



Innst. 193 S

(2011–2012)

Innstilling til Stortinget fra finanskomiteen

Dokument 8:34 S (2011–2012)

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

Til Stortinget

Sammendrag

I dokumentet ble følgende forslag fremmet 29. november 2011:

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

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse og begrunnelse for forslaget.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Irene Johansen, Gerd Janne Kristoffersen, lederen Torgeir Micaelsen, Knut Storberget, Dag Ole Teigen og Laila Thorsen, fra Fremskrittspartiet, Jørund Rytman, Ketil Solvik-Olsen, Kenneth Svendsen og Christian Tybring-Gjedde, fra Høyre, Arve Kambe, Jan Tore Sanner og Eli Skoland, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Egeland, fra Senterpartiet, Per Olaf Lundteigen, fra Kris-

telig Folkeparti, Hans Olav Syversen, og fra Venstre, Borghild Tenden, viser til at finansministeren har uttalt seg om forslaget i brev av 20. desember 2011 til finanskomiteen. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Komiteen viser også til spørsmål til statsråden fra saksordfører datert 18. januar 2012 og til finansministerens svar på disse datert 27. januar 2012.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til finansministerens brev til komiteen, og svar på spørsmål fra saksordfører.

Flertallet viser til at forvaltningen av veibruksavgiften på drivstoff er lagt til toll- og avgiftsetaten. Toll- og avgiftsdirektoratet har slått fast at GTL-diesel er omfattet av veibruksavgiften. Saken er endelig avgjort fra avgiftsmyndighetenes side, og står nå for domstolene. Flertallet mener det er lite hensiktsmessig, og i strid med prinsippene for god forvaltningsskikk dersom Stortinget skal gå inn i enkeltsaker og anmode regjeringen om å legge en bestemt regelforståelse til grunn. Flertallet viser i denne sammenheng til Innst. S. nr. 210 (2002–2003) fra kontroll- og konstitusjonskomiteen om rapport til Stortinget fra utvalget til å utrede Stortingets kontrollfunksjon.

Flertallet vil peke på at i tillegg til å skaffe staten inntekter, har veibruksavgiften på drivstoff til hensikt å stille brukeren overfor de eksterne kostnadene som kjøring på vei medfører i form av ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøskadelige utslipp. Kostnadene knyttet til lokale utslipp utgjør bare en liten del av disse kostnadene. At en type drivstoff gir lave lokale utslipp bør derfor ikke alene begrunne et fritak for hele veibruksavgiften.

Regjeringen varslet i budsjettet for 2012 at en ønsker en omlegging til en mer generell veibruksavgift, og at alle drivstoff skal ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet innen 2020. Regjeringen har dermed signalisert at man ønsker en mer omfattende veibruksavgift som også omfatter drivstoff som ikke har avgift i dag. Det vil ikke være i samsvar med dette å innføre nye fritak for drivstofftyper som i dag er avgiftsbelagt. Flertallet vil også peke på at syntetisk diesel avgiftslegges på lik linje med ordinær diesel både i Sverige og Danmark.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at forslagsstillerne påpeker at Toll- og avgiftsdirektoratet krever mineraloljeavgift på drivstofftypen 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. Forslagsstillerne mener på denne bakgrunn at denne drivstofftypen dermed ikke bør ha veibruksavgift tilsvarende slik som f.eks. drivstoff basert på naturgass.

Disse medlemmer bemerker at GTL i dag kan brukes på vanlige dieseler uten tilpasninger. Drivstoffet fylles på separate stasjoner med egne tankanlegg og med foreløpig begrenset distribusjon i Norge. Disse medlemmer er kjent med at flere store kunder bruker dette drivstoffet i dag og dermed bidrar til lavere miljøutslipp, bl.a. NRK, TINE, Telefon, Asker kommune, Bastøy fengsel og IKEA.

Disse medlemmer vil bemerke at regjeringen flere ganger har vektlagt at alternative drivstoff skulle fritas for avgift. For eksempel omtaler regjeringen i St.prp. nr. 1 (2007–2008):

«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.»

Dette har senere blitt stående. Regjeringen uttaler samme sted følgende:

«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.»

Disse medlemmer viser til at det følger av forarbeidene til veibruksavgiften at denne skal prise kostnadene veitrafikk påfører samfunnet i form av «ulykker, kø, støy, veislitasje og helse- og miljøska-

delige utslipp». CO₂-avgiften kommer i tillegg. Avgiften omfatter derfor utslippselementer slik regjeringen har lagt opp til for drivstofftypen GTL.

Disse medlemmer vil likevel bemerke at det ikke er alle drivstofftyper som omfattes av plikten til å betale veibruksavgift. Det er her nok å vise til at bioetanol der bensin ikke utgjør hovedbestanddelen, ikke avgiftsbelegges med denne avgiften, og drivstoff i gassform er også unntatt. Stortinget har derfor opplagt ikke hatt til hensikt å avgiftsbelegge ethvert drivstoff til fremdrift av motorvogn med vegbruksavgift. Dette gjelder i særlig grad elbiler. Disse medlemmer er derfor skuffet over at regjeringen ikke ønsker større fokus på konkrete drivstoff som kan bedre klimaet i de større byene.

Disse medlemmer mener at konsekvensen av veibruksavgift på GTL er at norske miljøbedrifter risikerer å måtte 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 pr. liter, inkludert CO₂-avgift, samt merverdiavgift. Med veibruksavgiften, derimot, vil tilsvarende drivstoff koste over 19,00 kroner pr. liter, noe som ikke er en konkurransedyktig pris på drivstoff.

Disse medlemmer viser til finansministerens svar datert 27. januar 2012 der det fremkommer at på bakgrunn av Prop. 1 LS (2011–2012) Skatter, avgifter og toll 2012 ønsker regjeringen en omlegging til en mer generell veibruksavgift. Innen 2020 skal alle drivstoff ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet. Regjeringen har dermed signalisert at en ønsker en mer omfattende veibruksavgift som også ilegges drivstoff som i dag ikke har avgift. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at drivstoffet GTL bør få unntak for mineraloljeavgiften frem til nye avgiftsregler er vedtatt av Stortinget.

Disse medlemmer registrerer også klare tegn på faglig uenighet rundt klassifiseringen av drivstoffet, og ser at finansministeren i sitt svar til saksordførers andre spørsmål setter likhetstegn mellom oljer med fossil og mineralsk opprinnelse.

Disse medlemmer registrerer at finansministeren i spørsmålet om syntetisk diesel (GTL-diesel) omfattes av veibruksavgiften på drivstoff, nevner at dette må avgjøres på bakgrunn av gjeldende regelverk, og baseres på alminnelige juridiske fortolkningsprinsipper. Direktoratet har forholdt seg til gjeldende regelverk slik de mener regelverket er å forstå, og konkludert med at syntetisk diesel er, og har vært, et avgiftspliktig produkt. Disse medlemmer mener det er fullt mulig å konkludere annerledes og mener saken burde funnet sin politiske løsning på et tidlig tidspunkt.

Disse medlemmer viser også til at regjeringen omtaler naturgass (CNG og NGL) som alternative drivstoff. GTL er en NGL og er laget av 100 pst. 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. Disse medlemmer viser også til den av Stortinget ønskelige praksis med at naturgass som drivstoff er avgiftsfri for de biler der motoren relativt kostbart er bygget om til denne type drivstoff. På denne bakgrunn finner disse medlemmer det merkelig at bilister som kjøper naturgass som er tilpasset til å gå på ordinære dieselmotorer, skal avgiftsbelegges.

Disse medlemmer viser for øvrig til begrunnelsene i representantforslaget Dokument 8:34 S (2011–2012) og fremmer følgende forslag:

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

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

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

Komiteens tilråding

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

vedtak:

Dokument 8:34 S (2011–2012) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Per-Willy Amundsen, Oskar J. Grimstad, Bård Hoksrud, Kenneth Svendsen og Ketil Solvik-Olsen om å frita det ikke-mineralske miljødrivstoffet GTL fra mineraloljeavgift – vedtas ikke.

Oslo, i finanskomiteen, den 16. februar 2012

Torgeir Micaelsen

leder

Arve Kambe

ordfører

Vedlegg**Brev fra Finansdepartementet v/statsråden til finanskomiteen,
datert 20. desember 2011****Dokument 8:34 S (2011-2012) Representantfor-
slag fra FRP om å frita det ikke-mineralske miljø-
drivstoffet GTL fra mineraloljeavgift**

Jeg viser til brev 7. desember 2011, vedlagt Dokument nr. 8:34 S (2011-2012) representantfor-
slag fra Per-Willy Amundsen, Oscar J. Grimstad,
Bård Hoksrud, Kenneth Svendsen og Ketil Solvik-
Olsen om å frita et GTL-drivstoff fra mineraloljeav-
gift. I dokumentet bes Regjeringen legge til grunn
den vitenskapelige definisjonen av mineralsk materi-
ale ved innkreving av mineraloljeavgift, slik at dette
drivstoffet slipper denne avgiften.

GTL-diesel fremstilles gjennom en prosess som
kalles gas-to-liquid (GTL). Prosessen består i at
naturgass omdannes til syntesegass, og som deretter
omdannes til ulike flytende produkter, herunder syn-
tetisk diesel (GTL-diesel). Kull kan også benyttes til
å produsere syntetisk diesel (CTL- carbon to liquid).
Shell er den største produsent av GTL-diesel på ver-
densbasis, med produksjon i flere land. Shell omset-
ter ikke ren GTL-diesel i Norge, men benytter GTL-
diesel som innblanding i sin Shell V-power diesel
som er i ordinært salg. GTL-diesel omfattes av EUs
energiskattedirektiv (2003/96/EF). I Danmark og
Sverige avgiftlegges GTL-diesel i tråd med føringene
i energiskattedirektivet, og innbærer at GTL-diesel
som benyttes til framdrift av motorvogn avgiftlegges
på linje med tilsvarende energiprodukter, regnet etter
energiinnhold.

Spørsmålet om den avgiftsmessige behandlingen
av GTL-diesel har kommet opp etter at et firma startet
import og salg av slik diesel uten å innberette vei-
bruksavgift på drivstoff. Avgiftsmyndighetene har
slått fast at GTL-diesel omfattes av veibruksavgiften
på drivstoff. Den forvaltningsmessige siden av saken
er nå ferdigbehandlet, og tvisten om gyldigheten av

Toll- og avgiftsdirektoratets vedtak er brakt inn for
domstolene.

Veibruksavgiften på drivstoff omfatter i dag ben-
sin og olje til framdrift av motorvogn, herunder
mineralolje og biodiesel. Hva som omfattes av mine-
raloljebegrep er nærmere definert i særavgiftsfor-
skriften § 3-11-1 annet ledd, der det sies at som mine-
ralolje anses parafin, fyringsparafin, gassolje, diesel-
olje og lett fyringsolje. Om et produkt er avgiftpliktig
eller ikke, avgjøres på grunnlag av hvordan produktet
fremstår på det tidspunkt avgiftsplikten oppstår. At et
produkt er fremstilt av råvarer som ikke er avgifts-
pliktige, betyr derfor ikke at også sluttproduktet er
det. Den nærmere avgrensingen mellom avgiftsplik-
tige og ikke avgiftspliktige produkter, må her som
ellers, bero på en tolkning av gjeldende rettskilder.
Hva som forstås med "mineralsk" i en kjemisk sam-
menheng vil inngå i denne vurderingen, men er ikke
avgjørende for den endelige avgrensningen av avgift-
plikten.

I tillegg til å skaffe staten inntekter, har veibruks-
avgiftene til hensikt å stille brukeren overfor de
eksterne kostnadene som kjøring på vei forårsaker i
form av ulykker, kø, støy, utslipp til luft og veislita-
sje. Dette er i tråd med prinsippet om at forurensere
skal betale, og reduserer omfanget av de uønskede
effektene som bruk av kjøretøy medfører.

Regjeringen varslet i budsjettet for 2012 at en
ønsker en omlegging til en mer generell veibruksav-
gift. Innen 2020 skal alle drivstoff ilegges veibruks-
avgifter etter energiinnholdet i drivstoffet. Regjerin-
gen har dermed signalisert at en ønsker en mer omfat-
tende veibruksavgift som også ilegges drivstoff som
i dag ikke har avgift. Det vil ikke være i tråd med
denne retningen å innføre ytterligere fritak fra vei-
bruksavgiftene, for eksempel for GTL-diesel.