

Finansdepartementet  
Postboks 8008 Dep.  
0033 Oslo

Vår sak nr: 2016-AR-01761

Deres ref.: 15/5418

Dato: 8.3.2016

## **HØRINGSSVAR NOU 2015: 15 SETT PRIS PÅ MILJØET**

Utredningen legger gjennomgående samfunnsøkonomisk effektivitet til grunn for sine tilrådinger. Dette følger langt på veg av mandatet, og er derfor ikke en kritikk av utredningen. Men i vurderingen av forslagene må det være klart at samfunnsøkonomisk effektivitet bare er ett kriterium, og ikke kan være overordnet alle andre hensyn.

Mange av forslagene i utredningen tar ikke hensyn til fordelingseffekter knyttet til inntekt og geografi. I vurdering av forslagene må også troverdighet i internasjonale forhandlinger og behovet for en grønn omstilling av norsk næringsliv tas med.

Beregningen av samfunnsøkonomisk effektivitet har en metodisk svakhet når det gjelder betaling for miljøskader. For det første baserer de seg på folks betalingsvilje for miljøskader, noe som kan være vanskelig å måle. Preferansene kan også endre seg over tid. Modellene har også en avgrenset tidshorisont og vil aldri fullt ut kunne kompensere for inngrep som reduserer verdien av økosystemtjenester og biologisk mangfold. Skader på økosystemer og biologisk mangfold er i praksis svært ofte permanente og en økonomisk kompensasjon som forholder seg til en gitt tidshorisont vil dermed aldri kunne erstatte disse verdiene fullt ut.

Utredningen foreslår et «grønt skatteski» der inntektene fra nye miljøavgifter skal brukes til generelle skattereduksjoner. Innrettet på riktig måte kan avgifter gi gode insentiver til å handle på en miljøvennlig måte. Dersom skatte- og avgiftssystemet skal dreies mot større vekt på avgifter må imidlertid fordelingshensynene ivaretas. NTL mener at økte inntekter fra grønne avgifter heller bør brukes på å styrke klimatiltak og finansiere brede velferdsordninger enn å brukes til å kutte skatter som har som formål å finansiere det offentlige.

Kapittel 6.3 om kjøretøyavgifter er det mye vi anser som bra. Utvalget foreslår imidlertid at nullutslippskjøretøy blir pålagt engangsavgift og vegbruksavgift og at fritaket fra merverdiavgift blir fjernet. Vi mener det fortsatt er behov for å stimulere til bruk av nullutslippskjøretøy og mener det fortsatt bør være subsidier på innkjøp av slike kjøretøy. Vegbruksavgift for slike kjøretøy bør imidlertid vurderes, spesielt i storbyområder der svevestøv er et problem.

Vi vil advare mot å redusere avgifter på NO<sub>x</sub> og SO<sub>2</sub> (Kap. 6.4.), nettopp fordi vi mener at de akkumulerte miljøskadene av slike utslipp må vurderes i en tilnærmet evig tidshorisont.



Utredningen tilrår i kap. 6.5.3 at el-sertifikatorordningen ikke blir videreført når perioden går ut. Det vises til at vekst i fornybar energi fra Norge og Sverige i hovedsak vil erstatte kvotepliktig energi i EU og at det dermed ikke fører til nedgang i totale utslipp. Dette innebærer i praksis at utbygging av fornybar energi i Norge ikke regnes som et klimatiltak. Vi mener tvert i mot at en ytterligere satsing på fornybar energi er en viktig del av den grønne omstillingen vi skal gjennomføre i Norge og går inn for at el-sertifikatorordningen opprettholdes. Ett argument for dette er at det er stort potensial i elektrifisering av transportsektoren, noe som er ikke-kvotepliktig sektor.

Utvalget anbefaler en nærmere vurdering av miljøproblemene i fiskeoppdrett. Vi støtter en slik gjennomgang, men vil sterkt anbefale at skadeeffektene fra rømt oppdrettsfisk på viltlevende arter og våre akvatiske økosystemer må få en sentral plass i de videre analyser av feltet.

I kapittel 7.4 hvor biologisk mangfold omtales viser utvalget til en mengde internasjonale reguleringer på feltet. Vi mener likevel det er en vesentlig svakhet at utvalget ikke nevner den norske naturmangfoldloven. Vi vil støtte utvalgets forslag om naturavgift på alle inngrep som reduserer verdien av økosystemtjenester og biomangfold, men vil samtidig peke på vår tidligere bemerkning om beregning av varigheten av slike verdiforringelser.

Til kapittel 10 hvor miljøteknologi omtales vil vi igjen minne om at avgiftsnivået etter vårt syn ikke må begrenses til det samfunnsøkonomiske analyser mener tilsvarer marginal miljøskade. I slike tilfeller må også den evigvarende skaden på økosystemtjenester og naturmangfold som følger med inngrep inkluderes.

Vi vil til slutt påpeke at avgiftstiltak som medfører økt risiko for smugling av varer fra utlandet også må medføre en økt kontrollvirksomhet for å motvirke dette.

Med hilsen  
NORSK TJENESTEMANNSLAG



Kjersti Barsok  
første nestleder



Julie Lødrup  
forbundssekretær