



Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

19.10.2007

Høring – NOU 2007: En vurdering av særavgiftene

Full avgift på diesel til fritidsbåter

I dag opereres det etter "forurensere-skal-belønnes"-prinsippet når en som har en liten båt med bensindrevet utenbordsmotor må betale full bensinavgift. Den som har en stor cabin cruiser med dieselmotor, kan derimot fylle avgiftsfri diesel. Det er derfor helt riktig når særavgiftsutvalget går inn for at dette avgiftssmutthullet tettes. Vi vil legge til at Finansdepartementet anslo provenyet til bare 20 millioner kroner. Det skulle bety at dieseldrevne fritidsbåter brukte vel 6 millioner liter drivstoff. Teknologisk institutt anslo i 1996 tallet til 16 millioner liter, basert på at det da var 50.000 slike båter. Siden er det solgt om lag 25.000 nye, og de blir stadig større. Den virkelige gavepakken til storbåteierne er nok nærmere 100 millioner enn 20. **Ordningen med merket diesel bør i sin helhet erstattes med avgiftsrefusjon basert på dokumenterte utgifter hos de næringsgrener Stortinget mener bør fritas fra å betale miljøkostnader i form av dieselavgift.** Brukere av dieseldrevne fritidsbåter bør etter vår mening ikke være blant disse.

Innfør progressiv avgift på båtmotorer.

Utvalget går inn for at det betales mer for store motorer, ikke mindre for små. Dette er etter vårt syn riktig, fordi det kan bidra til å minske etterspørselen etter båter med store motorer.

Fjern tax-free ordningen

Særavgiftsutvalget anbefaler på prinsipielt grunnlag å fjerne muligheten for å ta med seg alkohol og tobakk avgiftsfritt som reisegods inn i landet. Dette støtter vi. Gjennom tax free-ordningen belønner staten dem som forurensere. Alkohol, tobakk og andre varer selges fullstendig avgiftsfritt til dem som flyr utenlands, og verdien av å fylle kvota helt er ca 1400 kroner. I tillegg gir ordningen billigere flybilletter, ved at flyplassenes inntekter fra salget subsidierer landingsgebyrene. Du får ikke skattefritaket om du velger tog, buss, bil eller sykkel på utenlandsturen din. Slik gis de gunstigste skattevilkårene til dem som forurensere mest, stikk i strid med "forurensere betaler"-prinsippet.

Økonomiske virkemidler for å begrense flytrafikken

Et samlet utvalg mener at Norge bør arbeide internasjonalt for å inkludere utslippene fra internasjonal luftfart og skipsfart i Kyotoprotokollen, og for å endre det internasjonalt regelverk slik at disse utslippene lar seg beskatte. Dette er vi enige i. Samtidig mener vi at Norge kan gå foran og ikke behøver å sitte og vente på internasjonal enighet. Utenlandstrafikken med rutefly har femdoblet seg siden 1990,

Framtiden
I våre hender

Fredensborgveien 24 G, N-0177 OSLO telefon +47 22 03 31 50 telefaks +47 22 03 31 51
www.framtiden.no post@framtiden.no organisasjonsnummer 970 221 115



og 85 prosent av flykilometerne nordmenn legger bak seg går til utlandet. I følge St. prp.nr. 1 2007-2008 fra Samferdselsdepartementet vil "innføring av ei CO₂-avgift på drivstoff til bruk i internasjonal luftfart vere i strid med avgiftsføresegnene i bilaterale luftfartsavtalar som Norge har inngått med ei rekkje land". Framtiden i våre hender mener det er mulig å innføre noe annet enn en CO₂-avgift, for eksempel seteavgift/passasjeravgift/grønn avgift. I Sverige skulle regjeringen Persson innføre en grønn avgift på utenriks flytrafikk, men innføringen ble stoppet da Fredrik Reinfeldt tok over. Det var politisk vilje det sto på, ikke den grønne avgiften i seg selv. Det viktige er ikke hva avgiften kalles, men at den virker – dvs. at den bremser flytrafikken.

Forbruksavgiften på elektrisk kraft må opp

Framtiden i våre hender mener at det må gis incitament til å redusere energiforbruket., og at distriktpolitiske målsetninger må nås uten å bryte med "forurenser-betaler-prinsippet". Vi støtter derfor utvalgets forslag om at det nåværende avgiftsfritaket på strøm oppheves i Nord-Troms og Finnmark. Ellers har utvalget ingen anbefalinger når det gjelder nivået på el-avgiften eller avgiften på fyringsolje, ettersom det mener at politikerne må avklare målsettingene med disse avgiftene bedre før det er mulig å si noe om det ønskelige nivået. Mandatet til særavgiftsutvalget var blant annet å prise kostnader knyttet til miljø på en best mulig måte, og vi mener derfor det er betimelig å si noe om nivå:

En norsk husholdning bruker 70 prosent mer strøm enn en svensk – og fire ganger så mye strøm som en dansk. Norske husholdninger bruker ca halvparten av strømmen på oppvarming, der de heller burde brukt bioenergi eller varmepumper. Strømsparing og overgangen til nye fornybare energikilder vil dempe etterspørselen etter norsk gasskraft og tilrettelegge for eksport av den rene vannkraften som allerede er bygget ut i Norge. Slik kunne vi fått store CO₂-besparelser både i Norge og utlandet. Når dette ikke skjer, skyldes det at den norske strømprisen er blant de laveste i Europa, og at det gis alt for beskjeden økonomisk støtte til strømsparing og omlegging bort fra strøm som oppvarmingskilde.

Forbruksavgiften på elektrisk kraft er nå på 10,23 øre per kwh. Vi mener el-avgiften må dobles, slik at den kommer opp svensk nivå. Et langsiktig mål bør være å få el-avgiften opp på dansk nivå (betyr en seksdobling i forhold til nåværende nivå) – slik at kommuner, bedrifter og privatpersoner tvinges til å bruke bioenergi/varmepumper/fjernvarme til oppvarming. For å unngå overgang til olje eller gass er det viktig at disse gjøres tilsvarende dyrere som strømmen.

Heve dieselavgift og større bruk av veiprising

Det er positivt at et flertall i utvalget vil at avgiften på autodiesel skal heves til samme nivå (i forhold til energiinnholdet) som bensinavgiften. Dette ville oppheve den fordelen transportnæringene har av lavere beskatning av diesel. Imidlertid vil et samlet utvalg på lengre sikt redusere både bensin- og dieselavgiften og flytte mer av avgiftsbelastningen på transporten over på vegprising i sentrale strøk. Dette fordi transporten genererer større negative eksternaliteter i sentrale enn i spredtbygde strøk. Fra et globalt miljøperspektiv vil en slik endring imidlertid virke negativt. Transportens globale miljøeffekter beskattes nokså treffsikkert ved å beskatte drivstoffet. Utvalgets forslag her legger større vekt på lokale eksternaliteter, både miljømessige og i form av

¹ Kilde: http://www.framtiden.no/filer/A200701_Flytrafikk_og_miljo.pdf



tidstap m.v. – Det ville i praksis medføre en redusert avgiftsbelastning og større vekstmuligheter for langvegs godstransport på veg. Framtiden i våre hender er derfor for økt bruk av veiprising, men mot å redusere bensin- og dieselavgiften

Stopp økningen i bilparken

Utvalget går inn for å redusere kjøpsavgiftene på bil med 10 prosent. Dette vil sannsynligvis gjøre at CO2-utslippet per bil vil reduseres noe siden nye biler har bedre energieffektivitet. Avgiftsomleggingen som fikk virkning i 2007 skulle motivere folk til å kjøpe mer drivstoffgjerrige biler. Det har den gjort, men vi har samtidig sett at bilsalget økte kraftig, sannsynligvis fordi mange biltyper har blitt billigere. Stadig flere biler på veien har til nå spist opp alle miljøforbedringer, med netto utslippsøkning fra biltrafikken som resultat. Det viktigste klimatiltaket av alle for veitrafikken er altså å stoppe økningen i bilparken. Da må kjøpsavgiftene fortsatt være høye (den relative forskjellen i pris mellom lavutslipps- og høyutslippsbiler bør fremdeles økes) og provenyet fra engangsgiften må holdes på et høyt nivå. Det må dessuten bli mer lønnsomt å ta de eldste bilene av veien. For at ordningen skal få den ønskede effekt må økningen av vrakpanten finansieres med økt avgifter på nye biler, hvorav noe øremerkes vrakpant.

Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad
Daglig leder

(Sign.)

Guri Tajet
Informasjonsleder