

Finansdepartementet
Skatteøkonomisk avdeling
Postboks 8008 Dep, 0030 Oslo

Vår dato 07.03.2016
Deres dato 9.12.2015
Vår referanse A-273-37659
Deres referanse 15/5418

Høring - NOU 2015:15 Sett pris på miljøet- Rapport fra grønn skattekommisjon

NHO viser til Finansdepartementets høringsbrev av 9. desember 2015 om rapport for Grønn skattekommisjon. Nedenfor følger våre kommentarer og innspill til videre oppfølging.

Oppsummerende kommentarer

Oppfølging må ikke resultere i dobbelt-beskatning

Grønn skattekommisjon har i sin utredning foreslått et nytt og helhetlig system for karbonprising i Norge, hvor den viktigste endringen er at prisen på klimagassutslipp blir lik for alle sektorer i hhv. kvotepliktig sektor ikke-kvotepliktig sektor. Dette er interessant rent prinsipielt, men vi er bekymret for at man i den politiske oppfølgingen av Grønn skattekommisjon ender opp med å plukke enkeltavgifter og enkeltforslag fra utredningen som innføres på toppen av allerede eksisterende avgifter. Uten en helhetlig avveining og tilpasning av avgiftssystemet, herunder vurdering opp mot eksisterende skatter og avgifter, vil resultatet lett bli dobbelt-beskatning. Det vil slå ut i økte utgifter for næringslivet, noe NHO vil advare mot.

For ensidig på miljøavgifter

NHO er positiv til kommisjonens klare anbefaling om å skille tydelig mellom kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor i avgiftsutformingen. Vi er enig i at EUs klimavotesystem er styrende for utslippsreduksjoner i kvotepliktig sektor i Norge, og at dobbel virkemiddelbruk (CO2-avgift) bør unngås for virksomheter som inngår her. NHO mener Norge må benytte seg av mulighetene for fleksibilitet mellom land og sektorer slik EU legger opp til.

NHO registrerer at kommisjonen i mandatet er bedt om å vurdere økt bruk av klima- og miljøbegrunnede avgifter, - også til erstatning for ordninger som i dag belaster utgiftssiden av statsbudsjettet. Det ensidige fokuset på miljøavgifter, og manglende

vurdering av positive insentiver for atferdsendring og utslippsreduksjoner, er en svakhet både ved mandatet og utredningen. I særdeleshet gjelder dette for transportsektoren, hvor vi er nødt til å gjennomføre betydelige utslippsreduksjoner frem mot 2030 – kanskje opp mot 40 prosent. NHO vil understreke at grønne avgifter ikke er hele svaret på den klimautfordringen vi står overfor.

Miljøavtaler viktig for styringseffektivitet

NHO er uenig i kommisjonens avvisning av miljøavtaler som virkemiddel for utslippsreduksjoner. Slike avtaler har i stor grad vist seg å være styringseffektive. Industrien har redusert sine utslipp av klimagasser med 40 prosent siden 1990, bl.a. ved hjelp av frivillige miljøavtaler. En bør derfor hente inspirasjon fra disse erfaringene med henblikk på hvordan de kan videreutvikles på andre områder.

CO₂-fond for næringslivets transporter

NHO tar til orde for en ny miljøavtale mellom Staten og næringslivets organisasjoner om etableringen av et CO₂-fond for næringslivets transporter, etter modell av NO_x-fondet. En fondsløsning vil alene kunne doble utslippseffekten av forslagene til Grønn skattekommisjon.

Grønn skatteveksling må ses i sammenheng med skattereformen

NHO understreker at miljøavgifter inngår som en del av de samlede rammebetingelsene for næringslivet, og må sees i sammenheng med blant annet selskapsskatten og formueskatten. Vi mener økte inntekter som følge av en grønn skatteveksling må ses i sammenheng med skattereformen som Stortinget nå behandler, og benyttes til å legge om skattesystemet for å oppnå økte investeringer og høyere verdiskaping.

Nedenfor følger nærmere utdypende vurderinger knyttet til kommisjonens forslag.

Prinsipper for klimapolitikken og retningslinjer for karbonprising

I tråd med Meld. St. 13 (2014–2015) legger kommisjonen den nylig vedtatte klimaforpliktelsen for 2030 til grunn, som innebærer at Norge innen 2030 skal kutte klimagassutslippene med minst 40 prosent sammenlignet med 1990. Kommisjonen forutsetter at det vil bli en avtale med EU om felles gjennomføring.

NHO støtter hovedlinjene i kommisjonens retningslinjer for karbonprising i Norge, hvor kvotesystemet og CO₂-avgiften utpekes som de primære komponentene i en kostnadseffektiv klimapolitikk på tvers av sektorer. Kommisjonens klare anbefaling om å skille tydelig mellom kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor, og unngå dobbel virkemiddelbruk (CO₂-avgift) i sektorer som er omfattet av EUs kvotesystem, vil bidra til en kostnadseffektiv gjennomføring av klimamålene, og likere konkurransevilkår med europeiske konkurrenter for norske virksomheter i kvotepliktig sektor.

Kommisjonens forslag om utfasing av eksisterende CO₂-avgift i petroleumsvirksomheten og luftfarten i tråd med økt kvotepris er i tråd med perspektivet overfor. Vi merker oss at begrunnelsen for utfasing heller enn umiddelbar fjerning av CO₂-avgiften i disse sektorene, er at de lave kvoteprisene de siste årene gir grunn til å forvente en framtidig prisstigning.

NHO er kritisk til kommisjonens vurderinger knyttet til karbonlekkasje, og mener faren for karbonlekkasje ved ensidig klimaregulering i Norge og EU undervurderes. Norge har store naturgitte fortrinn i form av vannkraft og andre energi- og naturressurser som bør utnyttes blant annet til å produsere industrivarer som verden etterspør. NHO vil understreke den betydningen vederlagsfri tildeling av kvoter, og CO₂-kompensasjon, har for opprettholdelse og videreutvikling av kraftkrevende industri i Norge.

Kommisjonens forslag om at alle utslipp i ikke-kvotepliktig sektor bør illegges lik CO₂-avgift på 420 kroner per tonn fra 2016 vil i teorien kunne sikre en kostnadseffektiv gjennomføring av en framtidig klimaforpliktelse i ikke-kvotepliktig sektor. Vi understreker likevel at konsekvensene for næringsvirksomhet som i dag nyter godt av redusert sats eller fritak fra CO₂-avgiften er høyst uklar, og må utredes nærmere før det tas beslutninger. Alternative tiltak må vurderes parallelt.

NHO vil understreke at faren for karbonlekkasje ved ensidige avgifter i Norge også vil kunne gjøre seg gjeldende i ikke-kvotepliktig sektor, spesielt innen skipsfart og landbruk. Eksempelvis vil ensidig CO₂-avgift på skipsdrivstoff i Norge skyve "bunkersaktivitet" ut av landet. På samme måte vil redusert norsk kjøttproduksjon som følge av avgift på rødt kjøtt kunne erstattes av importert kjøtt fra utlandet. Utslippsintensiteten av klimagasser per kilo kjøtt storfe produsert i Norge er i dag halvparten av det globale snittet. Resultatet av slik politikk vil bli redusert verdiskaping i Norge, uten at det gir reell effekt på de globale utslippene av klimagasser. NHOs utgangspunkt er at klimapolitikken må skape flere verdier og jobber enn den koster.

NHO støtter kommisjonens vurdering av at avgiftsnivået i ikke-kvotepliktig sektor bør vurderes på nytt når målene for ikke-kvotepliktig sektor og adgangen til fleksibilitet i en avtale med EU er fastlagt. Norge bør gjøre bruk av fleksible mekanismer i gjennomføring av utslippsforpliktelsen på lik linje med andre EU-land.

NHO er også positiv til kommisjonens forsøk på å skille tydeligere mellom klimapolitiske virkemidler – hvis formål er å redusere utslipp av klimagasser – og andre miljøpolitiske virkemidler. Eksempelvis foreslår kommisjonen en generell CO₂-avgift for hele ikke-kvotepliktig sektor som omfatter all transport, mens øvrige bil- og drivstoffavgifter skal dekke kostnader knyttet til ulykker, kø, veislitasje, støy og helsekostnader. NHO støtter denne tilnærmingen.

Grønn skattekommisjon har anbefalinger som samlet gir en provenyeffekt på 25-30 mrd. kroner i 2016. Hele 20-25 mrd. er knyttet til transport i en eller annen form. Kommisjonens

forslag er ment å adressere flere utfordringer på en gang - klimautfordringen, lokal luftforurensing, miljøskadelige utslipp, og biologisk mangfold. Likevel synes det på sin plass å påpeke at effekten av de forslåtte skatte- og avgiftsendringene på de nasjonale utslippene av klimagasser kun anslås til 1-2 mill. tonn CO₂-ekv. per år. NHO ser dette som en bekreftelse på at klimatiltak i Norge er dyre, med marginalkostnad langt høyere enn de 420 kr per tonn utvalget har lagt til grunn. Det er også et signal om at grønne avgifter ikke er hele svaret på klimautfordringen vi står overfor. Vi ber departementet merke seg dette i den videre oppfølging og utforming av klimapolitikken.

En økende vekt på økonomiske virkemidler i klima- og miljøpolitikken forutsetter at:

- Avgifter er internasjonalt koordinert, i første rekke med avgiftsutviklingen i EU. Hva andre land faktisk gjennomfører er viktigst for næringslivet.
- Norges samlede skatte- og avgiftstrykk må ikke øke. Introduksjon eller økning av CO₂-avgift må føre til tilsvarende reduksjon i andre skatter og avgifter. Ren energi må begunstiges avgiftsmessig.
- De økonomiske virkemidler må gi reell miljøeffekt. Konsekvenser må være klarlagt.
- Bedriftene må ha forutsigbarhet og rimelig tid til planlegging og omstilling før CO₂-avgift innføres og/eller forhøyes

Miljøavtaler

Kommisjonen er kritisk til bruken av frivillige avtaler i klima- og miljøpolitikken. Gode eksempler på slike avtaler er de såkalte industriavtalene (aluminiumsavtalen, klimaavtalen 2007 og klimaavtalen 2008-2012), samt NO_x-fondet og SO₂-avtalen. Kommisjonen legger til grunn at avtalene har bidratt til utslippsreduksjoner – men på en lite kostnadseffektiv måte. Kommisjonen anfører at en avtale ikke stiller bedriftene overfor den fulle samfunnsmessige kostnaden ved utslippene, fordi bedriftene ikke betaler for restutslippet, og at en slik avtale dermed ikke er i samsvar med forurensar-betaler prinsippet.

NHO er uenig i kommisjonens avvisning av miljøavtaler som virkemiddel for utslippsreduksjoner. Industrien har redusert sine utslipp av klimagasser med 40 prosent siden 1990, ved hjelp av frivillige miljøavtaler. Ingen annen sektor i Norge kan vise til liknende resultater.

Erfaringen fra innføring av NO_x-avgiften er at det må finnes alternativer dersom miljøavgifter skal virke etter hensikten. Det var ikke tilfellet for NO_x, noe som ga aksept for NO_x-fondet. NO_x-fondet har bidratt sterkt til å innfri Norges internasjonale forpliktelser, og er et bevis på at miljøavtaler virker - med et kutt i utslippene på 30 000 tonn.

Inngåelse av miljøavtaler forutsetter at både myndighetene og næringslivet kan bli enig om hvor mye som skal reduseres av utslipp og hvor raskt. I 2006 og 2007 da NO_x-avtalen ble fremforhandlet, benyttet både myndighetene og næringslivet DNV for å få belyst mulige tiltak og kostnader for NO_x-tiltak i sjøfarten. Begge parter hadde samme

faktagrunnlag. Målene er nådd i alle år fra 2008 til nå, men med knapp margin. Norge har derfor klart å oppfylle de internasjonale NOx-forpliktelsene. Fondets satser for innbetaling har vært uendret i perioden. Det viser at ingen av partene har vært ført bak lyset, slik utvalget synes å legge til grunn.

Ved bruk av avgift alene vil mange bedrifter få svekket økonomi. Det gir liten mulighet til å gjennomføre tiltak, også de rimelige. Derfor vil ikke bruk av avgift alltid gi kostnadseffektiv gjennomføring, slik utvalget forutsetter. Når høy avgift må benyttes for å nå miljømål, slik utvalget argumenterer for, vil utslippsreduksjoner skje ved nedleggelser av bedrifter eller redusert aktivitet. Mange kan ikke overleve med særnorske kostnader i sterk internasjonal konkurranse. Utvalget omtaler dette som "produksjonsendringer". Merbelastninger på toppen av tilbakeslaget som følge av lav aktivitet i offshoresektoren vil legge unødvendig sten til byrden.

Oppsummert:

- Miljøavtaler, herunder NOx-avtalen og SO₂-avtalen, er et kostnadseffektivt virkemiddel som evner å oppnå resultater raskere og i større omfang enn ved bruk av avgift alene.
- Stor åpenhet om kostnader og resultater gir gode data til bruk hos myndigheter og i næringslivet.
- Særagifter svekker bedriftenes konkurranseevne og norsk næringsliv generelt. Miljøavtaler bidrar til det motsatte og oppnår samtidig større miljøforbedringer.
- Miljøavtalen om NOx omfatter alle vesentlige enkeltkilder for NOx-utslipp. Næringsbasert veitransport er p.t. utenfor avtalen, men ønskes inkludert i en eventuell videreføring av avtalen. Alle næringskilder kan dermed inkluderes.

Særagifter med miljøpåvirkning

Kjøretøy og drivstoff

80 prosent av kommisjonens forslag er knyttet til transport i en eller annen form. Kommisjonen foreslår at drivstoff ilegges generell CO₂-avgift for ikke-kvotepliktig sektor i tråd med de prinsipielle retningslinjene for karbonprising. Bruksavhengige bilavgifter foreslås dimensjonert til å dekke de marginale eksterne kostnader ved veitrafikk (ulykker, veislitasje, kø- og helsekostnader) – noe de ikke gjør i dag. Kommisjonen foreslår en økning i bruksavhengige bilavgifter på 12-17 mrd. kroner i 2016. Eventuell reduksjon av fiskalt motiverte bruksuavhengige bilavgifter foreslås vurdert i den generelle diskusjonen om bruk av det økte provenyet fra miljøavgifter.

NHO er fornøyd med at man har vurdert elektronisk veipricing som erstatning for dagens veibruksavgifter på drivstoff, i tråd med NHOs rapport "Synspunkter på bilavgiftssystemet", som ble publisert i mars 2015, og som ble oversendt som innspill til kommisjonen. Vi er positiv til tanken om å innføre veipricing for tyngre kjøretøy, selv om dette nok ligger et stykke frem i tid. Innføring av elektronisk veipricing for tyngre kjøretøy kan være en god arena for å utvikle systemet videre til å gjelde for personbiler også. Målet

må være å få all trafikk over på elektronisk veipricing da dette er den mest treffsikker og effektiv metode til å dekke de marginale eksterne kostnadene ved bilbruk. Utvikling av et slikt system vil samtidig kunne bidra til å utvikle en teknologiintensiv næring med tilhørende arbeidsplasser i Norge. Kommisjonens forslag om en tredelte avgiftsmodell for lette kjøretøy, med ulykkesavgift, kjøprising og en redusert veibruksavgift på drivstoff, virker imidlertid mer treffsikker enn dagens system for å prise de marginale eksterne kostnadene ved bilbruk.

Kommisjonen foreslår å innføre tidsdifferensierte bompenger, såkalt kjøprising i de største byene. NHO er positiv til dette forutsatt at kjøprising ikke innføres før gode kollektivtilbud er på plass. Det fremstår noe uklart hvordan kommisjonen har tenkt å kombinere kjøprising med elektronisk veipricing for tunge kjøretøy. NHO forutsetter at dette kan samordnes.

Det samlede virkemiddelapparatet overfor elbil er betydelig og innebærer en langt høyere virkemiddelkostnad for å redusere CO₂-utslippene enn på andre områder. Effekten har vært at Norge har påtatt seg en rolle som tidlig bruker av elbiler, noe som er bra, men uten at det har gitt nye arbeidsplasser og kompetanseoppbygging i Norge. Kommisjonens forslag om å utvikle eksisterende fordeler for elbiler, er i tråd med NHOs innspill om at fordelene gradvis bør reduseres. Elbiler bør i fremtiden også være med å betale for eksterne kostnader som følger av biltrafikk som ulykker, veislitasje, kø og helsekostnader.

Miljødirektoratets tiltaksanalyser viser at økt innfasing av biodrivstoff er en nødvendig forutsetning for å få til utslippsreduksjoner i transportsektoren på kort og mellomlang sikt. Stortingets vedtak om å frita høyinnblandet biodrivstoff fra veibruksavgift har gjort biodiesel konkurransedyktig i markedet, og bidratt til at store transportselskaper som Posten/Bring, Asko og Tine nå legger om. NHO er uenig i kommisjonens forslag om å gjeninnføre veibruksavgift på biodrivstoff nå. Avgiftsfritaket bør videreføres inntil biodrivstoff er blitt konkurransedyktig i markedet.

NHO mener kommisjonen også på dette området fokuserer for ensidig på miljøavgifter, og for lite på positive insentiver, for å fremme atferdsendring og utslippsreduksjoner. I særdeleshet gjelder dette for transportsektoren, hvor vi er nødt til å gjennomføre betydelige utslippsreduksjoner frem mot 2030 – kanskje opp mot 40 prosent.

Et forslag som bør vurderes i denne sammenheng er etablering av en ny miljøavtale med tilhørende CO₂-fond for næringslivets transporter, etter modell av NO_x-fondet. Tungtransporten står for 20 prosent av de landbaserte transportutslippene, og er en bransje med mange små aktører og stramme marginer. Per i dag er det ikke bedriftsøkonomisk bærekraftig å skifte til fornybare løsninger som el, gass og hydrogen. 70 000 lastebiler og 15 000 busser slipper ut nærmere 3 millioner tonn CO₂ årlig. Disse kjøretøyene betaler årlig inn omlag 1,2 milliarder kroner i CO₂-avgift. Dersom en fondsløsning eksempelvis medfører at halvparten av disse tunge kjøretøyene erstattes

med bio-, hydrogen eller elkjøretøy, vil det doble utslippseffekten av forslagene til Grønn skattekommisjon.

Elsertifikatordningen

Elsertifikater er en støtteordning for ny fornybar kraftproduksjon i Norge og Sverige. Fornybarmålsettingen er felles for disse to landene, og sertifikater kan handles på tvers av landegrensene. Foreløpig har sertifikatordningen gitt lite utbygging i Norge. NHO mener markedspriser, påvirket av et velfungerende europeisk kvotemarked, bør drive investeringer i fornybar energi i kraftsektoren etter 2020. Vi er derfor enig i kommisjonens forslag om ikke å videreføre elsektifikatordningen etter 2020. Det bør imidlertid etableres ordninger som ivaretar påbegynte prosjekter.

Avgift på spillolje

Energiutnyttelse på spillolje er fritatt for CO₂-avgift, svovelavgift og grunnavgift på mineralolje. Kommisjonen foreslår å oppheve avgiftsfritaket. NHO går imot dette forslaget. Spillolje er definert som farlig avfall. Det er et mål at alt farlig avfall skal samles inn og sendes til godkjent behandling. Dagens avgiftsfritak er avgjørende mht. å opprettholde lønnsomheten i en ordning som gir høy innsamlingsgrad, samt miljøforsvarlig behandling av det farlige avfallet. Samme vurdering fremgår i brev fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet av 19.02.2013, der direktoratet viser til at det kan oppstå problemer med innsamling av spillolje, ved et bortfall av dagens avgiftsfritak. Lavere innsamlingsgrad av det farlige avfallet vil gi negative miljøkonsekvenser.

Vurdering av nye miljøavgifter

Jordbruk og naturinngrep

Kommisjonen foreslår å redusere produksjonsstøtten til rødt kjøtt, som alternativ til å innføre en avgift. For jordbruket foreslås det også avgift på nitrogen og fosfor i gjødsel, og på klimagassutslipp fra inngrep i myr, tilsvarende det nye generelle avgiftsnivået for klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor. Kommisjonen foreslår at bruk av naturens ressurser og økosystemtjenester bør ha en pris, og anbefaler innføring av en naturavgift på alle naturinngrep og biologisk mangfold.

Kommisjonen mener landbruket også bør omfattes når man skal redusere klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor. NHO er ikke uenig i dette, men mener en ren prinsipiell tilnærming kan få store konsekvenser for verdiskapingen i hele den landbaserte verdikjeden for mat, uten tilsvarende effekt på globale klimagassutslipp. Uavhengig av tiltak man til slutt implementer, er det her avgjørende at dette er internasjonalt koordinert og innrettet, særlig i forhold til EU.

Departementet oppfordres til varsomhet i utformingen av nye avgiftsvirkemidler for landbruket, bedre kvalitetssikring av grunnlagsdata for vurderingene, og at det gjøres

grundige analyser av konsekvensanalyser før eventuelle beslutninger fattes. Dette bør gjennomføres som del av en helhetlig gjennomgang av klimatiltak i landbruket, som ikke vil gå på bekostning av norsk matproduksjon.

Høy standard og produktivitet i norsk husdyrproduksjon gjør at klimaavtrykket fra norsk jordbruk er blant verdens laveste. For eksempel er utslippsintensiteten av klimagasser per kilo kjøtt storfe på halvparten av det globale snittet. Utslippene kan også reduseres ytterligere ved økt produktivitet, endret håndtering av husdyrgjødsel osv. Dersom utslippsreduksjoner i Norge gir redusert norsk produksjon som erstattes av importvarer, fører dette utslippsøkninger i andre land (karbonlekkasje). Analyser gjennomført av NIBIO, på vegne av Grønn skattekommisjon, viser at forbrukeravgift på rødt kjøtt og/eller redusert støtte gir relativt lav reduksjon i forbruk (1,7 % til 3,4%), men en betydelig større reduksjon i norsk produksjon (10 %- 20%). Analysen understreker behovet for en helhetlig vurdering for i større grad å ivareta både målet om reduksjoner i klimagassutslipp og samtidig sikre norsk produksjon og verdiskaping.

Naturavgift

NHO ser behovet for å verdsette økosystemtjenester bedre og gjøre verdianslag som grunnlag for beslutninger, men er i mot kommisjonens forslag om innføring av en generell naturavgift på alle naturinngrep og biologisk mangfold. Dette er en svært kompleks materie, og det er neppe mulig å utvikle universelle parametere som grunnlag for slike avgifter, og dermed oppnå god treffsikkerhet i avveining av naturverdier opp mot ulike typer påvirkning. Det er viktig å understreke at en i dag trenger offentlige konsesjoner og godkjenninger for å drive virksomhet i Norge. Det juridiske rammeverket, herunder utslippstillatelser etter forurensningsloven, skal sikre en økologisk bærekraftig virksomhet. Konsesjonshaver skal betale fastsatte avgifter ved produksjon foruten avgifter til grunneier eller erverv av grunn. NHO ser det som uheldig om en generell naturavgift-tilnærming kommer i stedet for, eller i tillegg til, dagens praksis. NHO støtter derimot å styrke kunnskapsgrunnlaget for fastsetting av mer treffsikre krav til naturbruk.

NHO viser til at miljøvennlig drift innen strenge rammer i Norge er et viktig bidrag til å sikre en bærekraftig utvikling i den globale mineralindustrien. En avgift som ensidig pålegges mineraluttak i Norge vil gjøre norske mineralressurser mindre attraktive for investorer og vri investeringer over til land med svak miljø- og HMS-lovgivning.

Støtteordninger og skatteutgifter med miljøvirkning

Kommisjonen foreslår å fjerne en rekke subsidier og støtteordninger på statsbudsjettets utgiftsside. Blant annet foreslås det innføring av full merverdiavgift på persontransport, fjerning av momsfratak for elbiler, redusert støtte innenlandsk flytrafikk, redusert kjøregodtgjørelse ved bruk av egen bil på tjenestereiser, redusert kjøp av sjøtransporttjenester på kystruten Bergen-Kirkenes (Hurtigruten), avvikling av pendlerfradrag, og avvikling av tax-free ordningen.

Generelt vil NHO påpeke at kommisjonens forslag til kutt i subsidier og støtteordninger vil slå negativt ut for de berørte sektorer og næringer. Forslag knyttet pendlerfradrag og momsfritak for elbiler antas å ha begrenset betydning for aktiviteten i næringslivet. NHO vil understreke at reduserte utgifter som følger av fjerning av subsidier og støtteordninger på statsbudsjettets utgiftsside må ses i sammenheng med skattereformen som Stortinget nå behandler. Provenyet må benyttes til å legge om skattesystemet for å oppnå økte investeringer og høyere verdiskaping. Det kan gjøres ved å redusere de skattene som er mest veksthemmende – som skatt på overskudd – og flytte skattebyrden til skatter som er mindre hemmende på vekst og verdiskaping, som skatt på forbruk og bedre innrettet skattlegging av fast eiendom. Det vises til vår høringsuttalelse til Scheel-utvalgets innstilling (NOU 2014:13) og innspill til Stortinget 22. desember 2015, hvor vi gir generell støtte til å fjerne svakt begrunnede fritak, unntak og fradrag.

NHO vil kort kommentere følgende forslag:

Merverdiavgift for persontransport

Innføring av alminnelig sats på merverdiavgift for persontransporttjenester vil gi lavere etterspørsel etter reiser dersom økningen veltes over på kundene. Det vil gjøre det vanskeligere å nå målet om at fremtidig trafikkvekst skal skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Teoretisk sett kan man kompensere med økt tilskudd til offentlig betalt kollektivtransport, men dette vil ikke kunne gjelde for det kommersielle ekspressbusstilbudet som ytterligere vil få svekket sine konkurransevilkår. Bortfall av flere ekspressbussruter må trolig kompenseres med ny offentlig betalt transport, og vil i realiteten bety økte offentlige kostnader. Eventuelt økte bevilgninger til kollektivtransporten bør ikke nyttes til å betale for økt merverdiavgift. Midlene bør nyttes til å forbedre tilbudet til kundene og investeringer i lavutslippsteknologi. I luftfarten vil innføring av alminnelig moms gi økte billettpriser og føre til at flyrutetilbudet i Norge vil bli dårligere for de reisende i årene som kommer.

Hurtigruten

Reduksjon i sjøtransporttjenester som dels finansieres av det offentlige har negative ringvirkninger for passasjerer og næringsliv i distriktene. Statlige innkjøp av slike tjenester kan være et effektivt virkemiddel for å videreutvikle norsk miljøteknologi og miljøvennlige transporttjenester. Kombinasjonen gods, lokalpassasjerer og ekspedisjonsturisme langs norskekysten gjør at Hurtigruten er kostnads- og miljøeffektiv. Kjøp av enkeltstrekninger vil ikke kunne erstatte den gjennomgående kystruten, verken for gods eller for passasjerer.

Støtte til teknologiutvikling

Kommisjonen mener en kombinasjon av miljøavgifter og økonomisk støtte til teknologiutvikling i de fleste tilfeller vil være den mest hensiktsmessige virkemiddelpakken for å fremme utvikling og bruk av miljøteknologi. Det anbefales å gi økonomisk støtte til miljøteknologi både i forsknings- og spredningsfasen.

NHO er tilfreds med at kommisjonen gir klar støtte til utvikling av miljøteknologi, og at det bør gis støtte teknologiutvikling både i forsknings- og spredningsfasen. Dette er helt i tråd med vårt forslag til forsert satsing på teknologiutvikling og markedsstimulering for å realisere lavutslippssamfunnet kalt "Konkurranseskraft i lavutslippssamfunnet" som ble lansert i fjor høst. Typiske tiltak som er særlig aktuelle er f.eks.:

- *Nye energibærere i transportsektoren*
Utvikle teknologi for overgang til lav- og nullutslippskjøretøy og nye energibærere med tilhørende infrastruktur som lade- og fyllestasjoner.
- *Nye produksjonsprosesser i industrien*
Videreutvikle prosesser som reduserer klimagassutslippene fra bruk av kull og koks som reduksjonsmiddel i metallurgiske prosesser, og fra sement- og mineralgjødselproduksjon.
- *Produksjon av biobaserte kjemikalier*
Økt satsing på biokjemisk industri som kan utnytte naturressursene fra hav, skog og jord for å lage mat, medisiner og kjemikalier ved bioteknologiske metoder.
- *Produksjon av biodrivstoff*
Produksjon i Norge kan gi videre industriutvikling knyttet til skogressurser. Realisering av planlagte prosjekter på Tofte og Follum vil være synliggjøring av ytterligere muligheter.
- *Utvikling av karbonfangst og -lagring frem til kommersialisering*
Karbonfangst og -bruk/-lagring (CCS) er en nøkkelteknologi for å nå globale utslippsmål. Planer for et fullskala anlegg i sementindustrien i Norge bør realiseres. Staten må ta et spesielt ansvar for transport og lagring av CO₂ i Nordsjøen.
- *Utvikle mulighetene innen fornybar energi*
Vannkraftpotensialet kan utnyttes bedre. Erfaring og innsikt i offshoreoperasjoner kan overføres til flytende offshore vindanlegg. Material- og prosesskompetanse fra kraftforedlende industri har gitt grunnlag for solindustri, og åpner muligheter innen material- og batteriteknologi.
- *Bruk av smart nett-teknologi for bedre energistyring og energitjenesteleveranser*
Fremtidens bygg blir energieffektivt utformet og kan også produsere og lagre energi. Nye byggematerialer, byggesystemer og teknologi for energistyring og distribuert energiproduksjon kan øke ressurseffektiviteten.
- *Miljøvennlig skipsfart*
Lav- og nullutslippsteknologi (el, bio, LNG, hybrid) med tilhørende infrastruktur for sjøtransport vil gi vesentlige utslippsreduksjoner.

For ordens skyld vil NHO påpeke at kommisjonen har utelatt Innovasjon Norge og Gassnova i sin gjennomgang av eksisterende støtteordninger for miljøteknologiutvikling.

Videre vil vi peke på den rollen offentlige krevende kunder har til å utfordre markedet på nye grønne løsninger. Stat og kommuner kjøper årlig varer og løsninger for nærmere 450 milliarder kroner og representerer et stort innovasjonspotensial for omstilling til lav- og

nullutslippssløsninger innen kollektivtrafikken både til lands og til sjøs. Her må offentlig sektor ta et større ansvar enn i dag, slik at ny teknologi raskere kommer til anvendelse. Bruk av innovative anbudsprosesser øker også sannsynligheten for at norske bedrifter får utnyttet sin spisskompetanse inn i denne omleggingen.

Proveny og skatteveksling

Samlet provenyeffekt av kommisjonens forslag utgjør 25-30 mrd. kroner i 2016. Økning i bruksavhengige kjøretøyavgifter utgjør alene 12-17 mrd. kroner. Reduserte subsidier og skatteutgifter 12 mrd. kroner. Kommisjonen forslår at provenyet bør benyttes til å redusere andre skatter og avgifter som påfører samfunnet effektivitetstap, og peker spesielt på arbeidsgiveravgiften, inntektsskatten for personer og selskapsskatten.

NHO understreker at miljøavgifter inngår som en del av de samlede rammebetingelsene for næringslivet, og må sees i sammenheng med blant annet selskapsskatten og formueskatten. Vi mener økte inntekter som følge av en grønn skatteveksling må ses i sammenheng med skattereformen som Stortinget behandler, og benyttes til å legge om skattesystemet for å oppnå økte investeringer og høyere verdiskaping. Det vises til vår høringsuttalelse til Scheel-utvalgets innstilling (NOU 2014:13) og innspill til Stortinget 22. desember 2015.

Vi møter gjerne departementet for å utdype våre kommentarer og innspill.

Vennlig hilsen

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON

Område Næringspolitikk



Ingebjørg Harto
Direktør



Per Øyvind Langeland
Avdelingsdirektør