

Oslo, 15. oktober 2015

Til finanskomiteen

**STATSBUDSJETTET 2016:
NATURVERNFORBUNDETS ENDRINGSFORSLAG**

Vi oppsummerer her Naturvernforbundets endringsforslag på Finansdepartementets budsjett og på rammene for andre departementenes budsjett:

Inntektsendringer på Finansdepartementets budsjett (mill. kroner)

Veibruksavgift på diesel	4 900
Avgift på elektrisk kraft	6 500
Grunnavgift på mineralolje mv.	1 500
CO ₂ -avgifter	7 000
Miljødifferensiert setavgift på flytrafikk	3 000
Avgift på gruveavfall	500
Taxfree-ordningen	2 500
Sum	25 900

Endringer på andre departement (rammer) (mill. kroner)

Samferdselsdepartementet	-2 681
Klima- og miljødepartementet	757
Justis- og beredskapsdepartementet	15
Nærings- og fiskeridepartementet	3
Landbruks- og matdepartementet	-100
Olje- og energidepartementet	-1 386
Kommunal- og moderniseringsdepartementet	21
Barne- og likestillingsdepartementet	4
Utenriksdepartementet	1 300
Sum	-2 067

Øk miljøavgiftene

- Veibruksavgiften på autodiesel (kap. 5538, post 71) økes til bensinnivå målt etter energiinnhold (med 2,12 kroner/liter, til sammen 5,56 kroner/liter).
- Fritaket for veibruksavgift på biodrivstoff som ikke omfattes av omsetningspåbudet (kap. 5538, post 70–71), oppheves.
- Avgiften på elektrisk kraft (kap. 5541, post 70) doubles i forhold til regjeringens forslag, til 29,00 øre/kWh i 2016 for ordinær sats. (Ordinær sats i Sverige i 2015 er på ca. 29,40 øre/kWh (SEK).) Vi støtter forslaget om at datasentre og skip i næringstrafikk skal ilegges redusert sats.
- Grunnavgiften på mineralolje mv. (kap. 5542, post 70) justeres i tråd med endringene i elavgiften og må derfor også doubles i forhold til regjeringens forslag, til 3,26 kroner/liter.
- CO₂-avgiftene (kap. 5508 post 70; kap. 5543, post 70) er for lave til å gi nødvendige insentiver til utslippskutt og bør doubles i 2016.

- Det innføres en miljø- og avstandsdifferensiert seteavgift på all flytrafikk til/fra norske lufthavner, på minst 100 kroner per sete i gjennomsnitt.
- Når det gjelder øvrige bilavgifter, forventer vi at regjeringen i 2016 kommer tilbake med nye forslag som skjerper CO₂-komponenten og NO_x-komponenten i engangsavgiften betydelig. Kjøpsfordelene for elbil bør i første omgang videreføres, men de bruksavhengige fordelene bør gradvis trappes ned.
- Det innføres en ny avgift på deponi av mineralske masser på i gjennomsnitt 50 kroner/tonn. Avgiften kan eventuelt skaleres fra f.eks. 35 til 150 kroner/tonn, avhengig av massens innhold av miljøgifter og andre skadelige stoffer, og deponiløsning.

Begrunnelse

Naturvernforbundet ser ingen spor av et grønt skattesifte i det framlagte budsjettforslaget. Miljøavgiftene, som er av våre viktigste virkemidler for å få ned forurensningen, økes ikke. Vi ser ingen grunn til å vente på innstillingen fra Grønn skattekommisjon før vi gjør det dyrere å forurense og bruke energi.

Veibruksavgiften på diesel er langt lavere enn på bensin, noe som er ulogisk av hensyn til både klima og lokal luftforurensning, og med tanke på målet om å flytte gods fra vei til sjø og bane, som undergraves ytterligere gjennom veiutbygging og innføring av modulvogntog på veinettet. At Norge er dømt i EFTA-domstolen for dårlig luftkvalitet, må resultere i snarlig handling, bl.a. med fokus på utslipp av nitrogenoksider (NO_x).

Rapporten «[Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk](#)» (2014) fra Transportøkonomisk institutt viser at de gjennomsnittlige eksterne marginalkostnadene (uten klimakostnad) for bensinkjøretøy er på nærmere 8 kroner/liter og for dieselskjøretøy på nærmere 10 kroner/liter (justert til 2016-kroner). Ifølge Nasjonalbudsjettet har dieselforbruket økt med over 60 prosent det siste tiåret. Samtidig har dieselpriisen til bilistene gått ned.

Veibruksavgiften skal dekke veislitasje og eksterne kostnader, utover CO₂-utslipp. Biodrivstoff gir ikke lavere veislitasje, og utslipp av NO_x ligger på om lag samme nivå som for vanlig diesel. I tillegg er det usikkerhet omkring klimaeffekten fra biodrivstoff. Vi finner det derfor feil at det skal være fritak for veibruksavgift på biodrivstoff som ikke omfattes av omsetningspåbudet. Vi mener det er omsetningspåbudet som primært bør brukes til å styre mengden biodrivstoff som tas i bruk i transportsektoren, basert på hvilke mengder som kan være miljømessig forsvarelig.

Naturvernforbundet foreslår at det innføres avgifter overfor bergindustrien, som kan bidra til å redusere det store avfallsproblemet og de store arealinngrepene denne næringen 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. I første omgang foreslår vi en ny miljøavgift på deponi av gruveavfall.

Avskaff taxfree-ordningen

- Taxfree-ordningen avskaffes, noe som kan gi et proveny på i størrelsesorden 2,5 mrd. kroner (helårseffekt).

Begrunnelse

Den norske taxfree-ordningen er subsidiering av folks flyreiser. Naturvernforbundet har lenge ment at ordningen bør avskaffes. Vi ser ingen grunn til at den mest miljøskadelige transportformen fortsatt skal subsidieres på denne måten.

For å få tilstrekkelig effekt kan det være nødvendig at bortfallet av taxfree-salget ved norske flyplasser og på utenlandsferjer kombineres med en reduksjon i kvotene for tollfri innførsel. Deler av provenyet vil kunne måtte brukes til en kompensasjon til Avinor.