

Oslo, 9. november 2015

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep.
0030 OSLO**INNSPILL TIL GRØNN SKATTEKOMMISSJON – TILLEGG**

Vi viser til Naturvernforbundets brev av 26. mars, med innspill til Grønn skattekommissjons arbeid. Vi ønsker herved å supplere innspillet vårt med noen få momenter relatert til avgifter på ressurser/avfall og på drivstoff.

Ressurser/avfall

Vi kjent med at Vista Analyse har gjennomført en utredning om naturavgift for Grønn skattekommissjon. Dette er prisverdig. Naturvernforbundet har i brevet av 26. mars spilt inn forslag om avgift på ressurser/avfall som også berører bergindustrien. Vista Analyse referer kun til forslag fra Norsk Bergindustri og Utmarkskommunenes sammenslutning. Norsk Bergindustri foreslår at avgiften begrenses til å gjelde ny virksomhet og bare for statens mineraler.

Naturvernforbundet vil legge til at det bør legges avgift ikke bare på statens mineraler, men på alt uttak, også grus, pukk og sand direkte fra grustak/steinbrudd. Dette for å gjøre det økonomisk gunstig å bruke restmasser fra gruvedrift isteden, der det er mulig.

I vårt innspill til Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2016 har vi spilt inn følgende konkrete forslag:

«Det innføres en ny avgift på deponi av mineralske masser på i gjennomsnitt 50 kroner/tonn, som gitt 10 mill. tonn avfall (som antakelig er et lavt anslag) gir et proveny på 500 mill. kroner i 2016. Avgiften kan eventuelt skaleres fra f.eks. 35 til 150 kroner/tonn, avhengig av massens innhold av miljøgifter og andre skadelige stoffer, og deponiløsning. Målet er å oppmuntre til alternativ bruk av mineralske masser fra bergindustri og annen industri for å redusere deponibehovet.

Drivstoff

Utover dette ønsker vi å minne Grønn skattekommissjon om at Norge i høst er blitt dømt av ESA-domstolen for å ha for dårlig luftkvalitet. Bruk av diesel i vegtransporten er en viktig årsak til for høye utslipp av nitrogenoksider (NO_x). Vi har tidligere påpekt at det er svært ulogisk at veibruksavgiften på autodiesel er lavere enn for bensin (målt etter energiinnhold). Til statsbudsjettet for 2016 har vi foreslått at autodieselavgiften må økes til 5,56 kroner/liter, for å komme opp på bensinnivå.

Rapporten «[Marginale eksterne kostnader ved vegtrafikk](#)» (2014) fra Transportøkonomisk institutt viser at de gjennomsnittlige eksterne marginalkostnadene (uten klimakostnad) for bensinkjøretøy er på nærmere 8 kroner/liter og for dieselskjøretøy på nærmere 10 kroner/liter (justert til 2016-kroner), noe som tilsier at veibruksavgiften på diesel i løpet av få år bør tredobles.

Økte avgift på diesel er også et effektivt virkemiddel for å flytte godstransporter fra veg til sjø og bane, noe som også påpekes i den ferske [godsanalysen](#), som er gjennomført av

transportetatene som et ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029. Beregningene viser at økte drivstoffavgifter gir høy reduksjon i vegtransport og overføring til sjø og bane, samtidig som dette er et tiltak med positiv brutto nåverdi.

Gjennom revidert statsbudsjett for 2015 er det gjort endringer i veibruksavgiften for biodrivstoff. Veibruksavgiften skal dekke veislitasje og eksterne kostnader, utover CO₂-utslipp. Biodrivstoff gir ikke lavere veislitasje, og utslipp av NO_x ligger på om lag samme nivå som for vanlig diesel. I tillegg er det usikkerhet omkring klimaeffekten fra biodrivstoff. Vi finner det derfor feil at det skal være fritak for veibruksavgift på biodrivstoff som ikke omfattes av omsetningspåbudet. Vi mener det er omsetningspåbudet som primært bør brukes til å styre mengden biodrivstoff som tas i bruk i transportsektoren, basert på hvilke mengder som kan være miljømessig forsvarlig.

Utfordringene med luftkvaliteten tilsier videre at engangsavgiften på både NO_x og CO₂ må økes kraftig.

Med vennlig hilsen
Naturvernforbundet



Lars Haltbrekken
leder