



Innst. 278 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:74 S (2011–2012)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om tiltak for lavere priser på drivstoff

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nedtrapingsplan for avgiftene på drivstoff, og snarest, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2012, fremme forslag om første reduksjon i avgiftene på drivstoff.
2. Stortinget ber regjeringen gjennomgå premissene for konkurranse i bensinstasjonsbransjen og avdekke eventuelle hindringer for en velfungerende konkurranse, også fra det offentliges side. Eventuelle forbedrende tiltak bes fremmet for Stortinget.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim, Knut Storberget og Dag Ole Teigen, fra Fremskrittspartiet, Jørund Rytman, Ketil Solvik-Olsen, Kenneth

Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har avgitt uttalelse om forslaget i brev av 18. april 2012 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteen viser til at konkurranselovens formål er å fremme konkurranse for derigjennom å bidra til effektiv bruk av samfunnets ressurser. Det er Konkurransetilsynets hovedoppgave å håndheve konkurranseloven, og tilsynet kan på selvstendig grunnlag vurdere offentlige ordninger og reguleringer og påpeke konkurransebegrensende effekter.

Komiteen har merket seg uttalelsen fra Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet som gjengis i finansministerens brev, der det framgår at konkurransemyndighetene gjennom lengre tid har fulgt drivstoffmarkedet, og vil prioritere å følge pris- og konkurranseutviklingen i dette markedet nøye også framover.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det er et fåtall bensinstasjonskjeder som på landsbasis kontrollerer drivstoffmarkedet i Norge. Få aktører i et marked reduserer ved ellers vanlige forhold konkurransen i markedet og er slik negativt for både kjøperne og samfunnet som hele. Flertallet er kjent med at utsalgsprisene på drivstoff ved bensinstasjoner gjennomgående kjennetegnes av store geografiske prisforskjeller, der prisene i og rundt byene er langt lavere enn på utsalgssteder med færre innbyggere. Disse prisdifferansene er mye større enn kostnadene

knyttet til selve frakten av drivstoffet. Forbrukerne som betaler de høyeste prisene, medvirker til å øke fortjenesten til aktørene i markedet. Flertallet vil påpeke at det ikke er ønskelig med så store geografiske prisforskjeller i bensinstasjonsmarkedet da dette blant annet medfører økte ulikheter i rammevilkårene for næringslivet. Flertallet viser videre til at forskjellige etableringshindringer, som for eksempel en ny aktørs avhengighet av å sikre seg leveranser av drivstoff, bidrar til lavere konkurranse i drivstoffmarkedet. Flertallet vil påpeke at reduserte etableringshindringer vil være positivt for konkurransen i drivstoffmarkedet og viser til tidligere uttalelse fra Konkurransetilsynet om at «En fremvekst av en landsdekkende kjede av ubetjente stasjoner uten bindinger til betjente stasjoner vil derfor være positivt for å sikre økt konkurranse».

Flertallet viser til den helhetlige gjennomgangen av bilavgiftene i forbindelse med 2012-budsjettet, og til Stortingets behandling av Innst. 311 S (2010–2011), der et bredt flertall gikk imot forslaget om å redusere avgiftene på drivstoff med to kroner.

Flertallet viser til at bensinprisene har økt med nærmere ti prosent fra februar 2011 til februar 2012. Årsaken til prisøkningen er ikke avgiftsendringer, men i hovedsak økt oljepris, da det reelle avgiftsnivået ikke er endret i perioden.

Flertallet er av den oppfatning at markedskorrigerende avgifter som korrigerer eksterne virkninger, for eksempel miljøavgifter, kan bidra til mer effektiv ressursbruk. Drivstoffavgiftene bør utformes slik at de gjenspeiler de eksterne kostnadene bilkjøring påfører samfunnet i form av veislitasje, ulykker, kø, støy, helseskader og miljøutslipp. Særagiftsutvalget, som bl.a. vurderte bilavgiftene, mente at gjeldende avgiftsnivå er lavere enn de gjennomsnittlige eksterne marginale kostnadene ved bilkjøring. De eksterne kostnadene bilkjøring medfører, påvirkes ikke av økt oljepris.

Flertallet viser videre til klimaforliket, der Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble enige om å øke autodieselavgiften med 10 øre pr. liter, og bensinavgiften med 5 øre pr. liter i 2009-budsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at etter at forslaget ble innlevert har prisene på drivstoff fortsatt å stige. Dette rammer både næringsliv og befolkningen for øvrig hardt. I tillegg vil statens inntekter stige ut over det som er beskrevet i dokumentet. Oljeprisen er 25. april 2012 677 kr/fat. Dersom dette blir snittprisen for 2012, vil statens inntekter ha økt med 47 mrd. kroner (4,6 mrd. kroner pr. 10 kroner økning i snittpris). Til sammenligning vil en reduksjon i avgiftene på bensin og diesel på én krone bety et årlig provenyutap for staten med om lag 3 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til forslagsstillernes begrunnelse i dokumentet og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en nedtrapingsplan for avgiftene på drivstoff, og snarest, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2012, fremme forslag om første reduksjon i avgiftene på drivstoff.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå premisene for konkurranse i bensinstasjonsbransjen og avdekke eventuelle hindringer for en velfungerende konkurranse, også fra det offentliges side. Eventuelle forbedrende tiltak bes fremmet for Stortinget.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utarbeide en nedtrapingsplan for avgiftene på drivstoff, og snarest, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2012, fremme forslag om første reduksjon i avgiftene på drivstoff.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomgå premisene for konkurranse i bensinstasjonsbransjen og avdekke eventuelle hindringer for en velfungerende konkurranse, også fra det offentliges side. Eventuelle forbedrende tiltak bes fremmet for Stortinget.

Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:74 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om tiltak for lavere priser på drivstoff – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 8. mai 2012

Torgeir Micaelsen

leder

Dag Ole Teigen

ordfører

Vedlegg

Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen, datert 18. april 2012

Dokument 8:74 S (2011-2012) Representantforslag om tiltak for lavere priser på drivstoff

Jeg viser til brev av 7. mars 2012 fra Stortingets finanskomite der det bes om min uttalelse vedrørende Dokument 8:74 S (2011-2012) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen, Christian Tybring-Gjedde og Jørund Rytman om tiltak for lavere priser på drivstoff.

Representantene fremmer i ovennevnte dokument følgende forslag:

«1. Stortinget ber regjeringen utarbeide en nedtrappingsplan for avgiftene på drivstoff, og snarest, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2012, fremme forslag om første reduksjon i avgiftene på drivstoff.

2. Stortinget ber regjeringen gjennomgå premisene for konkurranse i bensinstasjonsbransjen og avdekke eventuelle hindringer for en velfungerende konkurranse, også fra det offentlige side. Eventuelle forbedrende tiltak bes fremmet for Stortinget.»

Besvarelse:

FORSLAG 1

Drivstoffavgiftene omfatter veibruksavgift på drivstoff og CO₂-avgift. I tillegg til å skaffe staten inntekter har veibruksavgiftene til hensikt å stille brukeren overfor de eksterne kostnadene som kjøringen påfører samfunnet i form av ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp. Dette er i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale og reduserer omfanget av de uønskede effektene som bruk av kjøretøy medfører. Utslipp av CO₂ prises særskilt gjennom CO₂-avgiften. CO₂-avgiften på drivstoff skal bidra til kostnadseffektive reduksjoner av CO₂-utslippene. Avgiftsnivået må derfor sees i sammenheng med øvrig CO₂-prising.

Regjeringen varslet i årets budsjett en omlegging til en mer generell veibruksavgift. Veibruksavgiften skal dekke eksterne kostnader og ivareta hensynet til statens inntekter. I budsjettproposisjonen for 2012 framgår det videre at alle drivstoff skal ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet innen 2020. Unntakene fra veibruksavgiften skal evalueres i 2015.

Som nevnt skal drivstoffavgiftene bidra til at bilbrukerne betaler for de eksterne kostnadene som bilkjøringen medfører. Disse kostnadene endres ikke av

økte oljepriser. Særagiftsutvalget (NOU 2007: 8) vurderte drivstoffavgiftene og pekte på at de gjennomsnittlige eksterne marginale kostnadene ved bilkjøring var høyere enn det gjeldende avgiftsnivået, særlig for dieseldrevne kjøretøy. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til anslagene.

Bensinprisene har økt med i underkant av 10 pst. fra februar i fjor til februar i år. Det er først og fremst økt pris på råolje som har ført til økte drivstoffpriser. Det reelle avgiftsnivået har ikke blitt endret. Økte drivstoffpriser er ikke et særnorsk fenomen. En grunnleggende forutsetning for en fungerende markedsøkonomi er at prisene endres ved endringer i tilbud og etterspørsel. En ordning med politisk bestemte priser der avgiftene settes ned når prisene er høye, slik Fremskrittspartiet gjentatte ganger har foreslått, vil i stor grad fjerne prisenes signaleffekt til tilbydere og konsumenter om endrede markedsforhold.

I lys av dette kan jeg ikke se at det er grunnlag for å redusere avgiftene på drivstoff.

FORSLAG 2

Finansdepartementet har bedt om innspill til besvarelse av forslag 2 fra Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet, som uttaler:

«Drivstoff er en viktig vare for husholdninger og næringsliv. Ifølge tall på Norsk Petroleumsinstituttts hjemmesider ble det i 2011 solgt omlag 4,1 milliarder liter autodiesel og bensin. Knapt 64 prosent av disse literne var autodiesel. Konkurransemyndighetene har gjennom lengre tid fulgt drivstoffmarkedet, og vil prioritere å følge pris- og konkurranseutviklingen i dette markedet nøye også framover.

Konkurransetilsynet gjennomførte i 2010 en undersøkelse av konkurranseforholdene for blyfri 95 oktan bensin. Rapporten er publisert på tilsynets hjemmesider. De forholdene som en vanligvis forventer skal påvirke konkurranseintensiteten i markedet, og dermed prisnivået, viser seg å ha en effekt. Funnene viser bl.a. at det er viktig å ta hensyn til lokal konkurranse.

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet har fått opplyst at Konkurransetilsynet er i ferd med å starte opp et nytt prosjekt hvor konkurransen i drivstoffmarkedet skal analyseres. Prosjektet er en oppfølging av rapporten om drivstoffmarkedet fra 2010 og formålet med prosjektet er blant annet å se nærmere på marginene i det norske markedet. I tillegg vil den lokale konkurransen undersøkes. Analy-

sen vil utføres på perioden fra januar 2007 til februar 2012.

Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet viser til at konkurransemyndighetene allerede prioriterer dette området høyt. Fornyings-, adminis-

trasjons- og kirkedepartementet har tillit til at Konkurransetilsynet gjennomfører de tiltak som er nødvendig for å overvåke dette markedet og ser på bakgrunn av den informasjon som foreligger ikke behov for tiltak ut over dette.»

