



Finansdepartementet
Postboks 8009 Dep.
0030 OSLO

Att:

Deres ref.
15/5418 - 1

Vår ref.
15/2618-14 622.0/EYGJ

Dato:
Oslo, 29.02.2016

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

Landsorganisasjonen i Norge viser til departementets brev av 09.12.15 angående ovennevnte.

Kommisjonens hovedoppgave er å foreslå avgifter på forurensende aktiviteter knytta til klima og miljø. Kommisjonen forslår bl.a.:

- At alle utslipp prises og at CO2-avgiften trekkes opp til nivået for drivstoffavgifter
- De som er i kvotepliktig sektor og som prises gjennom dette ikke skal ha avgift. De som har begge deler i oljeutvinning og luftfart skal få redusert avgift etter hvert som kvoteprisen øker
- Mer veipricing og kø-prising og et system som priser utslipp mer i samsvar med den skade og ulempe som andre påføres gjennom bilbruken

Dette er velkjente prinsipper som LO i hovedsak kan støtte. Et grønt skifte medfører avgiftsøkninger som til dels kan være upopulære. Oppsiden kan være å sette ned andre skatter og avgifter. Inntektene bør også brukes til å styrke offentlig forbruk og investeringer som kan understøtte et grønt skifte. En slik omlegging kan være gunstig for samfunnet og gi økt sysselsetting, dersom doseringen er fornuftig, og samtidig redusere utslipp og uønskete inngrep. Samtidig er det viktig å unngå særnorske avgifter som svekker industrien uten å bidra til globale utslippskutt. Utvalget synes å vektlegge dette, men enkelte av forslagene kan likevel være problematiske. CO2-kompensasjonen er viktig for norsk industri og må opprettholdes for å unngå karbonlekkasje. Frivillige avtaler er et viktig virkemiddel knyttet til konkurranseutsatt sektor, som er særlig sårbar for særnorske avgifter. Det er liten grunn til å stille spørsmålsteget ved disse virkemidlene, som kommisjonen gjør.

Hovedtilnærmingen i Grønn skattekommisjon bør ligge til grunn for skatte- og avgiftspolitikken i årene fremover. Allikevel vil det være nødvendig å fravike den på enkeltområder, både for å ivareta andre politikkformål og for å ytterligere påskynde ønskede grønne endringer eller teknologisprang.

Forslagene fra Grønn skattekommisjon er forventet å gi en effekt på 1-2 millioner tonn CO2

reduerte utslipp. Det er langt unna utslippsmålene for 2030 og 2050. Det vil derfor bli nødvendig med en lang rekke ytterligere klimapolitiske tiltak. Avgifter, reguleringer og standarder, samfunnsplanlegging, kvoter og tilskudd er alle viktige og nødvendige virkemidler for å nå klimamålene. Med rett bruk av virkemidler kan vi oppnå reduserte utslipp, stimulere forskning og innovasjon, og utvikle nye klimavennlige løsninger som kan konkurrere på verdensmarkedet. I tillegg til en slik generell omlegging av skatte- og avgiftssystemet som Grønn skattekommisjon anviser, vil det derfor også i fremtiden være nødvendig med bruk av spesielle, målrettede tilskudd og skatte- og avgiftstiltak som en del av klimapolitikken.

Visse unntak kan også være begrunnet i andre målsettinger som samfunnet ønsker å ivareta. Det kan derfor være krevende å "tette" alle hull på grunn av målsettingskonflikter. Merprovenyet kan bli begrenset på grunn av slike konflikter. LO er derfor enig med kommisjonen i at unntak fra prisingen av karbon må være færrest mulig, ellers blir det lite proveny som kan brukes til nedsettelse av skatt på arbeid.

I et grønt skifte er det viktig å vurdere nærmere hvilke skatter som bør nedsettes. Hittil har regjeringen brukt mye av handlingsrommet på skatteletter som i begrenset grad er skatt på arbeid og inntekt. Dette har delvis blitt saldert med avgiftsøkninger. Skatt på bedrifter er allerede nedsatt til 25%, og regjeringen foreslår denne ytterligere nedsatt knyttet til behandlingen av skatteutvalgets (Scheel) forslag. Oppfølgingen bør ses i sammenheng med denne innstillingen som allerede er til behandling i Stortinget.

Nedenfor kommenteres de viktigste delene av innstillingen, samt noen enkeltforslag.

Kommisjonen foreslår

- 1. At alle utslipp prises enten gjennom kvoter eller avgifter på CO₂. I dag er vel 80 pst dekket, og en utvidelse vil måtte omfatte områder som i dag er utenfor (har fritak), i hovedsak landbruk.**

Kommisjonens målsetting om å dekke 100 pst er svært ambisiøst, fordi områder som i dag er unntatt er vanskelig å avgiftsbelegge. Det er gode grunner for at landbruket er unntatt, siden sektoren er avhengig av statsstøtte for å kunne nå sektorpolitiske mål. Kommisjonens forslag om redusert produksjonsstøtte vil kunne føre til økt import av kjøtt dersom ikke tollsatsene justeres tilsvarende. Forslaget vil også øke råvarekostnaden til norsk landbruksindustri.

- 2. Å redusere variasjonen i CO₂-avgiften som i dag varierer noe fra sektor til sektor, og løfte alle til det høyeste nivået (drivstoff 420 kr per tonn)**

Forslaget støttes, med en gradvis tilnærming. En utjevning av satsene er fornuftig og vil medvirke til et grønt skifte

- 3. At de som er i kvotepliktig sektor (industri, energi, flytrafikk) ikke skal ha avgift. Kommisjonen foreslår å trappe ned disse (i hovedsak oljeutvinning) etter hvert som kvoteprisen øker**

Forslaget støttes som hovedprinsipp. Det reduserer normalt ikke samlede europeiske utslipp å ha særnorske avgifter på virksomhet som inngår i kvotesystemet. Selv om avgiften bringer inn inntekter, kan det derfor ikke kalles et bidrag til et grønt skifte. Slike avgifter kan imidlertid redusere norske utslipp. Avgifter som svekker grunnlaget for norsk næringsvirksomhet må unngås. I luftfarten gjelder dette både seteavgiften som er foreslått i statsbudsjettet og CO₂-avgiften på innenlands luftfart. Kvotesystemet er i den nåværende fasen preget av et overskudd av tilgjengelige utslippskvoter og lav kvotepris. Av hensyn til tilliten til systemet

er det viktig at det strammes inn, og Norge bør bidra til dette. Lav kvotepris kan forsvare en avgift i sektorer som har bærekraft til å tåle dette.

Derfor kan en gradvis nedtrapping som kommisjonen foreslår støttes.

4. Mer veipricing, trengselsavgift og prising av lokal forurensing i de store byene, lavere generelle drivstoffavgifter

LO har tidligere støttet prinsippet om køavgifter og veipricing. Det kan lette kollektivtransporten både ved bedre framkommelighet for busser og flere som bruker tilbudene. Det krever økt satsing på kollektivtransport, og deler av provenyet bør brukes til å bygge ut tilbudet ytterligere. Folk må komme seg på jobb både effektivt og rimelig.

Utvikling og implementering av ny teknologi tar tid, og på noen områder svært lang tid. Dette er tydelig i transportsektoren, og det kan argumenteres for en mer offensiv virkemiddelbruk enn den nøytrale tilnærmingen som Grønn skattekommisjon legger opp til. Vi mener derfor at en sterkere avgiftsmessig differensiering etter kjøretøys utslipp og høye drivstoffavgifter fortsatt kan være nødvendig, og at ferske teknologier som el- og hydrogenbiler vil trenge incitamenter i noen år framover.

Elbiler tar plass på veien og skaper køer, og inntektstapet fra dagens fritak er stort og voksende. En gradvis nedtrapping sammen med økt kollektivtransport framstår som et riktig spor.

5. Innføring av naturavgift for bruk av naturressurser for å ivareta biologisk mangfold og tilgang på rekreasjonsområder

Forslaget gis en ren teoretisk begrunnelse om at mangel på en slik avgift medfører tap av inngrepsfri natur og medfører en trussel mot rekreasjonsverdier og biologisk mangfold.

Dette bør imidlertid sees i sammenheng med at det i norsk lovgivning er en rekke lover som begrenser inngrep, herunder plan- og bygningsloven, naturmangfoldloven og sektorlovgivning som energiloven, vassdragsreguleringsloven, mineralloven, akvakulturloven, mv. Mange inngrep krever konsesjon og det kan opprettes reservater. Naturmangfoldloven gjelder for alle sektorer som forvalter naturmangfold eller tar beslutninger som påvirker eller regulerer norsk natur. Transportanlegg, som vei- og jernbaneanbygging, omfattes av plan- og bygningsloven. Det gjelder også annen infrastruktur.

Antallet lover, ankemuligheter og reguleringer på dette området gjør at det hindrer framføring av samfunnsmessig ønskete anlegg og infrastruktur. Den omfattende lovreguleringen kan gjøre framdriften langsom, omstendelig, krevende og dyr. LO vil anbefale at det tas en samlet gjennomgang av hensiktsmessigheten med gjeldende reguleringer før det innføres nye, evt i form av avgifter.

6. Pendlerfradrag og arbeidsreiser

Utvalget mener at "reisefradraget reduserer kostnadene ved arbeidsreiser med 27 pst. og bidrar til økt transportbruk med tilhørende miljøskadelige utslipp og andre eksterne kostnader." Man argumenterer for at fradraget er lite treffsikkert fordi det gis i store tett befolkete regioner og ikke skiller mellom bilbruk og mer miljøvennlig transport.

Ingen foretrekker å bo langt fra jobben. Alle som jobber i Oslo kan ikke bo i en by med skyhøye boligpriser. Det samme er tilfellet i andre storbyregioner, og det er flere

arbeidstakere per husholdning, noe som krever et visst omfang av pendling over hele landet. Reisefradraget er begrunnet i at arbeidsreiser er utgift til inntekts ervervelse. Det bidrar til et fleksibelt arbeidsmarked og det er derfor gunstig for samfunnet med en viss kompensasjon for disse ekstraavgiftene. Det er bare en andel av de reelle utgiftene som gis fradrag på 27 pst, og den er allerede redusert betydelig. Grunnlaget er derfor langt lavere enn de reelle utgiftene. Disse kan også øke dersom andre av utvalgets forslag gjennomføres.

I praksis vil fjerning av fradrag for pendling og arbeidsreiser føre til økt skatt på arbeid, og bør derfor ikke inngå i et grønt skifte som delvis har som formål å sette ned skatt på arbeid. Reisefradraget bør minst beholdes på dagens nivå. Oppmuntring til å foretrekke kollektivtransport bør dekkes av andre virkemidler i en total grønn pakke med veiprising, tilskudd til kollektivtransport, utbygging av tilbudet og dyrere bruk av bil i befolkningstette områder.

Med vennlig hilsen
LANDSORGANISASJONEN I NORGE

Terje Olsson
(sign.)

Stein Reegård

Dette brevet er godkjent elektronisk i Landsorganisasjonen i Norge og har derfor ingen signatur.