



Finansminister Sigbjørn Johnsen
Statssekretær Kjetil Lund
Olje- og energiminister Terje Riis-Johansen
Miljøvernminister Erik Solheim

Partiene på Stortinget
Finanskomiteen
Energi- og miljøkomiteen

Oslo, 9. mars 2010

Avgifter på fossil gass - Rydd opp i kaoset!

Fredag 26. februar la Finansdepartementet ut en pressemelding på sine hjemmesider om at CO₂-avgiften på gass ikke blir innført slik det er vedtatt i statsbudsjettet for 2010. Begrunnelsen var, ifølge pressemeldingen fra Finansdepartementet:

Signaler fra ESA gjør det lite sannsynlig at avgiftene, slik de i dag er vedtatt utformet, vil bli godkjent. Vi ser det da som mer hensiktsmessig at vi ikke går videre med det vedtatte forslaget, men heller vurderer alternative løsninger fram mot revidert nasjonalbudsjett 2010.

Organisasjonene bak dette brevet ber regjering og storting i revidert statsbudsjett rydde opp i avgiftsrotet på en måte som sikrer en god norsk miljøpolitikk. Dette innebærer at:

a) CO₂-avgiften på gass til oppvarming opprettholdes slik den er vedtatt i statsbudsjettet for 2010, og

b) Det innføres en avgift på fossil gass til veitransport som *minst* er på størrelse med avgiften på biodiesel til veitransport.

En justering av avgiftene i tråd med a) og b) sikrer samsvar mellom det norske avgiftssystemet og EUs regelverk, og sikrer dermed at Norge kan opprettholde CO₂-avgiften på fossil gass til oppvarming. I tillegg sikrer det samsvar i avgiftspolitikken i transportsektoren, ved at fossil gass ilegges tilsvarende avgiftsbelastning som biodiesel for de kostnadene veitransport medfører.

En oppjustering av energiavgiften på transport er også den løsningen ESA anbefaler Norge å ta i bruk for å kunne iverksette CO₂-avgiften på gass til oppvarming i tråd med EUs skatteregelverk.

Hvorfor opprettholde CO₂-avgiften på fossil gass?

Fossil gass er ikke-fornybar energikilde som bidrar til store klimagassutslipp. I oppvarmingssektoren finnes det gode, samfunnsøkonomiske, *klimavennlige* og *fornybare* alternativer. Det er derfor uklokt å legge til rette for avgiftsfritak for et *fossilt* alternativt som kun reduserer utslippene i forhold til oljefyr med 15 – 20 %

I tillegg bidrar CO₂-avgiften på gass til oppvarming, slik den er foreslått og vedtatt både i Statsbudsjettet for 2007 og 2010, til å sikre *økt bruk av bioenergi* til oppvarming. I dag utkonkurreres nemlig bioenergi av fossil gass ute i markedet. Dette skjer fordi investeringskostnadene for bioenergiløsningene er høyere enn for fossil gass, og fordi fossil gass har lavere såkalt "kritisk masse", som gjør at fossil gass trenger færre kunder tilknyttet før det forsvarer seg å bygge infrastruktur for varme. I tillegg nyter fossil gass i mange områder fordeler av mer kapitalsterke utbyggere og synergieffekter fra leveranser til industrien.

En CO₂-avgift på fossil gass til oppvarming (på samme nivå som CO₂-avgiften på fyringsolje) bidrar altså *både* til et mer konsistent avgiftsregime, og til å sikre økt bruk av bioenergi

Hvorfor innføre avgift på fossil gass til transport?

Regjeringen innførte i statsbudsjettet 2010 en autodieselavgift på biodiesel. I denne sammenheng argumenterte regjeringen sterkt med at en slik avgift var en naturlig konsekvens av logikken i det norske avgiftssystemet. Hovedargumentet for avgift på biodiesel var: *Alle kjøretøy som belaster vei skal belastes de kostnadene dette medfører samfunnet i form av veislitasje, ulykker med mer.*

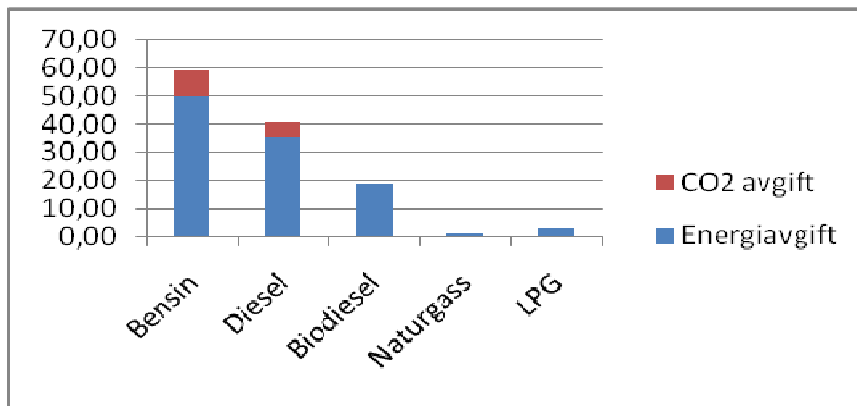
Dette prinsippet gjelder også kjøretøyer som bruker fossil gass. Fossil gass brukt i biler og busser belaster vei på akkurat samme måte som biodrivstoff, bensin og diesel. Fossil gass bør derfor, på linje med andre drivstoff, belastes denne kostnaden. Regjeringen og stortinget bør være konsekvente i sin politikk og argumentasjon, og justere energiavgiften på fossil gass opp på *minst* samme nivå som biodiesel.

I tillegg bør gass til transport ilegges CO₂-avgift på linje med bensin og diesel.

Forslaget fra organisasjonene bak dette brevet vil fjerne noen av dagens skjevheter i drivstoffavgiftene.

Figur 1 på neste side viser dagens skjevhet i avgiftene for ulike drivstoff.

Figur 1: Vedtatte avgifter for drivstoff 2010, i øre/KWh



I tillegg til å sikre konsistens i avgiftssystemet vil forslaget bidra til å etterkomme ESAs anbefalinger, og dermed sikre samsvar med EU-regelverket: ESA har gitt norske myndigheter en klar anbefaling for hvordan Norge kan legge til rette for å kunne opprettholde CO2-avgiften på gass *til oppvarming*. ESAs anbefaling er at Norge **innfører høyere avgift på gass til transport** enn den energiavgiften på 0,9 øre per kWh ble foreslått i Statsbudsjettet 2010.

For å sikre samsvar, både med øvrige norske drivstoffavgifter og med ESA-regelverket, bør energiavgiften på gass harmoniseres med bensinavgiften og autodieselavgiften som følger:

Figur 2: Harmonisering av energiavgiften på gass med øvrige veiavgifter i transportsektoren

| Biodiesel | LNG | LPG | Autodiesel | Bensin |
|----------------|--------------------------------|----------------------|----------------|----------------|
| 1,78 kr/ liter | 2,17 kr/ Sm³ | 2,5 kr/ kg | 3,56 kr/ liter | 4,54 kr/ liter |
| 19.35 øre/kWh | 19,34 øre/kWh | 19,38 øre/kWh | 35,25 øre/kWh | 49,89 øre/kWh |

Det bør i tillegg innføres CO2-avgift på gass til transport:

Figur 3: utvidelse av CO2-avgiften på gass til transportsektoren

| Biodiesel | LNG | LPG | Autodiesel / fossil fyringsolje | Bensin |
|---------------|------------------------|------------------------|---------------------------------|-----------------|
| 0 kr per tonn | 218 kr per tonn | 218 kr per tonn | 218 kr per tonn | 371 kr per tonn |

En innretning som foreslått over sikrer at transport basert på biodiesel og fossil gass belastes likt for de miljøbelastningene denne transporten påfører.

Hvis ikke avgiftssystemet i transportsektoren utvides slik det er vist ovenfor blir avgiftspolitikken i klar konflikt med norsk klimapolitikk.

På bakgrunn av forholdene drøftet ovenfor ber organisasjonene bak dette brevet regjeringen om å legge frem følgende forslag i revidert statsbudsjett:

1. CO₂-avgiften på fossilgass (Kap. 5543 post 70):
Opprettholdes på dagens nivå i varmesektoren. Det innføres i tillegg CO₂-avgift på fossil gass til transport på nivå med avgiften for autodiesel (218 kr per tonn).
2. Energiavgiften på fossil gass (statsbudsjettet, Kap. 5542 post 72):
Transport innføres som egen kategori A, i tråd med EU-regelverket, og avgiftsnivået for naturgass til transport settes likt med halv autodieselavgift på biodiesel (19,35 øre per kWh), dvs. ca 2,17 kr per Sm³ naturgass og 2,5 kr per kg LPG

Behovet for en offensiv og kostnadseffektiv klimapolitikk vil i årene fremover tvinge frem økt avgiftstrykk på de energiformene som bidrar til klimagassutslipp. Regjeringen og Stortinget kan velge å vente til dette tvinger seg frem på grunn av internasjonale bestemmelser, eller å starte nå, og trappe opp avgiftene mer gradvis.

Organisasjonene bak dette brevet forventer at regjering og storting i denne saken viser at de er villige til å ta grep for å skape et mer sammenhengende, logisk og rettferdig miljøavgiftssystem. Det eneste tiltaket som kan bidra til dette er å justere energiskatten på fossil gass til transport kraftig opp i revidert budsjett 2010, kombinert med å beholde CO₂ avgiften på gass til oppvarming.

Dersom regjeringen og stortinget ikke gjør dette, og i stedet foreslår at fossilt brensel skal ha lavere avgiftsatser enn fornybart, blir regjeringens klimapolitikk slik vi ser det uforståelig.

Vennlig hilsen

Cato Kjølstad/s/
Norsk Bioenergiforening

Erik Eid Hohle/s/
Energigården

Einar Håndlykken/s/
Zero

Marius Holm /s/
Bellona

Lars Haltbrekken /s/
Norges Naturvernforbund

Ola Skaalvik Elvevold /s/
Natur og Ungdom

Rasmus Hansson/s/
World Wild Fund For Nature

Bård Baardsen/s/
Norsk Varmepumpeforening

Vedlegg:

Vedlegg 1: Forslag til vedtak i revidert budsjett

Vedlegg 2: Bakgrunn: Saken om norsk CO₂-avgift på fossil gass