



Til medlemmene av finanskomiteen

20.10.2008

STATSBUDSJETTET FOR 2009

Flere grønne skatter må til

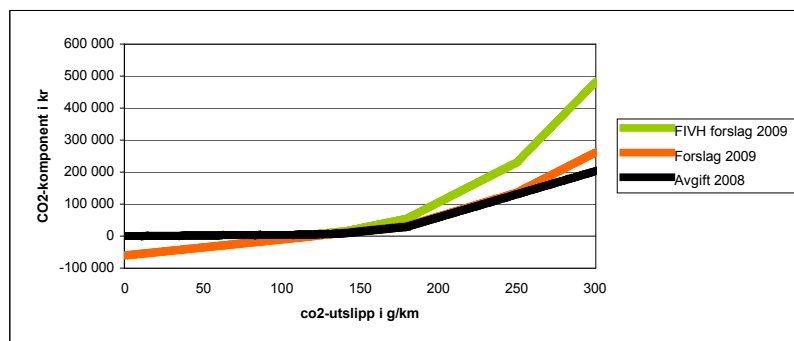
Forskere ved NTNU viser i en ny undersøkelse at folk ikke tror klimaproblemene kan være så alvorlige så lenge politikerne ikke handler. Manglende politisk handling ser vi også ved høstens statsbudsjett: Det foreslås ingen nye grønne skatter som tvinger folk til å ta mer miljøbevisste valg, med unntak av et par justeringer i bilavgiftssystemet.

Norge er ifølge Europakommisjonen dårligst i Europa på grønne skatter – målt i grønne skatteinntekter i prosent av BNP¹. Det norske skattesystemet er fullt av eksempler på at "forurenser betaler"-prinsippet ikke følges, og det er lett å øke andelen grønne skatter hvis viljen er tilstede. Dette betyr ikke at det samlede skattetrykket skal økes.

Avgiftsskjerpelse for flere biler

Først: Vi er positive til regjeringens vilje til å endre prisforholdet mellom lavutslippsbiler og utslippsverstingene, men vi har noen tilleggsforslag:

Regjeringens forslag til endring i engangsavgiften på biler vil gjøre det billigere å kjøpe biler som slipper ut mindre enn 135 gram CO₂ per km og dyrere å kjøpe biler med utslipp over 250 g. For biler som slipper ut mellom 135 og 250 gram CO₂ per km (de aller fleste bilene som selges) får man praktisk talt ingen avgiftsendring (Se figur under).



Vi støtter helhertat at biler med mer enn 250 gram i CO₂-utslipp blir dyrere, **men mener avgiftssatsen pr gram CO₂ bør være det dobbelte av hva regjeringen har foreslått (5000 kr pr gram)**. I Sveits er det samlet inn 120 000 underskrifter - tilstrekkelig til at det nå kommer en nasjonal folkeavstemning - med forslag om at man skal forby salg av

biler som slipper ut mer enn 250 g CO₂.

Det er vanskelig å argumentere for at man må ha en bil som slipper ut mer enn 180 gram. Selv solide SUVer med 4-hjulsdrift leveres i dag med CO₂-utslipp på 170 gram og nedover. Kategorien fra over 180 gram bør derfor også få en merkbar avgiftsøkning. **Vi foreslår at avgiftssatsen regjeringen har foreslått på 250 pluss-bilene, i stedet anvendes på 180 pluss bilene - altså 2500 kr pr gram CO₂ som overskyter 180 gram.**

Kategorien fra 141 -180 gram bør også få en avgiftsskjerpning i forhold til i dag. Det er allerede kommet flere stasjonsvognmodeller med utslipp under 140 gram på markedet, så det er fullt mulig å vri etterspørselen etter vanlige familiebler i en mer miljøvennlig retning. **Vi foreslår en**

¹ http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DU-07-001/EN/KS-DU-07-001-EN.PDF, s. 110.



avgiftssats på 1000 kr/g i intervallet 141-180 g/km istedenfor regjeringens forslag på 531 kr per gram.

Framtiden i våre hender støtter regjeringens forslag om avgift i gruppen 121-140 gram, men er kritiske til regjeringens om at de første 120 grammene med CO₂ på alle biler skal være fritatt for avgift. Det gjør at biler som slipper ut mindre enn 135 gram CO₂ per km blir billigere. Vi frykter at en billigere småbiler fører til at flere skaffer seg bil nummer to, at vi dermed får flere biler på veien og mer forurensing. El-bilenes relative konkurransekraft svekkes også, ved at fossilbiler med lignende størrelse blir billigere, uten at el-bilene blir det. **Vi foreslår derfor at avgiftssatsen i intervallet 0-120 gram beholdes som i dag.**

Forslag til avgiftssatser 2009 og gjeldende satser 2008. Kroner per gram CO₂

Kroner per gram	Første 120 g/km	121-140 g/km	141-180 g/km	181-250 g/km	Over 250 g/km
Gjeldende satser 2008	41,25	195,90	515,53	1 443,48	1 443,48
Regjeringens forslag 2009	0 (-500)	526,00	531,00	1 486,78	2 500,00
FIVHs forslag til satser 2009	41,25	526,00	1000,00	2500,00	5000,00

Diesel og bensinavgiftene må videre opp

I revidert budsjett kom en påplussning på 5 øre på bensin og 10 øre på diesel. Vi beregnet at det gjorde en ekstrautgift på ca 100 kroner i året for de som hadde dieselbil. Dette er ikke nok til å framtvinge miljøvennlige valg. Både diesel og bensin må bli vesentlig dyrere, og forbrukerne må få et signal om at dette er varige endringer fordi klimaproblemet er så alvorlig. **Et første skritt bør være å få dieselavgiften opp på samme nivå som bensinavgiften.** Det er fremdeles nesten 1 krone i forskjell per liter i avgiften på diesel og bensin (diesel: kr 3,5 per liter, bensin: kr 4,46 per liter). Det fins ingen miljøargumenter for dette. De eksterne marginale kostnadene knyttet til ulykker, kø, støy og veislitasje er høyere for dieseldrevne kjøretøyer enn for bensindrevne kjøretøyer, målt pr. liter drivstoffs og utslippene av partikler og NOX (lokale utslipp med effekt på helse og miljø) er gjennomgående høyere fra dieselskjøretøyer enn fra bensinskjøretøyer.

El-avgift opp på svensk nivå

Gjennomsnittelig elforbruk til en norsk husholdning er på 17 000 kwh, mens man i de fleste europeiske land klarer seg med 3-4000 kwh²: SINTEF har nylig beregnet³ hvordan elektrisitetsforbruket i norske husholdninger fordeler seg, og det viser at 64 prosent av elektrisitetsforbruket i norske husholdninger går til romoppvarming. Vi bør slutte å bruke strømmen til å varme opp husene våre med – og isteden varme opp husene ved hjelp av bioenergi og varmepumper. Elektrisitet til oppvarming er sløsing med edel energi som kunne vært brukt til elektrifisering av transportsektoren, elektrifisering av sokkelen og/eller eksport til andre land. Mye av årsaken til høyt norsk strømforbruk er lave priser og høy kjøpekraft. Forbruksavgiften på elektrisk kraft blir i årets statsbudsjett inflasjonsjustert, og er foreslått til 10,82 øre per kwh.

² <http://www.framtiden.no/200706051800/arbeidsnotater/energi/norske-husholdninger-storst-stromforbruk-i-europa.html>

³ <http://www.sintef.no/Olje-og-energi/SINTEF-Energiforskning-AS/Xergi/Xergi-2008/Nr-2---september/Ny-kunnskap-om-fordeling-av-stromforbruket/>



Svensk el-avgift er mer enn det dobbelte (27,0 svenske øre)⁴ og dansk det firedobbelte. **Hev el-avgiften opp på svensk nivå i første omgang, og ha en langsiktig plan om at det skal opp på dansk nivå.** Hvis forbrukeren kan forberede seg på varig høye strømpriser, vil miljøvennlige alternativer fort bli mye mer interessant.

Flytrafikken må begrenses

Utslippene fra nordmenns flyreiser tilsvarer 6,1 millioner tonn CO₂ hvis man tar med den totale klimaeffekten fra flytrafikken⁵. Det betyr at klimapåvirkningen fra nordmenns flyreiser nå har blitt omtrent like store som klimapåvirkningen fra den norske personbilparken⁶.

Flytrafikken slipper unna både CO₂-avgift og andre drivstoffavgifter på utenlandsruter. Innenlands er det en CO₂-avgift, men flyselskapene betaler ikke drivstoffavgifter slik som for eksempel et busselskap må betale. Det betyr at hvis du drar med buss fra Oslo til Bergen må busselskapet ut med 4,07 kr i avgifter til staten (-mva.), mens flyselskapet bare må ut med 67 øre. Jo mer man forurenser desto lavere kostnad. **Framtiden i våre hender mener at drivstoffavgiftene på flydrivstoff innenriks og utenriks bør være den samme som drivstoffavgiftene på buss.** Framtiden i våre hender har 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 kroner⁷.

I tillegg til at flyselskapene ikke pålegges miljøavgifter, nyter de godt av taxfreeordningen. De som forurenser, i form av å reise med fly eller båt utenlands, belønnes med at alkohol, tobakk og andre varer selges avgiftsfritt. Utnytter man kvoten fullt ut på flyreisen sin sparer man over 1400 kroner⁸. I følge Særavgiftsutvalgets anslår at staten tape ca 1 mrd årlig gjennom taxfreeordningen. Taxfree-salget bidrar også til å holde prisene på flyreiser lave ved at Avinor kan subsidiere start- og landingsavgifter med å bruke overskuddet fra den kommersielle virksomheten. **Taxfreeordningen bidrar til å uthule forurenseren betaler-prinsippet. Den bør derfor avvikes slik det er gjort i EU.**

Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad
Leder

Guri Tajet
Informasjonsleder

⁴ <http://www.skatteverket.se/download/18.19b9f599116a9e8ef36800024341/Skattesatser-08+energi.pdf>

⁵ I følge TØI og CICERO er utslippene på 3,4 millioner tonn, se s. 13:

<http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D81%20rapporter/2007/921-2007/921-hele%20rapporten%20internett.pdf>. Samtidig konstaterer Cicero med at for å

finne den totale klimaeffekten bør CO₂-utslippene fra fly multipliseres med en faktor 1,8, se

<http://www.cicero.uio.no/webnews/index.aspx?id=10933>. Da får man 6,1 mill. tonn CO₂.

⁶ Da har vi også tatt med en multiplikasjonsfaktoren for utslipp fra veitrafikk på 1,2.

⁷ http://www.framtiden.no/filer/Okologisk_arstale.pdf

⁸ <http://www.framtiden.no/200710152007/arbeidsnotater/gronn-okonomi/fjern-tax-free-salget.html>