



Stortingets energi- og miljøkomite
Stortinget
0026 OSLO

Vår dato 29.10.2009
Deres dato -
Vår referanse 239450-v8/paga
Deres referanse -

Kommentarer til Regjeringens forslag til statsbudsjett 2010

Næringslivets Hovedorganisasjon viser til vårt brev til Stortingets Finanskomite om hovedlinjene i statsbudsjettet for 2010, og har følgende utdypende kommentarer til områder som tematisk hører inn under Energi- og miljøkomiteen.

Det norske samfunnet står foran en betydelig omstilling som følge av miljø- og klimautfordringene. Regjeringen har hevet nasjonale reduksjonsmål for klimagasser innen 2020. Det er dessverre ingen tilsvarende opptrapping av tiltak som kan bidra til å realisere målet i statsbudsjettet. På tross av enkelte positive budsjettposter, etterspør NHO en helhetlig og tilstrekkelig ambisiøs politikk for gjennomføring av klimatiltak og for å bygge fremtidens energinasjon Norge.

Miljøteknologi

Når store teknologiskift og omlegninger av energisystemet er nødvendige for å innfri klimamålene, er langsiktig satsing og forutsigbarhet med gode økonomiske insitamenter helt avgjørende. NHO mener karbonfangst, transport og lagring er viktig, men ikke det eneste svaret. Nøkkelen for å møte klimautfordringene og å nå Norges reduksjonsmål ligger i en tilstrekkelig hurtig utvikling av ny, og implementering av kjent, teknologi. Kommersiell risiko er spesielt høy i disse umodne markedene. Den foreslåtte ordningen for miljøteknologi hos Innovasjon Norge på 100 mill kroner er svært begrenset i forhold til behovet. Det er også fare for at formalkrav i Innovasjon Norge kan gjøre det vanskelig å utløse midlene. Det er imidlertid positivt at ordningen er rettet mot demonstrasjons- og teknologiverifiseringsfasen. Nye virkemidler, sterkere insentiver og nye samarbeidsformer mellom offentlig og privat sektor er påkrevet.

Fornybar energi

Norge har store fornybare energi ressurser og en betydelig rolle å spille for Europas miljøpolitiske ambisjoner. Imidlertid er ti år kort tid i et infrastruktur-perspektiv. En fornybarsatsing mot 2020 blir derfor vanskelig når ikke Statnett tilføres nødvendig kapital for den nettutbyggingen som er nødvendig innenlands og til utlandet.

Utslippskutt i transportsektoren – behov for fornuftig og forutsigbart avgiftsbruk

Avgiftspolitikken er et avgjørende virkemiddel for å gjøre transportsektoren mer bærekraftig. Samferdselssektoren er en storforbruker av fossilt drivstoff. NHO etablerte høsten 2007 Næringslivets klimapanel for å bidra med løsninger på energi- og klimautfordringene – herunder for transportområdet. Panelet har identifisert at reduksjonspotensialet i denne sektoren er større enn tidligere antatt, særskilt i forhold til teknologiutvikling til mer effektiv kjøretøysteknologi. Ved aktiv bruk av avgiftspolitikken, herunder ved blant annet kjøp og bruk av kjøretøy, kan transportsektoren omlegges til en langt mer bærekraftig

transportsektor. Dersom avgiftspolitikken skal gi effekt i forhold til klima- og miljømål er det viktig med langsiktighet og forutsigbarhet for næringslivet.

Det er positivt at de mindre bilene med lavt CO₂-utslipp kommer enda bedre ut avgiftsmessig enn før. Disse bilene er imidlertid mindre trafiksikre enn større biler, så en økt grense for egenvektsavgiften fra 1000 til 1500 kg, hadde vært ønskelig. Vi hadde også håpet på en økning av vrakpanten slik at gamle, forurensende biler kan skiftes ut, det er ikke foreslått. Heller ikke er det foreslått norsk godkjenning av de minste miljøvennlige varebilene. Dette siste fører til at man kjøper større biler enn man har behov for.

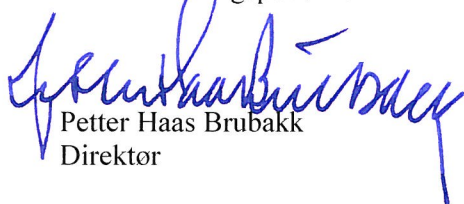
Fritak for avgift på biodiesel bør beholdes

Ordningen med avgiftsfritaket på biodiesel har ført til at flere transportselskaper tar i bruk alternativt drivstoff i den grad det er tilgjengelig i markedet. Etter planene skal godt over 1000 vogntog og andre lastebiler på norske veier kjøre på biodieselblandinger fra 2011–2012. Forutsigbart avgiftsfritak for biodrivstoff er ett av hovedvilkårene for at planene kan iverksettes.

Forslaget om å likestille biodieselavgiften med vanlig dieselavgift setter selskapenes planer på vent av økonomiske årsaker. Dette vil med stor sannsynlighet stoppe satsingen på biodiesel og produksjon av biodiesel i Norge siden biodiesel uten avgift kun av og til vil være lønnsomt.

Regjeringen likestiller med dette forslaget forurensende diesel med en mer bærekraftig løsning. Forslaget undergraver tilliten til at investeringsbeslutninger kan treffes på grunnlag av en klar og forutsigbar linje i avgiftspolitikken. Samtidig innebærer avgiftssignalet at myndighetene vil velge påbud i stedet for stimulerings tiltak. Dette er uheldige og lite produktive signaler for klimapolitikken.

Vennlig hilsen
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
Område næringspolitikk



Petter Haas Brubakk
Direktør