



Finansdepartementet
v/Finansminister Kristin Halvorsen
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

21.02.2008

Skriftlig innspill til møtet om Grønn skatteveksling

Her kommer vårt skriftlige innspill om hvordan avgiftssystemet kan vris i mer miljøvennlig retning og i større grad bidra til at "Forurensere betaler-prinsippet" følges. De forslagene som her er fremmet skisserer en justering av kursen som vil ha stor miljøeffekt. Imidlertid er vi av den oppfatning at mer drastiske virkemidler vil tvinge seg frem. Da må de økonomiske virkemidlene skjerpes og oppgraderes. I tillegg til "pisk", må det selvfølgelig også settes av mer penger til "gulrøtter" for å vri adferden i mer miljøvennlig retning. I dette innspillet er det imidlertid "piskan" vi ser på:

Veitrafikken; vare- og godstransporten

Klimagassutslippene fra veitrafikken utgjorde 19 prosent av totalutslippene i 2006. Personbiltrafikken står for ca 10 prosent av utslippene, mens vare- og godstransporten står for ca 9 prosent av utslippene. Det er spesielt utslippene fra vare- og godsbiler som har økt siden 1990, og økningen er på drøyt 50 prosent¹. Utslippene fra personbiler har til sammenligning økt med 8 prosent.

Det har vært for lite fokus på hvordan man skal redusere utslippene fra vare- og godstransporten. Det meste av vare- og godstransporten går på diesel, og dieselen er begunstiget med både lavere CO2-avgifter og lavere drivstoffavgifter.

CO2-avgiften på diesel er 207 kroner tonnet, mens avgiftssatsen på bensin er på 354 kroner per tonn. Det er det absolutt ingen grunn til fra et miljøsynspunkt, og vi foreslår at CO2-avgiften på diesel heves opp på samme nivå som på bensinen².

Merproveny: 720 mill kr.

Drivstoffavgiften på autodiesel ble for 2008 økt med 20 øre. Det var positivt. Men dieselavgiften ligger fremdeles 95 øre under bensinavgiften. (Avgiften på diesel er på 3,35 kr per liter mens avgiften på bensin er på 4,32 kr per liter). Det er det heller ingen grunn til fra et miljøsynspunkt. De eksterne marginale kostnadene knyttet til ulykker, kø, støy og veislitasje er høyere for dieseldrevne kjøretøyer enn for bensindrevne kjøretøyer, målt pr. liter drivstoff. I tillegg er utslippene av partikler og NOX (lokale utslipp med effekt på helse og miljø) gjennomgående høyere fra dieselskjøretøyer enn fra bensinskjøretøyer.³ Særagiftsutvalget konkluderte med at drivstoffavgiftene burde reflektere det teoretiske energiinnholdet.⁴ Regjeringen har på sin side sagt at "For å motvirke miljømessig uheldige avgiftstilpasninger som svekker statens inntekter, bør avgiftsforskjellen mellom bensin og autodiesel utjevnes over tid".⁵ Dette støtter vi. Så vidt vi

¹ <http://www.ssb.no/emner/01/04/10/klimagassn/>

² I følge SSB var utslippet fra dieseldreven veitrafikk på 4,9 mill tonn CO2 i 2005. Hvis dette tallet multipliseres med nåværende tonnpris på diesel på 207 kroner, versus en potensiell tonnpris på 354 kr får man en inntektsdifferanse på ca 720 mill kroner.

³ <http://www.regjeringen.no/pages/1989063/PDFS/NOU200720070008000DDDPDFS.pdf>

⁴ NOU 2007:8 kap 10.1.1.

⁵ St.prp nr 1 2007-2008. Skatte- avgifts og tollvedtak kap. 3.5.8



kan beregne, betyr en heving av dieselavgiften på energibasis til dagens bensinavgiftsnivå at dieselavgiften heves til 4,80 kr pr liter⁶. Vi har beregnet at dette ville gitt et **merproveny på ca 2,930 milliarder kroner**⁷.

Framtiden i våre hender mener at en kraftig skjerping av drivstoffavgiftene på dieselskjøretøyer, ville bidratt til å redusere utslippene pr tonnkm fra vare- og godstrafikken på veien, og dessuten til å få mer gods over på tog.

Veitrafikken; personbiltrafikken

Utslippsnivået hos nye biler solgt i 2007 ble redusert med 11 prosent sammenlignet med året før. Dette takket være omleggingen av engangsvavgiften der mer drivstoffgjerrige biler fikk avgiftslettelse mens drivstoffslukende biler fikk økte avgifter. Problemet var at nybilsalget også vokste med 18 prosent i samme periode. I tillegg kommer de globale miljøeffektene av produksjonen av alle de ekstra, nye bilene. Den norske erfaringen viser at gjennomsnittlig kjørelengde og vrakingshyppighet i liten grad påvirkes av nybilsalget. Det betyr at de positive effektene av avgiftsomlegginga i 2007 ble mer enn spist opp av de negative – nemlig at billigere drivstoffgjerrige biler gjorde at bilsalget økte. Vi mener det er to løsninger for å hindre at denne effekten fortsetter:

*For det første må de mer forurensende bilene bli mye dyrere – uten at de mindre forurensende bilene blir billigere.

*For det andre bør det nok bli mer lønnsomt å ta gamle biler av veien. Det betyr at den generelle vrakpanten (1300 kroner ved nybilkjøp og 1500 kroner ved vraking)⁸ bør kraftig opp. I årets budsjett blir den ikke engang inflasjonsjustert. Beløpene er nå så små at folk knapt tar seg bryderiet med å få tauet inn gamle biler – og de har sannsynligvis lite og ingen effekt i fht å bremse veksten i bilparken. Framtiden i våre hender er mot særskilte overføringer til bileiere i form av stortingsbevilgninger til økt vrakpant – uten at det kreves inn økt vrakpant ved salg av nye biler. Vi foreslår derfor at den generelle satsen for vrakpant (altså både inn/ut), heves til 15000 kroner. Finansdepartementet bør også vurdere om vrakpanten bør differensieres – eksempelvis ved at satsen på 15000 kr ved nybilkjøp brukes som et gjennomsnitt, med gradering etter utslippsnivå.

Myndighetene bør etablere og kommunisere et målhierarki for norske bilavgifter etter hva som samlet sett er mest effektive mål og virkemidler i miljøpolitikken, på samme måte som man i dag kommuniserer et avfallshierarki. Målhierarkiet i forhold til bilavgiftenes innretning ser etter vår oppfatning slik ut:

1. Begrens bilparkens størrelse.
2. Vri den gjenværende etterspørselen i retning lavutslippsbiler.
3. Øk utskiftingstakten – men bare dersom det ikke svekker måloppnåelsen i 1 og 2.

Flytrafikken må begrenses

Mange prøver å legitimere fortsatt vekst i flytrafikken ved å vise til at flytrafikken bare står for 2 prosent av de norske klimagassutslippene. Framtiden i våre hender har på sin side stadig

⁶ Statistisk sentralbyrå: Energiinnhold, tetthet og virkningsgrad. www.ssb.no/magasinet/miljo/tabell.html

⁷ Differansen mellom dagens dieselavgift på 3,35 kr og nytt avgiftsnivå på 4,80 kr multiplisert med omsatt mengde autodiesel til veitrafikk i 2007 (2,021 mrd liter), jfr SSBs omsetningsstatistikk fra Statistikkbanken Emne:10 Næringsvirksomhet Tabell:03687: Salg av petroleumsprodukter, etter kjøpegruppe og petroleumsprodukter (mill. liter).

⁸ Autoreturns hjemmeside: "Vrakpant". www.autoreturn.no/



framhevet at det er store deler av nordmenns flyreiser som ikke kommer med i SSB sitt utslippsregnskap. Nå har Avinor selv kommet med en rapport om flytrafikkens utslipp hvor de med TØIs og Ciceros hjelp har kommet fram til at utslippene fra nordmenns flyreiser (hvis man har et fotavtrykksperspektiv⁹) er på 3, 4 millioner tonn CO₂¹⁰. Og Cicero har konstatert at for å finne den totale klimaeffekten bør CO₂-utslippene fra fly multipliseres med en faktor 1,8¹¹. Det betyr at klimapåvirkningen fra nordmenns flyreiser nå har blitt omtrent like store som klimapåvirkningen fra den norske personbilparken¹².

Det er viktig å ha i bakhodet at konsekvensene av luftfarten er større enn hva som fremkommer i SSB sine regnskaper. Likevel; Vi erkjenner at norske myndigheter ikke har ensidig mulighet til å avgiftsbelegge annet enn flytrafikken som går fra norske flyplasser.

Men vi mener det er all grunn til å bruke de virkemidlene man har på innenriks trafikken og på utenrikstrafikken som går direkte fra Norge. Regjeringen sier at CO₂-avgift på drivstoff til bruk i internasjonal luftfart er umulig (på grunn av bilaterale luftfartsavtaler), men det er ingenting i veien for 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. Vi hadde tidligere en passasjeravgift (og før det en seteavgift) på innenriks- og utenrikstrafikken, og året før den ble fjernet (2002) ga den et **proveny på 1,49 milliarder kroner**¹³. Med dagens flytrafikkvolumer ville provenyet vært langt større med samme sats¹⁴. Framtiden i våre hender har forøvrig regnet ut at hvis man hadde hatt de samme drivstoffavgiftene på flydrivstoff innenriks og utenriks som på dagens drivstoffavgifter på buss, kunne dette gitt økte avgiftsinntekter på **3,7 milliarder kroner**¹⁵.

Taxfree-ordningen må fjernes

Tax free - ordningen er et avgiftssmutthull som Regjeringen bør avvikle. Ordningen bidrar for det første til å uthule forurensere betaler – prinsippet. De som forurenser, i form av å reise med fly eller båt utenlands, belønnes med at alkohol, tobakk og andre varer selges fullstendig avgiftsfritt. I tillegg til fritaket for alkohol- og tobakksavgift, er det heller ingen moms på varen eller miljøavgift på emballasjen.

Taxfree-salget bidrar for det andre til å holde prisene på flyreiser lave ved at Avinor kan kryss-subsidiere start- og landingsavgifter med å bruke overskuddet fra den kommersielle virksomheten.

⁹ Det betyr i denne sammenhengen at man tar med alle nordmenns flyreiser, også i utlandet, mens man trekker fra utlendingers flyreiser til/fra Norge.

¹⁰ Ss. 13: <http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2007/921-2007/921-hele%20rapporten%20internett.pdf>

¹¹ <http://www.cicero.uio.no/webnews/index.aspx?id=10933>

¹² Da har vi også tatt med en multiplikasjonsfaktoren for utslipp fra veitrafikk på 1,2, se mer info. i lenke fotnote 7 referer til.

¹³ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/stprp/20012002/Stprp-nr-1-2001-2002--2.html?epslanguage=NO>

¹⁴ Fram til 1. april 2001 var passasjeravgiften dobbelt så høy på flyginger til utlandet som flyginger innenlands, henholdsvis 232 kroner og 116 kroner. Fra 1.april og ut 2001 var satsen lik innenriks og utenriks: 128 kroner.

¹⁵ http://www.framtiden.no/filer/Okologisk_arstale.pdf



Mellom EU-land er det slutt på å handle tax-free. Denne belønningen for å fly bør være utgått på dato for Norge også. Det er bra for klimaet å avvikle hele ordningen. I følge Særavgiftsutvalgets anslag kunne det antakeligvis gitt **omtrent en milliard kroner i økt proveny**.

Grunnavgiften på fyringsolje må opp på svensk nivå

Det er i statsbudsjettet for 2008 foreslått at grunnavgiften på fyringsolje øker med 40 øre. Det oppmuntrer folk til å spare energi eller å bytte til andre energibærere, for eksempel bioenergi. Men økningen er dessverre ikke tilstrekkelig. Fortsatt er avgiften omtrent halvparten av hva den er i Sverige. Nå må oljefyren utfases, og vi mener at fyringsoljeavgiften bør opp mot svensk nivå i neste års budsjett. Hvis avgiften økes med 80 øre gir dette en **provenyøkning på 1,1 mrd kr**¹⁶

El-avgiften – se til Sverige en gang til!

En norsk husholdning bruker 70 prosent mer strøm enn en svensk – og fire ganger så mye strøm som en dansk¹⁷. Vi må slutte å bruke strømmen til å varme opp husene våre med – og isteden varme opp husene ved hjelp av bioenergi. Sverige og Finland produserer de i dag godt over 100 TWh biovarme per år. Til sammenligning produserer vi i Norge om lag 12 TWh bioenergi i året. (Vi har en netto tilvekst i skogen på 15 millioner kubikkmeter i året). Strømmen vi frigjør fra boligoppvarming kan vi bruke til å elektrifisere transportsektoren – eller til eksport.

Den norske strømprisen er blant de laveste i Europa, og at dette gir alt for beskjedne incentiver til strømsparing og omlegging bort fra strøm som oppvarmingskilde. Forbruksavgiften på elektrisk kraft er nå på 10,23 øre per kwh. Hvis el-avgiften for husholdninger blir doblet, kommer den opp på svensk nivå. Det ville gitt en **provenyøkning på ca 6,1 mrd kr**.

Punkter oppsummert

Tiltak	Merproveny, i mill.
Lik tonnpris på CO2 for diesel og bensin	720
Lik drivstoffavgift på bensin og diesel	2930
Drivstoffavgift på fly innenriks og utenriks lik dagens autodieselavgift	3700
Bort med taxfreeordning	1000
Fyringsoljeavgift på svensk nivå	1100
El-avgift på svensk nivå	6100
Totalt	15550

For øvrig ber vi regjeringen vurdere en avgift på reklame, slik vi argumenterer for i Økologisk årstale¹⁸. Vi viser for øvrig til vår rapport "Alternativ strategi for bærekraftig utvikling, der vi i kapittel 5 foreslår å fjerne en rekke miljøskadelige subsidier, samt foreslår et bredt spekter av grønne skatter og avgifter¹⁹

¹⁶ Årets økte fyringsoljeavgift på 40 øre gir en forventet provenyøkning på 550 millioner kr. En økning til på 80 øre skulle dermed gi en provenyøkning på 1,1 mrd. kroner. Det må anmerkes at hvis avgiften skulle komme opp på dette nivået, vil forbrukerne skifte energikilde, og provenyet blir dermed lavere. Man har oppnådd det man vil: Miljøavgiften virker.

¹⁷http://www.framtiden.no/filer/A200703_Stromforbruk_og_strompriser_i_Europa.pdf

¹⁸ http://www.framtiden.no/filer/Okologisk_arstale.pdf, se siste side

¹⁹ http://www.framtiden.no/filer/Alternativ_strategi_forum.pdf



Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Guri Tajet, Informasjonsleder og prosjektleder Grønn Økonomi