

**VEDLEGG**



**DET KONGELIGE  
FINANSDEPARTEMENT**

*Finansministeren*

Stortinget  
Ekspedisjonskontoret  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref  
22/1816 -

Dato  
8 .04.2022

**Dokument 8:150 S (2021-2022) om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland**

Jeg viser til brev fra Stortingets finanskomité av 22. mars 2022 vedlagt Dokument 8:150 S (2021-2022) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Himanshu Gulati, Roy Steffensen, Sylvi Listhaug, Morten Stordalen, Frank Edvard Sve, Silje Hjemdal, Per-Willy Amundsen, Tor André Johnsen, Erlend Wiborg og Terje Halleland om å fjerne drivstoffavgiftene for å kompensere for en ekstraordinær prisutvikling. Finanskomiteen har fått ovenfor nevnte dokument til behandling og dokumentet oversendes finansministeren til uttalelse.

I dokumentet fremmes tre forslag:

1. Veibruksavgiften på bensin og mineralolje settes til 0 kroner per liter med virkning fra 1. april 2022.
2. CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje og bensin settes til 0 kroner per liter med virkning fra 1. april 2022.
3. «Stortinget ber regjeringen forberede en mulig reduksjon av sats, eller fullt fritak for merverdiavgift på bensin og diesel, dersom prisene for drivstoff fortsetter på dagens nivå eller over, og komme tilbake til Stortinget med forslag senest i revidert nasjonalbudsjett for 2022.

Bakgrunnen for representantforslaget er de økte drivstoffprisene. Energiprisene økte gjennom 2021 og inn i 2022. Russlands invasjon av Ukraina 24. februar 2022 førte til en

ytterligere prisøkning. Prisen på råolje økte fra knapt 100 dollar per fat før invasjonen til om lag 130 dollar per fat 8. mars 2022. Oljeprisen er svært volatil på kort sikt. Fra toppen 8. mars sank oljeprisen til under 100 dollar per fat 16. mars 2022 før den igjen økte til over 120 dollar per fat 23. mars 2022. Etter dette har den gått noe ned. Fremtidig oljepris er usikker og vil bl.a. avhenge av utviklingen krigen i Ukraina og sanksjonene mot Russland. Terminmarkedet for olje tilsier noe lavere priser fremover.

Økte oljepriser har bidratt til økte drivstoffpriser, både internasjonalt og i Norge. Bensin og diesel har i korte perioder blitt omsatt for over 25 kroner per liter, men prisene ligger i uke 14 noe lavere, trolig mellom 19 og 23 kroner per liter. Det er store variasjoner i drivstoffprisene, både over tid og mellom de enkelte stasjoner. Prisforskjeller på flere kroner er ikke uvanlig.

I representantforslaget vises det til en beregning Storebrand har gjort som indikerer at «gjennomsnittsfamilien» kan få en ekstraregning i 2022 på over 60 000 kroner for de store utgiftspostene renter, strøm, bensin og mat. Tabell 1 viser Storebrands beregninger, slik disse ble gjengitt i Nettavisen 9. mars 2022.

Tabell 1: Anslag på enkelte kostnader for en gjennomsnittsfamilie. Kroner

	2021	2022	Merutgift
Renteutgifter	46 800	70 200	23 400
Matvarer	140 400	147 420	7 020
Strøm	30 013	60 975	30 962
Bensin	16 520	21 000	4 480
Totalt	233 733	299 595	65 862

Kilde: Storebrand, publisert i Nettavisen 9. mars 2022

<https://www.nettavisen.no/okonomi/her-er-skrekkregnestykket-husholdningene-ikke-vil-se/s/12-95-3424253769>

Storebrands beregning viser at av en samlet merkostnad på over 65 000 kroner, er 4 480 kroner (knapt 7 prosent) knyttet til økte drivstoffpriser. Dette utgjør en merkostnad på om lag 375 kroner per måned. Merutgiften knyttet til strøm, renteutgifter og matvarer er langt større enn merutgiften til drivstoff. De mest virkningsfulle virkemidlene nå er derfor å videreføre strømstøtteordningen, samt å føre en ansvarlig økonomisk politikk så vi unngår en enda høyere rente enn Norges Bank nå ser for seg.

Husholdningene har spart ekstraordinært mye under pandemien. I løpet av de siste to årene har hver husholdning i gjennomsnitt spart i overkant av 100 000 kroner. Det ligger også an til positiv reallønnsvekst og kjøpekraftforbedringer for lønnstakerne i 2022. Høy sysselsettingsvekst innebærer at inntektene øker også for de som har vært arbeidsledige eller av andre grunner har vært utenfor arbeidsmarkedet og nå kommer i jobb.

Norsk økonomi er nå inne i en høykonjunktur. Bedrifter melder om problemer med å få tak i arbeidskraft, og lønns- og prisveksten skyter fart. Den registrerte arbeidsledigheten har kommet ned. Sist gang ledigheten var på så lavt nivå var i høykonjunktoren før finanskrisen i 2008. Krigen i Ukraina treffer også norsk økonomi, men utslagene i aktiviteten ser ut til å bli nokså små siden vi handler lite med Russland, Ukraina og Hviterussland. De siste prognosene fra både Norges Bank, SSB og Finansdepartementet (mars 2022) tegner et bilde av en økonomi i sterk vekst, selv om krigen i Ukraina øker usikkerheten om den økonomiske utviklingen fremover.

Vi er nå i en situasjon der flere uforutsette situasjoner har gjort det nødvendig å øke pengebruken over statsbudsjettet. Å få oljepengebruken ned fra dagens høye nivå er en viktig prioritering. Fremover vil handlingsrommet i finanspolitikken også bli mer begrenset. Gitt disse utfordringene og i lys av den sterke utviklingen i norsk økonomi, må vi være varsomme med å innføre flere brede og generelle tiltak som øker temperaturen i norsk økonomi.

Forslagene skal ifølge forslaget fra representantene «kompensere for en ekstraordinær prisutvikling» på drivstoff. Det fremkommer ikke av forslaget om forslagsstillerne har til hensikt å reversere forslaget når drivstoffprisene returnerer til «normalt» nivå, eller om forslagsstillerne har hensikt er at endringene skal være varige.

### *Forslag 1 - veibruksavgift*

Veibruksavgiften på drivstoff er en særavgift som, i tillegg til å gi staten inntekter, 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.

I representantforslaget foreslås det å sette satsene i veibruksavgiften på bensin og mineralolje til 0 kroner per liter. Representantforslaget innebærer at veibruksavgiften på biodiesel, bioetanol, LPG og naturgass videreføres med gjeldende satser.

I representantforslaget foreslås det å sette veibruksavgiften på mineralolje til 0 kroner per liter. Det foreslås ingen endring i grunnavgiften på mineralolje. Forslaget innebærer dermed at det vil være høyere avgifter på (merket) diesel til traktorer og anleggsmaskiner mv. enn på (blank) autodiesel til veibruk. Dermed blir slik merket drivstoff dyrere enn blank diesel til veiformål. D

En avvikling av veibruksavgiften på drivstoff og grunnavgiften på mineralolje gir et årlig provenyrtap på 14,8 mrd. kroner.

### *Forslag 2 – CO<sub>2</sub>-avgift*

De viktigste virkemidlene i norsk klimapolitikk er klimaavgifter og EUs kvotesystem. Både avgifter og kvoter setter en pris på utslipp. Prising legger til rette for en effektiv måloppnåelse gjennom at utslippsreduksjoner først skjer der hvor det er enklest (billigst) å kutte. I tillegg gir prising insentiver til å utvikle teknologi for lavere utslipp.

I representantforslaget foreslås det å sette satsene i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje og bensin til 0 kroner per liter. Representantforslaget innebærer at CO<sub>2</sub>-avgiften på LPG og naturgass videreføres med gjeldende satser.

En avvikling av satsene for bensin og mineralolje i CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralske produkter gir et årlig provenyrtap på 12,0 mrd. kroner.

Forslaget skal «kompensere for en ekstraordinær prisutvikling» på drivstoff. Det fremkommer ikke av forslaget om forslagsstillerne har til hensikt å reversere forslaget når drivstoffprisene returnerer til «normalt» nivå, eller om hensikten er å permanent avvike CO<sub>2</sub>-avgiften.

### *Forslag 3 - merverdiavgift*

Merverdiavgiften er en generell forbruksavgift som i utgangspunktet omfatter omsetning av alle varer og tjenester. Drivstoff er omfattet av den generelle merverdiavgiftssatsen på 25 prosent. Merverdiavgiften utgjør dermed alltid 20 prosent av drivstoffprisen. Når drivstoffprisen er høy, vil merverdiavgiften dermed utgjøre et større kronebeløp per liter drivstoff enn når drivstoffprisen er lav.

Merverdiavgiften bør ikke brukes som et prisregulerende virkemiddel. Det ville åpne for at merverdiavgiftssatser på en rekke varer og tjenester økes eller reduseres avhengig av prisutviklingen. Dette vil gjøre merverdiavgiftssystemet mer komplisert og øke de administrative kostnadene for norsk næringsliv. Merverdiavgiftsutvalget (NOU 2019: 11) anbefalte å avvike dagens reduserte satser og fritak og innføre én felles merverdiavgiftssats.

Det er ikke nødvendigvis slik at en reduksjon i merverdiavgiftssatsen slår fullt ut i reduserte priser. Merverdiavgiftsutvalget (NOU 2019: 11) viser til at analyser av prisvirkningene av halvingen av merverdiavgiften på matvarer i 2001 spriker mellom to tredels og full overvelting.

Redusert merverdiavgiftssats vil ikke komme næringsdrivende til gode, da næringsdrivende har fradragsrett for inngående merverdiavgift. Reduksjon i satsen eller fritak for merverdiavgift for drivstoff vil kreve egen avgrensning av hva som skal inngå i betegnelsen drivstoff. Fritak for merverdiavgift på drivstoff vil innebære statsstøtte i henhold til EØS-avtalen, og kan ikke innføres før det er notifisert til og

godkjent av ESA. Det vil i så fall måtte begrunnes hvorfor drivstoff skal støttes i merverdiavgiftssystemet fremfor annet forbruk.

Et fritak eller redusert sats i merverdiavgiften vil medføre et betydelig provenyrtap.

Med hilsen

  
Trygve Slagsvold Vedum