

Arne Jon Isachsen

MÅNEDSBREVET

November 2007

FOR BILLIG BENSIN?

Den jevne amerikaner har et dobbelt så høyt oljeforbruk som den jevne tysker. Delstaters ønske om strammere krav til bensinøkonomisering for nye biler, møter motstand fra bilindustrien. Ensidig satsning på teknologi og nye energikilder blir for tynt. En uønsket økning i oljeforbruket må møtes med tiltak som demper etterspørselen. Hvorfor ikke prise bensin som strøm? Forbruk over et visst nivå fører til høyere pris.

Det er fint igjen å være et par uker ved Brookings Institution, den nest eldste “think tank” – eller tankesmie som vi nå sier på norsk – her i Washington DC. Når det skjer noe ute i verden, er det alltid noen her som har god rede på sakene. De med erfaring fra diplomatiet eller fra politikken er ofte mest spennende å snakke med.

Bekymring for energisituasjonen for fire år siden.....

I et seminar ved Brookings Institution for fire år siden uttrykte daværende energiminister Spencer Abraham bekymring for USAs energisituasjon. Rent sikkerhetspolitisk er det lite tilfredsstillende at mer enn halvparten av oljen må hentes fra utlandet. Store, egne kullforekomster er en mager trøst. Kull er dyrt å utvinne, og miljøproblemer ved bruk av kull er større enn ved bruk av olje. På spørsmål om ikke en solid, statlig avgift på bensin er verdt å vurdere, svarte energiministeren slik: ”Hver gang prisen på bensin stiger over 1,50 dollar per gallon (snaue 3,8 liter) kommer bildet av meg i avisen”.

Snarere enn å skatlegge bensin for på den måten å heve prisen til forbruker og dermed dempe *etterspørselen*, ville energiministeren satse på tiltak som økte *tilbudet*. Her gjelder det å diversifisere over energikilder – atomkraft, vindkraft, naturgass og biodrivstoff, i tillegg til olje og kull – samt å hente oljen fra ulike steder på kloden. Økt fart på russernes utvinning av olje og gass ønsket således Mr. Abraham velkommen.

Mandag 12. november 2007 koster en gallon bensin i gjennomsnitt 3,11 dollar i Amerika, eller 4,50 kr per liter. Det er 10 cent mer enn for en uke siden og 88 cent mer enn for ett år siden. Amerikanerne synes å ha avfunnet seg med en dobling av bensinprisene. Spencer Abrahams kontrafei ser vi ikke avisene. Det er ikke så rart – han ble ikke med i den regjeringen George W. Bush satte sammen etter å blitt gjenvalgt i november 2004. Men heller ikke bildet av den nye energiministeren, Samuel Bodman, er noen gjenganger i spaltene.

Forskjeller i lokale avgifter gjør at gjennomsnittsprisen for bensin varierer over delstatene. Med 3,26 dollar per gallon betaler bilistene i staten New York mest. Her er også forbruket per innbygger lavest. Mest bilkjøring bedriver innbyggerne i Wyoming. Med samme folketetthet som Finnmark fylke, to personer pr. kvm., er dette kanskje ikke så overraskende.

En solid utredning med liten effekt

Allerede for fem år siden la Congressional Budget Office (CBO), etter påtrykk fra politisk så vel som fra privat hold, frem en studie¹ av hvordan man kunne redusere bensinforbruket i USA. Tre tiltak ble vurdert:

- Skjerpe kravene til bensinforbruk for nye biler
- Heve bensinavgiftene
- Etablere system der oljeselskaper må ha rettigheter for utslipp av CO₂ ved salg av bensin, der disse rettighetene er omsettelige

Kravet til bensinbruk for nye personbiler er max 0,85 liter per mil – det samme som i 2002. For lette lastebiler er kravet blitt strammet inn fra 1,14 liter til 1,09 liter per mil, med plan om ytterligere skjerping til 1,0 liter. De tunge og store SUV-ene går inn under kategori lette lastebiler. Det gir store skattemessige fordeler ved anskaffelse, i tillegg til slappe krav til bensinøkonomisering. SUV-ene står nå for 30 prosent av andelen av CO₂ - utslipp fra nye biler, opp fra 10 prosent tidlig på 1990-tallet.

California, anført av sin guvernør Arnold Schwarzenegger, vil stramme kravene til bensinøkonomisering, men er blitt nektet av Environmental Protection Agency. Noe Arnold har gått til sak på. For selv å oppleve at bilindustrien går til sak mot California – etablering av standarder for bensinforbruk mener industrien er et føderalt anliggende.

Det siste tiltaket i CBO-rapporten innebærer at myndighetene setter tak på samlet CO₂-utslipp og utsteder tilsvarende antall utslippsrettigheter. Disse rettighetene kan myndighetene auksjonere bort til amerikanske oljeprodusenter og oljeimportører. Eller de kan la oljeselskaper få slike rettigheter gratis basert for eksempel på tidligere salg. Retten til CO₂-utslipp bør gjøres omsettelig. Det gir større fleksibilitet og bedre markedstilpasning.

Om Exxon ligger an til å selge mer bensin enn forventet og Shell mindre, kan Exxon kjøpe utslippsrettigheter fra Shell. Om prisen på disse rettighetene skulle fortsette å stige, kan Exxon finne det mer regningsvarende å kutte ned på eget bensinsalg for selv å selge rettigheter til CO₂-utslipp. Prisen på bensin til forbrukerne stiger inntil samlet etterspørsel er nede på nivå med hva det samlet sett er utstedt rettigheter til. Et slikt system har med hell blitt tatt i bruk for bl.a. å begrense utslippet av svoveldioksid (SO₂) i USA.

Fordelingsvirkningene av de ulike tiltakene for å redusere bensinforbruket i USA ble viet særskilt oppmerksomhet i CBO-rapporten fra 2002. Dersom man auksjonerer bort rettigheter til CO₂-utslipp, eller øker den statlige skatten på bensin, får det offentlige økte inntekter. Om disse økte inntektene brukes til å redusere skatten for lavtlønte, samt til sosiale tiltak som

¹ Se <http://www.cbo.gov/ftpdoc.cfm?index=3991>

bedre helse- og pensjonsordninger for folk med dårlig råd, trenger ikke fordelingsvirkningene av høyere avgifter på bensin bli dårlige. Men noen vil likevel tape ved en omlegning av politikken. Slik er det alltid.

Rollespill for å få energipolitikken på dagsorden

Svært lite av det om ble foreslått i CBO-rapporten av 2002, har nedfelt seg i praktisk politikk. I 2007 vil USA ha et daglig forbruk nær 21 millioner fat olje, omtrent fem prosent mer enn i 2002. Den jevne amerikaner har et oljeforbruk som er over det dobbelte av den jevne tyskers. Og et bensinforbruk som er fire ganger større.

En gruppe garvede politikere – både demokrater og republikanere – gjennomførte nylig et rollespill der hensikten var å få energispørsmålet inn i den pågående presidentvalgkampen samt å vekke opp Kongressen til å *gjøre* noe. Utgangspunktet for rollespillet var marerittlignende tilstander: Kina tar over Taiwan, USA gjeninnfører tvungen verneplikt, bensin må rasjoneres til tross for en pris på fem dollar per gallon (tilsvarende 7,24 kr per liter, mot dagens bensinpris på 11 kroner literen i Norge), og inflasjonstakten og arbeidsløshetsprosenten spretter begge opp i tosifrete tall.

Robert Rubin, tidligere finansminister under Bill Clinton, spilte rollen som nasjonal sikkerhetsrådgiver og ledet det hele. Som fikk stort oppslag i pressen.²

... og blogging med sikte på det samme

”Renewable Energy is Homeland Security” står det på klistremerker på støtfangere på biler i Washington DC. Her er fokus den sikkerhetspolitiske siden av saken. Men også miljøbevegelser er aktive i debatten som raser på internett. Bloggeren Rafael vil at myndighetene skal stramme *gradvis* inn på kravene til bensinforbruk for nye biler, og også gjøre det klart at en *gradvis* økning av bensinavgiften vil finne sted. Dette gir incentiver til redusert kjøring og til anskaffelse av bensingjerrige biler. Rafael vil videre at inntektene ved økte avgifter skal fordeles likt tilbake på alle skattebetalerne i landet.

Under signaturen Van kommer et mer originalt forslag. På samme måte som amerikanere betaler en høyere pris for strøm når forbruket overstiger et visst nivå, bør de også betale en høyere pris for bensin. La alle få et elektronisk bensinkort som trekkes gjennom en kortleser før tanken fylles. Om man i løpet av de siste 30 dagene har kjøpt mindre enn 60 gallon, kan man tanke fritt til gjeldende pris. Ved kjøp av bensin utover 60 gallon siste tretti døgn må en tilleggsavgift på 25 prosent betales. Vet man at kvoten allerede er brukt opp, trengs ikke kortet trekkes – man betaler løpende pris pluss tilleggsavgift.³

² Noen dager senere fikk Rubin en konkret ball i fanget. Han ble tilsatt som midlertidig sjef for Citigroup, verdens største bank, etter at sjefen måtte gå, i kjølvannet av store tap i subprime markedet.

³ En mer markedsvennlig måte å selge samme opplegget på går slik; full pris ved pumpene der de som ikke alt har brukt opp kvoten, får *rabatt* når de trekker kortet.

Om den ønskede reduksjon i bensinforbruket ikke skulle fremkomme, kan man senke kvoten til 40-50 gallon og/eller heve tilleggsavgiften. Folk i Wyoming og andre grisgrendte strøk kunne myndighetene vurdere å la få større kvoter. Folk som bruker mindre enn de tilmålte 60 gallon, vil kunne tjene en slant ved å selge det overskytende.

Dette er et enkelt og lett gjennomførbart tiltak, hevder Van. Andre er bekymret for det datatilfang et slikt system gir myndighetene – en ubehagelig smak av overvåkning? Neppe. Den allerede omfattende bruk av kredittkort river ned en slik motforestilling.

21. november 2007

Home Page: <http://home.bi.no/fag87025/>