

Oslo, 15. januar 2013
Deres ref.: 11/951 JNH/NZM

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep.
0030 OSLO

HØRINGSUTTALELSE TIL NOU 2012: 16 SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSER

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom viser til høring av NOU 2012: 16 *Samfunnsøkonomiske analyser* og avgir herved en felles uttalelse.

Karbonpris

NOU-en drøfter hvilken karbonpris som bør legges til grunn i samfunnsøkonomiske analyser. På side 139 konkluderes det bl.a. med at "dersom myndighetene har bindende mål for innenlandske utslippsreduksjoner, bør kalkulasjonsprisene avledes fra beskrankningene som følger fra disse målene".

Og bindende mål for innenlandske utslippkutt har vi. 2-gradersmålet står sentralt i norsk klimapolitikk både nasjonalt og internasjonalt, og det er fastsatt konkrete nasjonale utslippsmål – som NOU-en også peker på – bl.a. om utslippkutt på 30 prosent i 2020 i forhold til 1990-nivå (med nærmere definisjoner av hva som skal tas innenlands) og om karbonnøytralitet i 2050. Siden dette er mål som er vedtatt av Stortinget, må de oppfattes som bindende.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil tydelige understreke behovet for at det i samfunnsøkonomiske analyser må brukes en karbonpris som spiller kostnaden ved å redusere utslipp i Norge i tråd med våre utslippsmål innenlands.

Det er også verd å understreke at Norges klimamål for 2020 er langt fra ambisiøst nok til å være forenelig med 2-gradersmålet. Under klimaforhandlingene i Doha før jul forpliktet Norge og de andre Kyoto-landene til å revidere sine utslippsmål seinest i 2014, med henblikk på økte ambisjoner.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom mener det er avgjørende at de økonomiske og andre politiske virkemidlene for utslippsreduksjoner tilpasses 2-gradersmålet.

Andre politiske mål

I miljøpolitikken er det også fastsatt andre politiske mål. Disse må i størst mulig grad inkluderes i de samfunnsøkonomiske analysene. Svært relevant er målet i regjeringens klimamelding og Stortingets klimaforlik fra juni 2012 om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Mange transporttiltak bidrar til å generere mer trafikk, bl.a. som følge av kortere reisetid.¹ Kortere reisetid vil som regel bety lavere tidskostnader og dermed en

¹Goodwin (1996) presenterer i *Empirical evidence on induced traffic, a review and synthesis* en gjennomsnittlig elasticitet for trafikkvolum i forhold til reisetid på rundt -0,5 på kort sikt og opptil -1,0 på lengre sikt: <http://link.springer.com/article/10.1007%2FBF00166218>
Delft (2010) presenterer i *Why slow is better* elasticiteter for bilkjøring (kjøretøykilometer) i forhold til reisetid med bil på -0,35 på kort sikt og -1,34 på lang sikt: http://www.ce.nl/publicatie/why_slower_is_better/948

Samfunnsøkonomisk gevinst i de samfunnsøkonomiske analysene. Tiltak som gir økt trafikk, vil derfor bidra til økt lønnsomhet. Økt trafikk kan også gi et større konsumentoverskudd og dermed økt lønnsomhet. Dette skjer til tross for at vi har politiske mål som sier at personbiltrafikken ikke skal vokse i storbyområdene.

Dette politiske målet er til for å følges, og det vil bære feil av sted dersom de samfunnsøkonomiske analysene fortsetter å gi trafikkvekst en gevinst, mens det å bryte det politiske målet ikke gir noen kostnad. Målet kan internaliseres gjennom en sjablongmessig kostnad som speiler prisen av å redusere trafikken tilsvarende i samme område, og der det stilles krav om at dette også må gjennomføres. Alternativt vil målet måtte få en absolutt virkning, som betyr at alle transporttiltak som gir økt trafikk, defineres som uaktuelle.

Det foreligger også andre trafikkrelaterte miljømål, bl.a. mål om trafikkutvikling i enkelte storbyområder, definert i avtaler mellom staten og kommuner/fylkeskommuner (som et ledd i belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk). Også dette er mål som de samfunnsøkonomiske analysene må ta hensyn til.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil vise til at det er et politisk mål om halvert nedbygging av matjordressursene i forhold til 2004-nivå, og at vi har internasjonale forpliktelser om at ta vare på naturmangfoldet. Både matjordressurser og naturverdier bør få en større verdi i de samfunnsøkonomiske analysene.

Trafikkmessige ringvirkninger

NOU-en har et kapittel om netto ringvirkninger av samferdselsprosjekter.

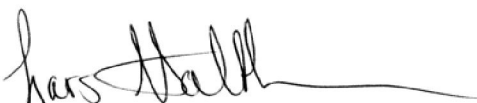
Som nevnt fører mange transporttiltak til økt trafikk. Effekten er gjerne større på lang sikt enn på kort sikt, i og med at de arealbruksmessige konsekvensene ikke kommer umiddelbart. Naturvernforbundet vil understreke behovet for at de samfunnsøkonomiske analysene må fange opp langtidseffektene på trafikken. Disse må synliggjøres i analysene, og det trengs bedre verktøy for å beregne dem.


Tidsperspektiv, kalkulasjonsrente og usikkerhet om framtidig utvikling

NOU-en presenterer (i tabell 9.2) ulike anslag på karbonpriser som korresponderer med 2-gradersmålet for 2020, 2030 og 2050. Karbonprisen stiger kraftig fra 2020 til 2030 og ikke minst fram til 2050. For tiltak som ventes å gi økte utslipp også i framtida (f.eks. motorveg- og flyplassutvidelser), er det derfor ekstra viktig at analyseperioden er tilstrekkelig lang og kalkulasjonsrenta tilstrekkelig lav, slik at framtidige utslippskostnader inkluderes i den samfunnsøkonomiske analysen.

Naturvernforbundet og Natur og Ungdom vil peke på at usikkerhet om framtidig politikk og utvikling må takles gjennom å legge føre-var-prinsippet til grunn i de samfunnsøkonomiske analysene. Det betyr f.eks. at det ved usikkerhet om karbonpris er riktig å legge seg noe for høyt enn noe for lavt.

Med vennlig hilsen


Lars Haltbrekken
leder i Naturvernforbundet


Silje Lundberg
leder i Natur og Ungdom