

Grønne skatter - i det blå

Om oppfølgingen av "grønn
skattekommisjons" anbefalinger fra 1996

Av Ingrid Bay



Rapport 7 / 2000

Framtiden i våre henders forskningsinstitutt (FIFI)

SAMMENDRAG

Bakgrunn

"Grønne Skatter –en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting" (NOU, 1996) ble gitt ut av Grønn Skattekommisjon i 1996. Utredningen tok for seg en rekke statlige overføringer, blant annet subsidier, og hvordan disse ga negative effekter på miljøet i form av økte utslipp fra mobil forbrenning, irreversible naturinngrep osv. Den ga også forslag til hvilke overføringer som burde avvikles på kort og lang sikt. Ved å kutte de statlige bevilgningene som forårsaker miljøskade vil man redusere de offentlige utgiftene samtidig som de negative miljøeffektene blir borte. En annen effekt er at behovet for statlig miljøovervåking blir redusert, hvilket medfører reduserte offentlige utgifter også her.

Vi har i denne FIFI-rapporten sett på åtte punkter fra grønn skattekommisjon, hvorav alle var foreslått kuttet på kort sikt, og i hvilken grad kutforslagene er fulgt opp. De åtte punktene var: støtte til bygging av skogsbilveier, skoggrøfting, skogsdrift i vanskelig terreng, transportstøtte til landbruk, føringstilskudd til fiskeriene, støtte til kullgruvedrift på Svalbard, frakttilskudd for bensin og autodiesel, samt investeringer i fylkesveiprojekter. Oversikt over bevilgninger til de åtte punktene i perioden 1996-2001, framgikk av statsregnskapene for perioden 1996-1999, saldert budsjett for 2000, og foreslåtte bevilgninger for 2001. Fordi det ikke foreligger regnskapstall for 2000 og 2001, viser tallene for disse to årene ikke de endelige overføringene.

Hovedfunn

Resultatene viste at de totale bevilgningene for perioden 1996-2001 vil bli på ca 2,5 milliarder kroner. De årlige overføringene har ligget på et jevnt nivå i hele perioden, men de foreslåtte bevilgningene for 2001 ligger noe lavere enn gjennomsnittet fra foregående år. De åtte punktene fra Grønn Skattekommisjon må derfor sies i liten grad å ha blitt fulgt opp:

- Støtte til kullgruvedriften på Svalbard og frakttilskudd for bensin og autodiesel utgjør mer enn halvparten av bevilgningene for perioden. Statlig støtte til norsk kullgruvedrift er uheldig med tanke på de forpliktelser Norge har påtatt seg gjennom internasjonale avtaler om reduksjon i klimagassutslipp. Det er dessuten usikkert hvorvidt kullgruvedriften på Svalbard er avgjørende for norsk suverenitet over øyriket.

- Frakttilskudd på bensin og autodiesel gjør bensin i utkantstrøk billigere enn den ellers ville vært. Dette vil øke omsetningen og dermed også utslipp av blant annet CO₂.
- Transportstøtte til landbruk vil på samme måte redusere transportkostnadene og øke transportomfanget. Støtten burde derfor gis som generell inntektsøkning til den samme gruppen dersom det viser seg å være nødvendig med avbøtendes tiltak. .

Andre funn

Enkelte av resultatene indikere en positiv trend:

- Investeringer i store fylkesveiprojekter vil fra og med 2001 bli overført rammetilskuddet til fylkeskommunene, som står fritt til å disponere midlene på det de selv måtte ønske. Dette medfører høyst sannsynlig at aktiviteten av fylkesveibygging går ned.
- Bygging av skogsbilveier, skogsgrøfting og skogsdrift i vanskelig terreng, har fått strengere miljøkrav. Selv om de statlige overføringene opprettholdes vil altså de negative miljøeffektene reduseres.

Mange av støtteordningene fra Grønn Skattekommisjon, spesielt til primærnæringene, henger nøye sammen med distriktspolitiske målsettinger. En mulig måte å fjerne miljøskadelige subsidier på, samtidig som man opprettholder sysselsetting og bosetting i utkantstrøk, kan være å omdisponere midler fra markedsregulerende tiltak (støtte til drift i vanskelig terreng og frakttilskudd til bensin og autodiesel) og subsidier som senker produksjonskostnadene (transportstøtte til landbruk, føringstilskudd til fiskeri, skogsgrøfting, bygging av skogsbilveier og kullgruvedrift på Svalbard), til støtte som ikke er rettet mot produksjon eller innsatsfaktorer, men som gir en direkte inntektsøkning. På den måten kan mottakeren av støtten selv prioritere hvordan midlene skal brukes, og man får en mer samfunnsøkonomisk optimal prising av for eksempel skogsgrøfting eller transport av landbruksvarer.

1	INNLEDNING	4
1.1	PROBLEMSTILLING	5
1.2	VALG AV MATERIALE OG METODE.....	5
1.2.1	<i>Materiale</i>	5
1.2.2	<i>Metode</i>	5
2	BAKGRUNN.....	6
2.1	HVORDAN KAN SUBSIDIER GI NEGATIVE MILJØKONSEKVENSER ?	6
2.2	GRØNN SKATTEKOMMISSJON	6
2.2.1	<i>Støtten til bygging og ombygging av skogsveier</i>	7
2.2.2	<i>Støtte til grøfting (skogbruk)</i>	7
2.2.3	<i>Støtte til drift i vanskelig terreng (skogbruk)</i>	7
2.2.4	<i>Transportstøtte til landbruk</i>	8
2.2.5	<i>Føringstilskudd til fiskeriene</i>	8
2.2.6	<i>Støtte til kullgruvedriften på Svalbard</i>	9
2.2.7	<i>Frakttilskuddet for bensin og autodiesel</i>	9
2.2.8	<i>Investeringer i store fylkesveiprojekter</i>	10
3	RESULTATER.....	11
4	DRØFTING	14
4.1	GENERELT	14
4.1.1	<i>Ulike former for direkte støtte</i>	14
4.2	DRØFTING AV RESULTATENE.....	15
4.2.2	<i>Bygging og ombygging av skogsbilveier</i>	15
4.2.3	<i>Støtte til grøfting (skogbruk)</i>	16
4.2.4	<i>Støtte til drift i vanskelig terreng (skogbruk)</i>	16
4.2.5	<i>Transportstøtte til landbruk</i>	16
4.2.6	<i>Føringstilskudd til fiskeriene</i>	17
4.2.7	<i>Støtte til kullgruvedrift på Svalbard</i>	17
4.2.8	<i>Frakttilskudd på bensin og autodiesel</i>	18
4.2.9	<i>Investeringer i store fylkesveiprojekter</i>	18
5	KONKLUSJON.....	19
6	VIDERE ARBEID.....	20
7	KILDER.....	21

1 INNLEDNING

I en langsiktig og ambisiøs politikk for et bedre miljø vil myndighetenes rammebetingelser stå sentralt. Dette gjelder ikke bare nivået og sammensetningen av skatter og avgifter, men også *offentlig forbruk og subsidier*. Offentlige utgifter utgjorde 45 prosent av BNP (Brutto nasjonalprodukt) i 1994 (NOU,1996).

Grønn skattekommissjon utarbeidet i 1996 "Grønne skatter – en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting" (NOU,1996). Utredningen ga blant annet en vurdering av næringsstøtte og andre statlige utgifter (subsidier) som øker offentlig sektors utgifter og gir negative miljømessige konsekvenser.

Tabell 1.1 Oversikt over næringer og virksomhet som mottar statlig støtte som i følge grønn skattekommissjon gir negative miljøkonsekvenser (NOU, 1996).

Primærnæringer	Andre næringer	Innenlands transport	Forsvaret
<ul style="list-style-type: none"> Jordbruk Skogbruk Reindrift Fiskeri 	<ul style="list-style-type: none"> Kulldrift på Svalbard Skipsbygging Reiseliv Industrikraftkontrakter Generelle støtteordninger 	<ul style="list-style-type: none"> Luffart Veitransport Jernbane Sjøtransport Kollektiv transport Andre transportsubsidier 	<ul style="list-style-type: none"> Utslipp til luft Utslipp til jord Støy Spesialavfall Arealbruk Energibruk

Snevert sett inkluderer subsidier kun støtte som gis direkte over offentlige budsjetter. En videre definisjon inkluderer også fritak for skatter og avgifter, samt salg av offentlige ressurser og tjenester til priser under den reelle verdien. Dette gir følgende inndeling av subsidier:

- Direkte støtte over offentlige budsjetter
- Fritak for skatter og avgifter (inkludert miljøavgifter)
- Andre former for underprising av bruk av miljøgoder eller andre varer og tjenester

Mange av ordningene ble etablert i en tid da hensynet til miljøet ble tillagt mindre vekt, og uheldige miljøvirkninger av offentlige subsidier ble viet liten oppmerksomhet. Miljøhensyn i seg selv burde være grunn god nok til å foreta systematiske evalueringer av eksisterende subsidier, men fordi støtteordninger til blant annet primærnæringene henger nøye sammen med distriktpolitiske målsettinger, blir det i denne rapporten lagt vekt på å finne måter å fjerne de miljøskadelige subsidiene på samtidig som man opprettholder sysselsetting og bosetting i utkantstrøk.

Hvis man fjerner miljøskadelige subsidier, vil man kunne *reducere* offentlige utgifter (f. eks arbeidsgiveravgiften), *samtidig som miljøødeleggelsene reduseres*. En grunnleggende tanke bak arbeidet med å fjerne miljøskadelige subsidier er denne vinn-vinn situasjonen.

1.1 Problemstilling

Etter at grønn skattekommisjon var ferdig med sine beregninger, har debatten om miljøskadelige subsidier blitt liggende død. Hensikten med denne FIFI-rapporten er å blåse liv i denne debatten, med særlig vekt på de åtte strakstiltakene fra NOU 1996.

- 1. I hvilken grad er de kortsiktige forslagene fra grønn skattekommisjon om reduksjon i utgifter over statsbudsjettet fulgt opp?**
- 2. På hvilken måte kan man beholde bevilgningene til de ulike sektorene, uten å drive dårlig miljøvernpolitikk?**

Det vil bli lagt størst vekt på å den første problemstillingen. Den andre problemstillingen vil bli besvart i generelle trekk.

1.2 Valg av materiale og metode

1.2.1 MATERIALE

En viktig del av arbeidet med grønne skatter (NOU, 1996) var å utarbeide forslag til hvilke endringer i støtte myndighetene kunne foreta på kort og lang sikt. Fordi vi i denne undersøkelsen hadde gitte ressursbegrensninger, var det ikke mulig å følge opp alle forslagene fra grønn skattekommisjon, og det var derfor nødvendig å velge ut de subsidier man kunne studere over tid, det vil si subsidier som var lette å identifisere. Dette gjelder for eksempel direkte støtte gitt over statsbudsjettet. Videre ville det ikke vært hensiktsmessig å følge opp forslag som den gang trengte videre utredninger før de kunne igangsettes. Dersom forslaget ikke var fulgt opp i dag, ville en mulig årsak være at forslaget fremdeles var under utredning og ikke at det var manglende politisk vilje til å fjerne støtten.

Forslagene fra grønn skattekommisjon som vi har sett på i denne rapporten, var åtte poster som mottar direkte støtte over statsbudsjettet og som alle ble foreslått redusert på kort sikt av kommisjonen. De åtte punktene var;

1. støtte til bygging og ombygging av skogsveier
2. støtte til grøfting (skogbruk)
3. støtte til drift i vanskelig terreng (skogbruk)
4. transportstøtte til landbruk
5. føringstilskudd til fiskeri
6. støtte til kullgruvedrift på Svalbard
7. frakttilskudd for bensin og autodiesel
8. investeringer i store fylkesveiprosjekter

1.2.2 METODE

Oversikt over de åtte postene nevnt ovenfor fremgikk av statsregnskapene i perioden 1996-1999, saldert budsjett for 2000 og foreslåtte bevilgninger for 2001.

2 BAKGRUNN

2.1 Hvordan kan subsidier gi negative miljøkonsekvenser ?

En subsidie betegnes som miljøskadelig dersom den fører til mer miljøødeleggelser enn tilfellet var hvis subsidien ikke hadde blitt overført (OECD, 1998).

Med subsidier menes tilskudd til produksjon, omsetning og investering hos bedrifter fra det offentlige. Subsidier har som formål å fremme en bestemt næring eller senke prisene på konsum, og har spilt en viktig rolle i norsk økonomi og næringsutvikling helt siden første verdenskrig (Bull m.fl. 1965). Subsidier kan gjøre en aktivitet økonomisk lønnsom slik at den opprettholdes istedenfor å bli nedlagt. Aktiviteten vil da kunne gi en høyere verdiskaping enn tilfellet var dersom den ble lagt ned, eller dersom pengene ble disponert på noe annet.

Stadig flere studier viser at subsidier imidlertid kan gi negative ringvirkninger, ikke bare økonomiske, men også miljømessige (Roodman 1996, NOU 1996, OECD 1998). Menneskelige aktiviteter som industri, transport, energiproduksjon og bygging av infrastruktur kan gi negative miljøkonsekvenser. Effektiv ressurs- og energiutnyttelse burde derfor stå sentralt i arbeidet med å redusere den menneskeskapte miljøbelastningen. Subsidiering av enkelte innsatsfaktorer i industrien, for eksempel energi, vil gjøre energisparing lite lønnsomt og isteden stimulere til sløsing eller overforbruk av energi, noe som potensielt kan gi mer forurensing (OECD, 1998). Denne forurensingen må etterpå reguleres av miljøvernmyndigheter med kostbar overvåking. Subsidier på ett budsjett kan altså i enkelte tilfeller utløse utgifter til reparasjoner eller forebyggende tiltak på et annet budsjett (NOU, 1996).

Ved å stimulere til høyt forbruk av en billig innsatsfaktor kan subsidier også dempe utviklingen av ny teknologi. Hvis man fjerner subsidier på en innsatsfaktor som forårsaker forurensing, vil det bli mer kostbart for produsenten å bruke innsatsfaktoren. Dette kan stimulere til å utvikle ny, og mer effektiv (og kanskje mer miljøvennlig) teknologi, slik at man bedre kan utnytte innsatsfaktoren (OECD, 1998).

Sletting av miljøskadelige subsidier kan gi en dobbel økonomisk effekt da man fjerner både utgiftene ved å subsidiere og utgiftene ved å begrense forurensningen som følge av den menneskelige aktiviteten. Å fjerne subsidien kan i tillegg føre til redusert forurensing (ved at overforbruk av en innsatsfaktor opphører), samtidig som sannsynligheten for at det vil lønne seg å utvikle mer miljøvennlig teknologi, øker (OECD, 1998).

2.2 Grønn skattekommissjon

Grønn skattekommissjon ga forslag til åtte støtteordninger som kunne avvikles på kort sikt. Det var til dels klare konflikter mellom miljøhensyn og distrikts-/næringspolitiske mål knyttet til denne støtten (NOU, 1996). I det følgende blir hensikten ved støtteordningene og miljøkonsekvensene ved disse beskrevet.

2.2.1 STØTTEN TIL BYGGING OG OMBYGGING AV SKOGSVEIER

Tilskudd til bygging av skogsveier blir gitt over LUF (Landbrukets utviklingsfond). Fram til 1996 var det totale veinettet i skog om lag 65 000 km, hvorav drøyt 45 000 km var rene skogsbilveier (Landbruksdepartementet, 1998). Omfanget av private skogsveier var i 1996 i samme størrelsesorden som det samlede offentlige veinettet (NOU, 1996). I dag går store deler av midlene til å bygge om det eksisterende veinettet. Mye av ombyggingen går ut på å ruste opp grendeveier og skogsbilveier som ble bygd på 50-, 60- og 70-tallet (SSB, 2000).

Fra et miljøvernssynspunkt er skogsveibygging et av de mest problematiske skogbrukstiltakene. Skogsveiene utgjør i seg selv vesentlige terrenginngrep og er en viktig årsak til at andelen av Norges villmarkspregede områder¹ i dag hovedsaklig består av fjell og uproduktive skogområder. I tillegg til direkte effekter av veienes fysiske plassering og vedlikehold, vil veiene normalt medføre påvirkning av omkringliggende skogarealer gjennom fragmentering av landskapet, aktivitet knyttet til høsting og pleie av skogressursene og økt ferdsel (NOU, 1996). Miljøkonsekvensene ved bygging av skogsbilveier kan grupperes som følger (Landbruksdepartementet, 1998).

- Primære effekter:
 - Redusert omfang av inngrepsfrie naturområder
 - Redusert verneverdi av varig vernede vassdrag
 - Trussel mot arter og naturtyper (inkludert nøkkelbiotoper)
 - Forringelse og eller ødeleggelse av kulturminner og kulturmiljø
- Sekundære effekter:
 - Utbyggingspress på arealene
 - Økt ferdsel, aktivitet og forsøpling

2.2.2 STØTTE TIL GRØFTING (SKOGBRUK)

For å kunne drive skogbruk i områder med myr og skogmark vil det være nødvendig å drenere jorda slik at den egner seg til skogplanting. Skogbrukerne har mottatt subsidier til dette gjennom støtte til skogkultur, men beløpene har gått kraftig ned det siste tiåret. Kun 680 000 kroner ble bevilget i 1999 mot 4,3 millioner kroner i 1990 (SSB, 2000).

Grøfting er et irreversibelt inngrep som år for år reduserer det gjenværende arealet av myrområder og sumpskog, og kan påvirke det stedlige biologiske mangfoldet i betydelig grad (NOU, 1996).

2.2.3 STØTTE TIL DRIFT I VANSKELIG TERRENG (SKOGBRUK)

Høye driftskostnader har ført til at avvirkingen på en stor del av arealet i vanskelig terreng har vært meget lav over lang tid. Dette har ført til at en stor andel av skogen var hogstmoden. På denne bakgrunn, samt sysselsettingssituasjonen i næringssvake distrikter, ble det i 1977 etablert en tilskuddsordning for skogsdrift i vanskelig terreng (NOU, 1996).

Tilskudd til drift i vanskelig terreng gis først og fremst til drift i *bratt* terreng. Fordi det er vanskelig å drive her, har skogen ofte blitt stående urørt i lang tid. I disse bratte liene finnes derfor mesteparten av den kontinuitetsskogen som er igjen utenom fjellskogområdene. En del

¹ Villmarkspregede områder -areal mer enn 5 km fra tyngre tekniske inngrep (Landbruksdepartementet, 1998).

av disse områdene har et biologisk mangfold som ikke finnes i kulturskoger, noe som gjør skogsdrift i bratt terreng konfliktfylt ut fra et miljøvernspunkt (NOU, 1996).

2.2.4 TRANSPORTSTØTTE TIL LANDBRUK

Over Jordbruksavtalen gis det tilskudd til frakt av egg, konservesblomkål og kjøtt. Transportstøtten henger nøye sammen med målet om å opprettholde sysselsetting i distriktene. Disse tilskuddene dekker både transport fra primærprodusent til foredlingsbedrift, transport mellom bedrifter, og støtte til transport av produksjonsfaktorer. Frakttilskuddene skal medvirke til å jevne ut priser mellom produsent og forbruker (Landbruksdepartementet, 2000).

Støtte til transport i jordbruket kan gi mer transportomfang enn tilfelle var hvis bøndene selv måtte bære alle transportkostnadene. Økt transport kan gi økt belastning på miljøet i form av (OECD, 1998):

- dårligere luftkvalitet
 - *globalt*: utslipp av drivhusgasser (CO₂, N₂O) samt SO₂, VOC og CFC
 - *lokalt*: utslipp av CO, NO_x og partikler
- støy
- naturinngrep
- avfall fra veibygging

Tabell 2.I viser at tungtransport utgjør 16 prosent av de totale utslippene fra mobil forbrenning i Norge, og bidrar på den måten til de totale nasjonale utslippene i betydelig grad.

Tabell 2.I Utslipp av CO₂, NO_x, SO₂, fra fiskerier og tunge dieselmotorer som prosent av totale utslipp fra mobile kilder.

% av totale utslipp fra mobil forbrenning	tunge dieselmotorer	fiskeriene
CO ₂	16	10
NO _x	16	20
SO ₂	14	20

Kilde:SSB,2000.

2.2.5 FØRINGSTILSKUDD TIL FISKERIENE

Føringstilskuddet er en ordning som subsidierer transport av fisk til mottak. Etter at en rekke fiskeforedlingsbedrifter har lagt ned sin virksomhet, har avstanden fra fiskefeltet til mottak økt for den delen av flåten som fortsetter fisket i dette området. En annen årsak til at fisken må fraktes lengre nå enn før, er at kapasiteten ved enkelte mottaket er for liten i forholdet til fangstmengden. Det økte transportbehovet er subsidiert, og i dag er transporten organisert på ulike måter:

1. fiskebåtene går hver for seg til nærmeste fiskemottak
2. fiskebåtene leverer fangsten ved mottaksstasjoner i nærheten av fiskefeltet. Fangsten blir så lastet om i større båter som frakter lasten til fiskemottaket.
3. såkalte "brønnbåter" går ut på feltet og henter fisken direkte fra båtene som ligger der. Fisken blir så fraktet til mottaket. Brønnbåtene brukes mye under seifisken.

Miljøeffektene ved fiskefrakt er blant annet utslipp av CO₂ og NO_x (Tabell 2.I).

2.2.6 STØTTE TIL KULLGRUVEDRIFTEN PÅ SVALBARD

SNSK (Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS) står for den norske kullvirksomheten på Svalbard. Den opprinnelige årsaken til at det gis støtte til kullgruvedrift, er et politisk ønske om å opprettholde norsk næringsvirksomhet på Svalbard. I dag drives det gruvedrift i Longyearbyen (gruve 7) og i Svea. Den norske kullproduksjonen på Svalbard er på om lag 300 000 tonn, eller knapt 0,1 promille av verdens steinkullproduksjon. Ved årsskiftet 1998/99 hadde selskapet 201 ansatte og driftsinntekter på ca 144 millioner kroner og et underskudd (før statstilskudd) på ca. 52 millioner kroner (Næringsdepartementet, 2000).

Kullgruvedriften på Svalbard går en høyst usikker framtid i møte. Dagens gruver i Longyearbyen og Svea går snart tomme, og en framtidig virksomhet er bare mulig dersom man åpner nye felter. En ny gruve 8 i Longyearbyen er under planlegging, mens man bare venter på klarsignal fra Næringsdepartementet om å gjøre forsøksdriften i Svea Nord om til ordinær drift. Dette nye feltet er vurdert til å inneholde 72 millioner tonn kull, nok til 30-40 års drift. Saken skal behandles i Stortinget i løpet av våren på grunnlag av miljøkonsekvensutredning og økonomiske analyser. SNSK har satset målrettet på at kullselskapet skal klare seg uten statsstøtte fra neste år (Aftenposten, 2000).

Gruvedriften medfører betydelige lokale miljøproblemer i form av avfall (avgangsmasser). Avfallet legger beslag på store arealer og gir ofte avrenningsproblemer med blant annet utslipp av miljøgifter. Lokal forurensning fra kulldriften er begrenset til dagens drift i Longyearbyen og Svea. Dersom det blir gitt konsesjon til utbygging av Svea Nord, vil det være nødvendig å bygge ny anleggsvei fra bosettingen og opp til gruen. Strekningen er på 5 km og veien vil blant annet gå over en av breene (Høganesbreen) (Næringsdepartementet, 2000). Både Isfjorden (Longyearbyen) og Van Mijenfjorden (Svea) er trekkruiter for isbjørn på vei nordøstover om våren/sommeren. Utbygging av lokalsamfunnet i Svea vil derfor kunne skape forstyrrelse for isbjørnen.

Ved forbrenning av kull slippes det ut drivhusgasser, blant annet CO₂. Sammenlignet med f.eks. naturgass er kull en lite miljøvennlig energiressurs, som gir høye CO₂-, NO_x- og SO₂-utslipp per energienhet (NOU, 1996). En menneskeskapt klimaendring er et av de største globale miljøproblemene verden hittil har stått overfor, og vi har gjennom internasjonale avtaler (Kyotoprotokollen (-97), Gøteborgprotokollen (-99)) forpliktet oss til å redusere utslippene av drivhusgasser. En fortsatt subsidiering av kullgruvedrift vil stride imot disse forpliktelsene.

2.2.7 FRAKTTILSKUDET FOR BENSIN OG AUTODIESEL

Over Administrasjonsdepartementets budsjett bevilges det frakttilskudd for bensin og autodiesel. Formålet med tilskuddet er å bidra til å jevne ut prisforskjeller på bensin og autodiesel mellom ulike geografiske områder. I følge en undersøkelse utført av Konkurransetilsynet varierte prisene på blyfri bensin (95 oktan) fra kroner 9,93 per liter i Østfold til kroner 10,62 per liter i Finnmark. Tilskuddene til bensin og autodiesel utbetales til oljeselskapene slik at disse maksimalt krever et frakttilllegg på 7 øre per liter (inkl. mva.) ved salg til bensinforhandlere (Samferdselsdepartementet, 2000).

Transportstøtteordningen gjør drivstoff billigere, noe som vil øke omsetningen av drivstoff og dermed også transporten. Dette gir samme konsekvenser som nevnt under pkt. 2.2.4.

2.2.8 INVESTERINGER I STORE FYLKESVEIPROSJEKTER

Fylkesveinettet omfatter ca 30 prosent av det offentlige veinettet. En vesentlig del av fylkesveinettet ligger i grisgrendte områder med liten trafikk. På grunn av store forskjeller i vedlikeholdskrav mellom fylkesveinettet og riksveinettet er standarden på fylkesveiene generelt lavere. Dette medfører ulemper og ekstra transportkostnader for næringslivet i distriktene (Samferselsdepartementet, 2000).

Store fylkesveiprosjekter har inntil i år mottatt øremerkede midler over statsbudsjettet. Det har vært vanlig at Staten har dekket 60 prosent av kostnadene, men fra og med neste års budsjett vil overføringene bli innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Med den nye ordningen kan fylkeskommunen selv vurdere hvorvidt den ønsker å bruke midlene på fylkesveiprosjekter eller andre ting (Samferselsdepartementet, 2000).

Lite trafikk på fylkesveiene tilsier at miljøkonsekvensene i form av utslipp og støy ikke er spesielt store. Som fergeavløsningsprosjekter kan veiene (bro/tunnel) ha positive miljøkonsekvenser fordi persontrafikk med båt gir høye utslipp per personkilometer i forhold til personbiltrafikk. Men selv om lite trafikk gir lite miljøkonsekvenser i form av utslipp og støy, kan miljøproblemene knyttet til naturinngrep være betydelige. Veianlegg beslaglegger arealer med varierende alternativ verdi knyttet til bruk eller vern, og kan forårsake varig skade på omliggende natur- og kulturmiljø, kulturminner med mer (NOU, 1996). Selve veien skaper i tillegg barrierevirkninger og kan forringe det biologiske mangfoldet. Drift og vedlikehold av anlegget har i tillegg miljøkonsekvenser i form av forurensing, støy og avfall (Landbruksdepartementet, 1998) .

3 RESULTATER

Resultatene fra denne undersøkelsen viser at det årlig bevilges flere hundre millioner kroner i form av miljøskadelige subsidier. I perioden 1996 til 2001 har staten bevilget i overkant av 2,5 milliarder kroner til disse tiltakene (Tabell 3.I). De totale årlige bevilgningene har variert mellom 360 og 475 millioner kroner, med høyeste bevilgning i 2000, og laveste 2001 (Tabell 1.I).

Tallene for 2000 og 2001 er ikke de endelige overføringene (regnskapstallene), men saldert budsjett for 2000 og forslag til budsjett for 2001. Regnskapstallene for disse årene foreligger ikke, og de årlige overføringene og totale overføringene for hele perioden, gir derfor et noe usikkert bilde i forhold til de reelle overføringene.

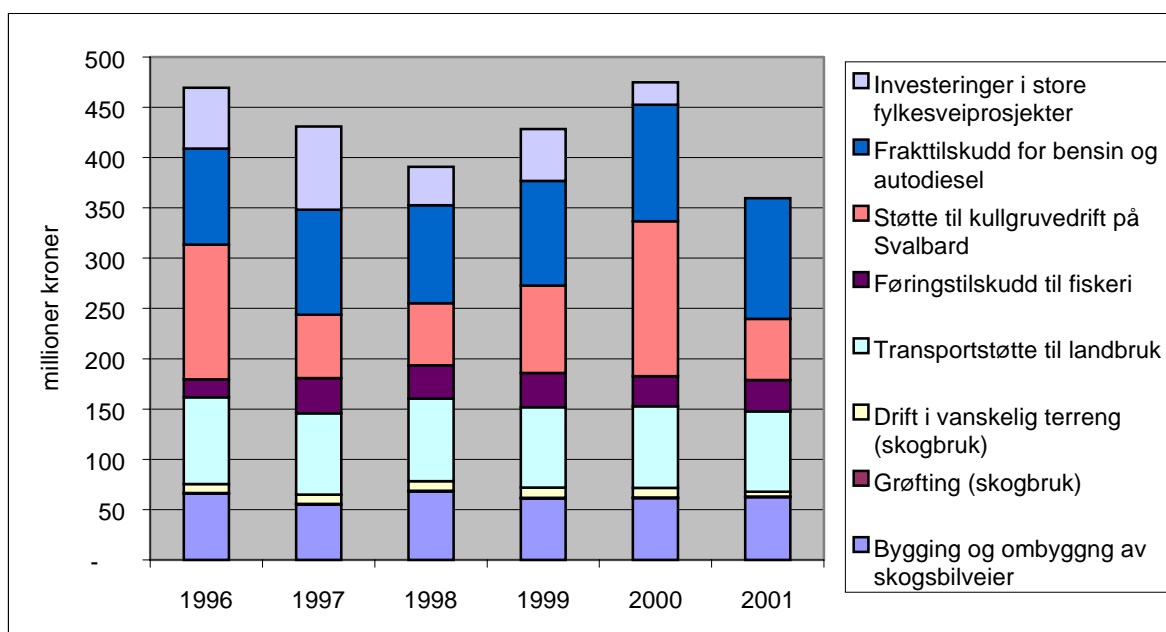
Tabell 3.I Oversikt over statlige overføringer i perioden 1996-200 (løpende kroner)1.

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	totale overføringer for hele perioden
Bygging og ombygging av skogsbilveier	66	55	68	61	62	62	374
Grøfting (skogbruk)	0,65	0,55	0,78	0,69	0,67	0,67	4,01
Drift i vanskelig terreng (skogbruk)	8,9	9,3	9,6	10,1	9,5	4,8	52,2
Transportstøtte til landbruk	86	81	82	80	81	80	490
Føringstilskudd til fiskeri	18	35	33	34	30	31	181
Støtte til kullgruvedrift på Svalbard	134	63	62	87	154	61	561
Frakttilskudd for bensin og autodiesel	96	104	97	104	116	120	637
Investeringer i store fylkesveiprosjekter	61	83	38	51	22	Ingen overføring	255
Totale overføringer	474	413	391	428	475	360	2 554

*-overføringene vil fra og med 2001 inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunen.

- Støtten til ombygging og nybygging av skogsbilveier har i perioden ligget på et jevnt nivå med unntak av 1997. Selve veibyggingen har imidlertid endret seg, og har de siste årene dreid fra nybygging til ombygging. Dette gjelder spesielt i skogstrøkene på Østlandet og i Trøndelag, der aktiviteten innen ombygging er mye større enn veibyggingen (SSB, 2000).
- Støtte til grønning vil bare utgjøre drøye fire millioner kroner for perioden 1996-2001 Tabell 3.I, og har ligget på et stabilt nivå den siste femårsperioden. Støtten til grønning ble redusert fra 4,3 millioner kroner i 1990 til

- 686 000 kroner i 1995 (SSB, 2000). Dagens bevilgninger er altså kraftig redusert den siste tiårsperioden. Støtte til grøfting utgjør kun en liten del av de totale overføringene som er undersøkt i denne rapporten.
- Tilskudd til drift i vanskelig terreng er også en forholdsvis liten post, og vil for perioden 1996-2001 utgjøre 52 millioner kroner (Tabell 3.I). Denne posten vil etter alt å dømme bli halvert i neste års budsjett (2001).
- Til sammen er det bevilget 490 millioner kroner i støtte til transport av egg, konserverblomkål og kjøtt i perioden 1996-2001. De årlige overføringene har vist en svak nedadgående trend fra 86 millioner i 1996 til 80 millioner i saldert budsjett for 2001. Føringsstilskuddet for perioden 1996-2001 vil komme til å ligge på om lag 181 millioner kroner. Støtten ble nærmest doblet fra 1996-1997, og har senere ligget på et stabilt nivå (Tabell 3.I og Figur 3.1).
- Støtte til kullgruvedrift på Svalbard har vært omfattende og utgjør totalt 561 millioner kroner for perioden 1996-2001. I 2000 var bevilgningene på hele 154 millioner, hvorav 109 var øremerket undersøkelser i forbindelse med den nye prøvestollen i Svea Nord (Knudsen,2000).
- Fraktilskudd for bensin og autodiesel vil komme til å overstige 637 millioner kroner i perioden 1996-2001. Sammen med støtte til kullgruvedrift på Svalbard utgjør denne posten over halvparten av de totale beløpene i denne undersøkelsen (Tabell 3.I). Beløpene har økt gjennom perioden og bevilgningene for 2001 ligger på hele 120 millioner kroner (mot 96 millioner kroner i 1996).
- Store fylkesveiprosjekter vil i løpet av perioden motta 255 millioner kroner. Fra og med 2001 vil disse midlene inngå i rammetilskudd til fylkeskommunen, og vil altså ikke lenger bli gitt som øremerkede midler.



Figur 3.1 Statlige overføringer i perioden 1996-2001.

Tabell 3.I og Figur 3.1 viser at de største overføringene gjennom perioden har gått til frakttilskudd for bensin og autodiesel (637 millioner kroner) og støtte til kullgruvedrift på Svalbard (561 millioner kroner). De minste overføringene har gått til grøfting (4,01 millioner kroner) og drift i vanskelig terreng (56,9 millioner kroner). De fleste støtteordningene har ligget på et relativt stabilt nivå, og ingen har hatt markert nedgang i bevilgningene, med unntak av kullgruvedrift på Svalbard og støtte til store fylkesveiprosjekter.

4 DRØFTING

4.1 Generelt

Det kan være vanskelig å trekke klare konklusjoner med hensyn til miljøvirkninger og ulike former for offentlig støtte. I de tilfeller der subsidiene har begrunnelse i distrikts- eller næringspolitiske spørsmål, er det ikke opplagt at de miljømessige virkningene er problematiske utifra et samfunnsøkonomisk perspektiv. Dette skyldes at de negative miljøvirkningene må veies opp mot andre politiske mål. På den måten kan en subsidie være miljøskadelig, men likevel samfunnsøkonomisk lønnsom. For enkelte subsidier kan det være slik at de ikke lenger er forankret i politiske mål, dersom begrunnelsen er falt bort uten at dette er fanget opp i den statlige budsjettprosessen. I slike tilfeller er miljøvirkningen uheldig også utifra et samfunnsøkonomisk perspektiv (NOU, 1996).

Dersom man velger å kutte bevilgninger vil det være nødvendig å gjøre en vurdering av hvilke utilsiktede virkninger dette kan få for de ulike næringene/befolkningsgruppene. I enkelte tilfeller kan det igangsettes avbøtende tiltak, for eksempel ved å gjøre det mulig å søke spesielt om å opprettholde støtten for dem som er avhengige av den.

4.1.1 ULIKE FORMER FOR DIREKTE STØTTE

Direkte støtte over statsbudsjettet kan arte seg på flere måter; som markedsregulerende tiltak, støtte til innsatsfaktorer eller direkte inntektsøkning.

Markedsregulerende tiltak

Markedsregulerende tiltak garanterer produsenten en minstepris for produktet og i tillegg en viss omsetning i tilfelle etterspørselen uteblir. Dette hever det optimale produksjonsnivået slik at det blir lønnsomt å produsere ved et høyere kvantum enn tilfellet var dersom man ikke mottok subsidier. Dette gjelder for eksempel skogsdrift i vanskelig terreng der skogbrukerne får et tilskudd per kubikkmeter (45kr/ kubikkmeter i 1994) (Landbruksdepartementet, 2000). Denne prisøkningen gjør det lønnsomt å drive i disse områdene, samtidig som den øker etterspørselen etter innsatsfaktorer som for eksempel transporttjenester (for å frakte tømmeret ut). Å subsidiere produksjonen av tømmer gir altså transportnæringen ekstra inntekt, og man får en såkalt *lekkasje*, i dette tilfellet oppstrøms. Økt etterspørsel etter transporttjenester kan i neste omgang øke prisene på disse. Skogbrukeren risikerer dermed at store deler av subsidiene tilslutt havner hos transportøren (OECD,1998).

Innen landbruket hevder man at kun en fjerdedel av subsidiene i form av markedsregulerende tiltak når produsenten (bonden). I de tilfeller man ønsker å støtte bonden, er altså markedsregulerende tiltak en lite kostnadseffektiv måte å gjøre dette på (OECD,1998).

Subsidier som senker produksjonskostnadene (støtte til innsatsfaktorer, avgiftslette på drivstoff osv.)

Støtte som senker produksjonskostnadene vil på samme måte som markedsregulerende tiltak gi lekkasje oppstrøms og nedstrøms, avhengig av hvor elastisk² tilbud og etterspørsel på innsatsfaktor og produkt er. Men støtte til innsatsfaktorer kan også gi en annen effekt. Dersom en enkelt innsatsfaktor blir subsidiert, vil denne få konkurransemessige fordeler i forhold til andre råvarer, uavhengig om disse er mer miljøvennlige eller ikke. Det vil også gjøre det ulønnsomt å utvikle teknologi som gir en mer ressursvennlig utnyttelse av råvaren (OECD,1998).

Støtte til bygging av skogsbilvei senker kostnadene ved å drive skogbruk. For skogbrukeren er det ikke hensiktsmessig å rasjonalisere veibyggingen så lenge dette ikke er et vilkår for å få støtte. Man risikerer derfor at veibyggingen får et større omfang enn dersom det ikke ble bevilget støtte. Det vil heller ikke være lønnsomt å benytte alternative transportmåter som vintertransport, snøskutertransport eller taubanesystemer der andre transportformer kan føre til terrengskader og erosjonsproblemer.

Subsidier som ikke er rettet mot produksjon eller innsatsfaktorer (direkte inntektsøkning).

Støtte som ikke er bundet til innsatsfaktorer eller produksjon vil heller ikke oppfordre til større produksjon eller høyere bruk av innsatsfaktorer. Dette gir mindre lekkasje fordi støtten ikke har direkte innvirkning på oppstrøms- eller nedstrøms marked. Den vil heller ikke hindre utvikling av ny teknologi, da den ikke favoriserer bruken av en bestemt innsatsfaktor. I yrker der inntekten er nær korrelert med sysselsetting, som for eksempel landbruket, vil økt inntekt gi økt sysselsetting. Resultatet er at en større andel av støtten tilfaller produsenten (OECD,1998).

Undersøkelsen fra OECD (1998) indikerer at mange medlemsland er i ferd med å legge om støtten fra prisregulerende tiltak og støtte til innsatsfaktorer, til en direkte støtte i form av inntektsøkning. Dette vil redusere de negative effektene på miljøet. Den samme undersøkelsen viser at miljøgevinsten ved å fjerne en subsidie vil ofte gjøre seg gjeldende først etter en relativ lang periode (OECD, 1999).

4.2 Drøfting av resultatene

De totale bevilgningene for perioden 1996-2001 vil beløpe seg på omlag 2,5 milliarder kroner. Til sammenligning var Miljøverndepartementets samlede utgifter for 1999 på 2,6 milliarder kroner (Miljøverndepartementet, 2000). Slik det ser ut, mangler det politisk vilje til å gjennomføre de fleste tiltakene foreslått av grønn skattekommisjon for snart fem år siden. Enkelte av postene har imidlertid ikke de samme tilskuddsrammene eller vilkårene i dag som i 1996. Dette gjelder blant annet transportstøtte til landbruket og investeringer i store fylkesveiprosjekter (Tabell 3.I)

4.2.2 BYGGING OG OMBYGGING AV SKOGSBILVEIER

Tilskuddsordningen for skogsveibyggning har en sterk distriktsprofil. I Stortinget er det bred enighet om at skogsveiene er viktige for verdiskaping og sysselsetting i skognæringa, og at det er behov for å fortsette med nybygging og ombygging av skogsveier. Departementet

² Elastisitet –uttrykker følsomhet overfor prisendringer. Etterspørselen er lite priselastisk dersom den synker med økende priser. I motsatt fall; etterspørselen er priselastisk dersom den ikke går ned med økende pris.

legger derfor opp til at veibyggingsaktiviteten i 2001 skal bli omtrent på same nivå som de siste årene. Stortinget har pekt på at miljøhensyn må vektlegges mer i forbindelse med bygging av skogsveier (Landbruksdepartementet, 2000). I 1998 ble rapporten "Næringsmiljø- og samfunnsmessige sider ved skogbrukets veibygging" gitt ut av Landbruksdepartementet. Veigruppa anbefaler blant annet her at "tilskuddsforskriften" blir gjennomgått, og at det skal stilles høyere krav til lønnsomhet og miljøhensyn ved bygging av skogsveier (Landbruksdepartementet, 1998). Departementet følger opp dette gjennom endringer i forskrift for tilskudd, planlegging og bygging av landbruksveier. Dette arbeidet vil bli gjort ferdig i 2001. Det er en forutsetning at tilskudd skal prioriteres til hovedveinettet, og at traktorveier som hovedregel skal finansieres med skogavgift og annen egenkapital (Landbruksdepartementet, 2000).

Et tiltak for å redusere miljøskadene samtidig som næringen får tiltrengte midler ville være å gi statlig støtte til vedlikehold og oppgradering av allerede eksisterende veinett, og på den måten fortsatt stimulere skogbrukerne til å benytte dette fremfor å beslaglegge nye arealer til skogsveier. Dette vil kunne medføre en mer effektiv transport langs det allerede eksisterende veinettet, da skogbrukerne kan laste tilhengerne maksimalt og på den måten redusere antall turer (jmfør artikkel om vedlikehold av fylkesveiene, Nationen 2000). Ved at skogbrukerne må bære kostnadene ved nybygging selv, vil omfanget av nye veier sannsynligvis bli redusert til det mest nødvendige.

4.2.3 STØTTE TIL GRØFTING (SKOGBRUK)

Støtten til grøfting utgjør lite i forhold til den totale årlige summen (Tabell 3.I og Figur 3.1). At støtten er lav trenger imidlertid ikke å bety at miljøkonsekvensene er små, for eksempel i de tilfeller der inngrepet er billig å utføre mens de miljømessige konsekvensene er store og irreversible. Etter en lang periode med statlig tilskudd til grøfting har LUF de siste årene oppfordret til liten grøftingsaktivitet gjennom sine føringer til fylkeskommunen. Grunnen til dette er den negative miljøeffekten og en nedprioritering av disse arealene i skogbruket. I dag er det først og fremst fastmark og vannsjuk, høyproduktiv skogsmark som grøftes. Lite midler bevilges til nygrøfting av sump- og myrområder, og man har således oppnådd en miljøgevinst (Inderberg, 2000).

4.2.4 STØTTE TIL DRIFT I VANSKELIG TERRENG (SKOGBRUK)

Støtten til drift i vanskelig terreng vil sannsynligvis bli halvert i neste års budsjett (2001). Årsaken til dette er at bevilgningene i stedet for blir brukt til å følge opp MIS (Miljøkartlegging i Skog), gjennom å styrke planprossessen i skogbruket. Det ser altså ut til at drift i vanskelig terreng vil bli nedprioritert i framtiden. I neste års budsjett kommer det i tillegg en ny ordning som gir støtte til særskilte miljøtiltak i skogbruket (Inderberg, 2000). Begge deler er positivt sett fra et miljøvernperspektiv.

4.2.5 TRANSPORTSTØTTE TIL LANDBRUK

Transportstøtten medfører at kostnadene for den enkelte aktør ved å transportere varer reduseres, noe som normalt vil innebære økt transportomfang og dermed økt belastning på miljøet. Så lenge økt transport av jordbruksrelaterte varer ikke er et politisk mål i seg selv, er transportstøtte i prinsippet uheldig utifra en samfunnsøkonomisk vurdering (NOU, 1996). Ved å fjerne denne støtten vil produksjonskostnadene, og dermed også prisene, gå opp. Dette kan være uheldig for et konkurranseutsatt landbruk, og for politikere som ønsker å gi folk

lavere matvarepriser. Eventuelle uønskede fordelingsvirkninger av å redusere transportstøtten bør uansett håndteres gjennom andre støtteordninger, for eksempel ved å gi bøndene økt generell støtte eller arealtilskudd.

4.2.6 FØRINGSTILSKUDD TIL FISKERIENE

En vesentlig del av disse subsidiene går til kystfisket, som i stor grad baserer seg på utnyttelse av lokale fiskeressurser. Som nevnt tidligere står fiskeriene for henholdsvis 10 og 20 prosent av de totale utslippene av CO₂ og NO_x fra mobil forbrenning i Norge (SSB, 2000). Etersom fiskemottakene legges ned, innebærer det at transportomfanget øker. Fiskerne må selvsagt transportere fisken fra feltet og inn på land, men hvordan transporten videre (til fiskemottaket) organiseres, er et miljøpolitisk spørsmål som kan løses med økonomiske virkemidler. Eksempelvis kan det bli gitt transportstøtte kun til brønnbåter eller andre former for fellestransport. I tillegg til å støtte transporten kan der være en idé å bevilge penger til ombygging av skipsmotorer slik at utslippene reduseres, eller opprettholdelse av fiskemottak slik at transportomfanget reduseres.

4.2.7 STØTTE TIL KULLGRUVEDRIFT PÅ SVALBARD

Dersom SNSK forutsetter økonomisk overskudd for å starte kullutvinning i Svea Nord, vil det ikke være nødvendig med statlig støtte. Dersom virksomheten *ikke* går med overskudd og vil behøve statlige tilskudd, er det viktig å være bevisst faktiske forhold rundt Svalbardsamfunnet:

1) Kullgruvedriften er ikke lenger en forutsetning for å opprettholde bosetting og næringsvirksomhet på Svalbard (j.fr.2.2.6). Et politisk ønske om å opprettholde bosettingen og norsk suverenitet over øyriket kan derfor innfris selv uten å subsidiere gruvedriften. De senere årene har det vært en økende aktivitet innen privat næringsvirksomhet som utførte 470 årsverk i 1998 (turisme er riktignok en av næringene i sterkest vekst og man kan spørre seg om dette er særlig ønskelig utifra et miljøvernperspektiv). I tillegg har det vært en økende virksomhet innen forskning og høyere utdanning, først og fremst i Longyearbyen og Ny-Ålesund. I stedet for å støtte kullgruvedriften, kan man altså bevilge penger til forskning og eller miljøvennlig næringsutvikling (Nærings- og Handelsdepartementet, 2000).

2) Selv om den norske kullproduksjonen kun vil utgjøre en brøkdel av en promille av den totale produksjonen i verden, vil forbrenning av kull gi utslipp av drivhusgasser. Det bør i den sammenheng stilles spørsmål ved hvordan subsidiering av kullproduksjon samsvarer med norsk klimapolitikk, og vår holdning til andre land som subsidierer produksjon og bruk av kull (f.eks. Tyskland). Fra norsk side er det blitt pekt på at direkte støtte og/eller manglende avgifter på kullgruvedrift i andre land har vært et problem i tilknytning til kostnadseffektiv klimapolitikk (NOU,1996).

Virksomheten har fram til i dag vært helt avhengig av statsstøtte, og uten tilskudd ville det ikke vært noen aktivitet knyttet til kullgruvedrift på Svalbard. Miljøkonsekvensene av gruvedriften på Svalbard har derfor vært direkte knyttet til de statlige overføringene (NOU,1996).

4.2.8 FRAKTTILSKUDD PÅ BENSIN OG AUTODIESEL

Det forhold at transport av drivstoff blir subsidiert, gjør at prisene på drivstoff i utkantstrøk blir lavere enn de ellers ville vært. Tilskuddet er et viktig distriktpolitisk virkemiddel og vil påføre bosettingen i utkantstrøk en stor ekstrakostnad dersom det blir fjernet. Spesielt gjelder dette for de befolkningsgruppene som er mest avhengig av bilbruk. At prisene blir holdt nede, fører til økt omsetning av drivstoff, og økte utslipp av blant annet CO₂. Dette er ikke ønskelig sett fra et miljøvernperspektiv. I stedet for å øremerke beløpet til transportformål, kan man (hvis mulig å gjennomføre) bevilge penger direkte til den delen av befolkningen som har størst transportbehov, eller som en åpen pott til utkantkommunene. Disse kan i så fall redusere prisen på kommunale tjenester eller øke velferden i kommunen på andre måter.

4.2.9 INVESTERINGER I STORE FYLKESVEIPROSJEKTER

En årsak til at prosjekter med lav lønnsomhet gjennomføres, er at fylkeskommunene kun dekker 40 prosent av investeringskostnadene, de resterende 60 prosent dekkes av staten. Dette er altså et forholdsvis billig tiltak som gir store fordeler for fylkeskommunen. Disse prosjektene har ofte lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet som følge av lite trafikkgrunnlag og i enkelte områder underprising av veitrafikken. Dersom optimale transportpriser ble lagt til grunn for beregningene ville den samfunnsøkonomiske lønnsomheten sannsynligvis gå ytterligere ned i disse områdene. Det finnes imidlertid ikke empirisk belegg for å hevde at denne typen veiinvesteringer ville bli ulønnsomme ved riktig prising av veitrafikk (NOU,1996).

Fylkesveiene er svært viktig for primærnæringene, og en oppgradering av fylkesveinettet vil i enkelte tilfeller også komme miljøet til gode. Dårlig veistandard gjør at for eksempel tømmerbilene ikke kan kjøre med full last. Det betyr flere turer og dermed høyere utslipp (Nationen, 2000). Veiprosjekter er svært kostnadskrevenne, og selv om utbygging i enkelte tilfeller kan gi miljøgevinst, vil det sannsynligvis finnes andre tiltak som gir "mer miljøvern for pengene". Den nye ordningen vil gi fylkeskommunene større frihet til å disponere midlene på områder de selv vektlegger mest.

5 KONKLUSJON

Grønn Skattekommisjon foreslo åtte strakstiltak for å redusere miljøskadelige subsidier i Norge. Gjennomgangen av statlige bevilgninger på disse områdene for perioden 1996-2001 viser at:

- De totale overføringene i perioden 1996-2001 utgjør nærmere 2,5 milliarder kroner. Bevilgningene har ligget på et stabilt nivå, til tross for at bevilgningene for 2001 ser ut til å bli mindre sammenliknet med tidligere år. De åtte strakstiltakene fra Grønn Skattekommisjon må derfor sies å ha blitt fulgt opp i liten grad totalt sett.
- I løpet av perioden (1996-2001) er det stilt strengere krav til miljøhensyn innen flere av områdene (støtte til bygging av skogsbilveier, grøfting og drift i vanskelig terreng), selv om støtten ikke har gått merkbart ned.
- Transportstøtten til landbruket vil normalt *redusere* transportkostnadene og *øke* transportomfanget. Denne støtten burde i stedet gis som inntektsøkning eller arealtilskudd.
- Føringsstilskudd til fiskeriene burde prioriteres den transportformen som gir minst utslipp (samordnet transport).
- Støtte til kullgruvedrift på Svalbard og fraktilskudd for bensin og autodiesel utgjør til sammen mer enn halvparten av de totale bevilgningene for hele perioden.
- Statlig støtte til norsk kullgruvedrift er uheldig med hensyn til Norges pådriverrolle i internasjonale klimaforhandlinger. Det er i tillegg usikkert hvorvidt kullgruvedrift på Svalbard er nødvendig for å opprettholde norsk suverenitet over øyriket. På bakgrunn av dette burde det ikke gis statlig støtte til norsk kulldrift.
- Fraktilskudd for bensin og autodiesel gjør drivstoff billigere og dermed omsetningen større, noe som øker utslippene av blant annet drivhusgasser. Denne støtten burde istedenfor gis over skatteseddelen til de yrkes- og befolkningsgrupper som er mest avhengige støtten.
- Investeringer i store fylkesveiprojekter vil fra og med neste år (2001) inngå i rammetilskudd for fylkeskommunen. Dette vil sannsynligvis gi mindre bygging av veier.
- Markedsregulerende tiltak og subsidier som senker produksjonskostnadene gir normalt større negative miljøeffekter, og burde erstattes av en direkte inntektsøkning i de tilfeller det vil være nødvendig med avbøtendes tiltak.

6 VIDERE ARBEID

De ulike støtteordningene som er studert ved denne undersøkelsen utgjør en forholdsvis liten del av de totale subsidiene som årlig bevilges i form av direkte overføringer, provenytnap og underprising ved bruk av ulike miljøgoder. Blant annet omfatter CO₂-avgiften i Norge i dag kun 60 prosent av samlede norske CO₂-utslippene. I tillegg har store deler av norsk kraftkrevende industri gunstige kraftavtaler som gir dem rett til å kjøpe elektrisitet til kun en brøkdel av markedsprisen (dette til tross for at man står i fare for å måtte bygge gasskraftverk for å imøtekomme det stadig økende elektrisitetsbehovet). Et videre arbeid der man beregner disse årlige overføringene, vil kunne fremme debatten om de *store* statlige bevilgningene med negative miljøeffekter.

7 KILDER

- Aftenposten: "Snart lønnsom for første gang -Skepsis til ny kulldrift" (Ole Magnus Rapp), 10.12.00
- Bull F., Eskeland A, Schieldrop E.B.: "Gyldendals store konversasjonsleksikon", bind 5 s.1457, Centraltrykkeriet, Oslo, 1965.
- Brown, L. & Mitchell, J.: "Etableringen av en ny økonomi", (Brown,L. "Jordens tilstand"), Aschehough, 1998.
- Inderberg, Tor: Pers. med. LUF (Landbrukets Utviklingsfond) Des,2000.
- Landbruksdepartementet: St.prp.nr.1 , For Budsjetterminen-2001.
- Landbruksdepartementet (LD): "Nærings- miljø- og samfunnsmessige sider ved skogbrukets veibygging" –Rapport fra en arbeidsgruppe oppnevnt av Landbruksdepartementet, Falch Hurtigtrykk, 1998.
- Statistisk Sentralbyrå (SSB 2000): [www.ssb.no/emner/10/04/20/skogsvei/tab-2000-06-07-01.html]
- Nationen: "Taper millioner på fylkesveiene" Kjersti Bjørge, 26.september 2000.
- Norges Offentlige Utredninger (NOU):"Grønn skattekomisjon -en politikk for bedre miljø og høy sysselsetting, nr. 9, 1996.
- Nærings- og Handelsdepartementet: "St.prp.nr.1, For Budsjetterminen-2001", 2000.
- Organisation for economic co-operation and development (OECD): "Improving the environment through reducing subsidies –Part 1 summary and policy conclusions" , 1998.
- Roodman D.M.: "Paying the Piper: Subsidies, Politics, and the Environment", Worldwatch Paper 133, Worldwatch Press, 1996.