



NPs årskonferanse 2008

Drivstoffavgiftene – virker de etter hensikten?
Bransjens vurdering av drivstoffavgiftene





Drivstoffavgifter biodrivstoff

- ✓ Biodrivstoff kan være et bidrag til å redusere klimagassutslipp
- ✓ Viktig å få på plass tilfredsstillende internasjonale ordninger for sertifisering av biokomponenter (bærekraft og sporbarhet)
- ✓ Uforståelig forskjellsbehandling av biodiesel og bioetanol
 - Fritak for dieselavgift for biodiesel
 - Må betale bensinavgift på bioetanol
- ✓ Vi oppfordrer myndighetene til en avgiftsmessig likebehandling av biodrivstoff. Vi har gode erfaringer med en slik lavere avgift i introduksjonsfasen for drivstoff med bedre miljøegenskaper (*Innføring av både blyfri bensin, lavsvovel diesel, svovelfrie drivstoffer og lavinnblandet biodiesel*)





En viss avgiftslette kan gis uten provenyeffekt

- ✓ Energiinnholdet i etanol er lavere enn i bensin
- ✓ Dette innebærer et lite merforbruk som ikke merkes i det daglige for den enkelte forbruker – men netto proveny øker med 90 millioner – forutsatt påbud uten avgiftslette.
- ✓ Staten kan dermed gi 0,90 kr/liter i avgiftslette på etanol uten at det går ut over provenyet. Dette er et stykke på vei til å dekke bransjens merkostnader.



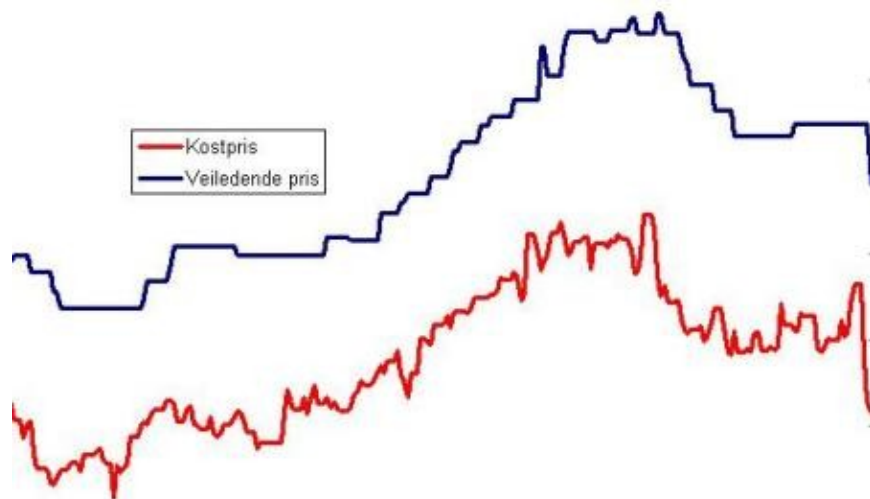
Oppsummering bio

- ✓ Avgiftssystemet bør brukes som et virkemiddel for å gjøre miljøtilpasset drivstoff prismessig konkurransedyktig
- ✓ Likebehandling av biokomponenter i introduksjonsfasen
- ✓ Bransjen er positiv til bruk av biodrivstoff forutsatt system som sikrer miljøeffekter og etiske problemstillinger
- ✓ Opptrapping av ambisjonsnivå bør avvente sertifisering og er avhengig av motorteknologiens aksept. Støtter SFTs konklusjon.
- ✓ Det er ikke et manglende pålegg til oljebransjen som er årsaken til at det ikke er biokomponenter også i bensin – det er
 - ❑ Manglende avklaring på regelverk for lagring og sertifisering av bioetanol
 - ❑ Manglende avgiftsincentiv





Har bensinkjedene lurt oss?



Og svaret er...

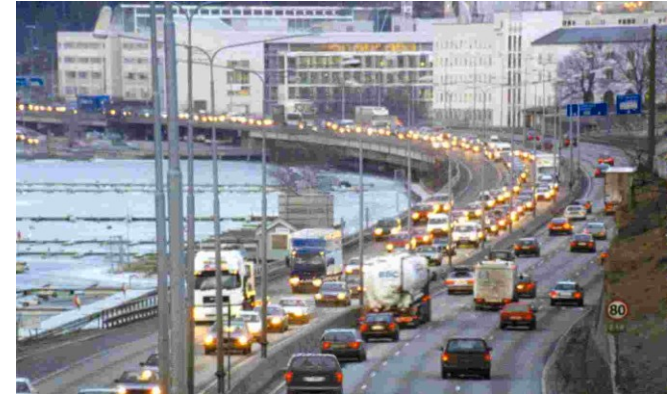
Mens bensinprisen på det internasjonale markedet i Rotterdam endrer seg hele tiden, går det gjerne flere dager mellom hver gang bensinselskapene endrer veiledende bensinpris. Derfor er den blå kurven som er bensinprisen du og jeg betaler litt jevnere enn den internasjonale bensinprisen (rød kurve). Men disse to kurvene viser ganske klart at norske bilister ikke blir lurt av bensinkjedene. Bensinprisen følger innkjøpsprisen.

Espen Bjerke, DN, 24. september 2008



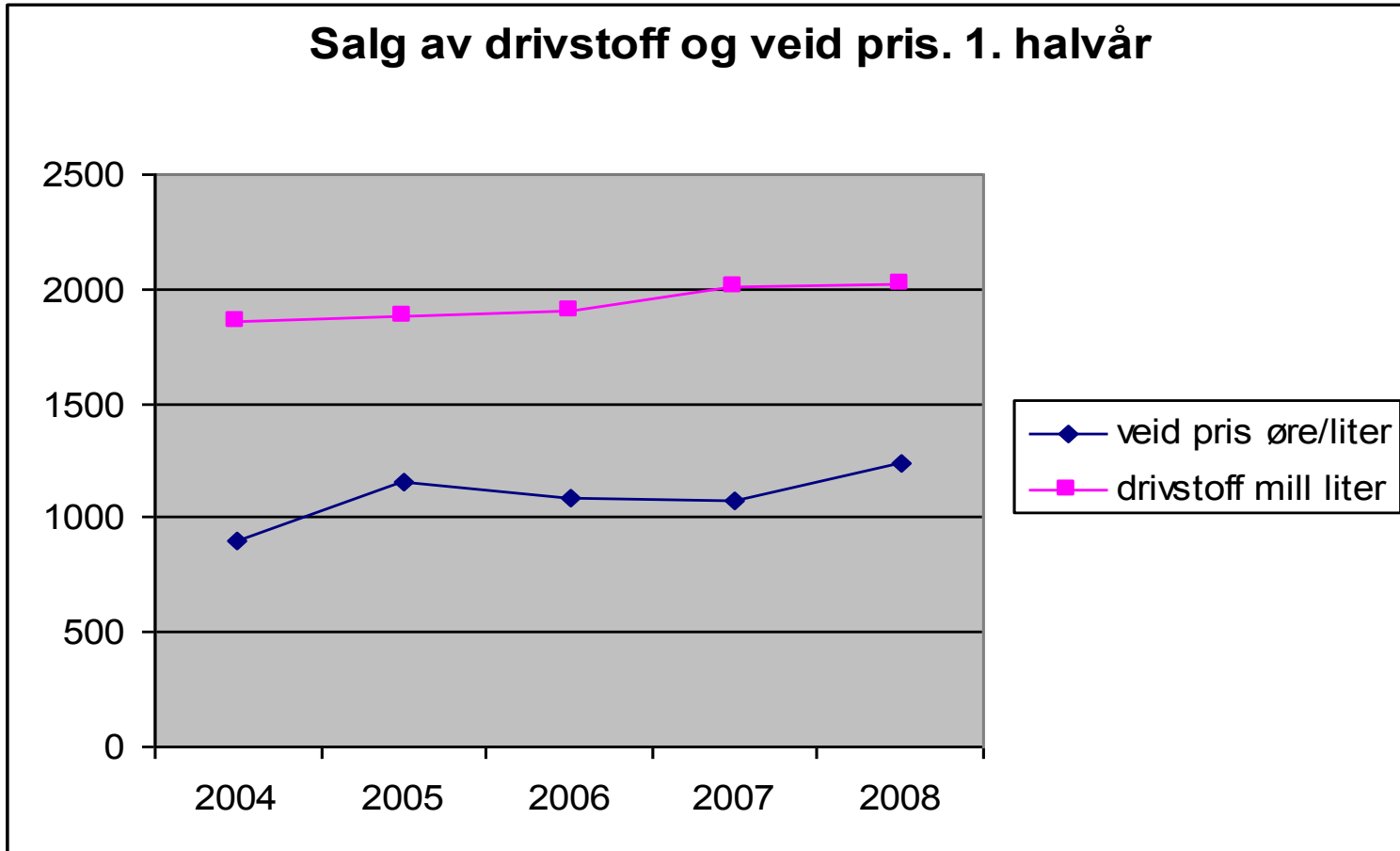
Dagens drivstoffavgifter treffer ikke

- Drivstoffavgifter er generelle – de er like over hele landet
- Viktige kostnader ved bilbruk er *ikke* generelle – sånn som kø, støy, ulykker, lokal forurensing og veislitasje
- Kostnader ved bilbruk er langt lavere i spredtbygde strøk enn i storbyene
- 80-90 % av transporten skjer i spredtbygde strøk





Salg av drivstoff og veid pris. 1. halvår





NPs forslag til et miljøvennlig og kostnadseffektivt avgiftssystem

Kostnadene ved utslipp løses ved at:

- Drivstoffavgiftene utformes som "Grunnavgift" som gjenspeiler kostnadene knyttet til nye små og middels store biler ved kjøring utenfor tettbygd strøk - CO₂, SO₂ og et ulykkeselement
- Årsavgiften miljødifferensieres etter utslipp
- CO₂-differensiert engangsavgift for å stimulere til kjøp av bil med lavere utslipp

Kostnadene ved støy, kø og veislitasje løses ved:

Veipricing i store byer:

- Støykrav til dekk og motorer
- Tiltak for å dempe trafikken og støyisolering
- Tidsdifferensierte bompenger / veipricing
- Utbygging av kollektivtrafikk

Vektårsavgiften økes med økende vekt for å betale for vegslitasjen

Virkemidlene må rettes mot selve problemet

