



Finansdepartementet

Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

postmottak@fin.dep.no

Oslo 23. Mars 2016

Høringsinnspill til NOU 2015: Sett pris på miljøet

I denne saken har ikke YS blitt satt opp som høringsinstans. Vi ønsker å presentere våre innspill til ovennevnte sak og takker for muligheten for det med utsatt frist til 23. mars.

Klimaendringer, miljødeleggelse og tap av biologisk mangfold er noen av de største utfordringene samfunnet står overfor. For å løse miljøutfordringene på en effektiv måte er det nødvendig at forurenseren tar ansvar for den skaden som påføres samfunnet. Avgifter på miljøskadelige innsatsfaktorer, produkter eller aktiviteter innebærer at forurensere betaler for skaden. Dette gir incentiver til å redusere utslipp, samtidig som det blir mer lønnsomt å utvikle og ta i bruk ny og mer miljøvennlig teknologi. Det er en grunnleggende forutsetning for at en markedsøkonomi skal fungere godt at kostnader ved bruken av ulike ressurser, slik som miljøressurser, inngår i markedsprisen. Underprising av miljøressurser fører til overforbruk, derfor er det viktig å sette en pris på miljøet. YS deler derfor utvalgets synspunkt i at all bruk av naturens ressurser og økosystemtjenester bør ha en pris. Vi er også enige i at det vil være fornuftig å redusere enkelte subsidier og skatteutgifter som har negativ effekt på miljøet, dette kommer vi nærmere tilbake til.

Omstilling og grønt skifte

Det er nødvendig at Norge i større grad beveger seg inn i det grønne skiftet. For å nå FNs ambisjon om å begrense den globale oppvarmingen til godt under 2 grader kreves en omfattende omstilling til lavutslippssamfunnet. Norge har forpliktet seg til å redusere utslipp med 40 prosent innen 2030. For å nå disse målsettingene må vi ta i bruk flere virkemidler i miljøpolitikken. Avgifter er som regel det mest kostnadseffektive virkemiddelet for å redusere miljøbelastning. Avgifter kan også ha uønskede effekter som eksempelvis tap av arbeidsplasser, eller at avgiftsnivået ikke gjenspeiler forurensningens reelle kostnad og at forurensere fortsetter med miljødeleggelse fordi de betaler fastsatt avgift. Overordnet bør det grønne skiftet ikke forårsake arbeidsledighet. For å skape flere grønne arbeidsplasser (både nye samt gjøre eksisterende arbeidsplasser grønnere) kan det i tillegg til å bruke avgifter være viktig å bruke frivillige avtaler, subsidier eller støtte til mer miljøvennlige alternativer, stimulere teknologiutvikling samt gi informasjon. Utsatte samfunn med sterk

tilknytning til utslippsintensiv industri vil kunne trenge et sett av virkemidler for å starte nye virksomheter og skape nye jobber. Utvikling og bruk av miljøteknologi vil være viktig for å lykkes med det grønne skiftet. YS er positive til at grønn skattekommisjon mener at miljøteknologi bør støttes spesielt. YS mener det vil være hensiktsmessig å gi direkte støtte til hele innovasjonsskjeden (forskningsfasen, foredlingsfasen og spredningsfasen). YS er videre positive til fondsordninger (slik som NOx-fond) som fremmer innovasjon og omlegginger i ulike bransjer. Myndighetene bør i større grad bidra til innovasjon, bruk av ny teknologi og mer miljøvennlig drivstoff i transportsektoren. Etablering av CO2 fond for tungtransporten og CO2 fond for biodrivstoff i luftfarten er begge forslag YS kan stille seg bak. (ref. forslag fra NHO)

Det grønne skiftet vil kreve noen upopulære avgiftsøkninger. Det er viktig at det totale skattetrykket ikke øker. Miljøavgiftene gir derfor muligheten til å redusere andre skatter og avgifter som i dag hemmer verdiskapingen, samt å finansiere viktige investeringer og støtteordninger som gjør at Norge lykkes med det grønne skiftet.

Karbonprising

I kvotepliktig sektor vil prisen på klimagassutslipp bli bestemt av kvoteprisen. Norske kvotepliktige utslipp stilles overfor kvoteprisen i EU ETS. Dagens kvotepris er langt unna å være et effektivt nok virkemiddel. Kvotepliktig sektor bør ilegges en CO2-avgift inntil kvoteprisen er på et tilstrekkelig effektivt nivå. Vi støtter grønn skattekommisjons forslag om at en større andel av klimautslippene i ikke-kvotepliktig sektor bør prises. Forskjeller i ulike sektorer ved fritak og reduksjon av avgifter kan undergrave avgiftsmekanismen og hindre miljøomstilling. I prinsippet støtter YS en ny generell CO2 –avgift for ikke-kvotepliktig sektor. Vi ønsker samtidig å holde døren åpen for at det i særskilte spesielle tilfeller kan vurderes fritak ut fra viktige hensyn.

Veitrafikk

Veitrafikken har viktige funksjoner i samfunnet, men bidrar samtidig til store utslipp av klimagasser, lokal forurensing, kø, ulykker og støy. For å nå Norges målsettinger er det nødvendig med kraftige virkemidler for å redusere utslipp fra veitrafikken. Transportformene må ha mye mindre utslipp i totalsum, og flere må reise kollektivt. De miljøvennlige alternativene må være attraktive. YS er opptatt av at det skal være lett å velge det mest miljøvennlige fremkomstmiddelet. Kollektiv transport må derfor være rimelig, tilgjengelig og forutsigbart. Alle som har mulighet til det bør i utgangspunktet velge å reise kollektivt fremfor å bruke egen bil. Samtidig er Norge et langstrakt land, der ikke alle har tilgang til kollektiv trafikk. For mange er bilen det eneste alternativet, og da må bilen ha lave eller ingen utslipp. Erfaring viser at pris på bil er viktig for valg av bil. Reduserte engangsavgifter på null- og lavutslippsbiler har vært vellykket virkemiddelbruk i Norge. Vi har redusert gjennomsnittlig utslipp fra bilparken, laget et viktig marked for spesielt el-biler og stimulert teknologiutvikling.

YS ønsker lavere engangsavgift for null- og lavutslippsbiler, fortsatt rabatt i firmabilordningen, differensiert årsavgift og differensiert bompengavgift. Vi trenger tydelige fordeler for null- og lavutslippsbiler for at flere skal skifte til miljøvennlige biler i en periode fremover. En gradvis

senkning av innslagspunktet for CO2-komponenten i engangsavgiften vil være fornuftig. På sikt vil det også være naturlig å redusere flere fordeler for el-biler. Utover dette støtter vi utvalgets anbefalinger for bruksavhengige avgifter. Det er viktig å prise bruken av kjøretøy.

YS er enig i at miljø- og kjøprising vil være mer hensiktsmessige trafikkregulerende virkemidler enn direkte reguleringer slik som forbud for enkelte kjøretøy.

YS støtter ikke en økning i merverdiavgift på kollektiv persontransport. Økt mva på persontransport kan virke mot sin hensikt som en miljøavgift. Det kan resultere i at kollektiv transport blir dyrere. Bussen har en viktig rolle i kollektivtrafikken mange steder i landet.

YS støtter i utgangspunktet at det innføres GNSS-basert veipricing for tyngre kjøretøy. Personvern hensyn må legges stor vekt på ved utforming av et differensiert prissystem.

Arbeids- og tjenestereiser

Skattefradraget for daglige arbeidsreiser og pendlerreiser foreslås avviklet. Pendlere betaler i dag en betydelig del av egne reiseutgifter til og fra arbeid. Lav kilometersats og høyt bunnfradrag tilsier at det er lite eller ingen økonomiske insentiver å benytte egen bil til og fra arbeid. Det er som regel rimeligere å ta eksempelvis tog. En fjerning av pendlerfradraget vil mest sannsynlig ikke føre til at færre kjører bil til og fra arbeidet, men at skattenivået øker for de som bor langt unna arbeidsstedet. Det er mer effektivt at kollektivtilbudet utvides og blir bedre.

YS har lenge satt spørsmålsteget ved at parkering finansiert av arbeidsgiver er skattefritt, mens kollektivkort betalt av arbeidsgiver regnes som skattepliktig inntekt. YS har ikke skiftet syn i denne saken og ønsker fortsatt at arbeidsgiverbetalt sykkel eller kollektivkort fritas for skatt.

YS er enig i at det ikke er ønskelig at skattefri kilometergodtgjørelse ved bruk av egen bil på tjenestereise fører til et insentiv for bruk av bil fremfor tog og buss. Utvalget peker selv på at de skattemessige satsene for kjøregodtgjørelse er basert på satser avtalt mellom staten og arbeidstakerorganisasjonene i staten, men anvendes i stor grad i kommunal og privat sektor. I staten skal det innhentes forhåndssamtykke hos arbeidsgiver dersom egen bil skal benyttes som transportmiddel på reisen. Staten har her mulighet til å legge føringer om at tog og buss skal brukes der dette er mulig. Dette vil være sterkere virkemidler enn å redusere den skattefrie satsen ved bruk av egen bil på tjenestereise, som kan føre til at de som ikke har noe annet alternativ straffes.

Elsertifikater

YS har oppfattet at sentrale aktører i energibransjen mener det ikke er fornuftig med subsidiering av moden teknologi, men ønsker en fungerende kvotepris. YS kan derfor støtte utvalgets anbefaling om at elsertifikatordningen ikke videreføres utover perioden som er besluttet.

Kulldrift Svalbard

YS har gjennom sine forbund medlemmer som jobber i kullgruvene på Svalbard. Vi forstår at det er nødvendig med en omstilling av Svalbardsamfunnet. En nedleggelse av arbeidsplasser vil få kraftige konsekvenser for et sårbart samfunn som det Svalbard er. YS har ved flere anledninger vist til at utsatte samfunn må få særskilt støtte til omstilling. Internasjonalt arbeider Norge for å redusere subsidieringen av fossile energikilder i tråd med anbefalingene til Verdensbanken. YS er enig i at å støtte videre kullgruveaktivitet på Svalbard oppfattes som en dobbeltmoral. Fjerning av subsidier til kullgruvedriften på Svalbard må erstattes med økonomiske virkemidler for å bygge opp annen næringsvirksomhet, blant annet for å sikre sysselsetting og suverenitet. Etter vårt syn bør en slik omstilling skje både raskt og mest mulig planmessig. I motsetning til fastlandet får nedleggelse av arbeidsplasser kraftigere konsekvenser for Svalbardsamfunnet, og kan medvirke til utfordringer knyttet til suverenitetshevdelse.

Med vennlig hilsen

YS – Yrkesorganisasjonenes Sentralforbund

Gunn Kristoffersen
Fagansvarlig for samfunnsansvar
og bærekraftig utvikling

Håvard Lismoen
Leder samfunnspolitisk avdeling