekke tjenestesektorer, inkludert for energirelaterte tjenester og telekommunikasjon. Det tillates 100 pst. eierskap for investeringer i sektorer som olje og gass og fiskeoppdrett.

I tilfelle iverksettningstidspunktet for nye frihandelsavtaler faller i budsjettperioden, følger det av tollvedtaket § 2 at departementet kan iverksette de tollmessige sider ved disse avtalene.

Gjennom iverksettelsen av regional konvensjon om felles opprinnelsesregler for Europa og statene ved Middelhavet (PEM-konvensjonen) er opprinnelsesreglene i alle frihandelsavtalene mellom konvensjonspartene blitt harmonisert. Konvensjonen er for tiden under revisjon. De reviderte bestemmelsene, med enklere og mer liberale regler, forventes gjennomført for de fleste avtalene, herunder EØS-avtalen, i løpet av 2021 og 2022.

## Frihandelsavtalen med Storbritannia

Storbritannia er det landet i verden som bedrifter i Norge eksporterer mest til. Island, Liechtenstein og Norge ble i juni 2021 enige med Storbritannia om en frihandelsavtale. Den ble lagt frem for Stortingets samtykke til inngåelse den 14. juni 2021, jf. Prop. 210 S (2020–2021) og Innst. 663 S (2020–2021). Stortinget sluttet seg til avtalen den 17. juni 2021, og avtalen ble undertegnet den 8. juli. Avtalen er den mest omfattende frihandelsavtalen Norge noensinne har inngått, med unntak av EØS-avtalen. Det er oppnådd et godt resultat på viktige områder for Norge, som handel med varer, handel med tjenester og investeringer, yrkesgodkjenning, offentlige anskaffelser og mattrygghet. Avtalen er ventet å tre i kraft høsten 2021.

I forhandlingene har Norge prioritert at norske bedrifter skal ha minst like god tilgang til det britiske markedet som EUs bedrifter har gjennom avtalen mellom Storbritannia og EU. Avtalen sikrer at tollfrihet for industrivarer videreføres. Den sikrer også videreføring av alle tollettelser for sjømat og tollfrie importkvoter som har vært brukt ved import til Storbritannia. Ut over dette innebærer avtalen forbedringer for enkelte sjømatprodukter. På landbruksområdet har Norge i forhandlingene skjermet grasbasert produksjon i melke- og kjøttsektoren. Dette er produksjoner som er viktige for å opprettholde landbruk over hele landet.

Den nye avtalen skaper forutsigbarhet for norske bedrifter gjennom at den sikrer likebehandling med eksportører i EU for tekniske og veterinære bestemmelser. Partene har også blitt enige om opprinnelsesregler, som er nedfelt i en egen protokoll til avtalen. Opprinnelsesreglene avgrensner de fordeler som frihandelsavtalen gir, til bare å gjelde varer som har tilstrekkelig tilknytning til avtalepartene.

For øvrig sikrer frihandelsavtalen like gode vilkår for norske tjenesteleverandører og investorer på det britiske markedet som konkurrenter i EU.

## TOLLPREFERANSESYSTEMET FOR UTVIKLINGSLAND – GSP

Tollpreferansesystemet for utviklingsland (Generalized System of Preferences (GSP)) innebærer at det enkelte industriland gir utviklingslandene bedre markedsadgang for deres varer. GSP-ordningen er ensidig og kan

til enhver tid trekkes tilbake eller endres. Den norske GSP-ordningen ble etablert i 1971 og har blitt endret flere ganger. Ordningen følger av tollvedtaket § 2.

Det norske GSP-systemet bygger på Organisasjonen for økonomisk samarbeid og utviklings (OECD) komité for utviklingshjelps (DAC) liste over mottakere av offisiell bistand (ODA). Listen rangerer land etter brutto nasjonalinntekt per innbygger. GSP-ordningen er fastsatt i tollforskriften § 8-3-1. Et sentralt hensyn bak ordningen er at fattige land gradvis mister rett til tollpreferanser i takt med landenes økonomiske vekst. Land som til slutt når et visst inntektsnivå, utgår fra DAC-listen og også GSP-ordningen.

Fra 1. juli 2021 ble tollforskriften endret slik at perioden fra et land kommer på et høyere inntektsnivå, til tollene økes, er forlenget. Hensikten med endringen er å gi aktørene bedre tid til å forberede seg på høyere toll.

Uruguay skulle på grunn av for høyt inntektsnivå ha vært ute av GSP-ordningen fra 1. januar 2018. I praksis har Uruguay likevel blitt behandlet som GSP-land også etter dette. For å gi aktørene best mulig tid til å forberede seg på en endring, varsles det om at Uruguay fra 1. juli 2022 ikke lenger vil ha status som GSP-land. Endringen innebærer blant annet at det ikke lenger vil være adgang til å importere storfekjøtt fra Uruguay innenfor GSP-kvoten på 500 tonn.

Fra 1. januar 2021 ble toll på avskårne roser fra de nest fattigste landene (GSP+-land) etter GSP-ordningen satt til null, jf. Prop. 1 LS (2020–2021) Skatter, avgifter og toll 2021 og Innst. 3 S (2020–2021). I forbindelse med behandlingen av revidert nasjonalbudsjett 2021 ble det besluttet at også tollene på øvrige blomster fra GSP+-land skulle settes til null, se Innst. 600 S (2020–2021). Endringen ble iverksatt fra 1. juli 2021.

Tollsatsene på blomster fra GSP+-land fremgår i dag av tollvedtaket § 2 annet ledd. I 2022 vil departementet videreføre disse satsene som en del av ordningen med preferansetoll, jf. forslag til tollvedtak § 2 annet ledd. Dermed er det ikke behov for at satsene på blomster fra GSP+-land nevnes eksplisitt i tollvedtaket. Departementet foreslår derfor å fjerne § 2 annet ledd. Forslaget innebærer ingen materiell endring.

## KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Rødt, slutter seg til regjeringens forslag til stortingsvedtak om toll for 2022.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det skal legges til rette for mer handel mellom land. Disse medlemmer mener at bruk av tollvern og handelsrestriksjoner rammer eksportvirksomhet og forbrukerne, som får et dårligere vareutvalg

til høyere priser enn hva som kan oppnås gjennom lavere tollsats og friere handel.

Komiteens medlem fra Rødt ønsker å vri norsk landbruk bort fra stort forbruk av andre lands ressurser til å føre våre dyr, til et landbruk tuftet på norske ressurser. Da må det gjøres mer lønnsomt med beitebruk enn kraftforbruk. Dette medlem viser til forslag i Rødts alternative budsjett om å innføre toll på import av soyamel til kraftfor- og fiskeforproduksjon og bruke disse inntektene bl.a. til å øke tilskuddet til utmarksbeite.

## 11. Sektoravgifter og gebyrer

### Sammendrag fra Prop. 1 LS (2021–2022)

#### INNLEDNING

Statlig tjenesteproduksjon og myndighetsutøvelse finansieres normalt ved bevilgninger over statsbudsjettet. Enkelte statlige tjenester betales imidlertid helt eller delvis av brukerne gjennom gebyr eller sektoravgift. Disse betalingsordningene fastsettes av det departement som har ansvar for at tjenesten er tilgjengelig. Finansdepartementet har utarbeidet overordnede bestemmelser for statlig gebyr- og avgiftsfinansiering, rundskriv R-112/15, som setter krav til innføring og bruk av slike betalingsordninger.

Gebyrer kan kreves for en klart definert tjeneste til betaleren og skal ikke finansiere noe annet eller mer enn kostnaden av tjenesten. Dersom gebyret overstiger kostnaden, såkalt overprising, innebærer det en ekstra skattlegging av betaleren.

Sektoravgifter skiller seg fra gebyrer ved at betalingen ikke har en direkte sammenheng med levering av tjenesten, og ved at flere betaler enn de som mottar tjenesten det enkelte år. Det er imidlertid et krav at sektoravgifter avgrenses til den sektoren eller næringen som drar nytte av tjenesten, for eksempel til enhetene innenfor et tilsynsområde. Ifølge bestemmelsene (R-112/15) bør det utvises stor tilbakeholdenhet med å innføre sektoravgifter for å finansiere statlige utgifter.

Enkelte statlige betalingsordninger er de siste årene tatt inn på statsbudsjettet som gebyr eller sektoravgift. Det gjelder blant annet påslaget på nettariifen, som tilføres Enova, og forskningsavgiften på landbruksprodukter. Med sektoravgift og tilhørende utgiftsbevilgning kan Stortinget pålegge aktørene i en næring eller sektor å finansiere fellestiltak. Etter bestemmelsene om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering bør andre nærings- og sektorspesifikke betalingsordninger som hovedregel unngås. Ved at slike ordninger tas inn på statsbudsjettet som sektoravgift, vil den totale skatte- og avgiftsbelastningen

synliggjøres bedre i statsbudsjettet. Videre vil endringer i sektoravgifter inngå i skatte- og avgiftsopplegget.

Selv om statens inntekter fra gebyrer og avgifter med sektorformål er redusert det siste tiåret, er gebyr- og avgiftsfinansiering fortsatt en betydelig finansieringskilde for statlig tjenesteproduksjon og myndighetsutøvelse. Figur 11.1 viser utviklingen i statens inntekter fra gebyr- og avgiftsfinansiering. Inntektene fra avviklede sektoravgifter fremkommer også av figuren.

Gebyrinntektene har gått ned siden 2006, mens avgiftsfinansieringen har økt de siste 15 årene. Av en samlet gebyr- og avgiftsfinansiering på om lag 11,1 mrd. kroner i 2020 sto gebyrinntektene for om lag 5,1 mrd. kroner, mens sektoravgifter utgjorde i underkant av 3,9 mrd. kroner og avgifter utenfor statsbudsjettet omtrent 2,1 mrd. kroner. Bompengefinansiering, lufthavn-avgifter, den tidligere kringkastingsavgiften, egenandeler i helsevesenet, låne- og garantigebyrer og mulkt eller straffegebyrer inngår ikke i disse tallene.

Siden 2006 er overprisede gebyrer redusert med til sammen noe under 2,6 mrd. 2022-kroner, medregnet forslagene om reduksjon av overprisede gebyrer i denne proposisjonen. I perioden 2014–2021 har de overprisede gebyrene blitt redusert med i underkant av 1 mrd. kroner. Totalbildet er at statlige gebyrer er fastsatt langt mer kostnadsriktig enn tidligere. På noen områder er det imidlertid fortsatt en del overprising.

Tabell 11.1 gir en oversikt over anslått samlet overprising av gebyrer i 2021 og 2022. I tallene for 2022 er regjeringens forslag inkludert. Overprising av gebyrer skyldes at gebyrsatsen overstiger kostnaden ved å levere tjenesten. Samlet overprising er et mål på hvor store inntekter staten får fra et gebyr som er overpriset, og avhenger av overprisingen av gebyrsatser, men også av antall personer eller virksomheter som betaler gebyret hvert år. Den samlede overprisingen vil derfor kunne variere betydelig fra år til år, uavhengig av om det foreslås reduksjon av overprisingen av et gebyr ved å redusere gebyrsatsen ned mot selvkost.

På rettsområdet under Justis- og beredskapsdepartementet er det gebyret for utlegg som har stått for det meste av overprisingen. Regjeringen foreslår å fjerne overprisingen på en rekke gebyrer på rettsområdet. Det foreslås også en reduksjon i overprisingen av gebyrene for utlegg. Disse forslagene er nærmere omtalt nedenfor. Gjenstående overprising på rettsområdet under Justis- og beredskapsdepartementet kan etter dette anslås til om lag 125 mill. kroner i 2022.

Under Brønnøysundregistrene er gebyrene for løsereregisteret og foretaksregisteret overpriset. Samtidig er det en rekke gebyrer under Brønnøysundregistrene som er underpriset, og de overprisede gebyrene bidrar dermed til å finansiere andre gebyrer enn de er tiltenkt, såkalt kryssubsidiering. Nærings- og fiskeridepartementet arbeider med en ny gebyrstruktur for å etablere

en mer hensiktsmessig gebyr- og kostnadsfordeling mellom dagens ulike registre. Regjeringen vil komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.

Gebyrene under Statens vegvesen omfatter blant annet ulike gebyrer for utstedelse av førerkort og kompetansebevis, betaling for praktiske førerprøver og teori- og kjøprøver samt en rekke gebyrer for kontroll, tilsyn og godkjenning av kjøretøy. Flere av gebyrene er overpriset, mens enkelte av gebyrene er underpriset. Det er foretatt en gjennomgang av gebyrene under Statens vegvesen med sikte på at de skal bli mer kostnadsriktige, og i budsjettet for 2022 foreslås det å redusere gebyr for teoretisk prøve og gebyr for foto til førerkort. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet.

I dag er tinglysningsgebyret overpriset, noe som innebærer at alle som tinglyser fast eiendom og boret i Norge, betaler for mye for dette. Samlet overprising i 2022 er anslått til 130 mill. kroner. Anslaget for overprising av tinglysningsgebyret under Kartverket er imidlertid svært usikkert. Usikkerheten knytter seg spesielt til situasjonen i boligmarkedet i 2022.

Overprising av gebyrer innebærer en skjult skatt og er i strid med bestemmelsene i rundskrivet (R-112/15). Det foreslås å redusere overprisingen av gebyrer med til sammen 168 mill. kroner i 2022. Regjeringen vil fortsette arbeidet med å redusere overprisede gebyrer fremover.

Opgaver som i dag finansieres helt eller delvis av sektoravgifter, er blant annet sektorrettet tilsyn og kontroll, støtte til energisparing og klimatiltak, sektorrettet forskning og ressurovervåking, lostjenesten, vilt- og fiskepleie, miljøtiltak på Svalbard og tiltak for å beskytte kulturminner. Tabell 11.2 gir en oversikt over innbetalte sektoravgifter i 2020 og anslag for inntektene i 2021 og 2022. Anslagene for 2022 inkluderer virkninger av regjeringens forslag. Statens samlede inntekter fra sektoravgifter anslås til i underkant av 4,1 mrd. kroner i 2021. Nedenfor presenteres regjeringens forslag til endringer i sektoravgifter og overprisede gebyrer i 2022.

## SEKTORAVGIFT UNDER FINANSTILSYNET

Finanstilsynets virksomhet finansieres i sin helhet gjennom en sektoravgift. Finanstilsynet fastsatte i desember 2019 en digitaliseringsstrategi med mål, prinsipper og planer for digitaliseringsarbeidet de neste årene. Finanstilsynet har hatt en betydelig satsing på utvikling av IT-systemer for å møte økte rapporteringskrav og som ledd i effektivisering av saksbehandling. For å understøtte dette arbeidet er det behov for en varig bevilgningsøkning til effektiviserings- og digitaliseringstiltak, herunder automatisering av forvaltningsoppgaver, digitalisering av tilsynsprosesser, effektiv rapportering og

datafangst, bedre analyseløsninger, økt deling av data mv.

Regjeringen foreslår at sektoravgiften økes med 21,5 mill. kroner bokført i 2022 for å dekke de økte utgiftene til effektiviserings- og digitaliseringstiltak. Det er også lagt opp til en reduksjon i Finanstilsynets driftsbevilgning og et gevinstuttak på 5 pst. av reiseutgiftene slik de var før pandemien, som vil redusere sektoravgiftene med 1,5 mill. kroner bokført i 2022. Samlet vil sektoravgiftene under Finanstilsynet øke med 20 mill. kroner. Det vises til omtale av sakene i Prop. 1 S (2021–2022) for Finansdepartementet.

### SEKTORAVGIFT UNDER JUSTERVESENET

Justervesenets tilsyn finansieres ved sektoravgift og gebyrer. Sektoravgiften betales av en rekke bransjer hvor Justervesenet utøver kontroll. Den finansierer blant annet Justervesenets arbeid med det internasjonale enhetssystemet for målestørrelser (SI-systemet) og FoU-aktivitet innenfor måleteknikk. Regjeringen mener det norske samfunnet som helhet har nytte av disse oppgavene, og at de derfor ikke bør finansieres med sektoravgift for næringen. FoU-aktiviteten er ikke avgjørende for at Justervesenet skal kunne gjennomføre tilsyn og kontroll med næringen, og det er derfor vanskelig å forsvare at dette finansieres med en næringsspesifikk avgift.

Regjeringen foreslår at sektoravgiften reduseres med 20 mill. kroner bokført i 2022, og at Justervesenets arbeid med det internasjonale enhetssystemet for målestørrelser (SI-systemet) og FoU-aktivitet innenfor måleteknikk ikke finansieres gjennom sektoravgiften. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Nærings- og fiskeridepartementet.

### SEKTORAVGIFT UNDER PETROLEUMSTILSYNET

Petroleumstilsynets virksomhet finansieres delvis gjennom en sektoravgift. Det har vært en økning i alvorlige hendelser i petroleumsnæringen, og det er behov for å styrke oppfølgingen av hendelsene. Regjeringens forslag vil gi Petroleumstilsynet økt kapasitet og kompetanse til oppfølging og granskning av næringen samt bidra til mer brukervennlige systemer for informasjons- og kunnskapsdeling i sektoren.

Regjeringen foreslår å øke sektoravgiften med 17 mill. kroner bokført i 2022 for å dekke utgifter til styrket oppfølging av alvorlige hendelser i petroleumsnæringen. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Arbeids- og sosialdepartementet.

### KONTROLLAVGIFT FISKEFLÅTEN

I 2021 ble det innført en kontrollavgift for fiskeflåter fastsatt til 0,22 pst. av brutto fangstverdi for all fangst av norske fartøy som til enhver tid er omfattet av salgslagen enerett til førstehåndsomsetning etter fiskesalags-

lova. Fartøy under 15 meter ble fritatt for avgift i 2021. Bakgrunnen for fritaket var planlagte nye krav til sporing og rapportering for flåten under 15 meter, som gir økte kostnader for flåten. Ikrafttreddelsen av de nye kravene har blitt forskjøvet i tid og vil fases gradvis inn for ulike størrelsesgrupper fra 1. juli 2022. Regjeringen foreslår derfor at fritaket videreføres i 2022. Det vil gi et provenytnap på 11,3 mill. kroner påløpt og bokført i 2022. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Nærings- og fiskeridepartementet.

### SEKTORAVGIFT UNDER NASJONAL KOMMUNIKASJONSMYNDIGHET

Nasjonal kommunikasjonsmyndighet (Nkom) har ansvar for veiledning og tilsyn i ekomsektoren etter sikkerhetsloven og spiller også en rolle i totalforsvaret. Nkoms arbeid på området er viktig for samfunnssikkerheten og for innsatsen mot trusler i det digitale rom. For å bidra videre til dette arbeidet foreslår regjeringen å øke sektoravgiften med 1 mill. kroner bokført i 2022. Videre foreslås det å redusere reiseutgiftene med 0,6 mill. kroner bokført i 2022. Samlet foreslås det at sektoravgiftene under Nkom økes med 0,4 mill. kroner. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

### OVERPRISEDE GEBYRER UNDER STATENS VEGVESEN

Tall fra Statens vegvesen viser at både gebyret for teoretisk prøve og gebyret for foto til førerført er overpriset. Regjeringen foreslår å fjerne overprisingen ved å sette begge gebyr til selvkost. Gebyret for teoretisk prøve reduseres fra 680 kroner til 350 kroner, som gir en samlet reduksjon på 63,4 mill. kroner i 2022. Gebyret for foto til førerkort reduseres fra 80 kroner til 70 kroner, som gir en samlet reduksjon på 2,4 mill. kroner. Dette gir et samlet provenytnap på om lag 65,8 mill. kroner påløpt og bokført i 2022. Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Samferdselsdepartementet.

### OVERPRISEDE GEBYRER UNDER JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENTET

På rettsområdet under Justis- og beredskapsdepartementet er det en rekke gebyrer som er overpriset. Dette gjelder gebyrer under Politidirektoratet og gebyrer under domstolene. Under Politidirektoratet er blant annet gebyr i forbindelse med søknad om statsborgerskap, gebyr for tvangsforretninger og forliksrådbehandling overpriset. Under domstolene er blant annet gebyret for konkurs og tvangsoppløsning overpriset. For å fjerne store deler av overprisingen på rettsområdet under Justis- og beredskapsdepartementet foreslår regjeringen å sette alle overprisede gebyrer utenom utleggsgebyret til selvkost. Gebyrene som settes til selvkost, vil bidra til å

redusere overprising under Justis- og beredskapsdepartementet med 76,7 mill. kroner.

Gebyret for utlegg er i dag på 1,25 R (1 528 kroner i 2022). Ifølge Justis- og beredskapsdepartementet er kostnaden ved produksjon av tjenesten anslått til 1 251 kroner, noe som innebærer at gebyret blir overpriset med 277 kroner i 2022. Regjeringen foreslår å redusere gebyret for utlegg til 1,21 rettsgebyr, tilsvarende 1 479 kroner. Dette vil samlet gi et provenyrtap på om lag 22 mill. kroner påløpt og bokført under Justis- og beredskapsdepartementet og 3 mill. kroner bokført og påløpt under Skatteetaten.

Samlet foreslår regjeringen å redusere overprisingen på rettsområdet under Justis- og beredskapsdepartementet med 101,7 mill. kroner i 2022, og det vil kun være utleggsgebyret som fortsatt er overpriset etter de foreslåtte endringene. Regjeringens forslag vil gi et samlet provenyrtap på om lag 98,7 mill. kroner påløpt og bokført under Justis- og beredskapsdepartementet og 3 mill. kroner bokført og påløpt under Skatteetaten.

Det vises til omtale av saken i Prop. 1 S (2021–2022) for Justis- og beredskapsdepartementet og Prop. 1 S (2021–2022) for Finansdepartementet.

Regjeringens forslag til sektoravgifter for 2022 følger av tabellen (i mill. kroner):

Kap.	Post	Anslag 2022
5568	Kulturdepartementet	
	71 Årsavgift – stiftelser .....	24,2
	73 Refusjon – Norsk Rikstoto og Norsk Tipping AS .....	46,6
	74 Avgift – forhåndskontroll av kinofilm .....	4,7
	75 Kino- og videogramavgift .....	32,0
5570	Kommunal- og moderniseringsdepartementet	
	70 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	253,9
5571	Arbeids- og sosialdepartementet	
	70 Petroleumstilsynet – sektoravgift .....	128,7
5572	Helse- og omsorgsdepartementet	
	70 Legemiddeldetaljstavgift .....	68,4
	72 Avgift utsalgssteder utenom apotek .....	6,4
	73 Legemiddelleverandøravgift .....	223,0
	74 Tilsynsavgift Statens legemiddelverk .....	3,8
	75 Sektoravgift tobakk .....	18,0
5574	Nærings- og fiskeridepartementet	
	71 Avgifter immaterielle rettigheter .....	175,5
	72 Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur .....	33,1
	73 Årsavgift Merkeregisteret .....	8,6
	74 Fiskeriforskningsavgift .....	318,0
	75 Tilsynsavgift Justervesenet .....	26,7
	76 Kontrollavgift fiskeflåten .....	40,5
5576	Landbruks- og matdepartementet	
	70 Forskningsavgift landbruksprodukter .....	175,0
	72 Jeger- og fellingsavgifter .....	85,0
5577	Samferdselsdepartementet	
	74 Sektoravgifter Kystverket .....	980,0
5578	Klima- og miljødepartementet	
	70 Sektoravgifter Svalbards miljøvernfond .....	10,3
	72 Fiskeravgifter .....	18,3
	73 Påslag på nettariifen (Enova) .....	690,0
5580	Finansdepartementet	
	70 Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene .....	485,9
5582	Olje- og energidepartementet	
	70 Bidrag til kulturminnevern .....	5,0
	71 Konesjonsavgifter fra vannkraftutbygging .....	176,0
	72 Beredskapstilsyn og tilsyn med damsikkerhet .....	57,0
	Sum sektoravgifter .....	4 094,6



**KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS Tillegg 1 (2021–2022) med unntak av de punkter der det er gjort endringer i budsjettforliket.

Flertallet viser til at det i budsjettforliket er foreslått å korrigere en rekke bevilgninger for virkningen av endrede jobbreisevaner, herunder kap. 543 Nasjonal

kommunikasjonsmyndighet. Ettersom deler av bevilgningen er finansiert med sektoravgifter under Nasjonal kommunikasjonsmyndighet, foreslår flertallet at kap. 5570 post 70 reduseres med 366 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

Flertallet viser til at tilsvarende endringer gjelder bevilgningene til henholdsvis Kystverket og Finanstilsynet. Ettersom bevilgningene er finansiert med sektoravgifter, foreslår flertallet at kap. 5574 post 77 reduseres med 1 000 000 kroner og kap. 5580 post 70 reduseres med 600 000 kroner sammenlignet med regjeringens forslag.

*Korrigert forslag til sektoravgifter for 2022 på de omfattede poster (i mill. kroner):*

Kap.	Post	Anslag 2022
5570	Kommunal- og moderniseringsdepartementet	
	70 Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	253,5
5574	Nærings- og fiskeridepartementet	
	77 Sektoravgifter Kystverket .....	979,0
5580	Finansdepartementet	
	70 Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene .....	485,3

Komiteens medlemmer fra Høyre, Rødt, Venstre, Miljøpartiet De Grønne og Kristelig Folkeparti slutter seg til regjeringens forslag i Prop. 1 LS (2021–2022) til sektoravgifter for 2022.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, der det foreslås å fjerne fisketrygdavgiften, jf. kap. 5578 post 72. Disse medlemmer mener denne avgiften slår heilt feil ut og skattlegger bruk av norsk natur som burde komme allmennheten til gode. Disse medlemmer vil videre vise til at stort sett alle som fisker, betaler egne fiskekort til grunneierne, og det er ingen grunn til at staten skal avgiftsbelegge dette ytterligere. Disse medlemmer peker også på viktigheten av å få folk ut i frisk luft og i naturen for folkehelsen generelt.

## 12. Forvaltningsregler for skatt og toll

Lovendringsforslag behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 13. Opprettinger og presiseringer av lovtekst

Lovendringsforslag behandles i Innst. 4 L (2021–2022).

## 14. Omtalesaker

### 14.1 Boligsparing for ungdom

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 14.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

### 14.2 Privat konsum i selskap

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 15.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

### 14.3 Eierbeskatningen – oppfølging av flertallsmerknad

#### SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 16.

#### KOMITEENS MERKNADER

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.4 Skattlegging av internasjonale selskap – anmodningsvedtak**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 17.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.5 Rederiskatteordningen – anmodningsvedtak**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 18.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.6 Omlegging av særskatten for petroleumsvirksomhet til en kontantstrømskatt**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 19.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter ikke forslaget om å legge om skattesystemet for petroleumsnæringen til en kontantstrømskatt. Disse medlemmer mener at en slik endring vil bety mindre leting og over tid mindre aktivitet på norsk sokkel. Disse medlemmer mener at norsk olje- og gassnæring skal videreutvikles, og da må det stimuleres til mer oljeleting – og ikke mindre, som forslaget til skattesystem vil innebære.

#### **14.7 Evaluering av omlegging til kontantstrømskatt for vannkraftverk**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 20.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.8 Utredning av merverdiavgift på skadeforsikring**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 21.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.9 Tidfesting av mva. ved bygge- og anleggsvirksomhet og verftsindustri – anmodningsvedtak**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 22.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.10 Grensehandel – anmodningsvedtak**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 23.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.11 Avviklingen av 350-kronersgrensen og innføringen av VOEC-ordningen**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 24.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

#### **14.12 Differensiert tvangsmulkt – anmodningsvedtak**

##### **SAMMENDRAG FRA PROP. 1 LS (2021–2022)**

Det vises til omtalen i Prop. 1 LS (2021–2022) kapittel 25.

##### **KOMITEENS MERKNADER**

Komiteen tar omtalen til orientering.

## 15. Andre merknader og forslag

### 15.1 Informasjon om eiere av aksjeselskaper

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at arbeidet med å følge opp anmodningsvedtak nr. 496 fra 16. juni 2014 om å etablere en offentlig løsning om eiere av aksjeselskaper, ikke er ferdigstilt med Prop. 1 S (2021–2022), og at dette arbeidet nå må videreføres og slutføres.

### 15.2 Register over reelle rettighetshavere

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til merknadene fra en samlet komité i Innst. 143 L (2018–2019). Flertallet viser til at regjeringen Solberg i juni 2021 vedtok en forskrift som ikke i tilstrekkelig grad følger opp merknadene fra den samlede komiteen. Flertallet legger til grunn at merknadene følges opp.

### 15.3 Omfordelende kompensasjon for økte miljøavgifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil vise til enighet om at utredningen av en modell for omfordelende kompensasjon for økte miljøavgifter skal inkludere en utredning av Sosialistisk Venstrepartis «grønne folkebonus». Flertallet vil videre vise til at til grunn for Sosialistisk Venstrepartis «grønne folkebonus» ligger at omfordelingen kan skje gjennom en årlig skatterefusjon eller en månedlig eller årlig tilskuddsordning. Videre ligger det til grunn at kompensasjonen skal være progressiv, det vil si at lavere og midlere bruttoinntekter tilgodeses, og at modellen også kan inneholde en geografisk komponent samt barnetillegg.

### 15.4 Skattepolitikk for innovasjon, skaperglede og grønne arbeidsplasser

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at Norge er på vei inn i en omstilling der behovet for innovasjon, nyskaping og satsingsvilje er større enn noensinne. Norge har gjennom mange år tjent store penger på å selge olje og gass. Dette er aktivitet som ødelegger livsgrunnlaget vårt, og som derfor må fases ut. Dette medlem viser til at petroleumsnæringsens sterke dominans i norsk økonomi har vært skade-

lig for fastlandsindustrien og flere andre sektorer fordi petroleumsnæringen har drevet opp lønns- og kostnadsnivået gjennom flere tiår og dermed svekket Norges konkurranseevne på andre områder. I årene som kommer, er det derfor nødvendig med en aktiv og målrettet næringspolitikk for å gi norsk økonomi flere bein å stå på.

Dette medlem foreslår derfor en omfattende liste med skatteletter og andre tiltak som bedrer rammebetingelsene for norske fastlandsnæringer. Miljøpartiet De Grønne vil flytte skattefordelene vekk fra petroleumsindustrien til nye grønne næringer og legge til rette for skaperglede, gründervirksomhet, innovasjon og teknologiutvikling. Dette medlem foreslår også skattelettelse rettet mot tradisjonelle næringer som landbruk, fiskeri, vannkraft og skipsverft, som bør gis bedre økonomiske rammebetingelser enn de har i dag. Dette kombineres med tiltak for å stimulere til forskning og utvikling.

### 15.5 Andre klimaavgifter

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at tempoet i oljevirkosomheten er skrudd opp etter tidenes oljeskattepakke. Dette i en tid da FNs generalsekretær og mange med han anmoder land om å stoppe med å lete etter mer fossil energi. Danmark og Sverige har lyttet – de sier nei til videre oljeleting. Storbritannia har gått fra å være en supermakt bygd på kull til å bli verdensledende på offshore havvind. Det har fordret vilje og prioriteringer. Miljøpartiet De Grønne vil ta regjeringen Støre på ordet med at vi skal bygge vår grønne og utslippsfrie økonomi på ryggen til oljesektoren. Dette medlem har derfor foreslått i Miljøpartiet De Grønnes alternative statsbudsjett å ilegge olje- og gassproduksjonen en avgift på 43 kroner per fat oljeekvivalent. Denne inntekten brukes til å investere i det nye grønne næringslivet og til å få fart på omstillingen til en utslippsfri økonomi. Det vises til nærmere omtale i Miljøpartiet De Grønnes forslag til alternativt statsbudsjett.

Dette medlem viser til at det er behov for ytterligere endringer i avgiftssystemet for å sikre et avgiftssystem som fører til riktige miljø- og klimatilpasninger.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede og foreslå innføring av en CO<sub>2</sub>-avgift på importvarer som er produsert med høye klimagassutslipp.»

«Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på gods-transport på vei i korridorer hvor det også er jernbane. Utredningen skal vurdere ulike typer avgifter, herunder en bomavgift, samt handlingsrommet for dette innen EØS-avtalen. Utredningen må også vurdere hvilke strekninger ordningen kan egne seg for.»

«Stortinget ber regjeringen utrede avgiftsfritak på hybride og helelektriske skip etter modell fra elbilordningen.»

«Stortinget ber regjeringen utrede og utforme lovforslag om direkte utgiftsføring, alternativt avskrivning over 6 år som for petroleumsinvesteringer, for investeringer i: havvind, utslippsfrie skip og ferger, utslippsfrie fiskemerder, å redusere store punktutslipp, elektrifisering av tungtransport, og biogass.»

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan dagens merverdiavgiftssystem kan omgjøres til et miljøverdiavgiftssystem. Utredningen skal vurdere hvordan dagens merverdiavgiftssats kan differensieres basert på produktenes miljøbelastning, slik at miljøvennlige produkter får lavere avgift og miljøbelastende produkter høyere avgift. Slik vil miljøbelastningen til ethvert produkt gjenspeiles bedre i prisen på produktet, uansett opphavsland.»

«Stortinget ber regjeringen utforme en modell for avgift på lakselus i oppdrettsnæringen som gir anslått provenyeffekt på 900 mill. kroner.»

«Stortinget ber regjeringen innrette produksjonsavgiften på laks, ørret og regnbueørret på en måte som tilfører vertskommuner som satser på bærekraftig oppdrett (minimalt med rømming, lus og utslipp til miljøet), en større del av skatteinntektene enn kommuner som tilrettelegger for konvensjonelle, åpne anlegg.»

## 16. Sammenligningstabell

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	A, Sp og SV korrigert	H, V og KrF	FrP	R	MDG
Inntekter (i tusen kroner)								
<b>5501</b>		<b>Skatter på formue og inntekt</b>						
	70	Trinnskatt mv.	78 811 000	+1 593 329	-3 071 000		+25 228 000	+8 930 000
	72	Fellesskatt mv. fra personlige skattytere	128 500 000	-32 222	-540 000	-10 140 000	-6 000	
	75	Formuesskatt	4 526 000	+1 171 295	-1 826 000	-5 005 000		+3 315 000
	78	Kildeskatt på royaltybetalinger	10 000				+5 000	
<b>5502</b>		<b>Finansskatt</b>						
	70	Skatt på lønn	2 600 000					-2 600 000
	72	Finansskatt på handel med aksjer og obligasjoner	0					+2 640 000
<b>5503</b>		<b>Tilbakebetaling av høy grunnrenteskatt</b>						
	70	Tilbakebetaling til folk for høy grunnrenteskatt	0					-5 100 000
<b>5506</b>		<b>Miljøavgift på deponi av gruveavfall</b>						
	75	Miljøavgift på deponi av gruveavfall	0					+475 000
<b>5507</b>		<b>Skatt og avgift på utvinning av petroleum</b>						
	72	Særskatt på oljeinntekter	112 800 000					+15 000 000
<b>5508</b>		<b>Avgift på utslipp av CO<sub>2</sub> i petroleumsvirksomhet på kontinental-sokkelen</b>						
	70	CO <sub>2</sub> -avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen	6 300 000	+410 000		-75 000	+348 000	+8 700 000
	71	Avgift på produsert vann	0					+1 263 000
<b>5511</b>		<b>Tollinntekter</b>						
	70	Toll	3 400 000				+39 000	
<b>5521</b>		<b>Merverdiavgift</b>						
	70	Merverdiavgift	360 530 000		-30 000	-5 200 000	-2 498 300	-5 815 000
<b>5522</b>		<b>Særavgift for produkter med høy miljøbelastning</b>						
	70	Særavgift for produkter med høy miljøbelastning	0					+3 290 000
<b>5526</b>		<b>Avgift på alkohol</b>						
	70	Avgift på alkohol	15 520 000		-120 000	-2 110 000		+600 000
<b>5531</b>		<b>Avgift på tobakkvarer mv.</b>						
	70	Avgift på tobakkvarer mv.	7 310 000		+40 000	-550 000		+350 000

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	A, Sp og SV korrigert	H, V og KrF	FrP	R	MDG
<b>5536</b>		<b>Avgift på motorvogner mv.</b>						
	71	Engangavgift	8 560 000	+150 000		-1 990 000	+1 945 000	+3 988 000
	72	Trafikkforsikringsavgift	10 430 000	-20 000		-45 000		-70 000
	73	Vektårsavgift	370 000	-60 000				+100 000
	75	Omregistreringsavgift	1 750 000	-225 000			-300 000	-300 000
<b>5538</b>		<b>Veibruksavgift på drivstoff</b>						
	70	Veibruksavgift på bensin	4 170 000	+30 000	+130 000	-2 200 000	+130 000	+1 480 263
	71	Veibruksavgift på autodiesel	9 340 000	+130 000	+560 000	-4 800 000	+560 000	+3 398 486
	72	Veibruksavgift på naturgass og LPG	14 000			-14 000		
<b>5539</b>		<b>Klimabelønning</b>						
	70	Tilbakebetaling av el-avgift		0				-2 584 000
	71	Tilbakebetaling av regjeringens flypassasjeravgift		0				-1 600 000
	72	Tilbakebetaling av deler av flyseteavgiften		0				-6 500 000
	73	Tilbakebetaling av økte bensin- og dieselavgifter		0				-5 640 000
	74	Avsetning til fond for næringstransport		0				-1 632 000
	75	Avsetning til fond for utvikling av utslippsfri luftfart		0				-3 100 000
<b>5541</b>		<b>Avgift på elektrisk kraft</b>						
	70	Avgift på elektrisk kraft	9 816 000		+2 584 000	-9 816 000		+2 584 000
<b>5542</b>		<b>Avgift på mineralolje mv.</b>						
	70	Grunnavgift på mineralolje mv.	1 750 000				+900 000	+350 000
<b>5543</b>		<b>Miljøavgift på mineralske produkter mv.</b>						
	70	CO <sub>2</sub> -avgift	11 017 000		+2 000	-2 010 000	+1 537 000	+1 361 010
<b>5544</b>		<b>Omstillingsavgift på olje og gass</b>						
	75	Produksjonsavgift på olje og gass		0				+24 000 000
<b>5546</b>		<b>Avgift på forbrenning av avfall</b>						
	70	CO <sub>2</sub> -avgift	140 000			-140 000		
<b>5549</b>		<b>Avgift på utslipp av NO<sub>x</sub></b>						
	70	Avgift på utslipp av NO <sub>x</sub>		65 000				+13 000
<b>5552</b>		<b>Avgift på produksjon av fisk</b>						
	70	Avgift på produksjon av fisk		880 000				+900 000
<b>5559</b>		<b>Avgift på drikkevareemballasje</b>						
	70	Grunnavgift på engangsemballasje		2 200 000		-2 200 000	+483 000	
	72	Miljøavgift på plast		30 000			+22 000	

Kap.	Post	Formål	Prop. 1 S med Tillegg 1	A, Sp og SV korrigert	H, V og KrF	FrP	R	MDG
5560		<b>Avgift på fossil plastemballasje</b>						
	70	Avgift på fossil plastemballasje	0					+1 100 000
5561		<b>Flypassasjeravgift</b>						
	70	Flypassasjeravgift	1 600 000			-1 600 000	+1 160 000	
	71	Flyseteavgift	0					+13 100 000
5570		<b>Sektoravgifter under Kommunal- og distriktsdepartementet</b>						
	70	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	253 851	-366				
5574		<b>Sektoravgifter under Nærings- og fiskeridepartementet</b>						
	77	Sektoravgifter Kystverket	980 000	-1 000				
5578		<b>Sektoravgifter under Klima- og miljødepartementet</b>						
	72	Fiskeravgifter	18 264			-18 264		
5580		<b>Sektoravgifter under Finansdepartementet</b>						
	70	Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene	485 860	-600				
5700		<b>Folketrygdens inntekter</b>						
	71	Trygdeavgift	165 346 400	-1 513 091	+1 066 000			
	72	Arbeidsgiveravgift	214 198 000	-41 286	-97 000			+190 000
		<b>Sum inntekter</b>	<b>1 335 750 391</b>	<b>+1 591 059</b>	<b>-1 302 000</b>	<b>-47 913 264</b>	<b>+29 552 700</b>	<b>+62 186 759</b>
		<b>Sum netto</b>	<b>-1 335 750 391</b>	<b>-1 591 059</b>	<b>+1 302 000</b>	<b>+47 913 264</b>	<b>-29 552 700</b>	<b>-62 186 759</b>

## 17. Forslag fra mindretall

### Forslag fra Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om et fritak for CO<sub>2</sub>-avgiften for naturgass som brukes som råstoff til hydrogenproduksjon der CO<sub>2</sub> lagres permanent.

### Forslag fra Fremskrittspartiet:

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen snarest gjøre en ny vurdering av om kommunene Kvitsøy og Utsira skal flyttes fra sone 2 i ordningen for differensiert arbeidsgiveravgift, og komme tilbake til Stortinget med dette.

### Forslag fra Rødt:

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen fjerne muligheten for å ta ut skattefritt utbytte ved å fjerne skjermingsfradraget for aksjeutbytte, og komme tilbake til Stortinget med nødvendige forslag om dette i statsbudsjettet for 2023.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen utrede innføringen av en rettfærdig og progressiv skatt for luksusarv, for å hindre dynastidannelser hvor makt og enorme formuer skattefritt går i arv.

### Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:

#### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag som fjerner ekstra skatt på lønn i finanssektoren og samtidig øke skatten på overskudd fra finansinstitusjoner tilsvarende for å dekke inn provenytapet.

#### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen etablere modeller som gjør det mulig å skille ut varige driftsmidler som maskiner, inventar o.l. på balansesummen ved fastsettelse av formuesverdien av unoterte aksjeselskap.

#### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan beskatning på sekundærboliger kan økes.

#### Forslag 8

Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å fjerne rett til fradrag av rentekostnader på forbrukslån.

#### Forslag 9

Stortinget ber regjeringen utrede og fremme forslag om skattlegging av utleie av egen bolig som i dag er skattefri.

#### Forslag 10

Stortinget ber regjeringen øke maksimal eiendoms-skattesats for bolig og fritidsbolig til 7 promille.

#### Forslag 11

Stortinget ber regjeringen utrede innføring av en sosialt omfordelende arveavgift med høyt bunnfradrag, og med en ekstra progressiv sats for arv over 20 mill. kroner.

#### Forslag 12

Stortinget ber regjeringen utrede en ordning hvor en 'normal inntekt' fra grunnrenteskatt på vannkraft fastsettes, og hvor overskytende inntekter deles ut igjen til folk bosatt i Norge.

#### Forslag 13

Stortinget ber regjeringen utarbeide en sektordelt plan med konkrete mål og virkemidler for elektrifisering av samfunnet.

#### Forslag 14

Stortinget ber regjeringen fremme et forslag om å etablere et tak på 7 mrd. kroner i inntektsføring av grunnrenteskatt fra kraftindustrien. Grunnrenteskattinntekter ut over dette taket forutsettes delt ut igjen til folk bosatt i Norge.

#### Forslag 15

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan merverdiavgiftssystemet kan endres for å sikre at elbilens skattefordel sammenlignet med fossilbiler ved kjøp replikeres for leasing av biler, og komme tilbake til Stortinget med forslag i revidert nasjonalbudsjett.

#### Forslag 16

Stortinget ber regjeringen utrede og foreslå innføring av en CO<sub>2</sub>-avgift på importvarer som er produsert med høye klimagassutslipp.

#### Forslag 17

Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på gods-transport på vei i korridorer hvor det også er jernbane. Utredningen skal vurdere ulike typer avgifter, herunder en bomavgift, samt handlingsrommet for dette innen EØS-avtalen. Utredningen må også vurdere hvilke strekninger ordningen kan egne seg for.

#### Forslag 18

Stortinget ber regjeringen utrede avgiftsfritak på hybride og helelektriske skip etter modell fra elbilordningen.



*Forslag 19*

Stortinget ber regjeringen utrede og utforme lovfor-  
slag om direkte utgiftsføring, alternativt avskrivning  
over 6 år som for petroleumsinvesteringer, for investe-  
ringer i: havvind, utslippsfrie skip og ferger, utslippsfrie  
fiskemerder, å redusere store punktutslipp, elektrifise-  
ring av tungtransport, og biogass.

*Forslag 20*

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan dagens  
merverdiavgiftssystem kan omgjøres til et miljøverdiav-  
giftssystem. Utredningen skal vurdere hvordan dagens  
merverdiavgiftssats kan differensieres basert på pro-  
duktenes miljøbelastning, slik at miljøvennlige produk-  
ter får lavere avgift og miljøbelastende produkter høye-  
re avgift. Slik vil miljøbelastningen til ethvert produkt

gjenspeiles bedre i prisen på produktet, uansett opp-  
havsland.

*Forslag 21*

Stortinget ber regjeringen utforme en modell for av-  
gift på lakselus i oppdrettsnæringen som gir anslått pro-  
venyeffekt på 900 mill. kroner.

*Forslag 22*

Stortinget ber regjeringen innrette produksjonsav-  
giften på laks, ørret og regnbueørret på en måte som til-  
fører vertskommuner som satser på bærekraftig opp-  
drett (minimalt med rømming, lus og utslipp til miljø-  
et), en større del av skatteinntektene enn kommuner  
som tilrettelegger for konvensjonelle, åpne anlegg.

## 18. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti.

Komiteen viser til proposisjonen og til det som står foran, og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

### Rammeområde 21 Skatter, avgifter og toll

#### I

På statsbudsjettet for 2022 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
5501		Skatter på formue og inntekt		
	70	Trinnskatt mv. ....	80 404 329 000	
	72	Fellesskatt mv. fra personlige skattytere .....	128 467 778 000	
	74	Selskapsskatter mv. fra upersonlige skattytere utenom petroleum .....	96 020 000 000	
	75	Formuesskatt .....	5 697 295 000	
	76	Kildeskatt på utbytte .....	5 300 000 000	
	77	Kildeskatt på rentebetalinger .....	80 000 000	
	78	Kildeskatt på royaltybetalinger .....	10 000 000	
	79	Kildeskatt på leiebetalinger for visse fysiske eiendeler .....	400 000 000	
5502		Finansskatt		
	70	Skatt på lønn .....	2 600 000 000	
	71	Skatt på overskudd .....	3 120 000 000	
5507		Skatt og avgift på utvinning av petroleum		
	71	Ordinær skatt på formue og inntekt .....	47 500 000 000	
	72	Særskatt på oljeinntekter .....	112 800 000 000	
	74	Arealavgift mv. ....	1 300 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5508		Avgift på utslipp av CO <sub>2</sub> i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen		
	70	CO <sub>2</sub> -avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen .....	6 710 000 000	
5509		Avgift på utslipp av NO <sub>x</sub> i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen		
	70	Avgift .....	1 000 000	
5511		Tollinntekter		
	70	Toll .....	3 400 000 000	
	71	Auksjonsinntekter fra tollkvoter .....	275 000 000	
5521		Merverdiavgift		
	70	Merverdiavgift .....	360 530 000 000	
5526		Avgift på alkohol		
	70	Avgift på alkohol .....	15 520 000 000	
5531		Avgift på tobakkvarer mv.		
	70	Avgift på tobakkvarer mv. ....	7 310 000 000	
5536		Avgift på motorvogner mv.		
	71	Engangsavgift .....	8 710 000 000	
	72	Trafikkforsikringsavgift .....	10 410 000 000	
	73	Vektårsavgift .....	310 000 000	
	75	Omregistreringsavgift .....	1 525 000 000	
5538		Veibruksavgift på drivstoff		
	70	Veibruksavgift på bensin .....	4 200 000 000	
	71	Veibruksavgift på autodiesel .....	9 470 000 000	
	72	Veibruksavgift på naturgass og LPG .....	14 000 000	
5541		Avgift på elektrisk kraft		
	70	Avgift på elektrisk kraft .....	9 816 000 000	
5542		Avgift på mineralolje mv.		
	70	Grunnavgift på mineralolje mv. ....	1 750 000 000	
	71	Avgift på smøreolje mv. ....	125 000 000	
5543		Miljøavgift på mineralske produkter mv.		
	70	CO <sub>2</sub> -avgift .....	11 017 000 000	
	71	Svovelavgift .....	8 000 000	
5546		Avgift på forbrenning av avfall		
	70	CO <sub>2</sub> -avgift .....	140 000 000	
5547		Avgift på helse- og miljøskadelige kjemikalier		
	71	Tetrakloreten (PER) .....	1 000 000	
5548		Miljøavgift på visse klimagasser		
	70	Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK) .....	430 000 000	
5549		Avgift på utslipp av NO <sub>x</sub>		
	70	Avgift på utslipp av NO <sub>x</sub> .....	65 000 000	
5550		Miljøavgift på plantevernmidler		
	70	Miljøavgift på plantevernmidler .....	65 000 000	
5551		Avgifter knyttet til mineralvirksomhet		
	70	Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum .....	1 000 000	
	71	Årsavgift knyttet til mineraler .....	5 000 000	
5552		Avgift på produksjon av fisk		
	70	Avgift på produksjon av fisk .....	880 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5553		Avgift på viltlevende marine ressurser		
	70	Avgift på viltlevende marine ressurser .....	100 000 000	
5557		Avgift på sukker mv.		
	70	Avgift på sukker mv. ....	200 000 000	
5559		Avgift på drikkevareemballasje		
	70	Grunnavgift på engangsemballasje .....	2 200 000 000	
	71	Miljøavgift på kartong .....	60 000 000	
	72	Miljøavgift på plast .....	30 000 000	
	73	Miljøavgift på metall .....	5 000 000	
	74	Miljøavgift på glass .....	100 000 000	
5561		Flypassasjeravgift		
	70	Flypassasjeravgift .....	1 600 000 000	
5565		Dokumentavgift		
	70	Dokumentavgift .....	14 300 000 000	
5568		Sektoravgifter under Kultur- og likestillingsdepartementet		
	71	Årsavgift – stiftelser .....	24 175 000	
	73	Refusjon – Norsk Rikstoto og Norsk Tipping AS .....	46 635 000	
	74	Avgift – forhåndskontroll av kinofilm .....	4 700 000	
	75	Kino- og videogramavgift .....	32 000 000	
5570		Sektoravgifter under Kommunal- og distriktsdepartementet		
	70	Sektoravgifter Nasjonal kommunikasjonsmyndighet .....	253 485 000	
5571		Sektoravgifter under Arbeids- og inkluderingsdepartementet		
	70	Petroleumstilsynet – sektoravgift .....	128 710 000	
5572		Sektoravgifter under Helse- og omsorgsdepartementet		
	70	Legemiddeldetaljstavgift .....	68 385 000	
	72	Avgift utsalgssteder utenom apotek .....	6 400 000	
	73	Legemiddelleverandøragift .....	223 000 000	
	74	Tilsynsavgift .....	3 770 000	
	75	Sektoravgift tobakk .....	18 000 000	
5574		Sektoravgifter under Nærings- og fiskeridepartementet		
	71	Avgifter immaterielle rettigheter .....	175 500 000	
	72	Kontroll- og tilsynsavgift akvakultur .....	33 100 000	
	73	Årsavgift Merkeregisteret .....	8 550 000	
	74	Fiskeriforskningsavgift .....	318 000 000	
	75	Tilsynsavgift Justervesenet .....	26 650 000	
	76	Kontrollavgift fiskeflåten .....	40 500 000	
	77	Sektoravgifter Kystverket .....	979 000 000	
5576		Sektoravgifter under Landbruks- og matdepartementet		
	70	Forskningsavgift på landbruksprodukter .....	175 000 000	
	72	Jeger- og fellingsavgifter .....	85 000 000	
5578		Sektoravgifter under Klima- og miljødepartementet		
	70	Sektoravgifter under Svalbards miljøvernfond .....	10 341 000	
	72	Fiskeravgifter .....	18 264 000	
	73	Påslag på nett tariffen til Klima- og energifondet .....	690 000 000	
5580		Sektoravgifter under Finansdepartementet		
	70	Finanstilsynet, bidrag fra tilsynsenhetene .....	485 260 000	
5582		Sektoravgifter under Olje- og energidepartementet		
	70	Bidrag til kulturminnevern i regulerte vassdrag .....	5 000 000	
	71	Konsesjonsavgifter fra vannkraftutbygging .....	176 000 000	
	72	Dam- og beredskapstilsyn .....	57 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5583		Særskilte avgifter mv. i bruk av frekvenser		
	70	Avgift på frekvenser mv. ....	276 600 000	
5700		Folketrygdens inntekter		
	71	Trygdeavgift .....	163 833 309 000	
	72	Arbeidsgiveravgift .....	214 156 714 000	
<b>Totale inntekter</b>			<b>1 337 341 450 000</b>	

## II

### Vedtak om endring i stortingsvedtak 15. desember 2020 nr. 2878 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2021 (Stortingets skattevedtak)

#### I

I Stortingets vedtak 15. desember 2020 nr. 2878 om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2021 (Stortingets skattevedtak) gjøres følgende endring:

§ 3-4 skal lyde:

§ 3-4 *Skatt på grunnrenteinntekt i kraftforetak*

Av grunnrenteinntekt i vannkraftverk fastsatt i medhold av skatteloven § 18-3 svares grunnrenteskatt til staten med 47,4 pst.

#### II

Vedtaket trer i kraft straks med virkning fra og med inntektsåret 2021.

#### III

### Stortingsvedtak om skatt av inntekt og formue mv. for inntektsåret 2022 (Stortingets skattevedtak)

#### *Kapittel 1 – Generelt*

##### § 1-1 *Vedtaketets anvendelsesområde*

Dette vedtaket gjelder utskriving av skatt på inntekt og formue for inntektsåret 2022. Vedtaket legges også til grunn for utskriving av forskudd på skatt for inntektsåret 2022 etter reglene i skattebetalingsloven kapittel 4 til 6.

Sammen med bestemmelsene om forskudd på skatt i skattebetalingsloven gjelder dette vedtaket også når skatteplikt utelukkende følger av lov om skattlegging av undersjøiske petroleumsforekomster mv., og skattyteren ikke skal svare terminskatt etter samme lov § 7.

##### § 1-2 *Forholdet til skattelovgivningen*

Så langt dette vedtak ikke bestemmer noe annet, legges lovgivningen om skatt på formue og inntekt til grunn ved anvendelsen av vedtaket.

#### *Kapittel 2 – Formuesskatt til staten og kommunene*

##### § 2-1 *Formuesskatt til staten – personlig skattyter og dødsbo*

Personlig skattyter og dødsbo svarer formuesskatt til staten av den delen av skattyterens samlede antatte formue som overstiger 1 700 000 kroner. Satsen skal være 0,25 pst. for formue inntil 20 000 000 kroner, og 0,4 pst. for den delen av formuen som overstiger 20 000 000 kroner.

Ektefeller som skattlegges under ett for begge formue, jf. skatteloven § 2-10, svarer formuesskatt til staten av den delen av ektefellenes samlede antatte formue som overstiger 3 400 000 kroner. Satsen skal være 0,25 pst. for formue inntil 40 000 000 kroner, og 0,4 pst. for den delen av formuen som overstiger 40 000 000 kroner.

##### § 2-2 *Formuesskatt til staten – upersonlig skattyter*

Selskaper og innretninger som nevnt i skatteloven § 2-36 annet ledd, og som ikke er fritatt for formuesskatteplikt etter skatteloven kapittel 2, svarer formuesskatt til staten med 0,15 pst. Formue under 10 000 kroner er skattefri.

##### § 2-3 *Formuesskatt til kommunene*

Det svares formuesskatt til kommunen dersom skattyter ikke er fritatt for slik skatteplikt etter skatteloven kapittel 2. Personlig skattyter skal ha et fradrag i formuen på 1 700 000 kroner. Det samme gjelder dødsbo for det inntektsåret dødsfallet fant sted. For ektefeller som skattlegges under ett for begge formue, jf. skatteloven § 2-10, skal fradraget være 3 400 000 kroner. Når skattyter har formue i flere kommuner, fordeles fradraget etter reglene i skatteloven § 4-30 første og annet ledd. Satsen for formuesskatt til kommunene må ikke være høyere enn 0,7 pst. Maksimumssatsen gjelder når ikke lavere sats er vedtatt av kommunen.

#### *Kapittel 3 – Inntektsskatt til staten, kommunene og fylkeskommunene*

##### § 3-1 *Trinnskatt*

Personlig skattyter i klasse 0 og 1 skal av personinntekt fastsatt etter skatteloven kapittel 12, svare trinnskatt til staten med

- 1,7 pst. for den delen av inntekten som overstiger 190 350 kroner,
- 4,0 pst. for den delen av inntekten som overstiger 267 900 kroner,
- 13,4 pst. for den delen av inntekten som overstiger 643 800 kroner, og
- 16,4 pst. for den delen av inntekten som overstiger 969 200 kroner, og
- 17,4 pst. for den delen av inntekten som overstiger 2 000 000 kroner.

For personlig skattyter i Troms og Finnmark fylke, med unntak av skattytere i kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja, Sørreisa, Tjeldsund og Tromsø, skal satsen etter første ledd tredje strekpunkt likevel være 11,4 pst.

Dersom skattyter er bosatt i riket bare en del av året, nedsettes beløpene i første og annet ledd forholdsmessig under hensyn til det antall hele eller påbegynte måneder av året han har vært bosatt her. Tilsvarende gjelder for skattyter som ikke er bosatt i riket, men som plikter å svare skatt etter skatteloven § 2-3 første og annet ledd eller lov om skattlegging av undersjøiske petroleumsforekomster mv.

#### § 3-2 Fellesskatt

Enhver som plikter å betale inntektsskatt til kommunen etter skatteloven, skal betale fellesskatt til staten. Fellesskatten skal beregnes på samme grunnlag som inntektsskatten til kommunene.

Satsen for fellesskatt skal være:

- For personlig skattepliktig og dødsbo i Troms og Finnmark fylke, med unntak av skattepliktig og dødsbo i kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja, Sørreisa, Tjeldsund og Tromsø: 5,15 pst.
- For personlig skattepliktig og dødsbo ellers: 8,65 pst.

#### § 3-3 Skatt til staten

Selskaper og innretninger som nevnt i skatteloven § 2-36 annet ledd, svarer skatt til staten med 22 pst. av inntekten.

Selskap og innretninger som nevnt i første ledd og som svarer finansskatt på lønn, jf. folketrygdloven § 23-2 a, svarer skatt til staten med 25 pst. av inntekten.

#### § 3-4 Skatt på grunnrenteinntekt i kraftforetak

Av grunnrenteinntekt i vannkraftverk fastsatt i medhold av skatteloven § 18-3 svares grunnrenteskatt til staten med 47,4 pst.

#### § 3-5 Skatt til staten for person bosatt og selskap hjemmehørende i utlandet

Skattyter som nevnt i skatteloven § 2-3 første ledd bokstav h, skal i tillegg til å svare skatt etter bestemmelsene foran i dette vedtaket svare skatt til staten med 22 pst. av inntekten.

Person som ikke har bopel i riket, men som mottar lønn av den norske stat, skal av denne inntekt svare fellesskatt til staten etter satsen for personlig skattyter og dødsbo i dette vedtaket § 3-2 annet ledd annet strekpunkt, samt trinnskatt som nevnt i § 3-1 første ledd. Bestemmelsene i skatteloven § 16-20 til § 16-29 gjelder tilsvarende for skattytere som nevnt i dette ledd.

Av aksjeutbytte som utdeles til aksjonær som er hjemmehørende i utlandet, svares skatt til staten med 25 pst. eller i tilfelle den sats som følger av skatteavtale med fremmed stat. Det samme gjelder renter på grunnfondsbevis som utdeles til skattyter hjemmehørende i utlandet.

Person som nevnt i skatteloven § 2-3 fjerde ledd, skal av personinntekt fastsatt etter skatteloven kapittel 12 svare skatt til staten med 15 pst. av inntekten. Dersom vedkommende gis fradrag etter skatteloven § 6-71, svares skatt til staten etter skattesatsene som følger av § 3-1, § 3-2 og § 3-8.

Av inntekt etter bestemmelsene i skatteloven § 10-80 og § 10-81 skal skattyter som nevnt i skatteloven § 2-3 første ledd bokstav i og j, svare skatt til staten med 15 pst. eller i tilfelle den lavere sats som følger av skatteavtale med fremmed stat.

#### § 3-6 Skatt til staten på honorar til utenlandske artister mv.

Skattepliktig etter lov 13. desember 1996 nr. 87 om skatt på honorar til utenlandske artister mv. skal svare skatt til staten med 15 pst. av inntekten.

#### § 3-7 Skattesats for utbetalinger fra individuell pensjonsavtale til bo

Skattesatsen for utbetaling fra individuell pensjonsavtale og etter innskuddspensjonsloven til bo, som omhandlet i skatteloven § 5-40 fjerde ledd, skal være 45 pst.

#### § 3-8 Inntektsskatt til kommunene og fylkeskommunene

Den fylkeskommunale inntektsskattøren for personlige skattytere og dødsbo skal være maksimum 2,40 pst. Den kommunale inntektsskattøren for personlige skattytere og dødsbo skal være maksimum 10,95 pst.

Maksimumssatsene skal gjelde med mindre fylkestinget eller kommunestyret vedtar lavere satser.

### § 3-9 Skatt til staten for personer bosatt i utlandet

Skattyster som skattlegges etter reglene i skatteloven kapittel 19, svarer skatt til staten med 25 pst. av inntekten. Dersom det følger av lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd § 23-3 annet ledd nr. 1 bokstav c, trygdeavtaler med andre land eller forordning (EF) nr. 883/2004 at skattyster ikke skal betale trygdeavgift til Norge eller bare skal betale trygdeavgift med lav sats, skal skattesatsen etter første punktum reduseres tilsvarende.

### **Kapittel 4 – Skatt etter lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv.**

#### § 4-1 Ordinære skatter

Skattyster som har formue knyttet til eller inntekt vunnet ved petroleumsutvinning og rørledningstransport, jf. § 2 annet ledd i lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv., skal av slik formue og inntekt, i tillegg til de skatter som følger av bestemmelsene foran, svare skatt til staten etter reglene og satsene nedenfor. Det samme gjelder når skatteplikten utelukkende følger av nevnte lov.

Av formue som tilhører andre skattyttere enn selskaper, svares skatt med 0,7 pst.

Av inntekt svares skatt med 22 pst., med mindre det skal svares skatt på inntekten etter dette vedtaket § 3-3. Skatten blir å utligne i samsvar med bestemmelsene i lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv.

#### § 4-2 Særskatt

Av inntekt vunnet ved petroleumsutvinning, behandling og rørledningstransport som nevnt i lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 5, skal det svares særskatt med 56 pst.

#### § 4-3 Terminskatt

Terminskatt for inntektsåret 2022 skrives ut og betales i samsvar med lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 7. Ved utskrivningen av terminskatt benyttes satsene ovenfor.

#### § 4-4 Utbytte utdelt til utenlandsk eierselskap

Det svares ikke skatt av aksjeutbytte som utdeles fra i riket hjemmehørende aksjeselskap og allmennaksjeselskap som er skattepliktig etter lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 5, til selskap hjemmehørende i utlandet som direkte eier minst 25 pst. av kapitalen i det utdelende selskap. Dersom det i riket hjemmehørende selskap også har inntekt som ikke er skattepliktig etter lov om skattlegging av undersjøiske petroleumforekomster mv. § 5, svares skatt til staten etter de alminnelige regler for aksjeutbytte som fordeles til slik inntekt. Aksjeutbytte fordeles mellom særskattepliktig inntekt

og annen inntekt på grunnlag av alminnelig inntekt fratrukket skatter for henholdsvis særskattepliktig inntekt og annen inntekt.

### **Kapittel 5 – Tonnasjeskatt**

#### § 5-1 Tonnasjeskatt

Aksjeselskap, allmennaksjeselskap og tilsvarende selskap hjemmehørende i annen EØS-stat som nevnt i skatteloven § 8-10, skal svare tonnasjeskatt, jf. skatteloven § 8-16, etter følgende sats:

- 90 øre per dag per 100 nettotonn for de første 1 000 nettotonn, deretter
- 18 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 10 000 nettotonn, deretter
- 12 kroner per dag per 1 000 nettotonn opp til 25 000 nettotonn, deretter
- 6 kroner per dag per 1 000 nettotonn.

Satsene i første ledd kan reduseres etter nærmere bestemmelser fastsatt av departementet, jf. skatteloven § 8-16 første ledd.

### **Kapittel 6 – Særlige bestemmelser om skattegrunnlag, beløpsgrenser og sats mv.**

#### § 6-1 Minstefradrag

Minstefradrag i lønnsinntekt mv. etter skatteloven § 6-32 første ledd bokstav a skal ikke settes lavere enn 31 800 kroner og ikke høyere enn 109 950 kroner.

Minstefradrag i pensjonsinntekt etter skatteloven § 6-32 første ledd bokstav b skal ikke settes lavere enn 4 000 kroner og ikke høyere enn 90 800 kroner.

#### § 6-2 Foreldrefradrag

Fradrag beregnet etter skatteloven § 6-48 skal ikke settes høyere enn 25 000 kroner for ett barn. Fradragsgrensen økes med inntil 15 000 kroner for hvert ytterligere barn.

#### § 6-3 Personfradrag

Fradrag etter skatteloven § 15-4 er 58 250 kroner i klasse 1.

#### § 6-4 Skattebegrensning ved lav alminnelig inntekt

Beløpsgrensene som nevnt i skatteloven § 17-1 første ledd skal være 147 450 kroner for enslige og 135 550 kroner for hver ektefelle. Beløpsgrensen er 271 100 kroner for ektepar og samboere som ved skattebegrensningen får inntekten fastsatt under ett etter skatteloven § 17-2 annet ledd.

#### § 6-5 Skattefradrag for pensjonsinntekt

Fradraget som nevnt i skatteloven § 16-1 første ledd skal være 33 400 kroner.

Beløpsgrensene som nevnt i skatteloven § 16-1 tredje ledd skal være 210 950 kroner i trinn 1 og 318 000 kroner i trinn 2.

#### § 6-6 Særfradrag for enslige forsørgere

Frdrag etter skatteloven § 6-80 er 4 373 kroner pr. påbegynt måned.

### **Kapittel 7 – Forskriftskompetanse mv.**

#### § 7-1 Forskriftsfullmakt til gjennomføring og utfylling

Departementet kan gi forskrift til gjennomføring og utfylling av bestemmelsene i dette vedtak.

#### § 7-2 Adgang til å fravike reglene i vedtaket

Reglene i dette vedtaket kan fravikes på vilkår som nevnt i skattebetalingsloven § 4-8.

## IV

### **Storingsvedtak om fastsetting av avgifter mv. til folketrygden for 2022**

For inntektsåret 2022 svares folketrygdavgifter etter følgende regler og satser, jf. lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd kapittel 23:

#### **Arbeidsgiveravgift**

##### § 1 Beregning av avgift og regler om soneplassering

(1) Arbeidsgiveravgift beregnes som hovedregel etter satsen som gjelder i den sonen hvor arbeidsgiver anses å drive virksomhet. Det kan likevel ikke benyttes redusert sats for virksomhet innenfor nærmere angitte sektorer eller når arbeidsgiver er i økonomiske vanskeligheter, jf. § 4 og § 3 annet ledd.

(2) Et foretak som er arbeidsgiver, anses å drive virksomhet på det stedet hvor foretaket skal være registrert etter enhetsregisterloven. En privatperson som er arbeidsgiver, anses å drive virksomhet på det stedet hvor vedkommende er bosatt ifølge folkeregisteret.

(3) Dersom arbeidsgiver er et foretak med registrerte underenheter, jf. forskrift 9. februar 1995 nr. 114 om registrering av juridiske personer m.m. i Enhetsregisteret § 10, anses hver underenhet som egen beregningsenhet for arbeidsgiveravgift.

(4) Utføres hoveddelen av arbeidstakerens arbeid i en annen sone enn der virksomheten anses å bli drevet etter annet ledd, og enhetsregisterreglene på grunn av virksomhetens art ikke påbyr at underenhet registreres i sonen hvor arbeidet utføres (ambulerende virksomhet), benyttes satsen i denne andre sonen hvor arbeidet utføres, på den del av lønn mv. som knytter seg til dette arbeidet. Dette gjelder likevel ikke for ambulerende virksomhet som ikke trenger å utføres på et bestemt sted (fjernarbeid), når arbeidet utføres i en sone med lavere sats. Med hoveddelen av

arbeidet menes her mer enn halvparten av antall arbeidsdager arbeidstakeren har gjennomført for arbeidsgiveren i løpet av kalendermåned. Arbeidsgiveravgift av etterbetaling av lønn mv. beregnes forholdsmessig med de satsene som skal benyttes på lønn mv. til den enkelte arbeidstaker, for arbeid utført i inneværende kalendermåned. For etterbetaling som er knyttet til aktiviteter som nevnt i § 4 første ledd, skal likevel arbeidsgiveravgift beregnes etter satsen for sone I.

(5) Flytter arbeidsgiveren eller underenheten fra en sone til en annen, legges satsen i tilflyttingssonen til grunn fra og med påfølgende kalendermåned etter registrert flyttedato.

#### § 2 Soner for arbeidsgiveravgift

(1) Sone I omfatter de områder som ikke er nevnt nedenfor. Arbeidsgivere beregner avgiften etter satsen som gjelder for sone I, hvis ikke annet følger av dette vedtaket.

(2) Sone Ia omfatter:

- kommunene Frosta, Midtre Gauldal og Selbu i Trøndelag fylke,
- kommunene Gjemnes og Aukra i Møre og Romsdal fylke,
- områdene i henholdsvis Ålesund kommune og Hustadvika kommune i Møre og Romsdal fylke som før 1. januar 2020 var kommunene Haram og Eide i Møre og Romsdal fylke,
- kommunene Etne, Bømlo og Kvam i Vestland fylke,
- områdene i henholdsvis Kinn kommune, Sunnfjord kommune og Sogndal kommune i Vestland fylke som før 1. januar 2020 var kommunene Flora, Førde og Sogndal i Sogn og Fjordane fylke,
- kommunene Utsira og Kvitsøy i Rogaland fylke,
- kommunene Hægebostad, Sirdal og Iveland i Agder fylke,
- området i Lyngdal kommune i Agder fylke som før 1. januar 2020 var Audnedal kommune i Vest-Agder fylke,
- kommunen Sigdal i Viken fylke,
- kommunen Gausdal i Innlandet fylke.

(3) Sone II omfatter:

- kommunene Meråker, Indre Fosen og Inderøy i Trøndelag fylke,
- områdene i henholdsvis Steinkjer kommune, Ørland kommune og Orkland kommune i Trøndelag fylke som før 1. januar 2020 var kommunene Verran, Ørland og Agdenes i Trøndelag fylke,
- kommunene Sande, Stranda, Sykkylven, Fjord, Vestnes, Rauma, Tingvoll og Sunndal i Møre og Romsdal fylke,
- områdene i henholdsvis Ålesund kommune og Molde kommune i Møre og Romsdal fylke som før

1. januar 2020 var kommunene Sandøy, Midsund og Nesset i Møre og Romsdal fylke,
- området i Volda kommune i Møre og Romsdal fylke som før 1. januar 2020 var kommunen Hornindal i Sogn og Fjordane fylke,
  - kommunene Gulen, Solund, Hyllestad, Høyanger, Vik, Aurland, Lærdal, Årdal, Luster, Askvoll, Fjaler, Bremanger, Stad, Gloppen, Stryn, Tysnes, Kvinnherad, Ullensvang, Eidfjord, Ulvik, Modalen, Fedje og Masfjorden i Vestland fylke,
  - området i Sunnfjord kommune i Vestland fylke som før 1. januar 2020 var kommunene Gaular, Jølster og Naustdal i Sogn og Fjordane fylke,
  - området i Sogndal kommune i Vestland fylke som før 1. januar 2020 var kommunene Balestrand og Leikanger i Sogn og Fjordane fylke,
  - området i Kinn kommune i Vestland fylke som før 1. januar 2020 var kommunen Vågsøy i Sogn og Fjordane fylke,
  - området i Voss herad i Vestland fylke som før 1. januar 2020 var Granvin kommune i Hordaland fylke,
  - kommunene Hjelmeland, Suldal og Sauda i Rogaland fylke,
  - kommunene Risør, Gjerstad, Åmli, Bygland, Valle, Bykle, Åseral og Evje og Hornnes i Agder fylke,
  - kommunene Drangedal, Nome, Tinn, Hjartrdal, Seljord, Kviteseid, Nissedal, Fyresdal, Tokke og Vinje i Vestfold og Telemark fylke,
  - kommunene Flå, Nesbyen, Gol, Hemsedal, Ål, Hol, Rollag og Nore og Uvdal i Viken fylke,
  - kommunene Nord-Fron, Sør-Fron, Ringebu, Søndre Land, Nordre Land, Kongsvinger, Nord-Odal, Sør-Odal, Eidskog, Grue, Åsnes, Våler, Trysil og Åmot i Innlandet fylke.
- (4) Sone III omfatter:
- kommunene Heim, Hitra, Frøya, Oppdal, Rennebu, Røros, Holtålen, Tydal og Rindal i Trøndelag fylke,
  - området i Orkland kommune i Trøndelag fylke som før 1. januar 2020 var del av kommunen Snillfjord i Trøndelag fylke,
  - området i henholdsvis Orkland kommune og Ørland kommune i Trøndelag fylke som før 1. januar 2020 var kommunene Meldal og Bjugn i Trøndelag fylke,
  - kommunene Vanylven, Surnadal og Aure i Møre og Romsdal fylke,
  - kommunene Dovre, Lesja, Skjåk, Lom, Vågå, Sel, Sør-Aurdal, Etnedal, Nord-Aurdal, Vestre Slidre, Øystre Slidre, Vang, Stor-Elvdal, Rendalen, Engerdal, Tolga, Tynset, Alvdal, Folldal og Os i Innlandet fylke.
- (5) Sone IV omfatter:
- kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv,

Salangen, Senja, Sørreisa og Tjeldsund i Troms og Finnmark fylke,

- Nordland fylke, med unntak av kommunen Bodø,
  - kommunene Namsos, Snåsa, Lierne, Røyrvik, Namsskogan, Grong, Høylandet, Overhalla, Flatanger, Nærøysund, Leka, Åfjord og Osen,
  - kommunen Smøla i Møre og Romsdal fylke.
- (6) Sone IVa omfatter:
- kommunen Tromsø i Troms og Finnmark fylke,
  - kommunen Bodø i Nordland fylke.
- (7) Sone V omfatter:
- Troms og Finnmark fylke, med unntak av kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja, Sørreisa, Tjeldsund og Tromsø.

### § 3 Satser for arbeidsgiveravgift etter sone

(1) Satsene for arbeidsgiveravgift for inntektsåret 2022 er:

- Sone I: 14,1 pst.
- Sone Ia: 14,1 pst., men likevel 10,6 pst. så lenge differansen mellom den avgift som ville følge av satser på henholdsvis 14,1 pst. og 10,6 pst., ikke overstiger grensene for bagatellmessig støtte, jf. § 4 fjerde og femte ledd. Bestemmelsene om redusert avgiftssats i sone Ia gjelder ikke foretak som er omfattet av helseforetaksloven, og statsforvaltningen som omfattes av reglene i folketrygdloven § 24-5 tredje ledd.
- Sone II: 10,6 pst.
- Sone III: 6,4 pst.
- Sone IV: 5,1 pst.
- Sone IVa: 7,9 pst.
- Sone V: 0 pst. Samme sats gjelder for avgift som svares av arbeidsgivere hjemmehørende på Svalbard for arbeid utført der, og når andre arbeidsgivere utbetaler lønn og annen godtgjørelse som blir skattlagt etter lov 29. november 1996 nr. 68 om skatt til Svalbard.

(2) Arbeidsgivere som er i økonomiske vanskeligheter, jf. ESAs retningslinjer for støtte til foretak i vanskeligheter, må beregne avgift etter satsen som gjelder i sone I. Det samme gjelder arbeidsgivere med utestående krav om tilbakebetaling av ulovlig statsstøtte etter vedtak fattet av ESA, jf. avsnitt III i protokoll 3 til avtale mellom EFTA-statene om opprettelse av et overvåkningsorgan og en domstol (ODA). Bestemmelsen i første og annet punktum gjelder likevel ikke så lenge differansen mellom den avgiften som ville følge av satsen i lokaliseringssonen og satsen i sone I, ikke overstiger grense for bagatellmessig støtte, jf. § 4 fjerde og femte ledd.

(3) Arbeidsgivere som beregner arbeidsgiveravgift med reduserte satser, plikter å avgi erklæring om hvorvidt foretaket er i økonomiske vanskeligheter eller har utestående krav om tilbakebetaling av ulovlig støtte, jf. annet ledd.



(4) Arbeidsgivere som beregner arbeidsgiveravgift med reduserte satser, plikter å gi opplysninger om eventuell annen støtte til dekning av lønnskostnader som arbeidsgiver har blitt eller blir tildelt for kalendermåneden.

*§ 4 Særregler om avgiftssats og avgiftsberegning for arbeidsgivere med aktiviteter innenfor visse sektorer og andre arbeidsgivere som beregner avgift med redusert sats etter reglene om bagatellmessig støtte*

(1) Arbeidsgivere i sonene II–V, eller med ambulerende virksomhet i disse sonene, som utfører én eller flere av følgende aktiviteter, skal beregne avgift etter satsen for sone I:

- Aktiviteter knyttet til produksjon av stålprodukter som nevnt i Annex VI til ESAs retningslinjer for regionalstøtte 2022–2027
- Aktiviteter i kullsektoren, slik dette er definert i ESAs retningslinjer for regionalstøtte  
Tilsvarende gjelder for lønn mv. til utleide arbeidstakere som utfører slike aktiviteter.

(2) Arbeidsgivere med blandet virksomhet kan, dersom de har et klart regnskapsmessig skille mellom lønn mv. knyttet til aktiviteter som nevnt i første ledd og andre aktiviteter, uten hinder av første ledd beregne avgiften etter satsene i § 3, eventuelt i § 5, for den del av avgiftsgrunnlaget som ikke er knyttet til aktiviteter som nevnt i første ledd.

(3) Arbeidsgivere med en av følgende aktiviteter som hovedaktivitet, skal beregne avgift etter satsen for sone I for alle ansatte:

- Aktiviteter omfattet av Næringshovedområde K – Finansierings- og forsikringsvirksomhet
- Aktiviteter omfattet av 70.10 Hovedkontortjenester eller 70.22 Bedriftsrådgivning og annen administrativ rådgivning, når disse ytes innenfor konsern

*§ 5 Særregel om avgiftssats for aktiviteter knyttet til produkter som ikke omfattes av EØS-avtalen*

(1) Arbeidsgivere som utfører aktiviteter knyttet til produksjon, foredling og engroshandel av produkter som ikke omfattes av EØS-avtalen, jf. avtalens § 8, beregner arbeidsgiveravgift med 5,1 pst. når virksomheten drives i sone IVa, og med 10,6 pst. når den drives i sone Ia. Dette gjelder aktiviteter som er omfattet av næringskodene i tabellen nedenfor. Dersom arbeidsgiver også utfører andre aktiviteter enn de som er nevnt nedenfor, gjelder § 4 annet ledd om blandet virksomhet tilsvarende.

*Næringskode, jf. Norsk standard for næringsgruppering (SN2007)*

01.1–01.3	Dyrking av ettårige vekster, flerårige vekster og planteformering
01.4	Husdyrhold
01.5	Kombinert husdyrhold og planteproduksjon
01.6	Tjenester tilknyttet jordbruk og etterbehandling av vekster etter innhøsting
01.7	Jakt, viltstell og tjenester tilknyttet jakt og viltstell
02.1–02.3	Skogskjøtsel og andre skogbruksaktiviteter, avvikning og innsamling av viltvoksende produkter av annet enn tre og del av 16.10 (produksjon av pæler)
02.40	Tjenester tilknyttet skogbruk (med unntak av tømmermåling)
03.11–03.12	Hav- og kystfiske og fangst og ferskvannsfiske
03.21–03.22	Hav- og kystbasert akvakultur og ferskvannsbasert akvakultur

Arbeidsgivere som leier ut ansatte til en arbeidsgiver som nevnt i første punktum, skal beregne avgift etter satsen som gjelder for sone I for utleieperioden.

(4) Arbeidsgivere kan uten hinder av første ledd beregne arbeidsgiveravgift for aktiviteter som nevnt i første ledd etter satsene for lokaliseringssonen, så lenge differansen mellom den avgift som ville følge av satsen i lokaliseringssonen, og satsen i sone I ikke overstiger 500 000 kroner for arbeidsgiveren i 2022. Dersom arbeidsgiver anses å være en del av et konsern, jf. forordning (EU) nr. 1407/2013 om bagatellmessig støtte, gjelder beløpsgrensen for hele konsernet under ett. Første og annet punktum gjelder tilsvarende for arbeidsgivere som nevnt i tredje ledd.

(5) Når en arbeidsgiver beregner avgift med redusert sats i sone Ia eller etter fjerde ledd, kan den samlede fordelingen av bagatellmessig støtte i form av redusert avgift og annen bagatellmessig støtte til arbeidsgiveren ikke overstige 500 000 kroner i 2022, jf. forordning (EU) nr. 1407/2013 om bagatellmessig støtte. For aktiviteter knyttet til godstransport på vei må slik samlet støtte i sone Ia ikke overstige 250 000 kroner i 2022. Arbeidsgiver som mottar annen støtte til dekning av lønn mv., kan ikke beregne redusert avgift etter bestemmelsene i denne paragraf, dersom det fører til at maksimal tillatt statsstøtte etter disse andre ordningene overskrides.

(6) Arbeidsgivere som beregner avgift med redusert sats etter bestemmelsene i fjerde og femte ledd, plikter å gi opplysninger om eventuell annen bagatellmessig støtte og støtte til dekning av lønnskostnader som arbeidsgiver har blitt eller blir tildelt for kalendermåneden.

---

*Næringskode, jf. Norsk standard for næringsgruppering (SN2007)*


---

10.11–10.13	Bearbeiding og konservering av kjøtt og fjørfekjøtt og produksjon av kjøtt- og fjørfevarer
10.20	Bearbeiding og konservering av fisk, skalldyr og bløtdyr
10.3	Bearbeiding og konservering av frukt og grønnsaker
10.4	Produksjon av vegetabiliske og animalske oljer og fettstoffer
10.5	Produksjon av meierivarer og iskrem
10.6	Produksjon av kornvarer, stivelse og stivelsesprodukter, samt del av 10.89 (produksjon av kunstig honning og karamell)
10.85	Produksjon av ferdigmat
10.9	Produksjon av forvarer
46.2	Engroshandel med jordbruksråvarer og levende dyr
46.31	Engroshandel med frukt og grønnsaker, samt del av 10.39 (produksjon av skrellede grønnsaker og blandede salater)
46.32	Engroshandel med kjøtt og kjøttvarer
46.33	Engroshandel med meierivarer, egg, matolje og -fett
46.381	Engroshandel med fisk, skalldyr og bløtdyr
50.202	Innenriks sjøtransport med gods, men bare for så vidt gjelder drift av brønnbåter
52.10	Lagring, men bare for så vidt gjelder drift av kornsiloer

---

### **Trygdeavgift**

#### *§ 6 Trygdeavgift av pensjon mv.*

Av pensjon i og utenfor arbeidsforhold, føderåd, livrente som ledd i pensjonsordning i arbeidsforhold, engangsutbetaling fra pensjonsordning etter innskuddspensjonsloven, engangsutbetaling fra individuell pensjonsavtale som er i samsvar med regler gitt av departementet, engangsutbetaling fra pensjonsavtale etter lov om individuell pensjonsordning og personinntekt for skattyter under 17 år og over 69 år, som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 1, beregnes trygdeavgift med 5,1 pst.

#### *§ 7 Trygdeavgift av lønnsinntekt mv.*

Av lønnsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 2, beregnes trygdeavgift med 8,0 pst.

#### *§ 8 Trygdeavgift av næringsinntekt mv.*

Av næringsinntekt og annen personinntekt som nevnt i folketrygdloven § 23-3 annet ledd nr. 3, beregnes trygdeavgift med 11,2 pst.

### **Andre bestemmelser**

#### *§ 9 Forskriftsfullmakt mv.*

(1) Departementet gir regler om grunnlag og satser for avgifter og tilskudd etter folketrygdloven § 23-4 for visse grupper av medlemmer i trygden. Satsen på 14,1 pst. skal legges til grunn for arbeidsgiveravgift fastsatt etter denne bestemmelsen.

(2) Departementet kan gi regler til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i § 1 til § 5.

### **V**

#### **Stortingsvedtak om fastsetting av finansskatt på lønn for 2022**

For inntektsåret 2022 svares finansskatt på lønn etter følgende regler og satser, jf. lov 28. februar 1997 nr. 19 om folketrygd § 23-2 a:

#### *§ 1 Finansielle aktiviteter*

(1) Arbeidsgivere som utøver aktiviteter omfattet av næringshovedområde K «Finansierings- og forsikringsvirksomhet» i Statistisk sentralbyrås standard for næringsgruppering anses å utøve finansielle aktiviteter.

#### *§ 2 Unntak fra plikten til å svare finansskatt på lønn*

(1) Arbeidsgivere som utøver finansielle aktiviteter, er unntatt fra skatteplikten etter folketrygdloven § 23-2 a dersom andelen av arbeidsgiverens lønnskostnader mv. knyttet til finansielle aktiviteter utgjør mindre enn 30 pst. av arbeidsgiverens totale lønnskostnader, jf. folketrygdloven § 23-2 a annet ledd.

(2) Beregningen av andelen av arbeidsgiverens samlede lønnskostnader mv. knyttet til finansielle aktiviteter etter første ledd, skal enten basere seg på samlet lønn mv. omfattet av folketrygdloven § 23-2 a annet ledd for foregående inntektsår eller på det tilsvarende beløpet for januar 2022. For arbeidsgivere som etableres etter 31. januar 2022, og virksomheter som av andre årsaker ikke har lønnsgrunnlag som nevnt i forrige punktum, skal samlet lønn mv. for den første hele opplysningspliktige kalendermåneden legges til grunn for beregningen.

(3) Arbeidsgivere med finansielle aktiviteter hvor andelen lønn mv. knyttet til merverdiavgiftspliktig, finansiell aktivitet utgjør mer enn 70 pst. av arbeidsgiv-

verens samlede lønn mv. knyttet til finansielle aktiviteter, er unntatt fra skatteplikten etter folketrygdloven § 23-2 a. Annet ledd gjelder tilsvarende for beregningen av andelen lønn mv. knyttet til merverdiavgiftspliktig, finansiell aktivitet.

(4) Arbeidsgivere som driver ikke-økonomisk aktivitet kan, dersom de har et klart regnskapsmessig skille mellom lønn mv. knyttet til henholdsvis ikke-økonomisk aktivitet og økonomisk aktivitet, beregne finansskatt på lønn etter folketrygdloven § 23-2 a bare for den delen av lønn mv. som knytter seg til virksomhetens økonomiske aktivitet.

#### § 3 Sats for finansskatt på lønn

Satsen for finansskatt på lønn for inntektsåret 2022 er 5 pst.

#### § 4 Forskriftsfullmakt

Departementet kan gi regler til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i dette vedtaket.

### VI

#### Storingsvedtak om CO<sub>2</sub>-avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen for 2022

Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 21. desember 1990 nr. 72 om avgift på utslipp av CO<sub>2</sub> i petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen betales CO<sub>2</sub>-avgift til statskassen etter følgende satser:

- a. for naturgass som slippes ut til luft kr 10,66 per standardkubikkmeter
- b. for CO<sub>2</sub> som utskilles fra petroleum og slippes ut til luft kr 1,65 per standardkubikkmeter
- c. for annen gass kr 1,65 per standardkubikkmeter
- d. for olje eller kondensat kr 1,65 per liter.

### VII

#### Storingsvedtak om produktavgift til folketrygden for fiskeri-, hval- og selfangstnæringene for 2022

Med hjemmel i folketrygdloven § 23-5 annet ledd fastsettes:

#### I

I 2022 skal følgende avgifter til folketrygden dekkes ved en produktavgift på omsetning av fisk, hval og sel, og produkter av disse, fra fartøy som har drevet egen fangstvirksomhet innenfor det aktuelle kalenderår:

1. Trygdeavgift over 8,0 pst. av pensjonsgivende inntekt fra fiske, hval- og selfangst i inntektsåret.
2. Arbeidsgiveravgift på hyre til mannskapet på fiske-, hvalfangst- og selfangstfartøy.
3. Premie til kollektiv yrkesskadetrygd for fiskere, hval- og selfangere.

4. Avgift til dekning av de utgiftene folketrygden har med stønad til arbeidsløse fiskere, hval- og selfangere.
5. Avgift til dekning av de utgiftene folketrygden har i forbindelse med ordningen med frivillig tilleggstrygd for sykepenger til manntallsførte fiskere, hval- og selfangere.

#### II

Produktavgiften skal være 2,1 pst. for 2022.

#### VIII

#### Storingsvedtak om merverdiavgift for 2022

##### § 1 Saklig virkeområde og forholdet til merverdiavgiftsloven

Fra 1. januar 2022 svares merverdiavgift etter satsene i dette vedtaket og i samsvar med lov 19. juni 2009 nr. 58 om merverdiavgift.

##### § 2 Alminnelig sats

Merverdiavgift svares med 25 pst. av avgiftspliktig omsetning, uttak og innførsel når ikke redusert sats skal anvendes etter bestemmelsene nedenfor.

##### § 3 Redusert sats med 15 pst.

Merverdiavgift svares med 15 pst. av omsetning, uttak og innførsel av næringsmidler som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-2.

##### § 4 Redusert sats med 12 pst.

Merverdiavgift svares med 12 pst. av omsetning og uttak av tjenester som gjelder:

- a) persontransport mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-3,
- b) transport av kjøretøy på fartøy som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-4,
- c) utleie av rom i hotellvirksomhet mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-5,
- d) rett til å overvære kinoforestillinger som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-6,
- e) kringkastingstjenester som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-7,
- f) adgang til utstillinger i museer mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-9,
- g) adgang til fornøyelsesparker mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-10,
- h) rett til å overvære idrettsarrangementer mv. som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-11.

##### § 5 Redusert sats med 11,11 pst.

Merverdiavgift svares med 11,11 pst. av omsetning mv. av viltlevende marine ressurser som nevnt i merverdiavgiftsloven § 5-8.

## IX

**Stortingsvedtak om særavgifter for 2022****Avgift på alkohol**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende varer med følgende beløp:

Alkoholholdig drikk	Volumprosent alkohol	Kr
Brennevinsbasert	over 0,7	8,22 per volumprosent per liter
Annen	over 0,7 t.o.m. 2,7	3,31 per liter
	over 2,7 t.o.m. 3,7	12,44 per liter
	over 3,7 t.o.m. 4,7	21,55 per liter
	over 4,7 t.o.m. 22	4,82 per volumprosent per liter
Gjæret fra små bryggerier	over 3,7 t.o.m. 4,7	17,24 per liter for volum t.o.m. 50 000 liter årlig
		18,32 per liter for volum over 50 000 liter og t.o.m. 100 000 liter årlig
		19,40 per liter for volum over 100 000 liter t.o.m. 150 000 liter årlig
		20,47 per liter for volum over 150 000 t.o.m. 200 000 liter årlig
		sats som for alkoholholdig drikk
Etanol til teknisk bruk	over 0,7	

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften. Departementet kan videre gi forskrift om at det skal betales avgift på alkohol som er i varer som ikke er avgiftspliktige etter første ledd, samt om forenklet avgiftsberegning for varer som reisende innfører til personlig bruk utover avgiftsfri kvote, jf. tolloven § 4-20.

§ 2 Det gis fritak for avgift på alkohol som

- a) fra produsents eller importørs lager
  1. utføres til utlandet,
  2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
  3. leveres til toll- og avgiftsfritt utvalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
  1. diplomater,

2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  3. Den nordiske investeringsbank,
  - d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
  - e) leveres til teknisk, vitenskapelig eller medisinsk bruk, og som er gjort utjenlig til drikk (denaturert) eller på annen måte finnes garantert mot å bli brukt til drikk,
  - f) brukes som råstoff mv. ved fremstilling av varer,
  - g) fremstilles ved ikke ervervsmessig produksjon. Fritaket omfatter ikke brennevinsbasert drikk og gjelder kun fremstilling til eget bruk.
- Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

**Avgift på tobakkvarer mv.**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende varer med følgende beløp:

Produkt	Kr	
Sigarer	2,95	per gram av pakningens nettovekt
Sigaretter	2,95	per stk.
Røyketobakk, karvet skråtobakk, råtobakk i forbrukerpakning	2,95	per gram av pakningens nettovekt

Produkt	Kr	
Skrå tobakk	1,20	per gram av pakningens nettovekt
Snus	0,90	per gram av pakningens nettovekt
Sigarettpapir og sigarettthylser	0,0451	per stk.
E-væske med nikotin	4,79	per ml
Tobakk til oppvarming	2,95	per gram av pakningens nettovekt
Andre nikotinvarer	0,4521	per gram av pakningens nettovekt

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften. Departementet kan videre gi forskrift om forenklet avgiftsberegning for varer som reisende innfører til personlig bruk utover avgiftsfri kvote, jf. tolloven § 4-20.

§ 2 Departementet kan gi forskrift eller fatte enkeltvedtak om at varer som er ment eller er egnet som erstatning for varer som nevnt i § 1, er avgiftspliktige. Dersom avgiftsplikt blir pålagt, skal det betales avgift med samme beløp som for tilsvarende tobakksvare.

§ 3 Det gis fritak for avgift på tobakksvarer mv. som

- a) fra produsents eller importørs lager
  1. utføres til utlandet,
  2. leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
  3. leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- c) etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
  1. diplomater,
  2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  3. Den nordiske investeringsbank,

§ 2 Engangsavgift skal betales for følgende motorvogner med følgende beløp:

a) For personbiler, varebiler klasse 1 og busser under 6 m med inntil 17 seteplasser (avgiftsgruppe a), betales avgift av:	
1) egenvekt	
per kg	kr
0–500	0,00
501–1 200	27,15
1 201–1 400	67,68
1 401–1 500	211,49
over 1 500	245,97
2) NO <sub>x</sub> -utslipp	
per mg/km	kr
over 0	78,14

d) kommer i retur til produsents eller importørs lager. Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 4 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 5 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgifter på motorvogner mv.**

##### **A. Engangsavgift**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales avgift til statskassen ved første gangs registrering av motorvogner i det sentrale motorvognregisteret. Videre skal det betales avgift når

- a) betingelsene for avgiftsfrihet eller avgiftsnedsettelse ved første gangs registrering ikke lenger er oppfylt,
  - b) motorvogn som ikke tidligere er registrert her i landet urettmessig tas i bruk uten registrering,
  - c) oppbygd motorvogn tas i bruk før ny registrering.
- Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

3)	CO <sub>2</sub> -utslipp, for motorvogn med plikt til å dokumentere CO <sub>2</sub> -utslipp	
	per g/km	kr
	0–87	0
	88–118	1 095,40
	119–155	1 227,52
	156–225	2 382,68
	over 225	3 800,83

For motorvogner med CO<sub>2</sub>-utslipp under 87 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den delen av utslippet som ligger under disse verdiene:

	per g/km	kr
	f.o.m. 86 t.o.m. 50	831,37
	under 50	978,12

4)	Slagvolum, for motorvogner uten plikt til å dokumentere CO <sub>2</sub> -utslipp		
		bensindrevne	ikke bensindrevne
	per cm <sup>3</sup>	kr	kr
	0–700	17,49	13,41
	701–1 250	94,97	77,52
	1 251–1 650	162,66	132,84
	over 1 650	167,00	136,63

b) For varebiler klasse 2, lastebiler med tillatt totalvekt mindre enn 7 501 kg og godsrom med lengde under 300 cm eller bredde under 190 cm (avgiftsgruppe b), betales avgift av:

- 1) egenvekt, 20 pst. av avgiftsgruppe a
- 2) NO<sub>x</sub>-utslipp, 75 pst. av avgiftsgruppe a
- 3) CO<sub>2</sub>-utslipp, for motorvogn med plikt til å dokumentere CO<sub>2</sub>-utslipp

	per g/km	kr
	0–84	0
	85–114	328,62
	115–150	368,26
	over 150	714,80

For motorvogner med CO<sub>2</sub>-utslipp under 84 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den delen av utslippet som ligger under denne verdien:

	per g/km	kr
	f.o.m. 83 t.o.m. 48	249,41
	under 48	293,44

4)	slagvolum, for motorvogner uten plikt til å dokumentere CO <sub>2</sub> -utslipp		
		bensindrevne	ikke bensindrevne
	per cm <sup>3</sup>	kr	kr
	0–700	5,15	3,95
	701–1 250	25,95	21,19
	1 251–1 650	60,00	49,00
	over 1 650	61,60	50,40

c) For campingbiler (avgiftsgruppe c) betales avgift av:

- 1) egenvekt, 22 pst. av avgiftsgruppe a
- 2) NO<sub>x</sub>-utslipp, 0 pst. av avgiftsgruppe a

3)	slagvolum		
		bensindrevne	ikke bensindrevne
	per cm <sup>3</sup>	kr	kr
	0–700	3,85	2,95
	701–1 250	15,48	12,63

1 251–1 650	35,79	29,23
over 1 650	36,74	30,06

d) Avgiftsgruppe d (opphevet).

e) For beltebiler (avgiftsgruppe e) betales avgift med 36 pst. av verdiavgiftsgrunnlaget.

f) For motorsykler (avgiftsgruppe f) betales avgift av:

Motorvogn med plikt til å dokumentere CO <sub>2</sub> -utslipp		kr
1)	CO <sub>2</sub> -utslipp, per g/km	
	0–75	0
	76–135	719,65
	over 135	973,07
2)	slagvolum, per cm <sup>3</sup>	
	0–500	0
	501–900	32,34
	over 900	75,58
Motorvogn uten plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO <sub>2</sub> -utslipp		kr
1)	per enhet (stykkavgift)	8 730,48
2)	motoreffekt, per kW	
	0–11	0
	over 11	276,46
3)	slagvolum, per cm <sup>3</sup>	
	0–500	0
	501–900	35,53
	over 900	77,93

g) For beltemotorsykler (avgiftsgruppe g) betales avgift av:

1)	egenvekt	
	per kg	kr
	0–100	15,19
	101–200	30,38
	over 200	60,75
2)	motoreffekt	
	per Kw	kr
	0–20	24,40
	21–40	48,82
	over 40	97,60
3)	slagvolum	
	per cm <sup>3</sup>	kr
	0–500	0
	over 500	10,68

h) Avgiftsgruppe h (opphevet).

i) Avgiftsgruppe i (opphevet).

j) For busser under 6 m med inntil 17 seteplasser, hvorav minst 10 er fastmontert i fartsretningen (avgiftsgruppe j), betales avgift av:

- 1) egenvekt, 40 pst. av avgiftsgruppe a
- 2) NO<sub>x</sub>-utslipp, 0 pst. av avgiftsgruppe a

3)	CO <sub>2</sub> -utslipp for motorvogn med plikt til å dokumentere CO <sub>2</sub> -utslipp		
	per g/km		kr
	0–87		0
	88–118		324,56
	119–155		363,71
	over 155		953,07
	For motorvogner med CO <sub>2</sub> -utslipp under 87 g/km gjøres følgende fradrag per g/km for den delen av utslippet som ligger under disse verdiene:		
	per g/km		kr
	f.o.m. 86 t.o.m. 50		332,55
	under 50		391,25
4)	slagvolum, for motorvogner uten plikt til å dokumentere CO <sub>2</sub> -utslipp		
		bensindrevne	ikke bensindrevne
	per cm <sup>3</sup>	kr	kr
	0–700	7,00	5,37
	701–1 250	28,14	22,96
	1 251–1 650	65,06	53,13
	over 1 650	66,80	54,65

For motorvogner som har vært registrert i utlandet før registrering her i landet, gjøres fradrag i den avgift som beregnes etter første ledd basert på motorvognens alder (bruksfradrag). Departementet kan gi forskrift om fastsettelse av bruksfradrag.

Departementet kan gi forskrift om hvilken avgiftsgruppe en motorvogn skal avgiftsberegnes etter. Oppstår det tvil om hvilken avgiftsgruppe en motorvogn skal avgiftsberegnes etter, avgjøres dette av departementet med bindende virkning.

§ 3 Det skal betales vrakpantavgift for følgende kjøretøy og med følgende beløp:

	per enhet (kr)
Motorvogner i avgiftsgruppe a, b, c, g og j	2 400
Motorvogner i avgiftsgruppe f og mopeder	500
Campingvogner	3 000
Lastebiler som ikke er avgiftspliktig i avgiftsgruppe b	5 000

§ 4 Departementet kan gi forskrift om refusjon av engangsavgift og vrakpantavgift for kjøretøy som utføres til utlandet. Departementet kan gi forskrift om forholdsmessig betaling av engangsavgift for motorvogn som skal benyttes i Norge i et avgrenset tidsrom på bakgrunn av en tidsbestemt leie- eller leasingkontrakt.

Departementet kan gi forskrift om tilbakebetaling og tilleggsberegning av særavgift og merverdiavgift.

§ 5 Ved beregning av avgift basert på egenvekt, NO<sub>x</sub>-utslipp, CO<sub>2</sub>-utslipp, slagvolum, motoreffekt og elektrisk kjørelengde benyttes de tekniske data som fastsettes i forbindelse med motorvognens godkjenning etter veimyndighetenes regelverk.

Ved beregning av avgift basert på CO<sub>2</sub>-utslipp benyttes de CO<sub>2</sub>-verdier som fremgår av testsyklusen WLTP (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure). Departementet kan gi forskrift om fastsettelse av CO<sub>2</sub>-verdier for motorvogner som er testet etter andre testsykluser enn WLTP.

Hvilke motorvogner som har plikt til å dokumentere drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp, følger av veimyndighetenes regelverk. Avgiftsberegningen for motorvogn som ikke omfattes av veimyndighetenes regelverk om dokumentasjon av drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp, skal baseres på CO<sub>2</sub>-utslipp når utslippet på annen måte er dokumentert overfor veimyndighetene og lagt til grunn ved registreringen.

For motorvogner som ikke har fastsatt verdi for utslipp av NO<sub>x</sub> etter første ledd, settes utslippet til den verdi motorvognen maksimalt kan ha etter veimyndighetenes regelverk.

Ved innenlandsk tilvirkning er verdiavgiftsgrunnlaget prisen fra produsent. Ved innførsel er verdiavgiftsgrunnlaget tollverdien.

Departementet kan gi forskrift om beregning av avgift etter denne paragraf.

§ 6 For motorvogner som benytter stempeldrevet forbrenningsmotor i kombinasjon med elektrisk motor, og er utstyrt med batteripakke som kan lades fra



ekstern strømkilde (ladbare hybridbiler), gjøres et forholdsmessig fradrag i vektavgiftsgrunnlaget basert på elektrisk kjørelengde. Ved fastsettelse av elektrisk kjørelengde benyttes de tekniske data som fastsettes i forbindelse med motorvognens godkjenning etter veimyndighetenes regelverk.

Departementet kan gi forskrift om beregning av engangsavgiften for motorvogner som nevnt i første ledd.

§ 7 Det gis fritak for engangsavgift på

- a) motorvogner som registreres på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn,
- b) motorvogner registrert på Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- c) motorvogner som registreres på NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- d) lett pansrede motorvogner til offentlig bruk,
- e) motorvogner til bruk utelukkende som banekjøretøy og i rally, samt motorsykler til bruk utelukkende i trial- og endurokonkurranser,
- f) ambulanser,
- g) begravelseskjøretøy,
- h) beltemotorsykler som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på humanitær institusjon som skal benytte kjøretøyet i ambulansetjeneste,
- i) motorvogner som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller. Fritaket omfatter ikke motorvogner hvor batteri under kjøring kan tilføres strøm ved bruk av en ekstern forbrenningsmotor,
- j) busser som ved første gangs registrering her i landet blir registrert på
  1. innehaver av løyve etter yrkestransportlova § 6 eller § 9, eller som er utleid på kontrakt med varighet på ett år eller mer mellom innehaver av slikt løyve og selskap i samme konsern. Fritaket gjelder også busser som utfører rutetransport basert på kontrakt med varighet på ett år eller mer inngått med myndighet eller selskap som har slikt ruteløyve,
  2. institusjon eller organisasjon som tilbyr transport av funksjonshemmede mv.,
- k) motorvogner som innføres som arvegods etter tolloven § 5-1 første ledd bokstav e,
- l) motorvogner som innføres til midlertidig bruk etter tolloven § 6-1 annet ledd,
- m) beltevogner til Forsvaret,
- n) spesialutrustede kjøretøy til bruk for brannvesenet,

- o) motorvogner som til fremdrift benytter stempel-drevet forbrenningsmotor som kun kan benytte hydrogen som drivstoff. Dette gjelder også kjøretøy som til fremdrift benytter slik motor i kombinasjon med elektrisk motor (hybridbiler),
- p) amatørbygde kjøretøy,
- q) motorsykler og beltemotorsykler som skal benyttes i reindriftsnæringen, og som registreres på person eller virksomhet med rett til å eie rein i det samiske reinbeiteområdet, eller er gitt særskilt tillatelse til reindrift utenfor det samiske reinbeiteområdet,
- r) motorvogner som er 20 år eller eldre.

For motorvogner som kan benytte etanol som drivstoff, gjøres fradrag i avgiften etter § 2 på kr 10 000. Med etanol menes i denne sammenheng konsentrasjoner på minst 85 pst. etanol.

Motorvogner som nevnt i første ledd bokstav a til c er fritatt for vrakpantavgift.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 8 Departementet kan gi forskrift om betaling av avgifter ved endring av en motorvogns avgiftsmessige status og om hva som skal anses som slik endring.

Departementet kan gi forskrift om betaling av avgift dersom det foretas endringer av en motorvogn som har betydning for grunnlaget for beregning av avgiften, og om hva som skal anses som en slik endring.

§ 9 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 10 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning eller også ellers en klart urimelig virkning.

### **B. Avgift på trafikksikringer**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen for

- a) forsikringsavtaler om lovbestemt trafikkskydd (ansvarsforsikring) for innenlandsregistrerte motorvogner,
  - b) gebyr for uforsikrede motorvogner eller motorvogner der ny eier ikke har tegnet egen forsikring, og som Trafikkforsikringsforeningen har mottatt.
- Avgiften omfatter ikke forsikringsavtaler eller gebyr for motorvogn som er omfattet av Stortingets vedtak om vektårsavgift.

§ 2 Avgift skal betales med følgende beløp (kr) per døgn:

Avgiftsgrupper	Trafikkforsikringsavtale som tegnes eller har hovedforfall, og gebyr som er mottatt		
	før 1. mars 2021	fra 1. mars 2021 t.o.m. februar 2022	fra 1. mars 2022 eller senere
<i>Avgiftsgruppe a</i> personbiler, varebiler, campingbiler, busser, kombinerte biler, lastebiler, samt trekkbiler med tillatt totalvekt fra og med 3 500 kg	8,12	8,4	8,15
<i>Avgiftsgruppe b</i> dieseldrevne motorvogner i avgiftsgruppe a som ikke har fabrikkmontert partikkelfilter	9,47	9,8	9,57
<i>Avgiftsgruppe c</i> årsprøvekjennermerker for motorvogner	8,12	8,4	8,15
<i>Avgiftsgruppe d</i> motorsykler; trehjuls, lette, mellomtunge og tunge	5,65	5,85	5,93
<i>Avgiftsgruppe e</i> andre kjøretøy	1,31	1,36	1,38
<i>Avgiftsgruppe f</i> motorvogner som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller	0	5,85	8,15

Avgiftsgruppe e omfatter følgende kjøretøy:

1. motorvogner som er registrert på innehaver av løyve etter yrkestransportlova § 9 som drosje (ikke reserve- eller erstatningsdrosje) eller for transport av funksjonshemmede,
2. motorvogner som er registrert på innehaver av løyve etter yrkestransportlova § 6 eller som er utleid på kontrakt med varighet på ett år eller mer mellom innehaver av slikt løyve og selskap i samme konsern. Dette gjelder også motorvogner som utfører rutetransport basert på kontrakt med varighet på ett år eller mer, inngått med myndighet eller selskap som har slikt ruteløyve,
3. motorvogner som er godkjent og registrert som ambulans eller som er registrert som begravelsskjøretøy på begravellesbyrå og lignende,
4. motorvogner som er registrert på kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn,
5. motorredskap,
6. beltekjøretøy,
7. trekkbiler som ikke omfattes av avgiftsgruppe a eller b,
8. mopeder,
9. traktorer,
10. motorvogner som er 30 år eller eldre.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 3 Det gis fritak for avgift for forsikringsavtaler eller gebyr som gjelder:

- a) motorvogner som er registrert på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn,

- b) motorvogner som er registrert på Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- c) motorvogner som er registrert på NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- d) motorvogner registrert til bruk på Svalbard,
- e) motorvogner som er stjålet,
- f) tapte fordringer.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 4 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 5 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

### C. Vektårsavgift

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales vektgradert årsavgift til statskassen på innenlandsregistrerte kjøretøy på minst 7 500 kg. For dieseldrevne kjøretøy skal det i tillegg betales miljødifferensiert årsavgift.

**1. Vektgradert årsavgift***Motorkjøretøy*

Avgiftsgruppe (kg)	Luftfjæring (kr)	Annet fjæringssystem (kr)
<i>2 eller flere aksler</i>		
7 500–11 999	423	423
<i>2 aksler</i>		
12 000–12 999	423	758
13 000–13 999	758	1 354
14 000–14 999	1 354	1 731
15 000 og over	1 731	3 383
<i>3 aksler</i>		
12 000–14 999	423	423
15 000–16 999	758	1 005
17 000–18 999	1 005	1 624
19 000–20 999	1 624	1 978
21 000–22 999	1 978	2 819
23 000 og over	2 819	4 148
<i>Minst 4 aksler</i>		
12 000–24 999	1 978	2 000
25 000–26 999	2 000	2 885
27 000–28 999	2 885	4 330
29 000 og over	4 330	6 221

*Kombinasjoner av kjøretøy–vogntog*

<i>2 + 1 aksler</i>		
7 500–13 999	423	423
14 000–15 999	423	423
16 000–17 999	423	574
18 000–19 999	574	766
20 000–21 999	766	1 231
22 000–22 999	1 231	1 468
23 000–24 999	1 468	2 313
25 000–27 999	2 313	3 733
28 000 og over	3 733	6 239
<i>2 + 2 aksler</i>		
16 000–24 999	747	1 176
25 000–25 999	1 176	1 663
26 000–27 999	1 663	2 249
28 000–28 999	2 249	2 627
29 000–30 999	2 627	4 043
31 000–32 999	4 043	5 444
33 000 og over	5 444	8 045
<i>2 + minst 3 aksler</i>		
16 000–37 999	4 418	5 985
38 000–40 000	5 985	7 982
over 40 000	7 982	10 689

**1. Vektgradert årsavgift***Motorkjøretøy*

Avgiftsgruppe (kg)	Luftfjæring (kr)	Annet fjæringssystem (kr)
<i>Minst 3 + 1 aksler</i>		
16 000–24 999	747	1 176
25 000–25 999	1 176	1 663
26 000–27 999	1 663	2 249
28 000–28 999	2 249	2 627
29 000–30 999	2 627	4 043
31 000–32 999	4 043	5 444
33 000 og over	5 444	8 045
<i>Minst 3 + 2 aksler</i>		
16 000–37 999	3 954	5 327
38 000–40 000	5 327	7 205
over 40 000	7 205	10 452
<i>Minst 3 + minst 3 aksler</i>		
16 000–37 999	2 432	2 853
38 000–40 000	2 853	4 051
over 40 000	4 051	6 200

**2. Miljødifferensiert årsavgift for dieseldrevne kjøretøy**

Vektclasser (kg)	Avgasskravnivå (EURO)							
	Ingen (kr)	I (kr)	II (kr)	III (kr)	IV (kr)	V (kr)	VI eller strengere (kr)	0-utslipp (kr)
7 500–11 999	5 417	3 011	2 107	1 283	675	422	106	0
12 000–19 999	8 887	4 938	3 453	2 107	1 112	690	174	0
20 000 og over	15 802	9 052	6 420	3 859	2 037	1 266	318	0

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten.

§ 2 Departementet kan gi forskrift om hvilke fjæringssystemer som kan likestilles med luftfjæring og om fastsettelse av avgasskravnivå, herunder krav til dokumentasjon for registreringsår og avgasskravnivå.

Departementet kan gi forskrift om etterberegning av avgift dersom det viser seg at et kjøretøy ikke oppfyller de krav til avgassutslipp som lå til grunn ved beregning av avgiften.

§ 3 Departementet kan gi forskrift om betaling av avgift for utenlandsregistrerte kjøretøy etter antall døgn de befinner seg i Norge (døgnavgift), herunder fastsette høyere døgnavgift for kjøretøy som er registrert i et land som krever høyere bruksavgifter av norske kjøretøy enn av dette lands kjøretøy, samt treffe gjensidige avtaler med andre land om fritak for eller nedsettelse av døgnavgiften.

§ 4 Avgiftsgrunnlaget er den vekt som er oppgitt som tillatt totalvekt i motorvognregisteret. For semi-

trailere er avgiftsgrunnlaget den del av totalvekten som faller på semitrailerens aksler. Hvis kjøretøyets totalvekt ikke går frem av vognkortet, settes totalvekten til summen av kjøretøyets egenvekt og tillatt (registrert) lasteevne.

Departementet kan gi forskrift om grunnlaget for avgiften.

§ 5 Følgende kjøretøy er fritatt for vektgradert og miljødifferensiert årsavgift:

- traktorer,
- kjøretøy registrert på kjennemerker med lysegule typer på sort bunn,
- motorredskaper,
- kjøretøy som er 30 år eller eldre, unntatt tilhengere,
- kjøretøy som i forbindelse med transport av gods fraktes på jernbane (kombinert godstransport),
- kjøretøy som er registrert på NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Departementet kan gi forskrift om utskrivning av avgiften i flere terminer og om forholdsmessig beregning av avgiften ved avregistrering, vraking og omregistrering.

Departementet kan gi forskrift om betaling av avgift basert på en dagsats på to pst. av full vektårsavgift med et fastsatt minstebeløp.

§ 7 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 8 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### D. Omregistreringsavgift

##### I

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. juni 1959 nr. 2 om avgifter vedrørende motorkjøretøyer og båter betales avgift til statskassen ved omregistrering av nevnte, tidligere her i landet registrerte motorvogner, og tilhengere med følgende beløp:

	Registreringsår		
	2022 til 2019 (kr)	2018 til 2011 (kr)	2010 og eldre (kr)
a) Moped, motorsykler og beltemotorsykler	575	575	575
b) Personbiler			
Egenvekt (typegodkjent):			
1. t.o.m. 1 200 kg	4 378	2 880	1 729
2. over 1 200 kg	6 681	4 034	1 729
c) Lastebiler, trekkbiler, varebiler, kombinerte biler, campingbiler, beltebiler og busser med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg	2 189	1 383	1 154
d) Biltilhengere, herunder semitrailere og campingtilhengere, med egenvekt (typegodkjent) over 350 kg	575	575	575

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift ved omregistrering av kjøretøy:

- a) ved ren navneendring,
- b) på ektefelle,
- c) mellom foreldre og barn som arv (fullt skifte),
- d) som er 30 år eller eldre,
- e) som utloddes og som tidligere har vært registrert på utlodderen,
- f) som skal registreres på kjennemerker med gule tegn på blå reflekterende bunn,
- g) på NATO eller NATOs hovedkvarter i Norge, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- h) som registreres på Den nordiske investeringsbank, og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- i) som har vært registrert på samme eier i to måneder eller mindre (samlet påskiltings-/registreringstid),
- j) som tas tilbake av selger som følge av heving eller omlevering etter kjøpslovens eller forbrukerkjøpslovens bestemmelser,

k) ved omorganiseringer som gjennomføres med lovfestet selskapsrettslig kontinuitet, samt ved omorganiseringer som kan gjennomføres med skattemessig kontinuitet etter skatteloven §§ 11-2 til 11-5, § 11-11 og § 11-20 med tilhørende forskrifter. Omorganiseringen og omregistreringen av kjøretøy må ha funnet sted etter 1. januar 2016,

l) ved sletting av registrert eier eller medeier i motorvognregisteret,

m) som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

## II

Fra den tid departementet bestemmer gjøres følgende endring:

§ 1 første ledd ny bokstav e skal lyde:

	Registreringsår		
	2022 til 2019 (kr)	2018 til 2011 (kr)	2010 og eldre (kr)
e) Kjøretøy som nevnt i b og c som bare bruker elektrisitet til fremdrift, herunder motorvogner hvor elektrisiteten er produsert i brenselceller.	1 670	1 009	432

§ 2 første ledd bokstav l skal lyde:

- l) ved sletting av registrert eier eller medeier i motorvognregisteret.

§ 2 første ledd bokstav m oppheves.

### **Veibruksavgift på drivstoff**

§ 1 Fra 1. januar 2022 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:

- a) bensin per liter
1. svovelfri bensin (under 10 ppm svovel): kr 4,95,
  2. lavsvovlet bensin (under 50 ppm svovel): kr 4,99,
  3. annen bensin: kr 4,99.
- b) mineralolje til fremdrift av motorvogn (autodiesel) per liter
1. svovelfri mineralolje (under 10 ppm svovel): kr 3,52,
  2. lavsvovlet mineralolje (under 50 ppm svovel): kr 3,58,
  3. annen mineralolje: kr 3,58,
- c) naturgass per Sm<sup>3</sup>: kr 2,76,
- d) LPG per kg: kr 5,05,
- e) bioetanol per liter: kr 2,02,
- f) biodiesel per liter: kr 3,09.

Andel biogass innblandet i naturgass og LPG inngår ikke i avgiftsgrunnlaget ved beregningen av avgiften etter første ledd bokstav c og d.

Avgiften kommer i tillegg til avgift som skal betales etter Stortingets vedtak om CO<sub>2</sub>-avgift og svovelavgift på mineralske produkter.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Olje som er merket i samsvar med forskrift fastsatt av departementet, skal ikke ilegges avgift etter § 1 første ledd bokstav b og f.

Departementet kan bestemme at

- a) fritak for avgiftsplikten kan skje på annen måte enn ved bruk av merket olje,
- b) avgift skal betales ved bruk av merket olje.

§ 3 På vilkår fastsatt av departementet kan det benyttes merket olje

- a) i følgende motorvogner:
1. traktorer,
  2. motorvogner registrert på kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn,
  3. motorredskaper,
  4. tilhørende Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
  5. tilhørende NATO eller NATOs hovedkvarter i Norge, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred.
- b) til annen bruk enn fremdrift av motorvogn.

§ 4 Det gis fritak for avgift på drivstoff som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
1. diplomater,
  2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  3. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager. Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 5 Det gis fritak eller ytes tilskudd for avgift på bensin som

- a) brukes i fly, unntatt Forsvarets fly,
- b) brukes til teknisk og medisinsk formål,
- c) brukes i anlegg eller innretninger som har tilknytning til utnyttelse av naturforekomster i havområder utenfor norsk territorialgrense, til transport mellom land og slike anlegg eller innretninger og for spesialskip som har oppdrag i slik virksomhet,

- d) brukes i båter og snøscootere i veiløse strøk,
- e) brukes i motorsager og andre arbeidsredskaper med to-taktsmotor dersom bensinen har særlige helse- og miljømessige egenskaper,
- f) er gjenvunnet i VRU-anlegg (Vapour Recovery Unit).

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Det gis fritak for avgift på naturgass, LPG og bio-  
etanol

- a) til bruk i følgende motorvogner:

1. traktorer,
2. motorvogner registrert på kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn,
3. motorredskaper,
4. tilhørende Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
5. tilhørende NATO eller NATOs hovedkvarter i Norge, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred.

- b) til annen bruk enn fremdrift av motorvogn.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 7 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 8 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

### **Avgift på elektrisk kraft**

#### I

§ 1 Fra 1. januar t.o.m. 31. mars og fra 1. april t.o.m. 31. desember 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med henholdsvis 8,91 og 15,41 øre per kWh på elektrisk kraft som leveres her i landet.

Det skal betales avgift med 0,546 øre per kWh for kraft til

- a) industri, bergverk, produksjon av fjernvarme og arbeidsmarkedsbedrifter som utøver industriproduksjon. Den reduserte satsen omfatter elektrisk kraft som benyttes i forbindelse med selve produksjonsprosessen,
- b) bruk i Troms og Finnmark fylke, med unntak av kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen,

Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja, Sørreisa, Tjeldsund og Tromsø,

- c) datasentre med uttak over 0,5 MW,
- d) skip i næring,
- e) produksjon eller omforming av energiprodukt. Den reduserte satsen omfatter elektrisk kraft som benyttes i forbindelse med selve produksjonsprosessen.

Det skal betales avgift ved uttak av elektrisk kraft til eget bruk.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på kraft som er produsert i

- a) energigjenvinningsanlegg og som leveres direkte til sluttbruker,
- b) aggregat med generator som har merkeytelse mindre enn 100 kVA, og som leveres direkte til sluttbruker,
- c) nødstrømsaggregat når den normale elektrisitetsforsyning har sviktet,
- d) mottrykksanlegg,
- e) solceller og som brukes direkte av produsenten selv.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Det gis fritak for avgift på kraft til

- a) husholdninger og offentlig forvaltning i Troms og Finnmark fylke, med unntak av kommunene Balsfjord, Bardu, Dyrøy, Gratangen, Harstad, Ibestad, Kvæfjord, Lavangen, Målselv, Salangen, Senja, Sørreisa, Tjeldsund og Tromsø,
- b) NATO eller NATOs hovedkvarter, styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- c) Den nordiske investeringsbanks offisielle virksomhet,
- d) kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser,
- e) veksthusnæringen,
- f) bruk i direkte sammenheng med produksjon av elektrisk kraft,
- g) fremdrift av tog eller annet skinnegående transportmiddel, herunder oppvarming av og belysning i transportmiddelet. Fritaket omfatter også trolleybuss.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 4 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 5 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når

avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

## II

Fra den tid departementet bestemmer, gjøres følgende endringer:

§ 2 første ledd bokstav e og ny bokstav f skal lyde:

- e) solceller og som brukes direkte av produsenten selv,
- f) fornybare energikilder og som brukes på samme eiendom.

§ 3 første ledd ny bokstav h skal lyde:

- h) energiintensive foretak i treforedlingsindustrien som deltar i godkjent energieffektiviseringsprogram. Fritaket gjelder kun kraft som benyttes i forbindelse med selve produksjonsprosessen.

### **Grunnavgift på mineralolje mv.**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av mineralolje med kr 1,76 per liter. For mineralolje til treforedlingsindustrien og produsenter av fargestoffer og pigmenter skal det betales avgift med kr 0,23 per liter.

Avgiftsplikten omfatter ikke

- a) flyparafin (jetparafin) som leveres til bruk om bord i fly,
- b) drivstoff som pålegges avgift etter Stortingets vedtak om veibruksavgift på drivstoff.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på mineralolje som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
  1. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  2. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes til skip i utenriksfart,
- g) brukes i fartøy i næring i innenriks sjøfart,
- h) brukes til fiske og fangst i nære farvann,
- i) brukes til fiske og fangst i fjerne farvann,
- j) brukes i anlegg eller innretninger som har tilknytning til utnyttelse av naturforekomster i havområder utenfor norsk territorialgrense, til transport mellom land og slike anlegg eller innretninger og for spesialskip som har oppdrag i slik virksomhet,

k) brukes som råstoff i industriell virksomhet dersom mineraloljen i sin helhet inngår og forblir i det ferdige produkt,

l) brukes i sildemel- og fiskemelindustrien,

m) brukes til fremdrift av tog eller annet skinnegående transportmiddel, herunder oppvarming av og belysning i transportmiddelet.

Det gis fritak for avgift for andel av biodiesel i mineraloljen.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

### **Miljøavgifter på mineralske produkter mv.**

#### **A. Avgift på smøreolje mv.**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av smøreolje mv. med kr 2,38 per liter.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på smøreolje mv. som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes i utenriksfart,
- g) brukes i fiske og fangst i fjerne farvann,
- h) brukes i anlegg eller innretninger som har tilknytning til utnyttelse av naturforekomster i havområder utenfor norsk territorialgrense, til transport mellom land og slike anlegg eller innretninger og for spesialskip som har oppdrag i slik virksomhet,
- i) brukes i fly, unntatt olje til Forsvarets fly,
- j) brukes som råstoff i industriell virksomhet dersom smøreoljen i sin helhet inngår og forblir i det ferdige produkt,
- k) omsettes i forbrukerpakninger med innhold mindre enn 0,15 liter,



- l) er påfylt kjøretøy, maskiner o.l. ved inn- eller utførsel.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

### B. CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter

#### I

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales CO<sub>2</sub>-avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av følgende mineralske produkter med følgende beløp:

- a) mineralolje (generell sats): kr 2,05 per liter.  
Mineralolje til
  - innenriks kvotepliktig luftfart: kr 1,61 per liter,
  - annen innenriks luftfart og ikke-kommersielle privatflyginger: kr 1,96 per liter.
- b) bensin: kr 1,78 per liter,
- c) naturgass (generell sats): kr 1,52 per Sm<sup>3</sup>.  
Naturgass til
  - bruk som gir kvotepliktig utslipp etter klimavoteloven: kr 0,066 per Sm<sup>3</sup>,
  - kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser: kr 0 per Sm<sup>3</sup>,
  - veksthusnæringen: kr 0,15 per Sm<sup>3</sup>.
- d) LPG (generell sats): kr 2,30 per kg.  
LPG til
  - bruk som gir kvotepliktig utslipp etter klimavoteloven: kr 0 per kg.,
  - kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser: kr 0 per kg.,
  - veksthusnæringen: kr 0,23 per kg.

Fritaket i § 2 første ledd bokstav g kommer ikke til anvendelse for naturgass og LPG, samt for mineralolje og bensin til innenriks kvotepliktig luftfart.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på mineralske produkter som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,

2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
  1. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  2. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes som råstoff i industriell virksomhet på en slik måte at det ikke oppstår utslipp av karbon til luft eller utslippet er vesentlig lavere enn det mengden råstoff skulle tilsi,
- g) leveres til bruk som gir kvotepliktige utslipp etter klimavoteloven.

§ 3 Det gis fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på mineralolje til

- a) motorvogner tilhørende diplomater mv.,
- b) skip i utenriksfart,
- c) fiske og fangst i fjerne farvann,
- d) fly i utenriksfart.

Det gis fritak for avgift for andel biodiesel i mineralolje.

§ 4 Det gis fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på bensin

- a) til motorvogner tilhørende diplomater mv.,
- b) til tekniske og medisinske formål,
- c) til motorsager og andre arbeidsredskaper med totaktsmotor dersom bensenen har særlige helse- og miljømessige egenskaper,
- d) til fly i utenriksfart,
- e) som er gjenvunnet i VRU-anlegg (Vapour Recovery Unit).

Det gis fritak for avgift for andel bioetanol i bensin.

§ 5 Det gis fritak for CO<sub>2</sub>-avgift på naturgass og LPG til

- a) motorvogner tilhørende diplomater mv.,
- b) skip i utenriksfart,
- c) fly i utenriksfart,
- d) fiske og fangst i fjerne farvann,
- e) bruk som gir utslipp som er avgiftspliktig etter Stortingets vedtak om CO<sub>2</sub>-avgift i petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen.

Det gis fritak for avgift for andel biogass og hydrogen i naturgass og LPG.

§ 6 Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 7 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 8 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

## II

Fra den tid departementet bestemmer, gjøres følgende endringer:

§ 1 første ledd bokstav c og d skal lyde:

- c) naturgass (generell sats): kr 1,52 per Sm<sup>3</sup>.  
Naturgass til
- bruk som gir kvotepliktig utslipp etter klimakvoteloven: kr 0,066 per Sm<sup>3</sup>,
  - kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser: kr 0,38 per Sm<sup>3</sup>,
  - veksthusnæringen: kr 0,15 per Sm<sup>3</sup>.
- d) LPG (generell sats): kr 2,30 per kg.  
LPG til
- bruk som gir kvotepliktig utslipp etter klimakvoteloven: kr 0 per kg.,
  - kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser: kr 0,58 per kg.,
  - veksthusnæringen: kr 0,23 per kg.

§ 5 ny bokstav g skal lyde:

- g) kjemisk reduksjon eller elektrolyse, metallurgiske og mineralogiske prosesser dersom bruken gir kvotepliktige utslipp etter klimakvoteloven.

**C. Svovelavgift**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales svovelavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av mineralolje som inneholder over 0,05 pst. vektandel svovel med 14,20 øre per liter for hver påbegynt 0,1 pst. vektandel svovel.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for svovelavgift på mineralolje som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
  1. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  2. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) brukes i skip i utenriksfart,
- g) brukes i fly i utenriksfart,
- h) brukes i fiske og fangst i fjerne farvann,
- i) gir utslipp av svovel til atmosfæren mindre enn det svovelinnholdet i mineraloljen skulle tilsi.

Det gis fritak for avgift for andel biodiesel i mineralolje.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

**Avgift på hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK)**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av hydrofluorkarboner (HFK) og perfluorkarboner (PFK), herunder gjenvunnet HFK og PFK. Avgift på HFK og PFK betales med kr 0,766 per kg multiplisert med den GWP-verdi (global warming potential) som den enkelte avgiftspliktige HFK- og PFK-gassen representerer.

Avgiftsplikten omfatter alle blandinger av HFK og PFK, både innbyrdes blandinger og blandinger med andre stoffer, samt HFK og PFK som inngår som bestanddel i andre varer.

Departementet kan gi forskrift om at for HFK og PFK som inngår som bestanddel i andre varer, skal avgift fastsettes på annen måte enn etter vekt, og at avgiften skal betales etter sjablongsatser.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften, samt fastsettelse av GWP-verdi.

§ 2 Det gis fritak for avgift på varer som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
  3. til midlertidig bruk etter tolloven § 6-1 annet ledd,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av
  1. diplomater,
  2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  3. Den nordiske investeringsbank,
- e) kommer i retur til registrert virksomhets lager,
- f) gjenvinnes.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgift på forbrenning av avfall**

##### I

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved forbrenning av avfall med kr 192 per tonn CO<sub>2</sub>.

Avgiften omfatter ikke utslipp ved forbrenning av avfall som ikke inneholder fossilt materiale.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift ved forbrenning av

- a) farlig avfall,
- b) avfall dersom CO<sub>2</sub> fanges og lagres.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

##### II

Fra den tid departementet bestemmer, gjøres følgende endring:

§ 1 annet ledd skal lyde:

Avgiften omfatter ikke utslipp ved forbrenning av avfall som

- a) gir kvotepliktige utslipp etter klimavoteloven,
- b) ikke inneholder fossilt materiale.

#### **Avgift på trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER)**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av trikloreten (TRI) og tetrakloreten (PER), herunder gjenvunnet TRI og PER.

Avgiftsplikten omfatter TRI og PER som inngår som bestanddel i andre produkter. Avgift betales bare dersom andelen TRI er over 1 vektprosent av produktets totale vekt eller andelen PER er over 0,1 vektprosent av produktets totale vekt.

Avgift skal betales med følgende beløp:

Innhold TRI/PER	kr per kg	
Pst.	TRI	PER
over 0,1 t.o.m. 1		0,78
over 1 t.o.m. 5	3,92	3,92
over 5 t.o.m. 10	7,84	7,84
over 10 t.o.m. 30	23,52	23,52
over 30 t.o.m. 60	47,03	47,03
over 60 t.o.m. 100	78,39	78,39

Ved beregning av avgift benyttes den høyeste av enten faktisk eller oppgitt andel TRI eller PER.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på varer som

- a) utføres til utlandet,
- b) legges inn på tollager når varene er bestemt til utførsel,
- c) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- d) etter tolloven § 5-3 leveres til eller innføres av NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- e) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- f) gjenvinnes til eget bruk.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgift på utslipp av NO<sub>x</sub>**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med kr 23,79 per kg utslipp av nitrogenoksider (NO<sub>x</sub>) ved energiproduksjon fra følgende kilder:

- a) fremdriftsmaskineri med samlet installert motoreffekt på mer enn 750 kW,
- b) motorer, kjeler og turbiner med samlet installert innfyrt effekt på mer enn 10 MW,
- c) fakler på innretninger på norsk kontinentalsokkel og anlegg på land.

Ved beregningen av effekt etter bokstav a og b skal effekten av elektromotorer og elektrokjeler ikke tas med.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på utslipp av NO<sub>x</sub> fra

- a) fartøy som går i fart mellom norsk og utenlandsk havn,
- b) fartøy som brukes til fiske og fangst i fjerne farvann,
- c) luftfartøy som går i fart mellom norsk og utenlandsk lufthavn,
- d) enheter omfattet av miljøavtale med staten om reduksjon av NO<sub>x</sub>-utslipp.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Miljøavgift på plantevernmidler**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. § 21 betales miljøavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av plantevernmidler.

§ 2 Landbruks- og matdepartementet kan gi forskrift om beregning og betaling av avgiften.

#### **Avgifter knyttet til mineralvirksomhet**

##### **A. Avgift knyttet til andre undersjøiske naturforekomster enn petroleum**

§ 1 Fra 1. januar 2022 kan det med hjemmel i lov 21. juni 1963 nr. 12 om vitenskapelig utforskning og undersøkelse etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumforekomster § 2 kreves avgift til statskassen ved tildeling av konsesjoner for slik utforskning mv.

Departementet kan gi forskrift om beregning og betaling av avgiften.

##### **B. Årsavgift knyttet til mineraler**

§ 1 Fra 1. januar 2022 kan det med hjemmel i lov 19. juni 2009 nr. 101 om erverv og utvinning av mineralressurser § 56 kreves avgift til statskassen for undersøkelse og utvinning av landbaserte mineralforekomster.

Departementet kan gi forskrift om beregning og betaling av avgiften.

#### **Avgift på produksjon av fisk**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med kr 0,405 per kg produsert laks, ørret og regnbueørret.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på produksjon av fisk som leveres

- a) til diplomater,
- b) til NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- c) til Den nordiske investeringsbank,
- d) vederlagsfritt til mottaker for utdeling på veldedig grunnlag.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan frita for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgift på viltlevende marine ressurser**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved førstehåndsomsetning av viltlevende marine ressurser høstet av norskregistrert fartøy. Avgift skal betales med 0,42 pst. av avgiftsgrunnlaget. Avgiftsgrunnlaget er brutto salgsbeløp minus den avgift som skal betales til fiskesalgslaget etter fiskesalgslova.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på viltlevende marine ressurser som leveres

- a) til diplomater,
- b) til NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
- c) til Den nordiske investeringsbank,
- d) vederlagsfritt til mottaker for utdeling på veldedig grunnlag.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgift på landbasert vindkraft**

§ 1 Fra den tid departementet bestemmer, skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen med 1 øre per kWh produsert elektrisk kraft fra landbaserte vindkraftverk.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 3 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgift på sukker mv.**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av sukker mv. med kr 8,60 per kg av varens avgiftspliktige vekt.

Avgiftsplikten omfatter:

- sukker (roe-/bete- og rørsukker),
- sirup og sukkeroppløsning av nevnte varer.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det gis fritak for avgift på sukker som

- fra produsents og importørs lager
  - utføres til utlandet,
  - leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,
  - leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- innføres
  - som reisegods etter tolloven § 5-1,
  - til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- etter tolloven § 5-3 fra produsents eller importørs lager leveres til eller innføres av
  - diplomater,
  - NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  - Den nordiske investeringsbank,
- kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- brukes til ervervsmessig fremstilling av varer,
- brukes til birøkt,

g) leveres vederlagsfritt til mottaker for utdeling på veldedig grunnlag.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### **Avgifter på drikkevareemballasje**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales miljøavgift og grunnavgift til statskassen ved innførsel og innenlandsk produksjon av drikkevareemballasje.

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften.

§ 2 Det skal betales miljøavgift på drikkevareemballasje med følgende beløp per emballasjeeinheit:

- glass og metall: kr 6,28,
- plast: kr 3,80,
- kartong og papp: kr 1,55.

Departementet kan gi forskrift om fritak for miljøavgift dersom emballasjen inngår i et retursystem, herunder fastsette vilkår for fritak.

§ 3 Det skal betales grunnavgift på engangsemballasje med kr 1,29 per emballasjeeinheit.

Som engangsemballasje anses emballasje som ikke kan gjenbrukes i sin opprinnelige form.

§ 4 Emballasje som inneholder følgende drikkevarer, er fritatt for grunnavgift:

- melk og melkeprodukter,
- drikkevarer fremstilt av kakao og sjokolade og konsentrater av dette,
- varer i pulverform,
- korn- og soyabaserte melkeerstatningsprodukter,
- morsmelkeerstatning.

Drikkevarer som nevnt i første ledd bokstav c og e er også fritatt for miljøavgift.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 5 Det gis fritak for miljø- og grunnavgift på drikkevareemballasje som

- fra registrert virksomhets og importørs lager
  - utføres til utlandet,
  - leveres direkte eller via tollager til proviant etter tolloven § 4-23,

3. leveres til toll- og avgiftsfritt utsalg på lufthavn etter tolloven § 4-30,
- b) innføres
  1. som reisegods etter tolloven § 5-1,
  2. til bruk i transportmidler i ervervsmessig virksomhet etter tolloven § 5-2,
- c) etter tolloven § 5-3 fra registrert virksomhets eller importørs lager leveres til eller innføres av
  1. diplomater,
  2. NATO og styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred,
  3. Den nordiske investeringsbank,
- d) kommer i retur til produsents eller importørs lager,
- e) har rominnhold på minst fire liter,
- f) leveres vederlagsfritt til mottaker for utdeling på veldedig grunnlag.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 6 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 7 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

### **Flypassasjeravgift**

#### I

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 19. mai 1933 nr. 11 om særavgifter betales avgift til statskassen på ervervsmessig flyging fra norske lufthavner med følgende beløp per passasjer:

- a) flyginger med sluttdestinasjon i Europa: kr 80
- b) andre flyginger: kr 214

Departementet kan gi forskrift om hva som omfattes av avgiftsplikten, og om grunnlaget for avgiften, herunder hvilke land og områder som omfattes av de ulike satsene, og at enkelte områder skal omfattes av en annen sats enn det som følger av første ledd.

§ 2 Det gis fritak for avgift på flyging av

- a) luftbefordrerens ansatte på tjenestereise,
- b) barn under to år,
- c) transitt- og transferpassasjerer,
- d) NATOs styrker eller personell i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av. Fritaket omfatter på tilsvarende vilkår også styrker fra land som deltar i Partnerskap for fred.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensning av og vilkår for fritak.

§ 3 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

§ 4 Departementet kan fritta for eller sette ned avgiften når det oppstår enkelttilfeller eller situasjoner som ikke var overveid da avgiftsvedtaket ble truffet, og når avgiften i det spesielle enkelttilfellet får en utilsiktet virkning.

#### II

Fra den tid departementet bestemmer, gjøres følgende endringer:

§ 2 nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 2 annet ledd skal lyde:

Det gis fritak for avgift på flyging med lav- og nullutslippsfly.

### **Dokumentavgift**

#### I

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 12. desember 1975 nr. 59 om dokumentavgift betales avgift til statskassen ved tinglysning av dokument som overfører hjemmel til fast eiendom, herunder bygning på fremmed grunn og tilhørende festerett til tomta. Avgift skal betales med 2,5 pst. av avgiftsgrunnlaget, men minst kr 250.

Ved tinglysning av første gangs overføring av hjemmel til eierseksjon eller til fysisk del av eiendom i forbindelse med oppløsning av borettslag og boligaksjeselskaper, betales avgift med kr 1 000 per hjemmelsoverføring.

§ 2 Fritatt for avgift er

- a) gaveandel i dokument som inneholder gave og lignende til det offentlige eller til stiftelser og legater med allmennyttige formål, eller til foreninger med allmennyttige formål som har styresete her i landet,
- b) dokument som overfører rettigheter til fast eiendom til utenlandske diplomatiske og konsulære misjoner,
- c) overføring av hjemmel til fast eiendom til Den nordiske investeringsbank og som er nødvendig for bankens offisielle virksomhet,
- d) egen sameieandel i den enkelte eiendom ved overtagelse av fast eiendom ved oppløsning av sameie,
- e) overføring av hjemmel til fast eiendom mellom ektefeller,
- f) ideell arveandel etter loven i den enkelte eiendom ved overtagelse av fast eiendom på skifte eller fra uskiftet bo. Forskudd på arv regnes ikke som arveandel og heller ikke testamentsarv i den utstrekning den overstiger lovens arveandel,

- g) overføring av hjemmel til fast eiendom til forrige hjemmelshaver eller dennes ektefelle, i forbindelse med salg etter reglene om tvangssalg,
- h) overføring av hjemmel til fast eiendom til NATO eller NATOs hovedkvarter i den utstrekning dette følger av internasjonale avtaler Norge er forpliktet av,
- i) overføring av hjemmel til fast eiendom mellom Kongen, Dronningen, den nærmeste arveberettigede til tronen i hvert etterfølgende slektsledd og disse personers ektefeller, samt disses felles barn som ikke er fylt 20 år ved utgangen av det år overføringen skjer,
- j) overføring av hjemmel til fast eiendom til testamentsarving dersom overføring av hjemmel til ny erverver tinglyses samme dag,
- k) overføring av hjemmel til fast eiendom ved omorganiseringer som kan gjennomføres med skattemessig kontinuitet etter skatteloven § 11-2 til § 11-5, § 11-11 og § 11-20 med tilhørende forskrifter. Omorganiseringen og tinglysingen av hjemmelen til fast eiendom må ha funnet sted etter 1. januar 2016.

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring, avgrensing av og vilkår for fritak.

§ 3 Ved førstegangsoverføring av en selvstendig og i sin helhet nyoppført bygning som ikke er tatt i bruk, og overføring av bygg under arbeid, betales avgift bare av salgsværdien av tomte dersom det blir tinglyst hjemmelsoverføring til denne.

§ 4 Oppstår det tvil om omfanget av avgiftsplikten, avgjøres spørsmålet av departementet.

## II

Fra den tid departementet bestemmer, gjøres følgende endring:

§ 2 første ledd ny bokstav l skal lyde:

- l) overføring av hjemmel til fast eiendom fra kommunal stiftelse til kommune.

### **Frekvens- og nummeravgift**

§ 1 Fra 1. januar 2022 skal det i henhold til lov 4. juli 2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon § 12-2 betales avgift til statskassen for bruk av frekvenser til drift av system for mobilkommunikasjon (frekvensavgift) med følgende beløp per MHz (frekvensdupleks) disponert båndbredde:

– 450 MHz-båndet	kr 1 391 000
– 700 MHz-båndet	kr 1 586 000
– 800 MHz-båndet	kr 1 586 000
– 900 MHz-båndet	kr 1 586 000

– 1800 MHz-båndet	kr 1 586 000
– 2,1 GHz-båndet	kr 1 467 000

§ 2 For 2022 skal det i henhold til lov 4. juli 2003 nr. 83 om elektronisk kommunikasjon § 12-2 betales avgift til statskassen for tillatelse til bruk av femsifrede nummer (nummeravgift) med følgende beløp per nummer:

Kategori A	kr 156 020
Kategori B	kr 111 160
Kategori C	kr 85 510
Kategori D	kr 59 870
Kategori E	kr 27 820
Kategori F	kr 3 460

## X

### **Stortingsvedtak om toll for 2022**

#### *§ 1 Plikten til å svare toll*

Fra 1. januar 2022 skal det svares toll ved innførsel av varer etter bestemmelsene i lov 21. desember 2007 nr. 119 om toll og vareførsel og etter de satser som følger av annet ledd.

De ordinære tollsatsene for 2021 skal fortsatt gjelde fra 1. januar 2022, men slik at toll på fjørfe under posisjonene 01.05.1209, 01.05.1300, 01.05.1400 og 01.05.1500 skal være 327 pst.

#### *§ 2 Preferansetoll*

Vareførsel som er omfattet av handelsavtale inngått med fremmed stat eller gruppe av stater, skal innenfor rammen av slike avtaler innrømmes preferansetoll. Tilsvarende gjelder for vareførsel som er omfattet av bilateral eller unilateral erklæring i tilknytning til slik avtale, og vareførsel som er omfattet av det generelle system for preferansetoll for utviklingsland (GSP). Preferansetollbehandling er betinget av at krav til opprinnelse mv., slik som fastsatt i opprinnelsesreglene til vedkommende handelsavtale eller preferansesystem, samt vilkår fastsatt i tolloven, er oppfylt.

Departementet gis fullmakt til å videreføre gitte kvoter og satser omfattet av det generelle system for preferansetoll for utviklingsland (GSP).

Departementet gis fullmakt til å iverksette de tollreduksjoner og andre tollmessige forhold som følger av handelsavtale fremforhandlet med annen stat.

#### *§ 3 Nedsettelse av ordinære tollsatter*

Departementet kan sette ned den fastsatte tollsats på enkelte vareslag, slik som bestemt i tolloven § 9-1 til § 9-5.

**§ 4 Tollmessige handels- eller beskyttelsestiltak**

Kongen kan, innenfor de rammer som følger av avtale med fremmed stat eller organisasjon, iverksette tollmessige handels- eller beskyttelsestiltak i form av økning av den ordinære tollsatsen på enkelte vareslag, dersom det foreligger slike omstendigheter som fremgår av tolloven § 10-1 til § 10-7.

**§ 5 Nye eller endrede tariffoppdelinger**

Departementet gis fullmakt til å innarbeide nye tariffoppdelinger eller endre gjeldende oppdelinger, dersom endringene verken har nevneverdig betydning for statens inntekter eller har næringsmessige eller handelspolitiske konsekvenser.

Oslo, i finanskomiteen, den 7. desember 2021

**Eigil Knutsen**

leder

**Sigbjørn Gjelsvik**

ordfører



VEDLEGG



DET KONGELIGE  
FINANSDEPARTEMENT

*Finansministeren*

Stortingets presidentskap  
Ekspedisjonskontoret  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
21/3818 -

Dato  
4.11.2021

**Korrigerings av feil/unøyaktigheter i Prop. 1 LS (2021-2022) Skatter, avgifter og toll 2022**

Prop. 1 LS (2021-2022) inneholder dessverre noen feil eller unøyaktigheter som finanskomiteen bes ta hensyn til i arbeidet med komiteinnstillingen.

Side 198, punkt 9.9.6:

I første setning skal «CO<sub>2</sub>» erstattes av «CO<sub>2</sub>-ekvivalenter». Rettet tekst skal være slik (endringen er uthevet med grått): «For 2022 foreslås det å øke avgiftssatsen med 28 pst. utover prisjustering til 766 kroner per tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter, jf. omtale i punkt 9.9.2.»

Side 308, forslag til stortingsvedtak om skatt av inntekt og formue mv.

I § 6-6 er rett tekst slik (endringen er uthevet med grått): «Fradrag etter skatteloven § 6-80 er 4 373 kroner pr. påbegynt måned.»

Side 317, forslag til stortingsvedtak om avgift på alkohol

I § 1 første ledd, tabellen og for gjæret drikke fra små bryggerier over 3,7 t.o.m. 4,7 volumprosent alkohol, er rette avrundete avgiftssatser i høyre kolonne slik (endringen er uthevet med grått): «17,24 per liter for volum t.o.m. 50 000 liter årlig» og «19,40 per liter for volum over 100 000 liter t.o.m. 150 000 liter årlig»

Side 336, forslag til stortingsvedtak om avgift på produksjon av fisk:

I § 2, innledning, er rett tekst slik (endringen er uthevet med grått): «Det gis fritak for avgift på produksjon av fisk som leveres»

Side 336, forslag til stortingsvedtak om avgift på viltlevende marine ressurser:

I § 2, innledning, er rett tekst slik (endringen er uthevet med grått): «Det gis fritak for avgift på villevende marine ressurser som leveres».

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink that reads "Trygve Slagsvold Vedum". The signature is written in a cursive style with a long horizontal flourish at the end.

Trygve Slagsvold Vedum



