

Oslo, 22. oktober 2007

Deres ref.: 06/4097 SØ

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep.  
0030 OSLO

## **HØRING – NOU 2007: 8 EN VURDERING AV SÆRAVGIFTENE**

Norges Naturvernforbund viser til høringsbrev datert 27. juni 2007 om NOU 2007: 8 *En vurderinger av særavgiftene* og avgir herved sin høringsuttalelse.

### **Innledning**

Norges Naturvernforbund mener det er av stor betydning at skatte- og avgiftspolitikken vris i miljøriktig retning, dvs. at forurensing og forbruk av ressurser gjøres dyrere. Det er beklagelig at særavgiftsutvalget har fått som mandat at endringene skal være provenynøytrale. Det gjør det umulig å ende opp med virkemidler som i tilstrekkelig grad gjør produksjon og forbruk mer bærekraftig. Økende fokus på miljøtrusselen og de eksterne effektene i økonomien tilsier at det må gjøres nye og flere vurderinger av mulighetene for å bruke skatte- og avgiftspolitikken som redskap for å nå miljøpolitiske mål nasjonalt og globalt. Da kan ikke provenynøytralitet være en forutsetning. Det er også viktig at skatter, avgifter, tilskudd, fond, lovverk etc. ses i en sammenheng.

Det viktigste i debatten om avgifter og kvoter som virkemiddel, må være at disse bidrar til store utslippsreduksjoner raskt. Norges Naturvernforbund mener derfor det blir helt feil av særavgiftsutvalget å foreslå at CO<sub>2</sub>-avgiftene harmoniseres med en antatt kvotepris på 200 kroner, noe som i praksis vil bety senking av flere av avgiftene på kort sikt. Dette står i sterk kontrast til de store klimautfordringene. Det internasjonale klimapanelet (IPCC) skriver i sin tredje delrapport fra i år at kvoteprisen på CO<sub>2</sub> må opp på US\$ 100 (ca. 600 kroner) for å utløse tilstrekkelige tiltak som gjør at klodens gjennomsnittstemperatur ikke stiger med mer enn 2,0–2,8°C. Dette viser at avgiftene må økes, ikke senkes. Det er også grunn til å spørre seg om politikk som innebærer at avgiftene først senkes – for så å måtte øke – er kostnadseffektivt, i og med at det gir større uforutsigbarhet omkring rammebetingelser, som igjen kan bidra til feilinvesteringer.

### **Drivstoffavgiftene**

Norges Naturvernforbund støtter forslaget om at autodieselavgiften økes til samme nivå som for bilbensin, og at fritidsbåter også ilegges tilsvarende avgift. Dersom det ikke er mulig å innføre mer spesifikke og virkningsfulle avgifter på lokal og regional luftforurensing, bør det vurderes om autodieselavgiften må justeres også med hensyn til dette. Det kan i så fall bety at autodieselavgiften må bli høyere enn bensinavgiften. Vi er imidlertid klare på at økt dieselavgift må resultere i økte tilskudd til kollektivtransporten, slik at økte avgifter ikke resulterer i et dårligere eller dyrere kollektivtilbud.

Når det gjelder avgifter på alternative drivstoff, er det viktig at rammebetingelsene totalt sett bidrar til introduksjon og stimulering til bruk av drivstoff med lavere miljø- og klimabelastning. Omsetningspåbud er ett av flere virkemidler.

Norges Naturvernforbund støtter vegprising/køfriavgift, som er et viktig virkemiddel for å redusere miljøbelastningen fra transportsektoren og behovet for vegkapasitet. Vi ber samtidig om at det innføres statlige insitamenter som gjør det attraktivt for lokale myndigheter å innføre ulike former for vegprising/køfriavgift. De store utfordringene med å nå miljømål i transportsektoren innen bl.a. klima, luftforurensing, støy, arealbruk/matjord og biologisk mangfold tilsier at vegprising/køfriavgift må komme i tillegg til, og ikke bidra til å redusere, drivstoffavgiftene.

### **CO<sub>2</sub>-avgiftene**

Som nevnt mener Norges Naturvernforbund det er feil å foreslå å senke CO<sub>2</sub>-avgiftene til antatt kvotepris. Vi mener at alle CO<sub>2</sub>-avgifter for sektorer som ikke har kvoteplikt, må økes til samme nivå som for bilbensin (p.t. ca. 350 kroner per tonn CO<sub>2</sub>). CO<sub>2</sub>-avgiftene på mineralolje (for diesel, fyringsolje og flydrivstoff) og naturgass til oppvarming må snarest opp på dette nivået.

Vi er enige i at Norge bør arbeide internasjonalt for å inkludere utslippene fra internasjonal luftfart og skipsfart i Kyoto-protokollen, og for å endre det internasjonale regelverket slik at disse utslippene lar seg beskatte. Vi foreslår konkret at Norge tar initiativ til en felles, nordisk, bilateral CO<sub>2</sub>-avgift på flydrivstoff, noe som kan dempe reiseomfanget noe og gjøre mer miljøvennlige transportformer mer attraktive. Det vil gjøre teknologiske forbedringer – som bidrar til utslippsreduksjoner i luftfarten – mer lønnsomme. Og det vil vise omverdenen at det går an å ta tak i klimatrusselen fra flytrafikken gjennom samarbeid over grensene, som et forbilde for andre land/regioner.

### **Avgift på sluttbehandling av avfall**

Avfall må i utgangspunktet betraktes som en ressurs, primært for materialgjenvinning, sekundært til energi. Vi viser til særmerknadene i NOU-en og understreker at det såkalte avfallshierarkiet er et viktig prinsipp i norsk og europeisk avfallspolitikk. En bedre utnyttelse av avfallet vil redusere behovet for ressurser til materialer og til energiproduksjon, noe som er nødvendig for å nå sentrale mål i avfalls- og klimapolitikken. Norges Naturvernforbund mener at miljølempene fra avfallsdeponering ikke gjenspeiles i deponiavgiften og kan derfor ikke støtte at den reduseres.

### **Avgifter på drikkevareemballasje**

Norges Naturvernforbund mener at grunnavgiften på drikkevareemballasje er et viktig virkemiddel for å stimulere til ombruk framfor gjenvinning, som er i tråd med avfallshierarkiet. Vi går derfor imot at grunnavgiften fjernes.

### **Avgifter på energi (elektrisitet og olje)**

Norges Naturvernforbund mener at avgiftene på energi må brukes som et energipolitisk virkemiddel, for å dempe etterspørselen etter energi, uansett opphav. Øvrige miljøavgifter må brukes for å stimulere til bruk av de minst miljøskadelige energiformene.

Inntil det eventuelt innføres en mer generell energiavgift, bør grunnavgiften for fyringsolje innføres for bruk av naturgass til oppvarming.

Vi mener også at forbruksavgiften på elektrisk kraft må økes, for å dempe etterspørselen etter energi og gjøre fornybar varme mer lønnsomt. Økt CO<sub>2</sub>-avgift på mineralolje må ikke føre til økt bruk av elektrisk kraft til oppvarming. Vi foreslår at el-avgiften dobles, slik at den nærmer seg svensk nivå. Deler av inntektene fra økt el-avgift må øremerkes og brukes til å støtte utbygging av fornybar energi.

### **Bruksavhengige bil- og båtavgifter**

Vi mener det foreligger for lite kunnskap om miljøeffekten til å kunne støtte forslaget om at engangsavgiften bør reduseres over tid. Lavere engangsavgift kan øke bilholdet, som igjen kan slå ut i mer bilbruk. Uansett mener vi at effekt-komponenten i engangsavgiften bør fjernes og erstattes av en større CO<sub>2</sub>-komponent, som bidrar til å gjøre det mer attraktivt å kjøpe biler som slipper ut mindre enn 140 gram CO<sub>2</sub>. Det bør også opprettes en avgiftstærskel ved 90 eller 100 gram som gjør det mulig å premiere biler med lave utslipp. Satsene og tersklene må justeres etter hvert som nye bilmodeller med lavere forbruk kommer på markedet.

For varebiler betales det langt lavere engangsavgift, bare 22 prosent av satsene for vanlige biler. Varebilbrukerne får dermed små insentiver til å skaffe seg drivstoffgjerrige biler. Systemet kan faktisk bidra til at folk som ikke trenger å være mange i bilen, kjøper store og forurensende biler, noe som gjør dagens ordning ekstra miljøfiendtlig.

Vi er enige i at årsavgiften bør miljødifferensieres, gjerne noe mer enn det som er foreslått i statsbudsjettet for 2008.

### **Tax free-ordningen**

Norges Naturvernforbund mener at tax free-ordning bidrar til å øke reiseaktiviteten og dermed miljøbelastningen fra fly- og ferjetrafikken. I tillegg til at tax free-ordningen gir fly- og ferjepassasjerer billige varer, bidrar aktiviteten også til store inntekter for Avinor, som igjen gjør at Avinor kan holde landingsavgiftene lavere. Flytrafikken blir dermed indirekte subsidiert. Dette kommer i tillegg til at internasjonal flytrafikk ikke betaler CO<sub>2</sub>-avgift på flydrivstoff. Norges Naturvernforbund støtter forslaget om at tax free-ordningen avskaffes.

### **Nye skatte- og avgiftsgrunnlag**

Norges Naturvernforbund er enig i at avgiftene i landbruk og annen bioproduksjon må vurderes og med tanke på at de kan bidra til miljøforbedringer. Om nødvendig må det innføres nye virkemidler.

Vi foreslår også at kommunene gis hjemmel til å ilegge miljøavgift på private parkeringsplasser, noe også ECON peker på i rapporten *Insentivordning for bedre kollektiv transport og mindre bilbruk*.<sup>1</sup> Vi legger vekt på at myndighetene må kunne bruke pris som virkemiddel for å redusere etterspørselen etter parkeringsplasser, også på private områder, bl.a. i byer og rundt kjøpesentre.

Norge skal stoppe tapet av biologisk mangfold innen 2010, og det er også et nasjonalt mål å redusere tapet av matjord. Norges Naturvernforbund mener det

---

<sup>1</sup> [http://www.econ.no/modules/trykksak/publication\\_detail.asp?iProjectId=6608](http://www.econ.no/modules/trykksak/publication_detail.asp?iProjectId=6608)


trengs kraftigere virkemidler for å hindre nedbygging av arealer og foreslår at en avgift på dette blir vurdert. Noe tilsvarende bør også vurderes for ressursuttak.

Vi mener også at det bør vurderes en avgift på reklame. Reklame bidrar til både forsøpling og et press i retning av økt forbruk.

Norges Naturvernforbund vil samtidig peke på noen andre skatte- og avgiftsmessige grep, som neppe faller inn under kategorien særavgifter:

- Loven om fordelsbeskatning praktiseres ikke når det gjelder gratis parkeringsplasser på jobb. Men dersom arbeidsgiver vil gi sine ansatte gratis kollektivtransport, må arbeidstakerne fordelsbeskatte av dette. Denne formen for diskriminering av miljøriktig atferd må opphøre. Prisen på parkeringsplasser er sannsynligvis høyest i områder der biltrafikken har de største negative konsekvensene. Å fordelsbeskatte fri bruk av parkeringsplasser basert på parkeringsplassenes markedsverdi vil derfor være logisk også miljømessig. Fjerning av skatt på kollektivtransport betalt av arbeidsgiver kan være en sekundær løsning på dagens diskriminerende praksis.
- Pendlerfradraget gjør det mer attraktivt å pendle langt, og bidrar dermed til en transportintensiv samfunnsstruktur. Pendlerfradraget bør senkes, og satsene bør differensieres avhengig av om en bruker privatbil eller reiser kollektivt.
- For å gjøre det mer lønnsomt å erstatte forurensende oljefyrer med mer miljøvennlige oppvarmingsformer (bioenergi, varmepumper m.m.), bør det innføres vrakpant på oljefyrer.
- Regjeringen har som mål at 15 prosent av matproduksjonen og matforbruket i 2015 skal være økologisk. Norges Naturvernforbund forventer at dette følges opp med tilstrekkelige virkemidler. Vi ber om at endringer i merverdiavgiften vurderes, f.eks. at økologisk mat fritas for merverdiavgift, mens konvensjonell mat ilegges full merverdiavgift.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Holger Schlaupitz  
fagrådgiver