

## Talepunkter innspillsmøte - Grønn skattekommissjon 25.2.2015

Først vil jeg få takke for muligheten til å komme hit og snakke med dere om skatte- og avgiftspolitikkk – et tema vi nok er litt over gjennomsnittet opptatt av i NHO.

La meg starte med en refleksjon rundt mandatet. Begrepet "grønt skattesifte" defineres der som å vri beskatningen over mot miljøskadelige aktiviteter. Økte inntekter fra miljøavgifter skal benyttes til å redusere andre skatter og avgifter. Kommisjonens oppgave er å vurdere hvordan et grønt skattesifte kan innrettes for å oppnå både lavere utslipp av klimagasser, et bedre miljø og en god økonomisk utvikling.

NHO stiller spørsmål ved premisset om et såkalt provenynøytralt grønt skattesifte. Tidligere utredninger har vist at det er vanskelig, om ikke umulig, å få til et provenynøytralt grønt skattesifte eksempelvis i prosessindustrien. Skal miljøavgiftene virke, blir de så høye at de bare i liten grad kan kompenseres gjennom for eksempel redusert arbeidsgiveravgift. Så lenge vi ikke har globalt likeverdige rammevilkår, blir konkurransevnen vesentlig svekket.

Økte miljøavgifter er bare en av flere måter å fremme miljø- og klimavennlige valg.

Stimuleringsordninger, avgiftslettelse, forskning og utvikling og investeringer i infrastruktur for miljøvennlige alternativer er ofte nødvendig forutsetninger for å endre forbrukeratferd.

Norge har vært et foregangsland i å benytte frivillige forhandlede avtaler mellom myndighetene og næringslivet i miljøpolitikken, med gode resultater. Avtaler knyttet til svovel og NOx, emballasje og elektronikk er miljø- og kostnadseffektive, og har ført Norge til europatoppen i reduksjoner, innsamling og gjenvinning.

Skal man få næringslivet og forbrukerne til å velge klima- og miljøvennlige løsninger må konkurransedyktige og attraktive alternativer være på plass. Eksempelvis er NHO åpen for kjøprising i de store byene, men bare fra det tidspunktet kapasiteten i kollektivtilbudet er god nok. Elbilfordelene, avgiftsfritak for alternative drivstoff, skattefradrag for energieffektivisering, og Enovas støtteordninger er andre eksempler på positive virkemidler som stimulerer til miljøvennlige valg. NHO vil advare mot å øke bruken av miljøavgifter til erstatning for eksisterende stimuleringsordninger, som kommisjonen er bedt om å utrede i mandatet.

NHO mener Norge og norsk næringsliv er godt posisjonert i det grønne kappløpet som pågår. Men vårt gunstige utgangspunkt med utslippsfri vannkraft, og verdensledende petroleums- og prosessindustri, gjør at vi har høyere kostnader for klimatiltak enn de fleste andre land. Konkurransetsatt norsk næringsliv er avhengig av noenlunde like rammevilkår som våre handelspartnere for å hindre karbonlekkasje. Utflytting av verdensledende norsk prosessindustri til land uten klimaregulering er en dårlig løsning både for klima og norsk økonomi. Klima- og næringspolitikken henger nøye sammen. Miljøavgifter inngår som en del av de samlede rammebetingelsene for næringslivet, og må sees i sammenheng med blant annet selskapsskatten og formueskatten.

Skatter og avgifter har som hovedfunksjon å finansiere offentlig tjenesteproduksjon og overføringer. Samtidig påvirker skatt samfunnets verdiskaping. Det er derfor viktig at skattesystemet utformes slik at det samfunnsøkonomiske tapet blir minst mulig. Hensynet til næringslivets verdiskapingsevne tilsier at miljømål bør søkes oppnådd på en kostnadseffektiv

måte. I så måte kan ulike former for miljøavgifter være et effektivt virkemiddel fordi det kan rette opp skjevheter i markedsprisene. Det er imidlertid to betingelser som må være oppfylt for at miljøavgifter skal være hensiktsmessig. Det ene er at det må foreligge en klar og identifiserbar markedssvikt, i form av at kostnadene ved den miljøskadelige adferden veltes over på andre. Markedssvikt er ofte vanskelig og identifisere og måle. Det andre er at avgiften må være målrettet, riktig timet og i riktig omfang. Det siste er svært krevende, og innebærer en stor risiko for styringssvikt. En bør derfor utvise betydelig varsomhet dersom en ønsker å benytte skatte- og avgiftssystemet som virkemiddel for å påvirke økonomisk adferd.

Klimautfordringen er global – den kjenner ingen landegrenser. NHO støtter derfor helhjertet opp om arbeidet med å få på plass en forpliktende global klimaavtale, som også kan lede til en global karbonpris. Vi ønsker også å være en aktiv medspiller i arbeidet med å utvikle Norge til et lavutslippssamfunn frem mot 2050. NHO mener det bør være et overordnet mål for norsk klimapolitikk at den skal skape flere arbeidsplasser enn den koster.

Regjeringen og støttepartiene KrF og Venstre skal ha honnør for det historiske linjeskiftet som det legges opp til i klimameldingen. Ved å knytte Norge tettere opp til EUs klimamål og rammeverk frem mot 2030, og gå inn i EU-boblen, vil norsk næringsliv få økt forutsigbarhet og like rammevilkår med resten av Europa. Vi skal bidra i den europeiske klimadugnaden. For NHO har det vært avgjørende å etablere et skille mellom kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. EUs kvotesystem omfatter halvparten av Norges utslipp, i hovedsak fra 130 anlegg innenfor petroleum og industri i et fåtall bransjer, og fra luftfart. Dette er virksomheter i sterk internasjonal konkurranse. Gjennom deltakelse i EUs kvotesystem vil disse

virksomhetene på en kostnadseffektiv måte bidra til en samlet europeisk utslippsreduksjon på 43 prosent frem mot 2030. Mitt hovedbudskap til Grønn skattekommisjon i dag er følgende:

**Norsk konkurranseutsatt virksomhet som er med i EUs kvotesystem må ikke pålegges ytterligere særnorske krav og avgifter.**

La meg føye til at petroleum og luftfart allerede i dag er ilagt dobbel virkemiddelbruk i form av både kvoteplikt og CO<sub>2</sub>-avgift, noe NHO mener er uheldig.

EUs kvotehandelssystem gir forutsigbarhet og langsiktighet, og likeverdige konkurransevilkår i Europa. Men fordi vi ikke har tilsvarende ambisiøse klimaplaner globalt – med global karbonpris – er det nødvendig med kompenserende tiltak for å unngå karbon-/investeringslekkasje. Inntil vi får en global karbonpris, er ordninger for CO<sub>2</sub>-kompensasjonsordningen i kraftprisen og vederlagsfri kvotetildeling avgjørende for å opprettholde konkurranseevnen i EU og Norge.

Den andre halvdel av Norges klimagassutslipp, som ikke er omfattet av EUs kvotesystem, består av mer enn fire millioner utslippskilder. Transport utgjør en stor andel av disse utslippene, sammen med bygg, jordbruk og avfall. NHO har sammen med LO tatt til orde for et nasjonalt utslippsmål på 30-35 % reduksjon i forhold til 1990-nivå for ikke-kvotepliktig sektor innen 2030. Det er et ambisiøst mål som vil kreve betydelig styrking av dagens virkemiddelapparat, og hvor avgiftssystemet sammen med markedsbaserte virkemidler, insentivordninger, fond og avtaleløsninger vil spille en viktig rolle. Tiltak og virkemidler

utenfor kvotepliktig sektor vil i stor grad berøre den enkelte forbruker og offentlig sektor.

Risikoen for karbonlekkasje er derfor mindre enn i kvotepliktig sektor.

Framtidige markeder og forretningsmuligheter må være drivkraften for teknologiutvikling, både innenfor og utenfor kvotepliktig sektor. Norges forskningsråd, Innovasjon Norge, Enova og Gassnova utgjør i dag hovedpilarer i det norske virkemiddelapparatet. Sammen og hver for seg bidrar institusjonene gjennom tildelinger og støtteordninger. NHOs oppfatning er likevel at dagens virkemiddelapparat ikke er tilstrekkelig tilpasset de utfordringene vi står overfor i utvikling av lavutslippssamfunnet. Vi trenger et mer sømløst program som sørger for raskere teknologiutvikling innen prioriterte områder, og som stimulerer markedet slik at nye løsninger hurtigere kan tas i bruk.

Avslutningsvis vil jeg løfte frem noen konkrete forslag som NHO ønsker å spille inn til kommisjonen:

- NOx-avtalen har bidratt til en teknologiutvikling innenfor flere sektorer som også har ført til reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp. En videreføring av NOx-avtalen mellom myndighetene og næringslivet fra 2017 vil gi videre reduksjon av både NOx og CO<sub>2</sub>. NHO mener det bør vurderes å etablere et nytt fond for utslippsreduksjoner fra tungtransporten etter modell av NOx-fondet.
- NHO etterspør en helhetlig gjennomgang av kjøretøy- og drivstoffavgiftene for å stimulere til en mer moderne og miljøvennlig bilpark. Avgiftsinsentiver på miljøvennlige biler må være teknologinøytrale, forutsigbare og tilstrekkelig langsiktige for markedsintroduksjon.

- Et system med elektronisk veiprising bør utredes i sin fulle bredde i arbeidet med grønn skattekommisjonen. Dersom et slikt system implementeres, bør det komme til erstatning for dagens veibruksavgifter slik at dobbeltbeskatning unngås.  
Tidsdifferensierte bompenger (køprising) bør innføres i de største byene inntil elektronisk veiprising er aktuelt, forutsatt at gode kollektivtilbud er på plass.
- Avgiftene på biodrivstoff (biodiesel, bioetanol og biogass) må likestilles og tilpasses slik at de blir konkurransedyktige alternativer til fossil bensin og diesel.
- NHO støtter regjeringens varslede innføring av skattefradrag for ENØK-tiltak i husholdningssektoren.

Takk for meg!