



Representantforslag 35 S

(2010–2011)

fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hjemdal og Borghild Tenden

Dokument 8:35 S (2010–2011)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup, Line Henriette Hjemdal og Borghild Tenden om endring i drivstoffavgiftene for motorkjøretøy

Til Stortinget

Bakgrunn

Stortingets klimaforlik har som mål å redusere klimagassutslippene i Norge med om lag 12–14 millioner tonn CO₂-ekvivalenter sammenlignet med regjeringens referansebane i klimameldingen fra 2007. Samtidig må det være en ambisjon å hindre at lavere utslipp i Norge fører til økte utslipp i andre land. Det vil derfor være nødvendig å gjennomføre betydelige kutt i sektorer som gir reell nedgang i både norske og globale utslipp av klimagasser. Transportsektoren må derfor ta en forholdsvis stor andel av utslippsreduksjonen.

Norges geografi og spredte bosetting gjør transport viktig for både husholdninger og næringsliv, og i mange deler av landet er bilen et helt nødvendig fremkomstmiddel. Derfor må myndighetene legge til rette for at mer av bilbruken skjer med utslippsfrie el-

ler utslippsnøytrale drivstoff, og stimulere til at nye biler som omsettes i Norge, er biler med lave utslipp av CO₂. Politikken må ta utgangspunkt i at det ikke er bilen i seg selv som gir klimaproblemet, men drivstoffet. Det er viktig å legge til rette for rask innføring av ny teknologi som gir mer energieffektive bilmotorer, men også utvikling av klimanøytrale eller utslippsfrie drivstoff som biodiesel, biogass, bioetanol, elektrisitet og hydrogen.

Fordi bruk av disse drivstoffene ikke gir netto økning i utslippene av CO₂, er de fritatt for CO₂-avgift. Med dagens nivå for CO₂-avgift er imidlertid dette fritaket ikke tilstrekkelig til at disse drivstoffene vil hevde seg i konkurranse med tradisjonell bensin og diesel. Innføringen av halv autodieselsavgift for biodiesel fra 2010 har svekket konkurransekraften til biodrivstoff ytterligere. Det vil derfor være behov for en gjennomgang og en endring i avgiftssystemet for drivstoff.

Dagens avgifter på drivstoff

CO₂-avgiften på mineralske produkter ble innført i 1991, og ble i 1999 skilt ut i et eget avgiftsvedtak. Avgiftens formål er å bidra til kostnadseffektive reduksjoner av klimagassen CO₂. Avgiftsplikten omfatter mineralolje, bensin og gass.

I statsbudsjettet for 2011 er det foreslått følgende avgiftssatser:

Drivstoff	Avgiftssats 2010 (kr/l)	Kr/ tonn CO ₂	Foreslått avgiftssats 2011 (kr/l)	Kr/ tonn CO ₂
Bensin	0,86	371	0,88	380
Bioetanol	0		0	0
Mineraloljebasert diesel	0,58	218	0,59	222
Biodiesel	0	0	1,81	0

I tillegg til CO₂-avgift er bruk av drivstoff for motorkjøretøy gjenstand for en veibruksavgift (tidligere bensinavgift / autodieselavgift). Veibruksavgiften på bensin og diesel begrunnes i statsbudsjettet (Prop. 1 LS (2010–2011)) med at de har til hensikt å stille brukerne overfor de eksterne kostnadene knyttet til veibruk som bruk av motorvogn medfører, eksklusive utslipp av CO₂ som prises gjennom CO₂-avgiften. Dette er i tråd med prinsippet om at forurenser skal betale, og vil redusere omfanget av de uønskede effektene som bruk av kjøretøy medfører. I prinsip-

pet argumenteres det derfor for at alle drivstoff bør være gjenstand for en veibruksavgift. I statsbudsjettet for 2011 er bioetanol der bensin utgjør hovedbestanden, ilagt veibruksavgift på bensin, mens annen bioetanol ikke avgiftsbelegges. Biodiesel er ilagt halv veibruksavgift på diesel, mens andre utslippsnøytrale eller utslippsfrie drivstoff ikke er ilagt veibruksavgift. Dette til tross for at Finansdepartementet i Prop. 1 LS (2010–2011) argumenterer for at de prinsipielt burde ha blitt ilagt slik avgift og at det burde vært full veibruksavgift for biodiesel.

I statsbudsjettet for 2011 er det foreslått følgende avgiftssatser:

Drivstoff	Avgiftssats 2010 (kr/l)	Foreslått avgiftssats 2011 (kr/l)
Bensin	4,54	4,66
Bioetanol	0	0
Mineraloljebasert diesel	3,56	3,67
Biodiesel	1,78	1,81

Det var følgende avgifter på drivstoff i Norge i 2010:

	Bensin (NOK/l)	Bioetanol (NOK/l)	Mineraloljebasert diesel (NOK/l)	Biodiesel (NOK/l)
CO ₂ -avgift	0,86	0	0,58	0
Bensinavgift/Autodieselavgift	4,54	0	3,56	1,78
Total avgift	5,40	0	4,14	1,78

Til tross for at det ifølge regjeringen prinsipielt burde ha vært veibruksavgift på alle typer drivstoff, er det vanskelig å si eksakt hva nivået på denne bør være. Det er vanskelig å tallfeste de kostnader som

veibruksavgiften er ment å gjenspeile, slik som utslipp av partikler og NO_x, ulykker, støy og veislitasje.

Til sammenligning har Sverige en helt annen fordeling på CO₂-avgift og sin energiavgift. I Sverige var det følgende avgifter på drivstoff i 2010:

	Bensin (NOK/l)	Mineraloljebasert diesel (NOK/l)
CO ₂ -avgift	1,95	2,48
Energiavgift	2,45	1,06
Total avgift	4,40	3,54

Fordi CO₂-avgiften utgjør en så mye større andel av den totale drivstoffavgiften på bensin og diesel i Sverige, blir utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff som biodiesel og bioetanol i Sverige mer konkurransedyktige sammenlignet med fossil bensin og diesel enn de vil være i Norge med full veibruksavgift. Fordi det verken for CO₂-avgiften eller veibruksavgiften er mulig å gi et eksakt svar på hva de eksterne kostnadene er, og hva «riktig» avgiftsnivå derfor vil være, blir det ofte et skjønn hva nivået blir. I Sverige var energiavgiften på mineraloljebasert diesel mindre enn en tredjedel av nivået på autodieselavgiften i Norge i 2010.

Nytt avgiftssystem

I flere år har Finansdepartementet argumentert for at det prinsipielt bør ilegges veibruksavgift for alle typer drivstoff, også de som i dag er fritatt for slik avgift. Det er gjentatte ganger uttalt at dette fritaket kun er midlertidig i en introduksjonsfase. Dette gir dårlig forutsigbarhet for produsenter av alternative drivstoff i Norge. Dette fikk de en klar påminnelse om i forbindelse med statsbudsjettet for 2010. Over natten ble avgiftsfritaket på biodiesel fjernet. Dette skjedde til tross for at sentrale medlemmer av regjeringen kun få måneder tidligere hadde uttalt sin klare støtte til biodiesel.

I Fredrikstad hadde Uniol bygget opp et flunkende nytt produksjonsanlegg for biodiesel basert på slakteriavfall, raps og soya til en kostnad av 350 mill. kroner. Anlegget fikk mange lovord fra miljøvernminister Erik Solheim da det ble åpnet i mai 2009, men som følge av at regjeringen fjernet avgiftsfritaket for biodiesel, ble anlegget vedlagt nedlagt kort tid etter. Norske Skog planla å produsere 2. generasjons biodrivstoff på Follum basert på kvist og annet avfall fra skogen, og daværende næringsminister Sylvia Brustad besøkte anlegget i valgkampen 2009 med løfte om økonomisk støtte. Med fjerning av fritaket fra autodieselavgift er imidlertid ikke produksjonen lønnsom i Norge, og bedriften er nå nedlagt. Dette er eksempler på at manglende forutsigbarhet om rammebetingelsene har skapt store problemer for produsenter av biodiesel i Norge. Det samme kan ramme andre

produsenter av utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff.

En endring i avgiftssystemet med mindre vekt på veibruksavgift og økt vekt på CO₂-avgift vil gjøre avgiftssystemet mer robust når det gjelder innføring av veibruksavgift på andre alternative drivstoff, slik Finansdepartementet i flere statsbudsjett har varslet. Det vil være mulig å beholde konkurransedyktigheten til alternative drivstoff, samtidig som de hensyn regjeringen begrunner veibruksavgiften med, blir ivaretatt.

Utslipp av NO_x fra bruk av diesel i kjøretøy utgjør en annen betydelig miljøutfordring, i tillegg til CO₂. Det gjelder særlig i de større byene. Det kan derfor være grunn til å synliggjøre denne i en egen avgiftskomponent, skilt ut fra veibruksavgiften for diesel.

Forslagsstillerne vil derfor presentere følgende skisse til nytt avgiftssystem for drivstoff:

	Bensin (NOK/l)	Mineraloljebasert diesel (NOK/l)	Biodiesel (NOK/l)
CO ₂ -avgift	4,54	3,39	0,00
Veibruksavgift	1,00	0,62	0,62
NO _x -avgift	0,00	0,20	0,20
Total avgift	5,54	4,21	0,82

Prinsippet bak skissen til endringer i drivstoffavgiftene er å legge økt vekt på CO₂-utslipp og mindre vekt på veibruksavgiften i avgiftssystemet, samtidig som verken den totale avgiftsbelastningen på forbrukerne eller statens provenyinntekter blir vesentlig endret. Økt vekt på CO₂-avgift vil øke den relative prisforskjellen mellom konvensjonelle drivstoff og biodrivstoff som må være til stede dersom vi skal få en økt andel biodrivstoff, og dermed reduserte CO₂-utslipp, ettersom biodrivstoff i produksjon foreløpig er litt dyrere enn konvensjonelle fossile drivstoff. Skissen til omlegging vil om lag halvere summen av veibruksavgiften og en NO_x-avgift for biodiesel i forhold til statsbudsjettet for 2011 fra 1,78 kr per liter til 0,82 kr per liter.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

I

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 legge frem forslag til endret sammensetning av drivstoffavgiftene med økt CO₂-avgift og redusert veibruksavgift etter svensk modell, for å bidra til å gjøre biodrivstoff mer konkurransedyktig i markedet.

II

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2011 legge frem forslag om en egen NO_x-komponent i veibruksavgiften for autodiesel.

16. november 2010

