Oslo, 18. oktober 2011

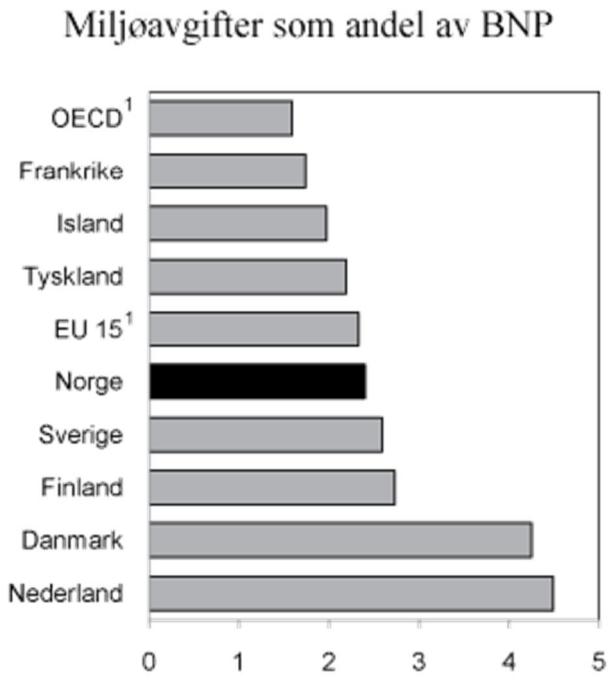
Statsbudsjettet 2012 – innspill finanskomiteen

Norge trenger en grønn skatteveksling

Klima- og miljøutfordringene krever at det må bli dyrere å forurense og billigere å velge miljøvennlig. Det mener også regjeringen. I regjeringens plattform står det at arbeidet med å sette en pris på forurensning skal "forseres". I følge ordboka betyr forsere "påskynde sterkt". Men Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2012, som tidligere år, tyder ikke på at regjeringen har planer om å følge opp ambisjonen om å påskynde en grønn økonomi:

- Andelen grønne skatter i forhold til BNP viser at Norge har vært på stedet hvil siden 2008 (ca 2,5 prosent)[1], og siden 1998 har andelen gått kraftig ned (hvis man ser på grønn beskatningen i forhold til total beskatning, se figur 2).
- Vi er bare gjennomsnittlige i Europa[2] (se figur 1).

  Figur 1

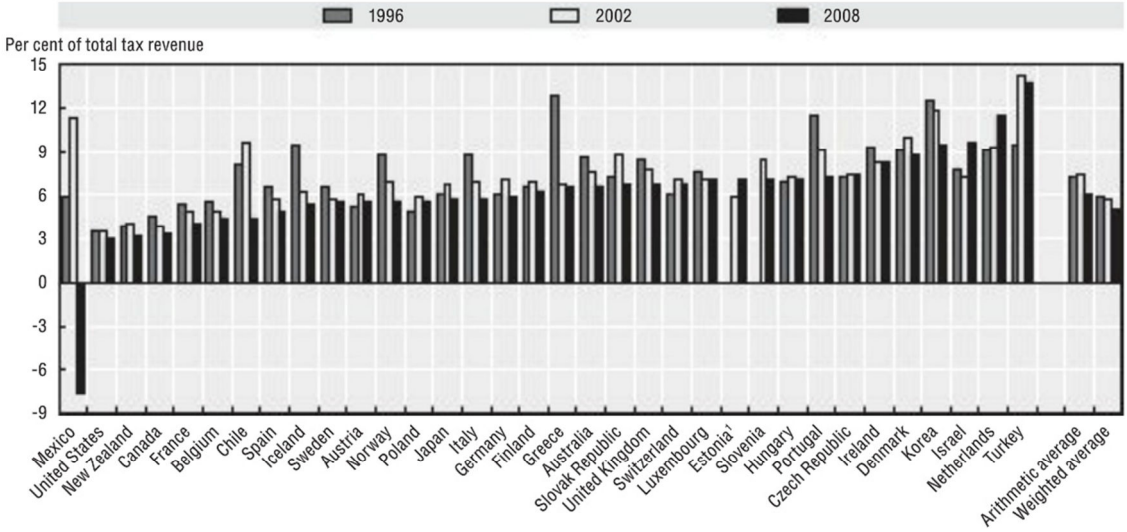


[1] Til sammen er de estimerte inntektene fra de grønne avgiftene i 2011 på 64,7 mrd kroner. BNP- estimat for 2011 er på 2601 mrd kr. Grønne avgifter i prosent av BNP utgjør dermed 2,5 prosent.

[2] http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/prop/2011-2012/prop-1-ls-20112012/2.html?id=658506

Framtiden
i våre hender
Fredensborgveien 24 G, N-0177 OSLO telefon +47 22 03 31 50 telefaks +47 22 03 31 51
www.framtiden.no post@framtiden.no organisasjonsnummer 970 221 115

Figur 2:



Vi stiller oss undrende til at ikke dette vinn-vinn virkemiddelet brukes i større grad. Det dekker både statens behov for å få inn skatter, samtidig som miljøbelastningen reduseres. **Framtiden i våre hender mener regjeringen må innføre en reell grønn skatteveksling, og støtter blant annet økt el-avgift, økt CO_2-avgift for petroleumssektoren, økt grunnavgift på mineralolje, økte dieselavgifter og full matmoms. Det er viktig å understreke at grønne skatter og avgifter er et virkemiddel, ikke et mål. Vi er bekymret for at Norges klimagassutslipp øker, og** <u>**målet**</u> **må være kutt i utslipp og miljøbelastning. Nivået på avgiften må legges deretter.**

Flytrafikk, kap. 5543 post 70

Flytrafikken er en av de sektorene som har de raskest voksende klimagassutslippene[3]. Hvis vi tar med utslippene fra nordmenns flyreiser til utlandet, står den for om lag 10 prosent av de norske klimagassutslippene[4]. Til tross for dette har luftfarten lenge nytt godt av mange særordninger, som for eksempel

- manglende klimaavgifter på <u>utenriks luftfart,</u>
- <u>den betaler ikke</u> merverdiavgift utenlands,
- luftfarten har fritak for grunnavgift på mineralolje[5],
- luftfarten betaler ikke drivstoffavgifter som biler og busser må - og det gjør flyreiser meget konkurransedyktig innenlands,
- luftfarten nyter godt av en raus taxfree-ordning – som EU har avskaffet for mange år siden.

Derfor er det gode nyheter at utenriks – og innenriks luftfart skal inn i EUs kvotesystem. Det som <u>ikke</u> er gode nyheter, er at mektige lobbykrefter (NHO luftfart) er i ferd med å få gjennomslag for å ta bort deler av CO_2-avgiften innenriks. Dermed er <u>vi akkurat like langt innenlands når det gjelder å</u> begrense

---

3 http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/259&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=fr

4 http://www.framtiden.no/201105253738/aktuelt/klima/ssb-glemte-10-prosent-av-utslippene-i-klimaregnskapet.html

5 http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/prop/2010-2011/prop-1-ls-20102011/4/9.html?id=618447

luftfartens utslipp av klimagasser, som jo var intensjonen til EU. NHO luftfart har argumentert med at luftfarten ikke må dobbeltbeskattes, men det er ikke slik at andre land ikke har avgifter ved siden av kvotene; Tyskland kommer for eksempel fremdeles til å ha en grønn skatt på flyreiser som er på opp mot 43 euro (altså ca 350 kroner), selv om kvotesystemet trer i kraft[6].

Hvis regjeringen fortsatt vil ha uforsvarlig vekst i luftfarten, bør det gjøres rede for hvilke andre sektorer som skal få et desto større ansvar for å redusere klimagassutslippene. Ellers når vi neppe målet om å holde en temperaturstigning under 2 grader.

Kap. 5543 post 70[7]: Framtiden i våre hender foreslår at CO_2-avgift på mineralolje til innenriks kvotepliktig luftfart økes fra 0,42 per liter, opp til 0,69 øre per liter, slik den var før. Dessuten at det innføres en generell grønn skatt på flyreiser slik Tyskland har gjort.

Bra med veibruksavgifter etter energiinnholdet

Til slutt vil vi rose regjeringen for ambisjoner om å bidra til mer forutsigbarhet i avgiftspolitikken, og det er bra at det nå varsles at alle drivstoff skal ilegges veibruksavgifter etter energiinnholdet i drivstoffet innen 2020[8]. Vi går ut fra at det betyr at dieselavgiften kommer til å økes i nærmeste framtid. Diesel gir større miljøkostnader og samfunnsøkonomisk belastning per liter, og det er derfor helt ulogisk at avgiftene er lavere enn på bensin.

Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad
Leder

Guri Tajet
Leder avd. klima og miljø

---

6 http://www.aviationweek.com/aw/generic/story_generic.jsp?channel=aviationdaily&id=news/avd/2011/10/13/06.xml
7 http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/prop/2011-2012/prop-1-ls-20112012/48.html?id=658817
8 http://www.regjeringen.no/nb/dep/fin/dok/regpubl/prop/2011-2012/prop-1-ls-20112012/1.html?id=658500 (i første kap.)