

Oslo, 14. april 2023

Deres ref.: 21/6023

Finansdepartementet

NOU 2022: 20 *ET HELHETLIG SKATTESYSTEM* - HØRINGSUTTALELSE

Naturvernforbundet takker for muligheten til å komme med synspunkter til skatteutvalgets utredning, NOU 2022: 20 *Et helhetlig skattesystem*. Utredningen er omfattende og dekker mange deltemaer. Vi begrenser merknadene til de temaene som er mest relevante for oss. Vi har strukturert høringsuttalelsen litt annerledes enn utredningen som er på høring, men vi har forsøkt å angi hvilket hovedkapittel merknadene våre relaterer seg til.

Vi vil generelt innlede med å påpeke at økonomiske virkemidler er ett av flere viktige grep som trengs for å oppnå miljøforbedringene raskt og i tilstrekkelig grad. Videre mener Naturvernforbundet at vi også trenger virkemidler for å redusere miljøskader som oppstår i andre land som følge av nordmenns forbruk. Mye av vareproduksjonen skjer i land med svak miljøpolitikk, og dette må korrigeres – blant annet gjennom karbontoll. Her blir det nødvendig å finne pragmatiske løsninger, avhengig av hva som er mulig sett i lys av blant annet handelsavtaler.

Naturvernforbundet støtter prinsippet om grønn skatteveksling. Miljøskader og forbruk av ressurser må generelt skattlegges høyere, mens arbeid kan skattlegges mindre.

Grunnrenteskatter (kap. 13)

Petroleum

Naturvernforbundet støtter utvalgets forslag om å stramme inn på de midlertidige skattereglene for petroleumsvirksomhet, innført våren 2020, spesielt at friinntekten fjernes totalt. Videre mener utvalget at det nye skatteregimet, innført fra 2022, er en forbedring av petroleumsskatten.

Dessverre tar ikke utvalget for seg at petroleumsvirksomhet har betydelige negative eksternaliteter som ikke prises inn i tidligere, midlertidige eller nåværende skatteregler. Vi mener derfor at skattereglene fra 2022 ikke tilstrekkelig dekker over de samfunnsøkonomiske kostnadene norsk petroleumsvirksomhet medfører, og dermed burde skattereglene utformes investeringsnegativt, altså at de bidrar til å vri investeringene over i andre næringer. Dette kan gjøres ved å gjeninnføre den seksårige avskrivningsperioden fra skattereglene før 2020, uten å kompensere med friinntekt.

Havbruk, fiskeri, vannkraft og vindkraft

Når næringsaktører gjør forretning basert på å utnytte fellesskapets ressurser, er det riktig at aktørene betaler samfunnet for denne bruken. I flere tilfeller vil denne bruken også kunne påføre fellesskapet kostnader i form av blant annet skader på miljøet eller overhøsting. Det er derfor viktig at grunnrenteskatten speiler disse kostnadene der det ikke foreligger andre virkemidler som ivaretar dette i tilstrekkelig grad. Det er betydelige miljøskader som oppstår som følge av havbruk/oppdrett, vannkraftproduksjon og vindkraftproduksjon. For havbruk er det bare en liten andel av produksjonen som omfattes av tillatelser som er delt ut gjennom auksjoner.

Naturvernforbundet støtter utvalgets forslag til innføring av grunnrenteskatter, inkludert forslaget om å utrede innføring av grunnrenteskatt på fiskeriene. Vi vil påpeke at det er viktig at eventuell grunnrenteskatt på fiskerier gjøres på en måte som bidrar til et mer bærekraftig fiske. En slik modell bør også se på mulighetene for å erstatte deler av grunnrenteskatten med virkemidler som bidrar til å innfri andre politiske mål.

Utvalgets flertall mener regjeringens forslag til bunnfradrag på grunnrenteskatt på havbruk ikke burde innføres. Naturvernforbundet er enige i utvalgets forslag, da et slikt bunnfradrag fritar en betydelig andel av produksjonen fra grunnrenteskatt og kan føre til uheldig skattetilpasning for selskapene. Bedrifter med lavere produksjonsmengde har også en påvirkning på miljøet og kan ikke ekskluderes fra grunnrentebeskatning av den grunn.

Det er stor enighet om at det er riktig å modernisere eksisterende kraftverk, slik at produksjonen kan økes uten at det krever større demninger eller mer vann i rør. Vi foreslår at regjeringen utreder endringer i skattesystemet som gjør slike moderniseringer mer lønnsomme, uten at det gir tilsvarende virkning for utvidelse av eller bygging av nye kraftverk, som gir vesentlig større negative naturkonsekvenser.

Klima- og energiavgifter (kap. 14)

Her omtales virkemidler som primært har en klimabegrunnelse. Bilavgiftene og avgifter relatert til sirkulær økonomi kommer omtales separat i egne avsnitt.

De generell CO₂-avgiftene

Et viktig virkemiddel i klimapolitikken er CO₂-avgiften. For å greie å kutte tilstrekkelige utslipp raskt nok må avgiften økes betydelig. Et avgiftsnivå på om lag 2000 kroner/tonn (i 2020-kroneverdi) er signalisert politisk, men dette bør være nivået allerede i 2025, ikke i 2030.

Når det gjelder utslipp som omfattes av både CO₂-avgift og EUs kvotesystem, mener vi at omtalen på side 400 i NOU-en er upresis. Budskapet i NOU-en, kort fortalt, er at reduserte utslipp fra norske kvotepiktige virksomheter motsvares av økte utslipp andre steder i systemet. Vi vil påpeke at dette kun er tilfelle dersom kvotesystemet er statisk. Når utslipp kuttes raskere i én del av systemet gjennom supplerende virkemidler, så blir det politisk lettere å stramme inn kvotemarkedet. I tillegg har EU innført en markedsstabiliseringsmekanisme som tar ut og sletter overskuddskvoter. Vi mener derfor at

supplerende virkemidler på utslipp som omfattes av EUs kvotesystem, er viktig for å oppnå både utslippskutt direkte og teknologiutvikling.

For å gjøre det politisk lettere å øke klimaavgiftene vil det være riktig å kombinere dette med en ordning der det økte provenyet betales tilbake til landets innbyggere med et likt beløp, såkalt karbonavgift til fordeling (KAF). Dermed vil folk som ligger på landsgjennomsnittet når det gjelder klimapåvirkning, ikke få noen netto avgiftsendringer. Dette kan skape større folkelig oppslutning om både målet om lavere klimagassutslipp og virkemidlet for å oppnå dette. Videre vil et slikt prinsipp unngå at offentlige budsjetter gjøres avhengig av inntekter fra høye utslipp, noe som kan gi uheldige virkninger på sikt. Naturvernforbundet legger til grunn at et tilbakebetalingssystem etter KAF-prinsippet utredes ordentlig. Prinsippet bør også brukes for strømstøtteordningen, i tilfelle den videreføres.

CO₂-avgift på torv

Torvuttak gir betydelige klimagassutslipp og ødeleggelse av natur. CO₂-avgift på omsetning av torv, på nivå med den ordinære satsen for CO₂-utslipp, kan være en god start. Det vil synliggjøre de egentlige samfunnskostnadene, og en slik løsning vil sikre at det ikke blir forskjell på om produktet kommer fra norske eller utenlandske uttak. Provenyeffekten vil neppe bli stor, da avgiften forhåpentlig vil fortrenge de klimaskadelige løsningene. Avgiften vil fremme andre og mer miljøvennlige typer jordforbedringsmaterialer, som kompostbasert jord.

CO₂-kompensasjonsordningen

Skatteutvalget anbefaler at CO₂-kompensasjonsordningen avvikles. Naturvernforbundet tar ikke stilling til dette konkret, men mener at dersom ordningen videreføres, må den inneholde langt sterkere krav til næringene om energieffektivisering og utslippskutt. Kun om disse innfris, skal det være grunnlag for å få utbetalt kompensasjon.

Omstillingsavgift

CO₂-avgiften for petroleumsvirksomheten er ment som en avgift for å motvirke negative eksternaliteter som følge av utslippene fra utvinning av olje og gass. Men utslippene fra utvinningen står bare for noen få prosent av utslippene fra en enhet olje eller gass. De store utslippene kommer som følge av forbrenning. Mye olje og gass eksporteres til land uten CO₂-avgift eller et effektivt kvotesystem. For å kompensere for manglende klimavirkemidler her foreslår vi at det innføres en omstillingsavgift slik [klimaomstillingsutvalget](#) foreslo. En omstillingsavgift er også et virkemiddel for å omstille samfunnet vekk fra olje og gass og skape nye arbeidsplasser og skatteinntekter. Avgiften bør derfor gjenspeile differansen mellom investering i petroleum og den miljøvennlige alternativkostnaden: investering i miljøvennlig næring. Arbeidet med å utrede en slik avgift må starte umiddelbart. En mulig avgiftssats kan være 100 kroner per fat oljeekvivalent for alle petroleumprodukter, noe som vil gi et proveny på om lag 35 milliarder kroner første året. Vi forutsetter at inntektene fra en slik ny avgift tilfaller Statens pensjonsfond utland.

Avgift på kjøtt

Produksjon av ulike typer kjøtt gir betydelige klimagassutslipp. Noe skjer i Norge uten kraftige klimavirkemidler, noe skyldes import av fôr, og noe kommer fra importert kjøtt. Vridning av kostholdet

over på mer plantebasert mat og villfisk framfor kjøtt vil være bra for miljøet og folkehelsa. Naturvernforbundet foreslår derfor at det utredes virkemidler som bidrar til dette, for eksempel avgift på kjøtt. Det er viktig at en eventuell slik avgift legges på forbruket og ikke produksjonen, slik at den også omfatter importert kjøtt.

Det er også viktig at produksjonsstøtten i jordbruket legges om i en mer klima- og miljøvennlig retning. Ett viktig moment her er å øke bruken av naturbeite betydelig, noe som er nødvendig for å ivareta og restaurere biologisk verdifulle naturbeitemarker. Det er i tillegg viktig å øke grønnsaksproduksjonen samt å få på plass sterkere virkemidler for å redusere matsvinnet i alle ledd.

Avgift på elektrisk kraft

Elavgiften er blitt redusert. Sammen med strømstøtteordningen gir dette lavere insentiver for energieffektivisering. Fornybar kraft er en knapphetsfaktor, og utbygging av ny produksjonskapasitet gir betydelige miljøutfordringer. Vi må derfor bruke strømmen mer effektivt, blant annet for å sikre at den brukes til å fase ut fossil energibruk. Følgelig har elavgiften en funksjon utover å være en fiskal avgift, og vi mener at den derfor må gjelde for både husholdninger og næringsliv.

Vi har allerede nevnt at strømstøtteordningen bør legges om i tråd med prinsippet om karbonavgift til fordeling (KAF), noe som blant annet vil gi større insentiver for energisparing. For å bygge opp om det samme bør elavgiften trappes opp. Siden det er et stort behov for mer penger til energieffektiviseringstiltak, foreslår vi at dette gjøres gjennom å øke påslaget i nettariffen, som går til Klima- og energifondet til Enova, og at midlene øremerkes energieffektiviseringstiltak i byggsektoren.

Naturavgift og klimaavgift på arealbruksendringer (kap. 14)

Skatteutvalget mener at det bør innføres en naturavgift med formål å motvirke forringelse av naturens evne til å produsere økosystemtjenester.

Naturvernforbundet vil understreke hvor viktig det er å unngå nedbygging av natur. Den nye, globale naturavtalen setter ambisiøse mål for blant annet vern og restaurering av natur, og det trengs sterkere virkemidler for å innfri dette. Det bør derfor settes et forpliktende mål for arealpolitikken i Norge om at vi må få mer natur (såkalt naturpositivitet). Kommunene må på bakgrunn av dette målet styre arealpolitikken, med utgangspunkt i [tiltakshierarkiet](#). Dette betyr at inngrep i størst mulig grad må unngås. I spesielle tilfeller, der det ikke kan unngås, vil det kunne være mulig å kompensere for dette i form av restaurering av tilsvarende natur som ødelegges. Naturvernforbundet mener at en mekanisme der inngrep kan kompenseres med restaurering, kun kan omfatte natur av lavere verdi. Verneområder må ikke kunne røres, ei heller områder som kvalifiserer for vern basert på ambisjonene i naturavtalen. Det er også viktig at kompensasjon, der dette kan aksepteres, må være gjennomført før inngrepet igangsettes, og at det overkompenseres i betydelig grad for å ta høyde for usikkerhet og eventuelle tapte økosystemtjenester i perioden etter at inngrepet er skjedd og før et nyrestaurert område er tilbake i naturtilstanden. Naturvernforbundet ber om at det utredes en mekanisme basert på dette, der utbyggerne må betale restaureringskostnadene. Restaureringskostnaden vil da fungere som en form

for naturavgift. Naturvernforbundet ser det ikke som hensiktsmessig at det innføres en sjablonmessig naturavgift uten klare rammer for utvikling av naturtilstanden.

Utvalget mener at det bør innføres en klimaavgift på irreversibel omdisponering av areal. Det er lettere å innføre en slik avgift enn en avgift som skal verdsette øvrige naturverdier, i og med at klimagasser enklere kan kvantifiseres og sammenliknes enn øvrige naturverdier. En velfungerende ordning basert på naturpositivitet med åpning for kompensasjon under strenge vilkår, som vi tar til orde for i forrige avsnitt, vil også ivareta klimaperspektivet ved arealbruksendringer. Dersom en slik ordning ikke kommer på plass raskt, bør klimaavgift på irreversibel omdisponering av areal utredes med tanke på bruk i en overgangsperiode.

Sirkulær økonomi (kap. 12 og 14)

Ny utredning

Naturvernforbundet støtter Skatteutvalgets anbefaling om en «bred utredning av tiltak for å fremme sirkulære aktiviteter». En utredning for sirkulær økonomi bør rettes mot å finne tiltak og virkemidler som reduserer utvinning av ikke-fornybare ressurser, minimerer tilførselen av ikke-fornybare ressurser på det norske markedet og redusere materielt forbruk og avfallsmengder.

En slik utredning bør, som utvalget også framholder, ha en bredere tilnærming enn kun å se på skatter og avgifter. I denne uttalelsen vil vi kun fokusere på hvordan skatte- og avgiftssystemet kan bidra til omstillingen til en sirkulær økonomi. Rapporten [Circular Taxation](#) fra Eunomia (2022), skrevet for European Environmental Bureau, definerer sirkulær skattelegging som:

“Environmental taxes that go beyond the objective of internalising external costs, focusing on reducing the extraction, production and consumption of resources, retaining material values, and providing incentives for designing out waste and pollution.”

Naturvernforbundet mener det er viktig at den nye utredningen ser på mer enn bare å internalisere eksterne kostnader. Formålet bør i større grad heller knyttes opp mot å oppnå varige ønskede endringer. Studier som omhandler og modellerer effekten av sirkulær skattelegging, har pekt på en «sandwich-effekt», som tilsier at isolerte enkeltvirkemidler har liten effekt, mens kombinasjonen av virkemidler, i begge ender av livssyklusen til produkter, kan ha stor effekt og føre til ønsket endring.¹ Til forskjell fra tradisjonelle miljøavgifter bør sirkulær skattelegging derfor ta utgangspunkt i de ulike stadiene i livssyklusen til produkter. Med en slik tilnærming kan vi oppnå synergier mellom skatte- og avgiftsgrep og andre virkemidler for å oppnå ønsket endring. En utredning bør derfor se på samspillet mellom ulike virkemidler, både horisontalt (mellom materialgrupper) og vertikalt (ulike stadier i livssyklusen) i ulike verdikjeder for materialer og produkter.

¹ To aktuelle studier:

- Vence mfl. (2021): [Fiscal Strategy to Support the Inclusive Circular Economy](#)

- Milios (2021): [Towards a Circular Economy Taxation Framework: Expectations and Challenges of Implementation](#)

Utvalget diskuterer flere forslag til skatte- og avgiftstiltak som kan fremme overgangen til en sirkulær økonomi. Vi vil trekke fram noen av disse og supplere med noen eksempler på hvordan skatte- og avgiftsgrep kan innføres gjennom livssyklusen til produkter, som vi her har delt opp i tre faser:

Utvinnings- og produksjonsfasen

Materialavgift på plastemballasje

Naturvernforbundet foreslår at det innføres en materialavgift, i første omgang på plastemballasje, som deretter kan utvides til å inkludere all jomfruelig plast. Denne skal bidra til å redusere bruken av jomfruelig plast og øke etterspørselen etter resirkulert plast. Avgiften skaleres ned ved innblanding av resirkulert materiale i nytt produkt. Nivået på avgift og skalering bør utredes videre, med tanke på snarlig implementering.

Materialavgift på tekstiler

Naturvernforbundet er enig med utvalget og mener at en riktig utformet materialavgift på tekstiler kan bidra til å redusere natur og miljøproblemer både i Norge og utlandet. Vi foreslår at det utredes en materialavgift på tekstiler som settes på det norske markedet. I kombinasjon med andre virkemidler som produsentansvar og utsorteringskrav kan en slik avgift bidra til å redusere volum satt på det norske markedet.

Drikkevareemballasje

Klimagassutslipp fra plast må begrenses, og da vil mer resirkulering være viktig. Som et første skritt bør dagens grunnavgift på plast- og metallemballasje omgjøres til en gradert miljøavgift som premierer bruk av resirkulert materiale. Det er også sterkt beklagelig at bruken av engangsglass som drikkevareemballasje har økt, til tross for at engangsglass har vesentlig høyere klimafotavtrykk enn annen emballasje. For å bidra til overgang til pantbar emballasje med lavere klima- og ressursfotavtrykk foreslår vi at grunnavgiften på glassflasker økes.

Forbruksfasen

Merverdiavgift på reparasjoner

Vi er enige i at merverdiavgiftens primære formål er å skaffe inntekter til staten. På enkelte områder mangler det imidlertid egne virkemidler for å ivareta miljøhensyn. I påvente av bedre virkemidler mener vi at fiskale avgifter må kunne brukes til å vri etterspørselen i mer miljøriktig retning.

For å løse miljøutfordringene globalt må vi gjøre noe drastisk med overforbruket vårt. I dag velger altfor mange å kjøpe nytt, da det er for dyrt og utilgjengelig å reparere eller leie. Det er derfor nødvendig å utvikle lønnsomme forretningsmodeller og nye tjenester som utdaterer bruk-og-kast-samfunnet ved å gjøre det enkelt, behagelig og lønnsomt for både privatpersoner og selskaper å låne, leie, gjenbruke og selge videre. Ideelt sett bør det innføres avgifter på produksjon og import av produkter som speiler produktets miljøfotavtrykk. Slike avgifter må på plass, noe vi også omtaler et annet sted i denne uttalelsen. I påvente av dette bør vi skru på de virkemidlene vi har i form av å innføre fritak for merverdiavgift (altså nullsats) på reparasjon og utleie av klær og sko, tur- og sportsutstyr, møbler, verktøy og elektronikk.

Skattefradrag for ukurante varer i tekstilbransjen

Vi kjøper over 60 prosent mer klær enn for 15 år siden og bruker dem bare halvparten så lenge. Dette skaper et stort ressursforbruk, med høye klimagassutslipp og store avfallsutfordringer. Mye av dette skyldes at markedet flommer over av billige, importerte varer, gjerne fra land med svake miljøvirkemidler. Også tekstilbransjen må bli sirkulær. Ett av flere mulige virkemidler vil være å fjerne muligheten tekstilbransjen har for å få skattefradrag for såkalte ukurante varer. Dette vil bidra til å øke interessen for varer med lengre levetid. Dette bør utredes.

Deleløsninger for fritidsboliger

Bygging av fritidsboliger har bidratt til et enormt arealbeslag, med tilsvarende negative konsekvenser for naturmangfold og klima. I tillegg skaper det store omfanget av fritidsboliger et høyt ressursforbruk gjennom blant annet material- og energiforbruk. Samtidig ligger det et stort potensial i å utnytte eksisterende fritidsboliger bedre, noe som vil kunne dempe behovet for nye. Det trengs derfor virkemidler som i større grad enn i dag stimulerer til deleløsninger. En mulighet kan være å øke bunnfradraget på inntekt fra utleie av fritidsboliger. Dette og mulige andre virkemidler bør utredes.

Avfallsfasen

CO₂-avgiften på forbrenning av avfall

CO₂-avgift på avfallsforbrenning vil i kombinasjon med andre virkemidler som utvidet produsentansvar, materialavgift og økte utsorteringskrav ha potensial til å øke gjenvinningsgraden og kutte klimagassutslipp som følge av mindre restavfall til forbrenning. For at avgiften skal ha en slik effekt og påvirke valg tidligere i verdikjeden, bør den økes. Videre foreslår vi at det utredes hvordan avgiften kan suppleres med en eksportavgift for avfall til forbrenning, slik at vi dermed kan hindre karbonlekkasje.

Deponiavgift

Naturvernforbundet foreslår at det innføres avgift på bergindustrien som kan bidra til å redusere det store avfallsproblemet og de store arealinngrepene denne bransjen forårsaker. Avgiften må utformes slik at den 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. Avgiften kan eventuelt skaleres fra for eksempel 35 til 150 kroner/tonn, avhengig av massens innhold av miljøgifter og andre skadelige stoffer samt av deponiløsning. Forslaget må utredes nærmere, med sikte på snarlig implementering.

Bilavgifter og andre særavgifter (kap. 15)

Bilavgiftene

Naturvernforbundet vil understreket at alle kjøretøytyper bør betale for kostnadene de påfører samfunnet. Bilbruk vil fortsatt representere betydelige miljøulemper, særlig i byområdene – uavhengig av energibæreren som brukes til framdrift. Store veitbygginger som blant annet begrunnes med vekst i trafikken, gir også store arealinngrep og klimagassutslipp, uavhengig av by eller land. I dag er det et stort sprik mellom nivået på veibruksavgiftene og de gjennomsnittlige eksterne, marginale kostnadene

fra veitrafikken. Dagens elbilpolitikk har mest sannsynlig bidratt til økt størrelse på bilene og til mer kjøring.

Vi støtter Skatteutvalget i at et veiprisingsystem vil være riktig og viser til egen høringsuttalelse til Skatteetaten om dette. Naturvernforbundet ønsker et posisjonsbasert veiprisingsystem. Avgiften kan da differensiere på bakgrunn sted, tid og kjøretøytype. Det vil mest sannsynlig føre til at bilbruk i grisgrendte strøk, med lite kø og forurensing, blir vesentlig billigere enn å bruke bilen i pressområder. Miljø- og distriktshensyn vil da kunne gå hånd i hånd. Et system som ikke er posisjonsbasert, vil fort føre til at avgiftene blir for lave i pressområder, da det neppe er politisk vilje til å innføre høye nok avgiftssatser, i og med at dette vil slå urimelig ut i grisgrendte strøk, der miljøulempene fra veitrafikken er mindre.

Det er viktig å innfri målet om null salg av bensin- og dieselpersonbiler fra 2025. Men dette må gjøres på en måte som ikke gir flere biler, større biler og mer kjøring, med tilsvarende økt ressurs- og klimafotavtrykk fra bilene og andre miljøulempere. De bruksavhengige elbilfordelene må derfor trappes ned, slik utvalget også peker på. Kjøpsavgiftene blir derfor det viktigste verktøyet for å innfri 2025-målet. Det avgjørende blir å gjøre elbilene konkurransedyktige i forhold til bensin- og dieselpersonbiler når folk først skal kjøpe bil. Videre mener Naturvernforbundet at engangsavgiften på elbil bør differensieres på bakgrunn av ressursforbruk ved produksjon og energibehov ved bruk.

Også fritidsbåter, vannskutere og snøskutere må få engangsavgift etter samme prinsipp som for personbiler, med sterk miljødifferensiering.

Naturvernforbundet mener det er ulogisk og miljøskadelig at veibruksavgiften på diesel er vesentlig lavere enn på bensin. De lokale miljøulempene fra dieselpersonbiler er som regel større enn for bensinkjøretøy. Videre har tunge kjøretøy, som i all hovedsak går på diesel, større slitasjeskader enn lettere biler. Konkurransforholdet mellom vei, sjø og bane påvirkes også av veibruksavgiften, og her er det et politisk mål om å overføre godstransporter fra vei til sjø og bane. Inntil et posisjonsbasert veiprisingsystem er på plass, mener Naturvernforbundet at veibruksavgiften på diesel må økes til bensinnivå. Videre bør reduksjonen i veibruksavgiften i 2020, 2021, 2022 og 2023 reverseres.

Naturvernforbundet vil understreke at biodrivstoff som selges utenom omsetningskravet, må ha full veibruksavgift. Veibruksavgiften skal gjenspeile de marginale kostnadene fra veitransporten utenom klimagassutslipp, og for disse kostnadene er det ikke nevneverdige forskjeller mellom fossilt drivstoff og biodrivstoff. Omsetningskravet er et godt virkemiddel. Vi ser ingen grunn til å ha et supplerende virkemiddel i form av avgiftslettelse, som innebærer subsidiering av veitransporten, og som også gjør det vanskeligere å stille strengere miljøkrav til biodrivstoffet. Klima- og miljøeffekten av biodrivstoff varierer mye, og det er svært viktig å unngå omsetning av drivstoff med dårlig klimanytte og andre negative effekter på natur og miljø.

Tax-free-ordningen

Tax-free-ordningen subsidierer folks flyreiser. Vi ser ingen grunn til at en av de mest miljøskadelige transportformene fortsatt skal subsidieres på denne måten. Vi støtter derfor Skatteutvalgets anbefaling

om at fjerne tax-free-ordningen. For å få tilstrekkelig effekt mener vi det er logisk å samtidig redusere kvotene for tollfri innførsel. Vi forutsetter at Avinors inntektstap ved bortfall av tax-free-ordningen dekkes inn gjennom justeringer i Avinors lufthavnavgifter og eventuelle bevilgninger direkte over statsbudsjettet.

Flypassasjeravgiften

Flypassasjeravgiften er viktig for å begrense flytrafikken, og virkningen vil nok være størst på trafikk som genereres av lavprisselskap med svært billige billetter. Før pandemien var det utenlandstrafikken som hadde den kraftigste utslippsveksten i luftfarten, og det er også der det er størst avgiftsfritak, som taxfree, manglende CO₂-avgift og manglende merverdiavgift. En egen og høyere sats for reiser ut av Norge til EU/EØS-land bør innføres for å kompensere for manglende CO₂-avgift. En tredje sats, for reiser ut av EU/EØS-området, bør økes vesentlig, da slike reiser har svært høye utslipp uten å betale CO₂-avgift eller omfattes av kvotesystemet. Vi ber videre om at avgiften omgjøres til en seteavgift, slik at det blir mer attraktivt å kjøre færre, men fullere fly.

Primært bør drivstoff brukt til flygninger i internasjonal trafikk ilegges CO₂-avgift. Etter hvert som bilaterale avtaler om dette forhåpentlig inngås, der trafikken i Norden bør være et første skritt, kan flypassasjeravgiften reduseres.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet

Truls Gulowsen
leder