



Dokument nr. 8:63

(2005-2006)

Privat forslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden,
Gunnar Kvasheim og Lars Sponheim

Forslag fra stortingsrepresentantene Borghild Tenden, Gunnar Kvasheim og Lars Sponheim om å frita bioetanol (biobensin) til drivstoffformål fra CO₂-avgift, bensinavgift og alkoholavgift

Til Stortinget

BAKGRUNN

For å legge til rette for en mer miljøvennlig bilpark, reduksjon av nasjonale klimagassutslipp og næringsutvikling i distriktene, mener forslagsstillerne det er nødvendig å frita bioetanol (biobensin) til drivstoffformål fra CO₂-avgift, bensinavgift og alkoholavgift.

I forbindelse med behandling av Budsjett-innst. S. nr. 13 (2005-2006), vedtok Stortinget å be Regjeringen prioritere arbeidet med et introduksjonsprogram for bruk av biodrivstoff i tråd med EU-direktiv 2003/30/EF. Regjeringen Bondevik II varslet like før sin avgang en vedtatt målsetting om at omsetning og/eller innblanding av biodrivstoff i bensin og diesel skal utgjøre minst to prosent i Norge i løpet av 2007, og at denne andelen skal økes til fire prosent innen utgangen av 2010.

Allerede så tidlig som i forbindelse med behandlingen av Budsjett-innst. S. nr. 1 (1999-2000), ble det innført fritak for CO₂-avgift og autodieselavgift for biodiesel. Disse fritakene har gjort biodiesel konkurransedyktig i drivstoffmarkedet. Som en følge av dette har en rekke småbedrifter igangsatt produksjon av biodiesel fra blant annet avfallsprodukter fra næringsmiddel- og fiskeforedlingsindustrien og planteoljer. Produksjon av biodiesel og bioetanol fra trevirke er av Norske Skog mfl. lansert som en mulig videre drift ved nedlagte Union fabrikker i Skien. Ifølge St.prp. nr. 1 (2004-2005) kan man ved å utnytte da-

gens potensial for biodrivstoff utløse over tusen nye arbeidsplasser, mens mulighetene på lang sikt er større. Flere bedrifter og privatpersoner benytter i dag norskprodusert biodiesel i sine kjøretøy.

Bioetanol representerer, sammen med biodiesel, et av de enkleste tekniske tiltakene som på kort sikt kan redusere utslippene fra vegtrafikken og samtidig stimulere til landbasert næringsutvikling. Dagens bransjestandarder tillater innblanding av opptil 5 volumprosent etanol i bensin for bruk i ordinære kjøretøy. Moderne etanolkjøretøy kan i dag benytte en blanding av etanol og bensin med etanolnivå på opptil 85 volumprosent. I Sverige omsettes dette produktet kommersielt under navnet E85 på bakgrunn av avgiftsfritak. Etanolkjøretøy kan benytte både bensin og E85 om hverandre, og er således ikke avhengige av en vel utbygget infrastruktur for etanolholdig drivstoff. Disse kjøretøyene er kommersielt tilgjengelige i markeder som tilbyr E85 og leveres av blant annet Ford, Saab og Volvo. Barrierer knyttet til tilgjengelighet på teknologi og utbygging av infrastruktur må derfor sees på som lave, noe som taler for at bioetanol kan tas i bruk som drivstoff i vegtrafikken dersom konkurranseflaten mot bensin og diesel styrkes gjennom avgiftsfritak.

Biodrivstoff (biodiesel og bioetanol) er produsert fra biologisk materiale og er derfor en CO₂-nøytral energibærer. Biodrivstoff frigjør riktignok CO₂ ved forbrenning, men en nær tilsvarende mengde CO₂ er allerede tatt opp fra atmosfæren gjennom tilveksten av det biologiske materialet drivstoffet er produsert av.

Norge ser ut til å være i en svak posisjon med hensyn til å møte forpliktelsene i Kyoto-protokollen. I henhold til Statens forurensningstilsyns (SFT) tiltaksanalyse for klimagassutslipp for 2010 og 2020 er det forventet sterk vekst i de norske utslippene. Uten nye tiltak og virkemidler vil utslippene fram til 2010

forventes å ligge 11 millioner CO₂-ekvivalenter over 1990-nivået, mens de i 2020 forventes å være nær 19 millioner tonn over 1990-nivået. Denne framskrivningen forutsetter gjennomføring av alle vedtatte og implementerte virkemidler til nå. Det er derfor behov for ytterligere tiltak som på kort sikt kan redusere klimagassutslippene. Økt bruk av bioetanol er pekt på av SFT som et tiltak som vil redusere utslippene fra vegtrafikken i Norge.

Forslagsstillerne viser til at det er innført avgiftsfritak for CO₂-avgift og autodieselavgift for biodiesel, mens det ikke er innført avgiftsfritak for CO₂-avgift og bensinavgift for bioetanol. Samtidig belegges bioetanol til drivstoffformål under gitte forutsetninger med alkoholavgift. Forslagsstillerne mener denne

forskjellsbehandlingen av bioetanol til drivstoffformål er uheldig.

FORSLAG

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g :

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å frita bioetanol til drivstoffformål fra CO₂-avgift, bensinavgift og alkoholavgift senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2007.

29. mars 2006