

26. mars 2015

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep.
0030 OSLO

INNSPILL TIL GRØNN SKATTEKOMMISSJON

Innledning

Naturvernforbundet er glad for at det nå er nedsatt en grønn skattekommissjon. Vi har store forventninger til arbeidet kommisjonen skal gjøre – og til resultatene vi vil måtte se i den praktiske politikken. Vi takker for muligheten vi fikk til å presentere våre viktigste innspill i høringsmøtet 25. februar, og vi vil følge den videre prosessen nøye, noe vi også gjorde med NOU 1996: 9 «Grønne skatter – en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting», da vi var representert i kommisjonen.

Hvert år utrykkes om lag 1000 plante- og dyrearter. Utrykningen går langt raskere enn hva som er naturlig. Artene blir borte for all tid – og konsekvensene er formidable. Det reduserer naturens evne til å opprettholde livsviktige funksjoner.

Norge har gjennom konvensjonen for biologisk mangfold (CBD) forpliktet seg til å stanse tapet av biologisk mangfold innen 2020. Fysiske inngrep bidrar til å fragmentere artenes leveområder og er et dominerende element når naturmangfold tapes. Mangel på kunnskap om hvor viktige naturverdier og truet natur er, bidrar til at vi ytterligere svekker naturmangfoldet i Norge.

Klimaendringer vil bidra ytterligere til at presset på naturen blir større. Dersom den globale gjennomsnittstemperaturen øker med 2 grader, kan så mye som 20–30 prosent av de kjente artene på kloden forsvinne. Klimaendringene vil ha store konsekvenser for menneskeheten. Vi har ikke tid til å vente på en global klimaavtale før vi handler. Land som Norge må nå gå foran og kutte sine utslipp. Det betyr ikke minst at vi må starte arbeidet med å gjøre norsk økonomi mindre oljeavhengig og heller skape nye, grønne arbeidsplasser.

Naturvernforbundet forventer at den grønne skattekommissjonens arbeid vil reflektere bredden i miljøutfordringene i alle sektorer, dvs. at kommisjonen ser på skatter og avgifter som kan kutte utslipp av klimagasser, bedre situasjonen i naturen og redusere de miljørelaterte helseproblemene i folks hverdag.

Økonomiske versus andre virkemidler

Grønn skatteveksling må bidra til miljøforbedring på flere måter:

- Gjøre det lønnsomt for næringslivet å tilby og etterspørre de miljøriktige løsningene
- Gi incentiver til nødvendig omstilling av norsk næringsliv – vekk fra petroleumsavhengighet og over til bærekraftige næringer
- Gjøre det enklere for folk flest å leve miljøvennlig

Økonomiske virkemidler er viktige verktøy for å innfri nasjonale miljømål, internasjonale natur- og miljøforpliktelser samt prinsippet om at «forurenser skal betale». Men vi ser ikke for oss at økonomiske virkemidler alene er nok til å løse miljøutfordringene. Juridiske virkemidler vil ofte være svært styringseffektive, særlig dersom det er snakk om forurensing som ikke kan aksepteres i det hele tatt eller kun i svært små mengder, fra få utslippskilder.

Da vil forbud eller direkte reguleringer gjennom utlippstillatelser være mest hensiktsmessig. Avgifter i kombinasjon med andre virkemidler vil i praksis også være nødvendig, da det er vanskelig å oppnå politisk vilje til å øke avgiftene så mye som nødvendig. Vi håper kommisjonens arbeid vil reflektere noen av disse problemstillingene, bl.a. gjennom å vurdere om juridiske virkemidler, eventuelt i kombinasjon med økonomiske, vil gi bedre måloppnåelse enn om en bare satser på økonomiske virkemidler.

Våre hovedinnspill

Vi mener det at Grønn skattekommisjon må:

- Synliggjøre hvilke uheldige subsidier som eksisterer i dag. Dette kan være subsidier som bidrar til klimagassutslipp, forurensning eller inngrep i naturen
- Vurdere hvordan vi kan få sterkere økonomiske virkemidler som reduserer Norges oljeutvinningstempo og bidrar til omstilling av norsk økonomi, vekk fra petroleum og over på fornybare næringer
- Vurdere utslippsreducerende skatter/avgifter og hvilke nivåer disse bør ligge på
- Vurdere skatter/avgifter som reduserer belastningen på naturen i form av f.eks. mindre inngrep og mindre avfall

Aksept for avgifter som virkemiddel

Vi står overfor betydelige miljøutfordringer som krever sterke virkemidler. Det er derfor avgjørende å finne svar på hvordan slike virkemidler kan innføres av våre politikere, med folkelig støtte. Steffen Kallbekken, som arbeider med atferdsøkonomi på Cicero – senter for klimaforskning, har gjort et grundig forskningsarbeid på fagfeltet. Han konkluderer slik i en artikkel på Forskningsrådets nettside¹ i 2012 når det gjelder å få aksept for miljøavgifter:

- Øremerking til konkrete formål har åpenbart sterk effekt. Det skaper klart større aksept
- Egen erfaring gjør ofte folk mer positive
- Bedre informasjon til folk om hva pengene brukes til, kan være et godt tiltak for å øke aksepten for høyere miljøavgifter. Spesielt om pengene øremerkes til miljøtiltak

Vi er klar over at øremerking har flere ulemper, men vi vil understreke at aksepten for økte avgifter antakelig vil bli høyere dersom det samtidig fattes vedtak om å øke bevilgningene til formål som gjør det lettere for den enkelte å opptre miljøriktig, slik at «pisk» og «gulrot» brukes samtidig. Eksempelvis må økt elavgift innføres samtidig med økte støtteordninger til energieffektivisering, mens økte drivstoffavgifter og/eller innføring av rushtidsavgifter må kombineres med økt satsing på kollektivtransport og sykkel. Slike koblinger ønsker vi at kommisjonen ser på.

Fond for grønn omstilling

Naturvernforbundet mener økte inntekter fra økte grønne skatter bør brukes til å bygge opp et grønt fond, som kan brukes på grønn næringsutvikling og miljøriktige transportløsninger (f.eks. utbygging av baneløsninger i byområdene og høyhastighetsbaner for person- og godstrafikk mellom landsdelene og mot Sverige) og til andre tiltak som gjør det enklere for folk å leve miljøvennlig.

Det er også mulig å tilbakeføre inntekter fra miljøavgifter direkte til befolkningen (jamfør punktet om «karbonavgift til fordeling»).

Vi erkjenner at ikke alle ekstraintekter som følge av økte grønne skatter kan brukes til miljøriktige formål, i hvert fall ikke dersom vi snakker om provenynøytral skatteveksling, der miljøavgiftene vil utgjøre en større andel av statens skatte- og avgiftsinntekter enn hva de gjør i dag.

¹ http://www.forskningsradet.no/prognett-norklima/Nyheter/Populert_med_klimaavgifter/1253981311755/p1226993599893

Tydelig klimamål nødvendig for å oppnå handling

Skatte- og avgiftspolitikken må minst ta utgangspunkt i 2-gradersmålet² og dermed forholde seg til karbonbudsjettet på 1000 GtCO₂ globalt fra 2011 (gitt 66 prosents sjanse for at målet skal kunne innfris).³ Dette krever kraftige kutt tidlig. Vi forutsetter at Norge, som et rikt land med store historiske utslipp per innbygger, skal kutte minst så mye på hjemmebane som er nødvendig for den rike delen av verden, under forutsetning av at den fattige delen av verden kan tillate seg noe økt utslipp. Jo lengre tid det tar før omstillingene gjennomføres, jo mer må det kuttes seinere, for at karbonbudsjettet ikke skal overskrides. Det er viktig å starte omstillingene nå, slik at vi unngår kostbare tiltak i framtida.

Gjennom Meld. St. 13 (2014–2015) *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU* har regjeringen presentert et mål om å kutte norske klimagassutslipp med 40 prosent innen 2030, sett i forhold til 1990-nivå. Dette er ikke ambisiøst nok, og det er skapt usikkerhet omkring hvor mye som må kuttes i Norge. Vi forventer at Grønn skattekommisjon legger til grunn at Norge skal kutte sine klimagassutslipp på hjemmebane i 2030 med minst 40 prosent, sett i forhold til 1990-nivå. Vi mener det er viktig at Stortinget fastsetter klare klimamål for de ulike sektorene i Norge, slik at sektormyndigheter og næringsaktørene får klare rammer å forholde seg til.

Generelt om økonomiske klimavirkemidler

Vi trenger virkemidler som innfrir Norges mål om reduksjoner i utslipp av klimagasser hjemme. Vi finner det fornuftig at økonomiske virkemidler fortsatt vil være viktige i dette arbeidet, sammen med tekniske krav etc.

EUs kvotesystem, slik vi kjenner det i dag, vil ikke være tilstrekkelig for å oppnå nødvendige utslippskutt i Norge. Vi tar det derfor for gitt at Grønn skattekommisjon vil foreslå endringer i skatte- og avgiftssystemet som gjør at Norge kutter klimagassutslipp i Norge langt utover det som er mulig å oppnå gjennom EUs kvotesystem.

Det er en kjent sak at avgiftsnivået i prinsippet bør være likt i alle sektorer. Vi mener likevel at dette prinsippet må kunne fravikes. Vi trenger store kutt i utslipp raskt, og da må vi utnytte de mulighetene som fins. I enkelte sektorer foreligger det åpenbare alternativer. Et eksempel kan være oppvarming med fyringsolje, der mulighetene for å erstatte olje med varmepumper, solvarme, biobrensel, fjernvarme og dels bedre isolering er store. Gitt at det er mindre politisk vilje til å innføre høye klimaavgifter på f.eks. industrien, vil det være feil at fyringsolje vil måtte ha tilsvarende lave avgifter.

CO₂-avgift

Naturvernforbundet ber Grønn skattekommisjon utrede hvordan avgiftssystemet kan brukes for å redusere klimagassutslippene i alle sektorer markant. Som nevnt mener vi det vil være riktig å øke satsene ytterligere på områder der det er politisk aksept for dette, f.eks. på fyringsolje.

For bensin og diesel har vi derimot liten forståelse for at CO₂-avgiftene ikke er like. Begge avgiftssatsene bør økes, der CO₂-avgiften på diesel økes mest, slik at nivået blir likt. CO₂-avgiften på fossil gass må også opp på samme nivå som for bensin.

Klimaeffekten av biodrivstoff varierer sterkt og er til dels usikker – og vil ved import av drivstoff eksportere utslipp til andre land, i og med at bruk av biodrivstoff normalt ikke er

² Organisasjonene bak dette innspillet mener grunnleggende at målet bør skjerpes til maksimalt 1,5 graders temperaturstigning i forhold til førindustrielt nivå og vil arbeide for at Norge og verdenssamfunnet går inn for dette. I så fall endres karbonbudsjettet til 400 GtCO₂ ved 66 prosents sjanse for oppnåelse.

³ Se tabell 2.2 i *IPCC Fifth Assessment Synthesis Report*, november 2014:

http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_LONGERREPORT.pdf

klimanøytralt, noe også FNs klimapanel gir uttrykk for i sin siste hovedrapport.⁴ Å bruke skogressurser til å lage flytende drivstoff skaper utfordringer. De boreale skogene inneholder svært mye karbon, ikke minst i jorda, og er livsviktige for et utall planter og dyr. Økt bruk av biodrivstoff fra skog kan totalt sett gi økte klimagassutslipp⁵ og økte naturvernmessige utfordringer. I prosessen med å omdanne biomasse til flytende drivstoff vil ofte mye energi gå til spille.

Å sette CO₂-avgiften på biodrivstoff lik null, slik praksis er i dag, blir derfor ikke riktig, noe Grønn skattekommisjon bør se nærmere på. Vi mener at innfasing av biodrivstoff i transportsektoren primært bør styres gjennom bruk av omsetningspåbud, som er et styringseffektivt virkemiddel, som gjør det mulig å tilpasse volumet til det som anslås å være mulig å produsere på bærekraftig og klimavennlig måte. Biogass har imidlertid høy klimanytte og egner seg best i tyngre kjøretøy (da det der fins færre gode alternativ), så for biogass vil avgiftsfritak fortsatt være et bra virkemiddel.

Vi trenger klimavirkemidler også for internasjonal sjøfart og luftfart. Naturvernforbundet mener at EUs kvotesystem for flytrafikken innen EU (og Norge) ikke gir tilstrekkelige virkemidler for utslippskutt. Avinor ønsker at det etableres 20 nye langruter til/fra Norge, noe som vil gi en klimaeffekt tilsvarende utslipp på om lag 1 million tonn CO₂. Nordmenns flyreiser gir en større virkning på klimaet enn nordmenns bilreiser, jmfør beregninger fra Cicero – senter for klimaforskning.⁶ Naturvernforbundet mener derfor det må innføres en ny CO₂-avgift på flytrafikken, som også må omfatte utenlandstrafikken. Siden det er vanskelig å innføre CO₂-avgift på drivstoff for internasjonal trafikk, framstår en miljødifferensiert seteavgift som det mest nærliggende (som differensieres på avstandskategorier og eventuelt flytypenes utslippsegenskaper), noe vi håper Grønn skattekommisjon vil se nærmere på.

Dagens manglende merverdiavgift på utenlands flytrafikk er også problematisk. Vi finner det ulogisk at fiskeflåten har redusert CO₂-avgift, noe som premierer det mer energikrevende fiske. Vi ber Grønn skattekommisjon vurdere om fiskeflåten bør få ordinær CO₂-avgift, samtidig som fiskerfradraget økes ytterligere.

«Karbonavgift til fordeling»

Vi ber Grønn skattekommisjon å utrede «karbonavgift til fordeling» som et sentralt grep for å få fart på utfasingen av fossil energibruk i innenlandsøkonomien. Ordningen innebærer at det legges en forutsigbart stigende CO₂-avgift på all import og produksjon av fossilt brensel til innenlands bruk. En slik avgift vil med tida prise ut produkter basert på fossilt brensel til fordel for produkter og tjenester basert på fornybar energi. Ordningen får en sosial profil ved at hele avgiftsbeløpet skal betales ut med et likt beløp til alle voksne innbyggere og med halvt beløp til barn.

Den konkurransevridende virkningen av en slik avgift kan oppveies gjennom refusjon av avgiftene for eksportprodukter og karbontoll på produkter fra land som ikke har effektiv beskatning av CO₂ på tilsvarende nivå.

Avhengig av avgiftsnivå og stigningstakt vil en slik avgift kunne gi en sterk stimulans til hele samfunnet til å omstille seg til fornybare løsninger snarest.

⁴ FNs klimapanel femte hovedrapport, arbeidsgruppe 3, kap. 11.13:

http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc_wg3_ar5_chapter11.pdf

⁵ Artikkel på forskning.no: <http://forskning.no/skog-skogbruk/2013/10/biobrensel-mindre-klimavennlig-enn-antatt>

Ny rapport fra Norges vassdrags- og energidirektorat: http://publikasjoner.nve.no/rapport/2015/rapport2015_17.pdf

⁶ <http://www.cicero.uio.no/fulltext/index.aspx?id=10120>

Elavgift og energieffektivisering

Naturvernforbundet betrakter elavgiften som et viktig virkemiddel i arbeidet med å redusere klimagassutslipp, gitt at også avgiftene på fossil energi trappes betydelig opp. Økt pris på elektrisitet vil, sammen med tekniske krav og bedre støtteordninger, bidra til lavere forbruk. Frigjort elektrisitet kan da brukes til å erstatte fossil energi på andre områder.

Elavgiften i Sverige er om lag dobbelt så høy som i Norge, mens den for husholdningene i Danmark er minst tre ganger så høy. Naturvernforbundet vil oppfordre Grønn skattekommisjon til å vurdere elavgiften i Norge i lys av bl.a. dette og se den i sammenheng med grunnavgiften på mineralolje.

Naturvernforbundet mener generelt at det bør være minst like mye tilskudd til å frigjøre 1 kWh (gjennom energieffektivisering) som til å produsere 1 kWh. Vi finner det derfor fornuftig at en betydelig del av provenyet fra økt elavgift brukes til å bedre tilskuddsordningene for energieffektivisering i både industrien og byggsektoren. Regjeringen har lovt å innføre et enøk-skattefradrag som ennå ikke har kommet. En styrking av dagens støtteordning gjennom Enova eller innføring av såkalte hvite sertifikater⁷ bør ses på som alternativer til skattefradrag, men det er uansett helt nødvendig med en styrking av virkemidlene, for at det store potensialet for energieffektivisering skal kunne realiseres.

Vegbruksavgifter

Rapporten «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk»⁸ viser at vegtrafikken i stor grad betaler for lite av sine kostnader. Vegbruksavgiften skal i utgangspunktet dekke disse kostnadene, utover klimakostnaden. Rapporten viser at avgiftene på bensin og diesel i gjennomsnitt burde være hhv. 2,49 og 5,34 kroner høyere enn i dag, målt per liter drivstoff, for at vegtransporten skal betale sine marginale eksterne kostnader. Vi finner det svært uheldig at vegbruksavgiften på diesel i dag er lavere enn for bensin, til tross for at miljøkostnadene ved bruk av diesel antakelig er betydelig høyere. Et minstekrav må være at vegbruksavgiften på diesel økes til bensinnivå (målt etter energiinnholdet).

Som nevnt mener vi at innfasing av biodrivstoff primært bør skje gjennom omsetningspåbud og ikke gjennom avgiftslettelser, i hvert fall ikke på vegbruksavgiften. Dersom det er slik som beskrevet i rapporten «Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk», at biodrivstoff har høyere utslipp av nitrogenoksider enn ordinært drivstoff, blir det ekstra galt med fritak for vegbruksavgift på biodrivstoff, slik det nå blir fra 1. juli.⁹

Dersom omfattende tanking i utlandet (særlig for tungtrafikken) gjør det vanskelig å øke dieselavgiften så mye som ønskelig, bør en egen kilometerbasert vegbruksavgift innføres som et supplement.

Øvrige bilavgifter

Vi ber Grønn skattekommisjon se nærmere på mulighetene for å stramme inn engangsavgiften på personbiler ytterligere og også inkludere varebilene i et avgiftssystem som gir sterke insentiver til å kjøpe biler med lave klimagassutslipp.

Naturvernforbundet mener at elbilfordelene bør videreføres fram til 2018. Men det er primært anskaffelsen av en slik bil framfor en bil med forbrenningsmotor som bør premieres, ikke bruken av den, da elbiler også påfører omgivelsene kostnader i form av arealbruk, vegslitasje og kø. Derfor ser vi for oss at bruksavgiftene (bompenger, parkering, strøm til lading etc.) bør trappes opp fra 2018. På lengre sikt, antakelig en gang etter 2020, bør det også innføres en engangsavgift med en vekt- eller energiforbrukskomponent som premierer de minste og de mest energigjerrige elbilene framfor de mer ressurskrevende.

⁷ <http://norskteknologi.no/Naringspolitikk/Energieffektivisering/Hvite-sertifikater/>

⁸ <https://www.toi.no/publikasjoner/marginale-eksterne-kostnader-ved-vegtrafikk-article32786-8.html>

⁹ Blanding av biodrivstoff og fossilt drivstoff kan gi økt helseskade. Omsetningspåbudet bør derfor utformes slik at eventuelle negative effekter som følge av drivstoffblanding minimeres.

Øvrige transportrelaterte avgifter/subsidier samt taxfree etc.

Tilgangen til gratis parkering har stor innflytelse på om folk velger bil eller ikke på jobb. Transportøkonomisk institutts reisevaneundersøkelse viser at 70 prosent velger å bruke egen bil til jobb dersom gratis parkering på jobb og tilstrekkelig med plasser. Dersom de ansatte henvises til avgiftsbelagt gateparkering, er bilførerandelen på bare 20 prosent.¹⁰

Vi ber derfor Grønn skattekommisjon se nærmere på dagens diskriminerende ordning, som innebærer at arbeidsgiverbetalte kollektivtransport skattlegges, mens gratis parkeringsplass på jobb ikke skattlegges. Vi finner det også uheldig at kommunene, som har en sterk innflytelse på lokal areal- og transportpolitikk, ikke har hjemmel til å avgiftsbelegge private parkeringsplasser ved f.eks. kjøpesentre.

Pendlerfradraget, som premierer det å reise langt, er en ordning som bør vurderes tatt bort. Videre bør Grønn skattekommisjon vurdere hvordan rushtidsavgift kan tas i bruk i sterkere grad, for å unngå kostbare og miljøskadelige infrastrukturbygginger og samtidig redusere trafikkomfanget.

Dagens taxfree-ordning er ulogisk og subsidierer flytrafikken. Avinors finansieringsform gjør selskapet avhengig av en høyt trafikkomfang, og dette oppnås delvis gjennom subsidiene taxfree-ordningen gir. Avinors inntekter fra salg og utleie er nå på samme nivå som trafikkinntektene. Taxfree-ordningen gjelder kun for utenlandstrafikken, og for denne har Avinor redusert trafikkavgiftene over mange år, og trafikken har økt kraftig.

Vi ber Grønn skattekommisjonen vurdere taxfree-ordningen med tanke på at den bør avskaffes. Samtidig må kvotene på innførsel av varer og de norske særavgiftene på tilsvarende varer vurderes, for å redusere omfanget av reising for å handle billigere varer i utlandet. Norge bør videre arbeide for en avtale med EU som gjør at flypassasjerer som reiser mellom EU og Norge, likestilles med passasjerer som reiser mellom EU-land og dermed ikke får handle taxfree-varer i utlandet.

Avgifter på ressurser/avfall

Skatte- og avgiftssystemet bør i sterkere grad enn i dag bidra til materialgjenvinning, gjennom grunnavgifter og panteordninger.

Norge har i mange år hatt et velfungerende system for gjenbruk og gjenvinning av drikkevareemballasje. Vi registrerer at systemet er i ferd med å slå sprekker. Stadig flere drikkevareprodusenter går over til å tappe drikke på engangsflasker av glass uten pant, og en betydelig mengde importerte varer på aluminiumsbokser uten pant i Norge inntar markedet. Dette sier oss at vi trenger høyere avgifter på engangsemballasje uten pant som selges i Norge, og at også utenlandske aluminiumsbokser må kunne pantes i norske automater¹¹, noe Grønn skattekommisjon bør vurdere nærmere.

Naturvernforbundet ber Grønn skattekommisjon vurdere et avgiftssystem overfor bergindustrien som kan bidra til å redusere det store avfallsproblemet og de store arealinngrepene dette forårsaker. Avgiftene må utformes slik at de fremmer både driftsformer som gir lite avfall til ytre deponi, og alternativ bruk av overskuddsmassene. Dette vil føre til både mindre naturinngrep/miljøbelastning og lavere klimagassutslipp – og en bedre ressursutnyttelse. Et av landa i Europa som har mest gruver, er Polen. Der har staten innført et system for avgifter som premierer effektiv utnyttning av det som blir tatt ut og stimulerer til å redusere avfall og utslipp. Dersom kommisjonen ønsker mer bakgrunnsinformasjon om dette, bidrar vi gjerne.

¹⁰ Faktaarket «Arbeidsreiser» fra Transportøkonomisk institutt: <https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forskningsprogram/RVU/Faktaark-RVU%202009-Arbeidsreiser.pdf>

¹¹ Avregning mot andre land med panteordning burde kunne la seg gjøre. For utenlandske bokser som det ikke er betalt pant for, bør det kunne utbetales pant, som trekkes fra et pantefond som deler av emballasjeavgiftene overføres til.

Avgifter på arealforbruk

Tap av leveområder er den største trusselen mot naturmangfoldet. For 87 prosent av artene på rødlista (Norsk Rødliste 2010) er arealendringer hovedtrusselen. For å kunne stanse tapet av biologisk mangfold må vi begrense forbruket av arealer i Norge. Naturvernforbundet vil be Grønn skattekommisjon vurdere om det kan innføres avgifter som reduserer presset for nedbygging og fragmentering av naturområder, f.eks. innføring av en arealavgift for å fremme arealeffektivitet i alle byggeprosjekter, både etter plan- og bygningsloven og etter energilovgivningen. Vi ser for oss at en slik arealavgift, der skattepengene går til staten, vil kunne bidra til å redusere nedbygging av både naturområder, matjord og viktige friluftslivsområder.

Kommisjonen bør også vurdere om kommunenøkkelen, som bestemmer hvor mye penger kommunene får fra staten, kan premiere kommuner som tar bedre vare på sine naturverdier.

Merverdiavgift som virkemiddel for å hjelpe forbrukerne

Forskjellige merverdiavgiftssatser brukes for å oppnå større prisdifferensiering mellom ulike produkter, som igjen påvirker forbrukernes atferd. Vi mener det er grunnlag for å se nærmere på om merverdiavgiften i større grad brukes som virkemiddel for å hjelpe forbrukerne til å ta miljøvennlige valg i hverdagen.

Det er i dag halv merverdiavgift på mat. Samtidig går om lag en firedel av maten i søpla¹², og kjøttforbruket i Norge, som gir store klimagassutslipp, har økt kraftig. Vi ber derfor Grønn skattekommisjon se nærmere på merverdiavgiftene på mat. I utgangspunktet bør ikke maten være så billig som den er i dag, da økt pris vil gi insitamenter til mindre kasting. I tillegg kan merverdiavgiften differensieres, slik at den fremmer miljø- og klimavennlig mat, som økologisk produkter, mens kjøtt får høy avgift.

Dagens bruk-og-kast-samfunn bidrar til et stort ressursforbruk og betydelige klimagassutslipp. Å reparere husholdningsprodukter er som regel ikke lønnsomt, da det er billigere å kjøpe nye produkter som er produsert i lavkostland (og som ikke gir utslipp i det norske klimagassregnskapet). Økt grad av gjenbruk av produkter bør derfor være et mål. Vi finner det derfor feil at reparasjon av produkter er ilagt merverdiavgift. Et fritak for merverdiavgift på reparasjon av produkter vil stimulere til dette, noe vi ber Grønn skattekommisjon se nærmere på.

Mindre oljeavhengighet – petroleumsbeskatningen

Naturvernforbundet mener det er viktig at Grønn skattekommisjon ser på hvordan Norge kan bli mindre avhengig av olje og gass, og hvordan det kan stimuleres til satsing på framtidens arbeidsplasser. Subsidiene til petroleumsvirksomheten går på bekostning av andre næringer og bremser nødvendig omstilling. Det er derfor nødvendig å gjennomgå bl.a. petroleumsbeskatningen. Særlig må ordningen med refusjon/subsidie av utgifter til leteboring for mindre petroleumsselskap endres. Det blir helt feil å stimulere til mer petroleumsleting og -aktivitet, nå som vi må omstille oss bort fra olje og gass.

Forpliktelser om å fase ut naturskadelige subsidier

Mandatet til Grønn skattekommisjon sier at kommisjonen også skal vurdere om eventuelle subsidier og tilskudd som skader miljøet, bør reduseres. Det er mange *bevilgninger* som har store konsekvenser for natur, miljø og klima, f.eks. bygging av motorveger. Vi antar at det i denne sammenhengen primært tenkes på direkte subsidier (og ikke indirekte subsidier som følge av manglende avgifter) som utløser handlinger med negative konsekvenser for miljøet.

Norge har gjennom biomangfoldkonvensjonen (Aichi-mål 3) forpliktet seg til å fjerne og fase ut subsidier som er skadelige for biologisk mangfold innen 2020, og samtidig innføre positive

¹² <http://forskning.no/mat-landbruk-forbruk-hus-og-hjem/2011/09/25-prosent-rett-i-sopla>

virkemidler for bevaring og bærekraftig bruk av biologisk mangfold innen 2020.¹³ Vi mener derfor at Grønn skattekommisjon bør utrede hvilke støtteordninger som bør avvikles, og hvilke nye ordninger vi må få på plass for å stanse tapet av biologisk mangfold, innen 2020.

Flere av de norske støtteordningene er i strid med våre internasjonale forpliktelser. Vi mener i likhet med NOU 2013:10 «Naturens goder om verdier av økosystemtjenester» at landbruksstøtten bør gjennomgås spesielt. De siste 20 årene har veier til jord- og skogbruket vært den viktigste årsaken til tap av urørt natur. Det er 48 400 km skogsbilveger og 50 000 km traktorveger i Norge, noe som er mer enn det offentlige vegnettet. Det må være et mål at offentlige tilskudd til jordbruket skal utformes slik at de fremmer miljøvennlig produksjon og hindrer negative miljøkonsekvenser.

Vi mener støtteordningen til bygging av skogsbilveger og hogst i bratt og ulendt terreng må avvikles. Det bør ikke innføres nye ordninger som er skadelige for naturen, f.eks. Iskudd til utplanting av fremmede treslag.

Vi støtter Økosystemutvalget sitt forslag om at:

- Mer av landbruksstøtten bør innrettes som betaling for økosystemtjenester. Betaling for vern og restaurering av bl.a. våtmarker og gårdsdammer samt skjøtsel av kulturlandskap er eksempler
- En større del av jordbrukets virkemidler bør stimulere til skjøtsel av prioriterte naturtyper i kulturlandskapet og til utvalgte kulturlandskap

Elsertifikatordningen – uheldige subsidier

Elsertifikatmarkedet har ført til et stort press på sårbar natur, og systemet for søknad og tildeling av konsesjonstillatelser ivaretar ikke hensynet til naturmangfold, folkehelse og landskap. Det mangler en helhetlig forvaltning, kunnskapsgrunnlaget er svært mangelfullt, og gjeldende energilovgivning møter ikke kravene i moderne miljølovgiving. I NOU 2013:10 «Naturens goder om verdier av økosystemtjenester» konkluderer økosystemutvalget med at elsertifikatordningen bør evalueres i lys av skadevirkningene som fornybarutbyggingen påfører naturen. «Utvalget kan ikke se at denne ordningen er blitt tilstrekkelig utredet før den ble satt i gang, og mye tyder på at konsekvensene for økosystemene kan være store og negative.» Naturvernforbundet ber Grønn skattekommisjon vurdere alternativer til elsertifikatordningen som stimulerer til lavere energiforbruk, jamfør også avsnittet om elavgift og energieffektivisering tidligere i brevet.

Øvrige landbrukssubsidier

Naturvernforbundet er tilhenger av et sterkt, norsk landbruk. Likevel er det viktig å vurdere om landbrukssubsidiene kan legges om for å stimulere til mer miljøvennlige driftsformer, som gir lavere utslipp av klimagasser, bedre ressursutnyttelse, mindre transport, mindre nedbygging og bedre skjøtsel av natur etc. Vi ber Grønn skattekommisjon se nærmere på dette temaet.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder

¹³ <https://www.regjeringen.no/contentassets/2395e3d57fce400ab42e4aeb4417732c/t-1526.pdf>