



Representantforslag 34 S

(2011–2012)

fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Oscar J. Grimstad, Bård Hoksrud, Kenneth Svendsen og Ketil Solvik-Olsen

Dokument 8:34 S (2011–2012)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Oscar J. Grimstad, Bård Hoksrud, Kenneth Svendsen og Ketil Solvik-Olsen om å frita det ikke-mineralske miljødrivstoffet GTL fra mineraloljeavgift

Til Stortinget

Bakgrunn

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet skriver i sin regjeringserklæring Soria Moria II at Norge skal være et foregangsland i miljøpolitikken. Dessverre viser det seg gang på gang at dette kun er retorikk, og at det er langt fra ord til handling. I de fire første statsbudsjettene til regjeringen, var det lagt vekt på å stimulere til bruk av alternativ energi, derunder nettopp til bruk av GTL («Gass to liquid»). Dette har regjeringen nå overraskende gått bort ifra.

Toll- og avgiftsdirektoratet krever mineraloljeavgift på det miljøvennlige drivstoffet GTL, til tross for at GTL ikke er laget av mineralolje, men av naturgass. Det betyr at drivstoffet blir vesentlig dyrere enn vanlig diesel. GTL kan, ifølge en rapport fra miljøstiftelsen Zero, gi utslippsreduksjon på 5–45 pst. på NO_x, 25–40 pst. reduksjon for partikkelforurensning, 40–60 pst. reduksjon for hydrokarboner og 40–80 pst. reduksjon i karbonmonoksid.

Konsekvensen av mineraloljeavgift på GTL, er at norske miljøbedrifter må legge ned virksomheten, fordi prisen på GTL blir for høy i forhold til drivstoff basert på mineralolje. I storskala og uten mineraloljeavgiften kan miljødrivstoffet selges for ca. 14,00 kroner per liter, inkludert CO₂-avgift, samt merverdiavgift. Med mineraloljeavgiften derimot vil tilsvarende

drivstoff koste over 19,00 kroner per liter, noe som ikke er en konkurransedyktig pris.

Lokal forurensning er en utfordring i både Oslo og enkelte andre storbyer, i spesielt på enkelte vinterdager. En arbeidsgruppe nedsatt av Oslo kommune har, ifølge NRK.no den 10. oktober 2011, foreslått å nekte trailere å kjøre gjennom sentrum, at folk ikke skal få kjøre dieslbiler, samt flere andre drastiske tiltak som griper inn i folks hverdag. I Bergen var det datokjøring vinteren 2010–2011 der biler med skilt som slutter på enten par- eller oddetall fikk kjøreforbud enkelte datoer. Alle har stor forståelse for de problemene mange med lungesykdommer har på grunn av lokal forurensning, men å fjerne mineraloljeavgiften på GTL vil være langt mindre inngripende enn alternativene. Regjeringens politikk betyr at store brukere, for eksempel busselskaper, må velge mindre miljøvennlig drivstoff enn GTL. Dette går utover folk flest i Norge, særlig astmatikere på vinterstid i de største byene.

Mineraloljeavgift på syntetisk diesel gjør som nevnt tidligere produktet ulønnsomt i markedet. Dermed blir denne miljøvennlige dieselen knapt brukt. Representantene fra Fremskrittspartiet har tatt opp problemstillingen ved flere anledninger. Regjeringen har samtlige ganger avvist å fjerne avgiften, i spørretimen 28. mai 2008, i svar på skriftlig spørsmål i Dokument 15:1186 (2007–2008), i svar på Dokument 15:886 (2010–2011) fra februar 2011 og i svar på Dokument 15:85 (2011–2012) 17. oktober 2011. Fra svarene er det åpenbart at regjeringen er fullt innforstått med problemstillingen og forsvarer byråkratiets vurderinger. Finansminister Sigbjørn Johnsen skriver i sine svar fra 2011 at det i Toll- og avgiftsdirektoratets rundskriv om veibruksavgiften på drivstoff står at oljer som fremstilles gjennom behandling av gass vil kunne regnes som mineralolje dersom gassen er basert på mineralsk materiale.

Tollaboratoriet, som er direktoratets eget laboratorium, bekrefter imidlertid at naturgassdrivstoffet GTL ikke er et petroleumsdestillat fra mineralolje. Universitetet i Bergen ved professor i petroleum, kjemi og prosessfag, Olav M. Kvalheim, bekrefter også at drivstoffet ikke er et petroleumsdestillat fra mineralolje og må klassifiseres som naturgass:

«(...)Tollregionen Oslo og Akershus har selv fått testet ECOPAR. Resultatet fra testen bekreftet at ECOPAR ikke var et petroleumsdestillat, men en lavaromatisk gassolje i samsvar med produktbeskrivelsen til EcoFuel. Ut fra overforstående fakta, må ECOPAR klassifiseres som naturgass.»

– Olav M. Kvalheim, Bergen, 24. juni 2010. Det samme bekrefter Jan Aske Børresen (geofysiker og meteorolog, tidligere. OED, EU, og FFI). Produktet er altså ikke mineralsk og har heller ikke mineralsk opphav. Naturgassveske faller ikke inn under betegnelsen mineralolje og lignende, ifølge rapporten: «Utredning om Fischer-Tropsch-prosessen som omvandler naturgass til en naturgassvæske», av Jan Aske Børresen og Olav M. Kvalheim.

Fra Arbeiderpartiets stortingsgruppe er tonen en annen. Stortingsrepresentant og medlem av energi- og miljøkomiteen, Torstein Rudihagen, sier til NRK Dagsrevyen den 27. juni 2011:

«Vedtaket er fattet i strid med de rødgrønnes hensikt.»

Han krever at finansminister Sigbjørn Johnsen griper inn.

«– Dette blir i alle fall i strid med intensjonene i avgiftssystemet vårt,» fastslår stortingsrepresentant Torstein Rudihagen overfor NRK.

«– Her får en bruke sunn fornuft og se at EcoFuel tjener mange formål, først og fremst at det er mer miljøvennlig. Så må man skjære igjennom og gi et fortsatt avgiftsfritak,» mener han. (<http://www.nrk.no/nyheter/norge/1.7691441>)

Regjeringen har gjentatte år vektlagt at alternative drivstoff skulle fritas for avgift. For eksempel omtaler regjeringen i St.prp. nr. 1 (2007–2008), Skatte-, avgifts- og tollvedtak, sidene 74 og 75, sin politikk i forhold til alternative drivstoff. På side 75 skriver regjeringen blant annet:

«Regjeringen ønsker å stimulere til økt bruk av alternative drivstoff slik at klimagassutslippene fra transportsektoren kan reduseres. Regjeringen legger derfor ikke opp til å foreslå å avgiftslegge alternative drivstoff fra 2008.»

På side 74 utdyper regjeringen hva de ser på som alternative drivstoff:

«De siste årene har det kommet en rekke alternativer til bensin og diesel på markedet, deriblant bioetanol, biodiesel, biogass, autogass (LPG), naturgass (CNG og NGL), hydrogen, hytan og elektrisitet.»

Regjeringen omtaler altså selv at naturgass (CNG og NGL) er å regne for alternativt drivstoff, og skal følgelig ikke avgiftsbelegges dersom regjeringen står ved sitt utsagn på side 75.

GTL er en NGL og er laget av 100 pst. ren fossil naturgass. Gassen blir konvertert til flytende form ved å «splitte» opp gassen og sette den sammen igjen i en spesialdesignet patentert reaktor. Gassen er flytende ved vanlig atmosfærisk trykk, i stedet for under høyt trykk i en tank. Lyse Gass kan bekrefte at naturgass de selger som drivstoff er avgiftsfri. Da virker det merkelig at bilister som bygger om sin bil for å kjøre på naturgass skal gjøre det avgiftsfritt, mens bilister som kjøper naturgass som er «ombygget» til å gå på dieselmotorer skal avgiftsbelegges.

Forslagsstillerne påpeker at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i saken om mineraloljeavgift på GTL fører en politikk som er stikk i strid med det som tilsynelatende er intensjonen i regjeringserklæringen Soria Moria II. Forslagsstillerne vil derfor anta at regjeringen vil ombestemme seg etter en grundigere vurdering av saken, og forventer at Arbeiderpartiet står ved sitt løfte til NRK i sommer.

Forslag

Det fremmes på denne bakgrunn følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen legge til grunn den vitenskapelige definisjonen av mineralsk materiale ved innkreving av mineraloljeavgift, slik at miljødrivstoffet GTL slipper denne avgiften.

29. november 2011