



Innst. 185 S

(2009–2010)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:31 S (2009–2010)

Innstilling fra finanskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup og Arve Kambe om en gjennomgang av avgiftene på drivstoff

Til Stortinget

Sammendrag

Stortingsrepresentantene Nikolai Astrup og Arve Kambe fremmet 4. desember 2009 følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2010, legge frem for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff.»

Det vises til Dokument 8:31 S (2009–2010) for en nærmere redegjørelse og begrunnelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Thomas Breen, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Torfinn Opheim og Dag Ole Teigen, fra Fremskrittspartiet, Ulf Leirstein, Jørund Rytman, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Gunnar Gundersen, Arve Kambe og Jan Tore Sanner, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Egeland, 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 29. januar 2010. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at finansministeren i sitt svar til komiteen påpeker at det i statsbudsjettet for 2007, med gjentakelser i statsbudsjettene for 2008, 2009 og 2010, har blitt slått fast følgende fra regjeringen:

«På prinsipielt grunnlag bør alle trafikanter betale avgift som tilsvarer de kostnadene de påfører samfunnet i form av ulykker, kø, støy, utslipp til luft og veislitasje. Det meste av kostnadene ved bruk av personbil er knyttet til ulykker, kø og støy. Dette er kostnader som i liten grad varierer med valg av drivstoff. Dette taler for at det over tid vil være nødvendig å ilegge alternative drivstoff drivstoffavgifter på linje med bensinavgiften og diesellavgiften.»

Flertallet deler synspunktet om at alle trafikanter skal være med å betale kostnader knyttet til bruken av vei, og at avgiftsbelegginga skal sørge for dette. Samtidig er avgiftene et virkemiddel for å oppnå miljømålsettingene blant annet fra Klimaforliket om å stimulere til mer miljøvennlig atferd og reduserte klimagassutslipp. Det vil bety at man vil redusere biltransporten samtidig som man ønsker økt overgang til mer miljøvennlige drivstoffer. Flertallet vil peke på at det er behov for langsiktighet i virkemiddelbruken slik at aktørene har forutsigbare rammevilkår.

Flertallet viser til at regjeringens skatte- og avgiftsopplegg vedtas i de årlige budsjettprosessene.

Det er derfor naturlig at mer prinsipielle vurderinger av avgiftssystemet blir gjort i forbindelse med stats- og nasjonalbudsjettet. Flertallet gir sin tilslutning til dette, og imøteser en gjennomgang av avgiftene for drivstoff i forbindelse med neste statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det de siste årene er lansert en rekke nye miljøvennlige drivstoff i transportsektoren, slik som biodiesel, biogass, bioetanol, elektrisitet og hydrogen. Her vil fritaket for CO₂-avgift med dagens nivå på avgiften ikke være nok til at disse klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoffene vil være konkurransedyktige med tradisjonell fossil bensin og diesel. Det kan derfor være nødvendig med fritak fra andre avgifter i en introduksjonsfase.

Disse medlemmer peker på at for at nye klimavennlige produkter skal kunne realiseres, er det viktig å ha stabile og forutsigbare rammebetingelser fra myndighetenes side. Fjerningen av fritaket fra autodieselavgift for biodiesel er et eksempel på det motsatte. Over natten ble avgiftsfritaket fjernet, noe som har skapt store problemer for produsenter av biodiesel i Norge.

Disse medlemmer peker på at transportsektoren i 2008 var den sektoren som sto for den største andel av de norske klimagassutslippene med 32 prosent av de totale utslippene. Samtidig utgjør transportsektoren den klart største andel av de sektorer som vil stå utenfor det europeiske kvotehandelssystemet for klimagasser fra 2013, og dermed kun underlagt nasjonale virkemidler og nasjonalt ansvar for utslippsreduksjoner.

Disse medlemmer viser til at Klimakur 2020 slår fast at det kan være mulig å oppnå en utslippsreduksjon innen transportsektoren i størrelsesorden 3–4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2020 sammenlignet med referansebanen. Disse medlemmer har merket seg at innføring av biodrivstoff er det tiltaket som vil kunne stå for mesteparten av utslippsreduksjonen i transportsektoren, med et potensial på 1,7–1,9 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020 og 3,8–7,7 millioner tonn i 2030. Det er i basisalternativet for denne utslippsreduksjonen forutsatt 10 prosent innblanding av biodrivstoff i alle transportformer i 2020 og 20 prosent i 2030. Dette forutsetter en vesentlig andel høyinnblandet biodrivstoff, slik som høyinnblandet biodiesel. Disse medlemmer peker på at vedtaket om fjerning av fritaket for autodieselavgift for biodiesel under behandlingen av statsbudsjettet for 2010 derfor vil gjøre det betydelig vanskeligere å nå potensialet for utslippsreduksjon i transportsektoren, og gjøre det betydelig vanskeligere å nå målsettingen i klimaforliket om reduksjon på 15–17 millioner tonn CO₂-

utslipp i 2020 i forhold til referansebanen når opptak i skog er inkludert. Fjerningen av avgiftsfritaket er derfor et skritt i feil retning med hensyn til klimaforliket.

Disse medlemmer viser til at biodieselsaken skaper usikkerhet rundt rammebetingelsene også for andre former for klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff. Det er derfor behov for en gjennomgang av avgiftssystemet for drivstoff for å skape forutsigbare og stabile rammebetingelser som kan sikre fremtiden for klimavennlige drivstoff. Dette behovet blir særlig tydeliggjort gjennom den betydningen beregningene i Klimakur 2020 slår fast at økt bruk av biodrivstoff vil ha for å nå utslippsmålene i klimaforliket. Denne gjennomgangen bør iverksettes så raskt som mulig, og ikke vente på regjeringens varslede stortingsmelding om klimapolitikken i 2011. Disse medlemmer er imidlertid enig i at en slik gjennomgang godt kan skje sammen med det øvrige stats- og nasjonalbudsjettet, og mener det bør skje i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2010.

Disse medlemmer peker på at dersom det er innført midlertidige fritak for ikke-klimarelaterte avgifter for nye drivstoff i en introduksjonsfase, må det tidlig tilkjennegis for hvor lang tid avgiftsfritaket vil gjelde slik at produsenter og forbrukere kan tilpasse seg dette. Det må etableres forutsigbare kriterier for hvilke avgifter man vil innføre og hvilke avgifter man vil unnta for nye klimavennlige drivstoff, og hvor lenge eventuelle midlertidige avgiftsfritak vil vare.

Disse medlemmer fremmer forslaget i Dokument 8:31 S (2009–2010):

«Stortinget ber regjeringen, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2010, legge frem for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff.»

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at de samlede inntekter fra avgifter til statskassen fra bil og bilbruk langt overstiger de faktiske kostnader forbundet med bilbruk, som veivedlikehold, sikringstiltak etc. Det vil etter disse medlemmers syn være feil å bare fokusere på en av avgiftene. Det er derfor behov for en samlet gjennomgang av avgiftssystemet på bil og bilbruk. I den forbindelse vil disse medlemmer vise til at en stadig større del av veibyggingen foregår ved egenfinansiering fra billistene i form av bompenger. Disse medlemmer er enige i at de samlede avgiftene på bil og bilbruk skal dekke de faktiske kostnadene for samfunnet.

Disse medlemmer vil vise til at Norge er et langstrakt og spredt bebygd land med store avstander. I mange områder vil det ikke være mulig med et akseptabelt kollektivtilbud, i tillegg vil opprettelse av et slikt tilbud kunne føre til større utslipp enn det privatbilen gjør. En ser allerede i dag en stor flyttestrøm fra distriktene og inn til større tettsteder. Det er mange grunner til dette, men en av grunnene er de skyhøye særnorske drivstoffavgiftene.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i revidert nasjonalbudsjett for 2010 gjennomgå det totale avgiftsnivået på bil og bilbruk med sikte på å redusere disse.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen, senest i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2010, legge frem

for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreducerende drivstoff.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i revidert nasjonalbudsjett for 2010 gjennomgå det totale avgiftsnivået på bil og bilbruk med sikte på å redusere disse.

Komiteens tilråding

Komiteen viser til sine merknader og representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Dokument 8:31 S (2009–2010) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Nikolai Astrup og Arve Kambe om en gjennomgang av avgiftene på drivstoff – vedlegges protokollen.

Oslo, i finanskomiteen, den 11. mars 2010

Torgeir Micaelsen

leder

Lars Egeland

ordfører

Vedlegg**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen,
datert 29. januar 2010****Dokument 8:31 S (2009-2010) fra representantene
Nikolai Astrup og Arve Kambe om gjennomgang
av avgiftene på drivstoff**

Finansministeren er bedt om å uttale seg til overnevnte dokument. Representantene Nikolai Astrup og Arve Kambe fremmer i dette dokumentet følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen, senest i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2010, legge frem for Stortinget en gjennomgang av prinsipper for avgifter på drivstoff med tanke på forutsigbarhet for produsenter og forbrukere av klimanøytrale eller utslippsreduserende drivstoff.»

Besvarelse:

I statsbudsjettet for 2007 og med lignende gjentakelse i statsbudsjettene for 2008, 2009 og 2010, slår Regjeringen følgende fast;

«På prinsipielt grunnlag bør alle trafikanter betale avgift som tilsvarer de kostnadene de påfører samfunnet i form av ulykker, kø, støy, utslipp til luft og veislitasje. Det meste av kostnadene ved bruk av personbil er knyttet til ulykker, kø og støy. Dette er kostnader som i liten grad varierer med valg av drivstoff. Dette taler for at det over tid vil være nødvendig å ilegge alternative drivstoff drivstoffavgifter på linje med bensinavgiften og dieselavgiften.»

Regjeringens skatte- og avgiftsopplegg fremgår av statsbudsjettet og eventuelle endringer vurderes i forbindelse med de årlige budsjettprosessene. Det er derfor naturlig at mer prinsipielle vurderinger av avgiftsystemet og de ulike særavgiftene, blir gjort i forbindelse med framleggelsen av Stats- og nasjonalbudsjettet.