



Representantforslag 101 S

(2015–2016)

fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson

Dokument 8:101 S (2015–2016)

Representantforslag fra stortingsrepresentant Rasmus Hansson om å utrede muligheten for innføring av en klimabelønning (karbonavgift til fordeling) i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

Norge har nylig undertegnet Paris-avtalen hvor Norge forplikter seg til å redusere landets nasjonale utslipp av klimagasser med 40 pst. i 2030 sammenlignet med nivået i 1990. Norge søker å få til en felles oppfyllelse av målet med EU. Ved en felles gjennomføring vil deler av utslippsforpliktelsen til Norge oppnås gjennom det felles kvotesystemet ETS. I ikke-kvotepliktig sektor vil det fastsettes nasjonale utslippsmål. Det antas at Norge, på grunn av landets høye BNP per capita, vil få en målsetting opp mot 40 pst. reduksjon i ikke-kvotepliktig sektor. Miljøpartiet De Grønne anslår at målet ikke er tilstrekkelig tatt i betraktning Paris-avtalens ambisiøse mål. Norge bør derfor sette seg som mål en reduksjon på 60 pst. reduksjon innen 2030, sammenlignet med 1990.

Utslipp i ikke-kvotepliktig sektor er i all hovedsak utslipp i transportsektoren, byggsektoren og landbruk. Sektorene har per i dag ikke vært underlagt konkrete utslippsmål med tilhørende virkemidler. Et mål om 40 eller 60 pst. utslippsreduksjon i ikke-kvotepliktig sektor vil bli en utfordring da dette er sektorer hvor det er kostbart å redusere utslippene.

Skal Norge få til en kraftig reduksjon i utslippene fra transportsektoren må derfor både gulroten og pisen tas i bruk. Avgiftsfritak for elbiler har hatt stor suksess i Norge. Det viser at gulroten har virket.

Et alternativ til en tradisjonell CO₂-avgift er å innføre en såkalt «KarbonAvgift til Fordeling» (KAF-modellen). En KAF-modell innebærer at bruk av fossil energi pålegges en progressiv avgift over tid. Dette gjøres for at samfunnet skal få tid til å omstille seg til det grønne skiftet, samtidig som retningen er gitt. Det vil lønne seg å innrette seg miljøvennlig, mens det motsatte vil koste. Midlene som kommer inn, vil i sin helhet fordeles likt mellom innbyggerne, f.eks. over skatteseddelen. Dette vil kunne bidra til å motivere folket til å delta direkte i klimavennlig adferd. Den som forurensar mer enn gjennomsnittet vil betale inn mer i avgifter enn vedkommende får tilbake, mens den som forurensar mindre enn gjennomsnittet får utbetalt mer enn vedkommende har betalt i avgifter. Modellen fører til at det blir økonomisk fornuftig å innrette seg miljøvennlig, ved at forurensar beskattes direkte og proporsjonalt for utslipp av klimagasser. Dette er i tråd med prinsippet om at «forurensar betaler» som har vært en sentral del av norsk miljølovgivning i nærmere førti år.

British Columbia (BC) innførte en lignende modell i 2008 med stor suksess. De har innført en inntektsnøytral ordning, hvor inntektene fra karbonskatten har blitt direkte tilbakeført til innbyggere og foretak gjennom skatteletter. Provinsens CO₂-utslipp har i perioden etterpå blitt redusert med 16 pst., sammenliknet med en 5 pst. økning i landet som helhet. BC hadde også høyere økonomisk vekst i perioden enn resten av landet, med en BNP-økning på 1,75 pst. sammenliknet med 1,28 pst. for resten av Canada.

Ideelt sett bør avgiftssystemet utformes slik at prisen for CO₂ blir lik for alle sektorer. Forslagsstiller anser imidlertid at det vil være vanskelig å innføre dette systemet innenfor de sektorene som allerede er omfattet av EU sitt kvotesystem.

Derimot er dette et virkemiddel som er godt egnet for sektorene utenfor ETS. Det vil være naturlig å

starte med en trinnvis innføring og derfor starte med en sektor. Transportsektoren peker seg ut som en sektor som vil egne seg godt for å prøve ut en KAF-modell i Norge. Innføring av en KAF-modell i transportsektoren vil innebære en gradvis økning av CO₂-avgiften på drivstoff. Økningen i drivstoffavgiften vil gå til et fond, som deretter vil betales tilbake til innbyggerne på en per capita basis. De som har et høyere drivstofforbruk, eller reiser mer med fly, vil få igjen mindre enn det de har betalt i avgifter. Samtidig vil det være et sterkt insitament til å bruke mindre enn gjennomsnittet da det vil føre til at en vil tjene på ordningen.

I en KAF-modell vil det måtte vurderes å foreta et skille mellom næringsaktører og privatpersoner, da nyttetransporten i de fleste tilfeller vil ha et høyere drivstofforbruk enn private. Dersom det ikke differensieres mellom private aktører og næringsdrivende, vil det kunne føre til dårligere insentivstruktur gjennom at de private aktørene alltid vil være netto mottakere av refusjon av avgifter, uavhengig av forbruk, mens næringsdrivende nesten uavhengig av tilpasning vil være netto bidragsyter.

NHO har lagt frem et forslag for nyttetransport, som kan sees i sammenheng med et KAF-system for næringsaktører. De foreslår at en fossil-avgift på CO₂

betales inn i et fond, og at inntektene brukes til å redusere CO₂-utslippene fra lastebiler, busser, varebiler, landbruks- og anleggsmaskiner, ferger og nærskipfart, gjennom å gi støtte til dekning av medlemmenes merkostnader ved investering av kjøretøy/materiell med fornybar fremdriftsteknologi, og til delvis dekning av investering i lade- og fylleinfrastruktur. For næringsaktører kan det tenkes at det er et mer effektivt virkemiddel å betale ut støtte for konkrete investeringer, i stedet for å betale ut et pro-rata beløp til hver bedriftseier.

Forslag

På denne bakgrunnen fremsettes følgende

f o r s l a g :

Stortinget ber regjeringen utrede hvordan en modell for klimabelønning (karbonavgift til fordeling) best kan introduseres i Norge. Det forutsettes at regjeringen, i tillegg til å definere hvilke sektorer som skal omfattes, også indikerer progressiviteten i skattesatsene som er nødvendig for å nå klimamålene satt gjennom Paris-avtalen.

1. juni 2016