



LARS-ERIK BORGE
Professor, NTNU

Karbonprising i eu-bobla: før og etter Paris

Mens klimaforhandlingene pågikk for fullt i Paris, la grønn skattekommisjon fram sin utredning om miljøavgifter (NOU 2015: 15 Sett pris på miljøet). I denne kommentaren gjøres det rede for hvordan utvalgets anbefalinger om hvordan Norge gjennom kvotesystemet og CO₂-avgiften kan oppfylle sine forpliktelser om utslippsreduksjoner på en kostnadseffektiv måte. Mens utvalget la til grunn at Norge inngår en avtale med EU om felles oppnåelse av klimamålet som forenlig med togradersmålet, er Paris-avtalen mer ambisiøs. Det diskuteres hvilke implikasjoner Paris-avtalen har for utvalgets anbefalinger og konsekvenser av at forhandlingene med EU ikke fører fram.

1. INNLEDNING

Formålet med arbeidet til grønn skattekommisjon (NOU 2015: 15) var å vurdere om og hvordan en ved bruk av klima- og miljøbegrunnede avgifter, og reduksjoner i andre skatter og avgifter, kan oppnå både lavere utslipp av klimagasser, et bedre miljø, og en god økonomisk utvikling. Utvalget vurderte også om subsidier og tilskudd som skader miljøet bør reduseres.

Utvalget la til grunn at miljøavgifter er effektive virkemidler i miljøpolitikken og at de bør utnyttes i større grad enn i dag. To prinsipper fra økonomisk teori var retningsgivende for utvalgets arbeid: (i) hensynet til kostnadseffektivitet tilsier at aktivitet som gir samme miljøskade bør ha lik avgift,

uavhengig av sektor eller virksomhet, (ii) en korrekt utformet miljøavgift bør settes slik at den tilsvarer den marginale miljøskaden eller slik at bestemte utslippsmål nås.

Denne kommentaren fokuserer på prising av klimagassutslipp. Klimaproblemet er globalt i den forstand at virkningene av klimagassutslipp på global oppvarming er uavhengig av hvor utslippene skjer. For Norge er det viktig å arbeide for bindende internasjonale avtaler og å oppfylle våre internasjonale forpliktelser om utslippsreduksjoner. Grønn skattekommisjon betrakter kvotesystemet og CO₂-avgiften som de primære virkemidlene for å bidra til å redusere utslippene av klimagasser på en kostnadseffektiv måte. I det følgende gjøres det rede for rammebetingelser

(togradeersmålet og felles måloppnåelse med EU), prinsipper og anbefalinger for karbonprising. Avslutningsvis diskuteres implikasjoner av Paris-avtalen for utvalgets vurderinger.

2. GRØNN SKATTEKOMMISSJON OG KARBONPRISING *Togradersmålet og felles måloppnåelse med EU*

Utvalgets vurdering av karbonprising er basert på de generelle prinsippene for miljøavgifter og Norges internasjonale forpliktelser med hensyn til å redusere utslippene av klimagasser. FNs klimakonvensjon er det sentrale rammeverket for det internasjonale arbeidet. Hovedmålet med klimakonvensjonen er å stabilisere konsentrasjonen av klimagasser på et nivå som er lavt nok til å hindre farlig menneskeskapt påvirkning av jordens klima. Fram til desember 2015 innebar dette å begrense økningen i global middeltemperatur til under 2 °C sammenliknet med førindustrielt nivå. For å nå togradersmålet må de globale utslippene reduseres med 40-70 prosent innen 2050 (i forhold til 2010-nivå) og nettoutslippene (differansen mellom utslipp og opptak) må være null eller negative for mot slutten av århundret. Togradersmålet kan tolkes som et resultat av en avveining mellom verdenssamfunnets betalingsvillighet for å begrense temperaturøkningen og kostnadene ved å redusere klimagassutslippene.

Det er gjennomført en rekke studier av hvilke priser på klimagassutslipp som må til for å nå togradersmålet. I klimapanelets (IPPCs) siste hovedrapport oppsummeres noen av de seneste studiene. Til grunn for analysene ligger det en forutsetning om at det innføres en global pris på utslipp av klimagasser som dekker alle sektorer i alle land og som stiger over tid slik at de neddiskonterte kostnadene blir lavest mulig. En pris som stiger over tid bidrar til at de billigste tiltakene gjennomføres først. Anslagene varierer betydelig, se tabell 1. Den store variasjonen har blant annet sammenheng med ulike forutsetninger med hensyn til teknologisk utvikling (for eksempel for fornybar energi og fangst og lagring av CO₂).

Tabell 1: Karbonpriser forenlig med togradersmålet. Kroner per tonn CO₂-ekvivalenter, 2010-priser

	2020	2030	2050
Lavest	116	189	501
Median	379	619	1510
Gjennomsnitt	434	766	1958
Høyst	1772	2973	6515

Kilde: IPCC og Finansdepartementet.

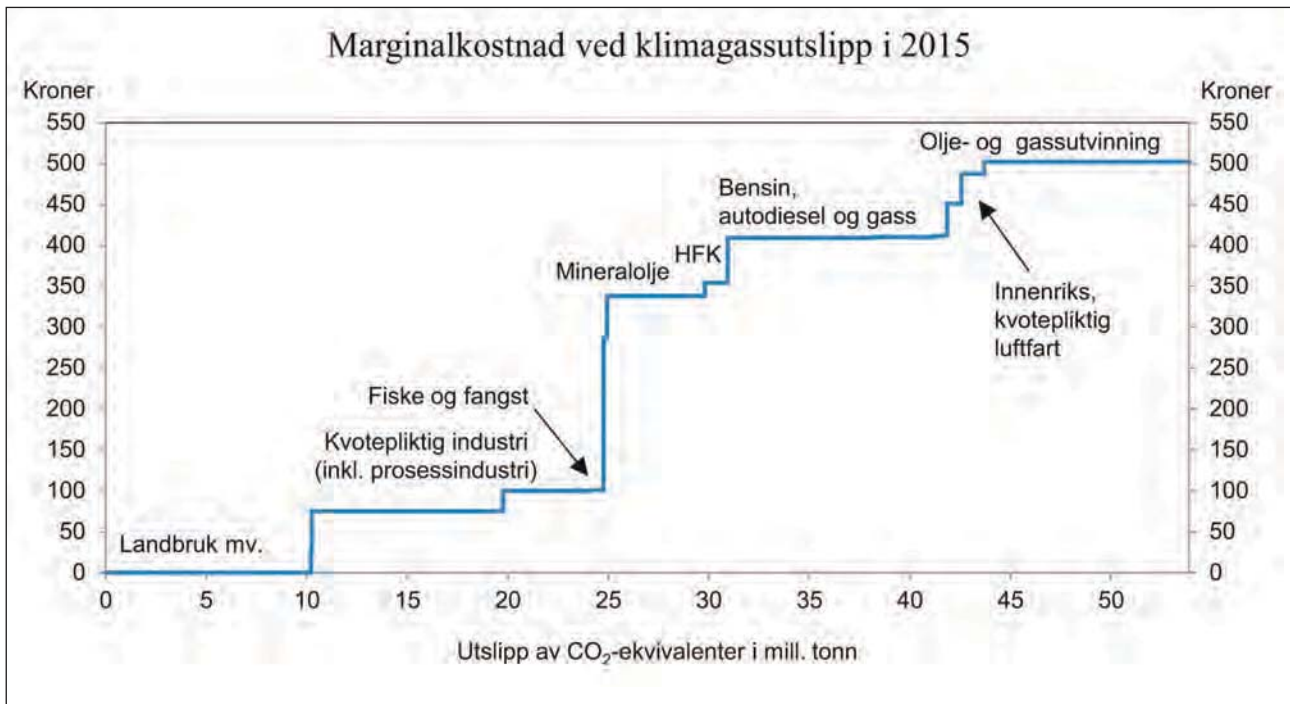
Til klimakonferansen i Paris i november-desember 2015 meldte Norge inn en betinget forpliktelse om å bidra til å redusere globale utslipp med minst 40 prosent sammenliknet med 1990. Det tas sikte på en felles oppfyllelse av forpliktelsene med EU (Meld. St. 13 2014-2015), som har som mål å redusere egne utslipp med 40 prosent uten kjøp av internasjonale kvoter. EUs mål for 2030 er på en bane som er forenelig med togradersmålet. I kvotepliktig sektor skal utslippsreduksjonen oppnås ved en gradvis reduksjon i antall kvoter som utstedes årlig. Reduksjonen i ikke-kvotepliktig sektor skal fordeles som nasjonale mål for hvert medlemsland, og kan spenne fra 0 til 40 prosent. Videre legges det opp til fleksibilitet i ikke-kvotepliktig sektor ved at det enkelte land kan finansiere utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor i andre EU-land. En felles måloppnåelse med EU innebærer at det ikke vil være et konkret mål for reduksjon i innenlandske utslipp.

Prinsipielle retningslinjer for karbonprising

Utvalget la til grunn at Norge inngår en avtale med EU om felles oppfyllelse av klimamålet for 2030, eller at Norge blir en del av «EU-bobla». Avtalen vil være styrende for prisingen av norske klimagassutslipp. For kvotepliktig sektor vil det dannes en pris på klimagassutslipp i kvotemarkedet (EU ETS) som også omfatter virksomheter i Norge. Et viktig spørsmål er om kvotepliktig sektor bør ilegges CO₂-avgift i tillegg.

En CO₂-avgift i kvotepliktig sektor vil gi ytterligere insentiver til utslippsreduksjon. Etterspørselen etter kvoter vil bli redusert, noe som bidrar til lavere kvotepris og frigjøring av kvoter til bruk i andre kvotepliktige sektorer i Norge eller i andre land. De samlede utslippene i EU ETS forblir uendret så lenge det samlede antall kvoter som utstedes ligger fast over tid. Utvalgets prinsipielle vurdering er at kvotepliktig sektor ikke bør ilegges CO₂-avgift i tillegg til kvoteprisen da dette ikke bidrar til reduksjon i globale utslipp.

I ikke-kvotepliktig sektor må klimagassutslipp prises gjennom avgift på utslipp (CO₂-avgift). Hensynet til kostnadseffektivitet tilsier at CO₂-avgiften skal være lik for alle utslippskilder i ikke-kvotepliktig sektor. På marginen vil fleksibiliteten i gjennomføring av utslippsreduksjoner internt i EU være med på å bestemme nivået på CO₂-avgiften i ikke-kvotepliktig sektor. Dersom det åpnes for stor grad av fleksibilitet i ikke-kvotepliktig sektor, vil prisen på kjøp av slike utslippsreduksjoner utgjøre alternativkostnaden for utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor i Norge. CO₂-avgiften i ikke-kvotepliktig sektor bør



Figur 1: Pris på utslipp av klimagasser i ulike sektorer. Avgiftsnivå i kroner per tonn CO₂-ekvivalenter og kvotepris per tonn CO₂. Utslippstallene er fra 2013.

Kilde: Finansdepartementet

da settes lik prisen på slike utslippsreduksjoner. Dersom det blir liten grad av fleksibilitet, vil Norge i praksis få et innenlandsk mål for ikke-kvotepliktig sektor. CO₂-avgiften i ikke-kvotepliktig sektor bør da settes slik at dette målet nås (marginal tiltakskostnad).

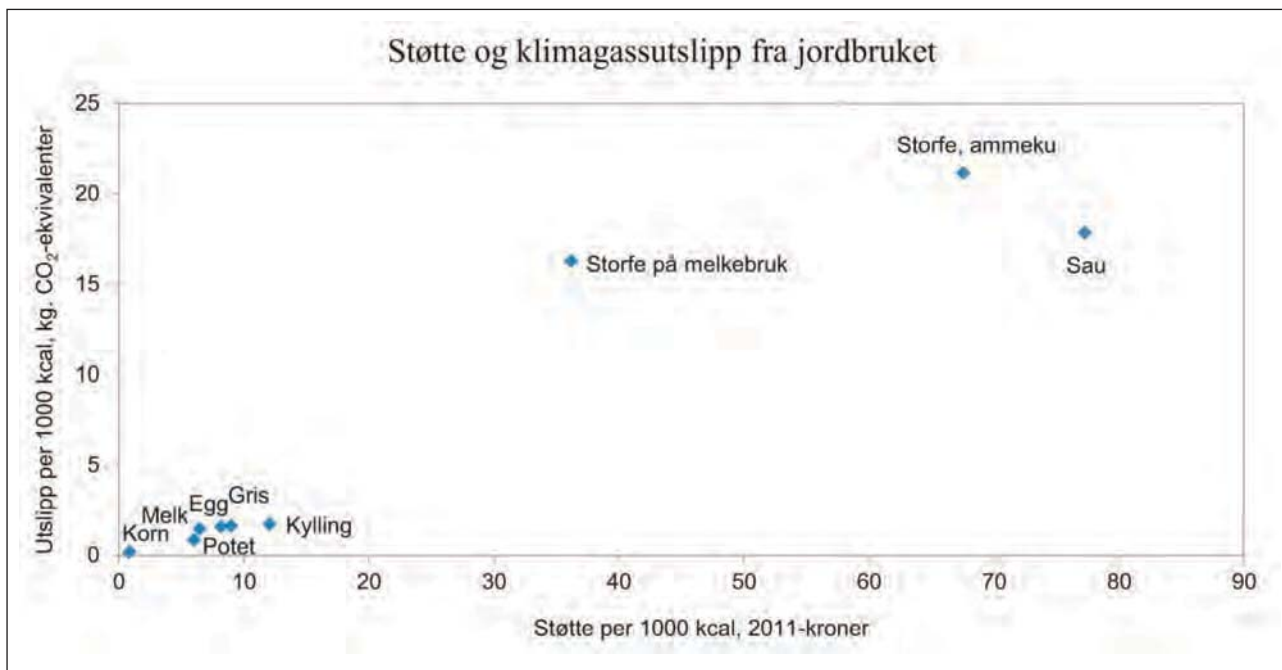
Et nytt system for karbonprising i Norge

I Norge er over 80 prosent av klimagassutslippene priset gjennom avgifter eller deltakelse i EUs kvotehandelsystem. Figur 1 viser marginalkostnader (kvotepris og/eller CO₂-avgift) ved klimagassutslipp for ulike sektorer i 2015. Det framgår at det er betydelig variasjon i prisen på klimagassutslipp. Landbruket inngår ikke i EUs kvotesystem og er heller ikke ilagt avgift på utslipp av metan og lystgass. Kvotepliktig industri har står overfor kvoteprisen (nær 80 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter). CO₂-avgiften på mineralolje er nærmere 340 kroner og avgiften på HFK og PFK over 350 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter. Bensin og autodiesel har en CO₂-avgift på 410 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter. Prisen på klimagassutslipp er høyest i petroleumsvirksomheten og i kvotepliktig innenriks luftfart. Begge sektorer har både CO₂-avgift og kvoteplikt. Enkelte virksomheter er fritatt fra CO₂-avgift eller har redusert sats.

I forhold til de prinsipielle retningslinjene skissert foran er den viktigste svakheten ved dagens system for karbonprising den store variasjonen i prisen på utslipp mellom sektorer, både innen kvotepliktig sektor og innen ikke-kvotepliktig sektor. Dette bidrar til at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved å redusere klimagassutslippene blir større enn nødvendig.

I kvotepliktig sektor vil prisen på klimagassutslipp bli bestemt av kvoteprisen. Med den reduksjonen i antall kvoter som EU legger opp til, er det grunn til å forvente en økning i kvoteprisen. Utvalget anbefaler at de særskilte CO₂-avgiftene for petroleumsvirksomheten og innenlandsk luftfart reduseres i takt med økningen i kvoteprisen slik at det over tid blir en utjevning av prisene på klimagassutslipp innad i kvotepliktig sektor.

I ikke-kvotepliktig sektor bør en større andel av klimagassutslippene prises. Det innebærer at reduserte satser i CO₂-avgiften trappes opp og at unntak fra avgiften fjernes. Konkret betyr dette at satsen for mineralolje til fiske og fangst i nære farvann trappes opp og at veksthusnæringen, avfallsforbrenning, innenriks sjøfart og offshorefartøy ikke lenger skal være fritatt for avgift.



Figur 2: Støtte og klimagassutslipp fra jordbruket 2011

Kilde: Blandford, Gaasland og Vårdal (2015)

De prinsipielle retningslinjene innebærer at CO₂-avgiften i ikke-kvotepiktig sektor settes slik at det norske målet for ikke-kvotepiktig sektor nås. Hvorvidt det blir prisen på EU-fleksible interne mekanismer eller kostnaden ved utslippsreduksjoner i Norge som blir bindende er usikkert, og vil avhenge av om det er tilstrekkelig marked for EU-interne mekanismer. Det er betydelig usikkerhet om tilgangen på slike mekanismer. Selv om gjeldende klimagassavgifter for ikke-kvotepiktig sektor i Norge allerede er høye og ligger på nivå med anslag på priser i 2020 som er konsistente med langsiktig oppnåelse av togradersmålet (se tabell 1), er de neppe høye i forhold til det som det er rimelig å forvente at oppfyllelse av et norsk mål i ikke-kvotepiktig sektor tilsier. Utvalget anbefaler en ny, generell CO₂-avgift i ikke-kvotepiktig sektor som ved innføring legges på samme nivå som gjeldende CO₂-avgift for bensin og diesel (420 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter i 2016).

Etter 2020 vil avgiftsnivået måtte utvikle seg i takt med prisen på EU-interne fleksible mekanismer, eventuelt det nivå som er nødvendig for nå et innenlandsk mål for ikke-kvotepiktig sektor. Gitt målene for utslippsreduksjoner i ikke-kvotepiktig sektor, vil dette fram til 2030 kunne gi en CO₂-avgift som er vesentlig høyere enn gjeldende CO₂-avgift for bensin og autodiesel.

Jordbruk

Klimagassutslippene fra jordbruket utgjør 8,5 pst. av Norges samlede klimagassutslipp og 16 prosent av utslippene i ikke-kvotepiktig sektor. Utslippene kommer i hovedsak fra husdyrhold og kjøttproduksjon (metan fra tarmgass og husdyrgjødsel), frigjøring av CO₂ ved oppdyrking av myr og lystgass fra nitrogenholdig gjødsel. Jordbruket inngår ikke i kvotesystemet, og utslippene av metan og lystgass er heller ikke ilagt avgift. Utvalget mener prinsipielt at det bør innføres avgift på alle klimagassutslipp fra jordbruket og at klimagassutslipp tillegges større vekt i jordbruksforhandlingene.

Når det gjelder utslipp fra husdyrhold og kjøttproduksjon, er det i praksis umulig å måle faktiske utslipp av metan fra det enkelte dyr og avgiftsbelegge dette. Et mindre treffsikkert alternativ er å legge en avgift på rødt kjøtt (storfe og sau) som har høye klimagassutslipp per kalorienhet. Rene klimahensyn tilsier at det legges en avgift på rødt kjøtt. I jordbruket er det imidlertid en rekke støtteordninger for å bidra til oppfyllelse av jordbrukspolitiske og distriktspolitiske målsettinger. I dag er produksjonsstøtten langt høyere for rødt kjøtt enn for hvitt kjøtt, både per kilo og per kalorienhet (se figur 2). Med dette utgangspunkt finner utvalget det hensiktsmessig å redusere produksjonsstøtten til rødt kjøtt. Både redusert produksjonsstøtte og særavgift vil bidra til å redusere innenlandsk produksjon av rødt

kjøtt, men kan ha ulike effekter på forbruk og import. Hvor mye støtten bør reduseres må blant annet ses i sammenheng med distriktspolitiske hensyn, og med at husdyr på beite bidrar positivt til biologisk mangfold og bevaring av kulturlandskap. Redusert produksjonsstøtte eller avgift på rødt kjøtt vil ikke gi insentiver til å endre sammensetning eller avl med sikte på å redusere klimagassutslippene i kjøttproduksjonen. Dette kan tilsi at redusert produksjonsstøtte eller avgift suppleres med direkte reguleringer eller støtte til tiltak som bidrar til lavere utslipp.

Utvalget anbefaler videre at det innføres avgift på nitrogen i mineralgjødsel (kunstgjødsel) og en avgift på klimagassutslipp fra inngrep i myr (som også omfatter andre arealendringer). I begge tilfeller settes avgiftssatsen lik den generelle CO₂-avgiften i ikke-kvotepiktig sektor (420 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter).

Utslipp som ikke inngår i utslippsregnskapet

Enkelte utslipp på norsk territorium inngår ikke i det norske utslippsregnskapet og de norske forpliktelsene. Det gjelder blant annet CO₂-utslipp fra luftfart mellom Norge og destinasjoner utenfor EØS-området. Utvalget mener at alle klimagassutslipp fra norsk territorium i prinsippet bør prises, og anbefaler at det vurderes om flygninger mellom Norge og destinasjoner utenfor EØS skal ilegges en klimabegrunnet sete- eller passasjeravgift. En slik avgift vil være en nest-best løsning, og utvalget anbefaler at det arbeides for å endre det internasjonale regelverket for luftfarten slik at klimagassutslipp fra internasjonal luftfart prises. Det samme gjelder for klimagassutslipp fra internasjonal sjøfart.

Selv om forslaget om en klimabegrunnet sete- eller passasjeravgift har likhetstrekk med den flypassasjeravgiften på 80 kroner per passasjer som ble vedtatt som en del av statsbudsjettet for 2017, er det en viktig forskjell mellom de to avgiftene. Mens flypassasjeravgiften omfatter alle flyreiser (også innen EØS), er utvalgets forslag begrenset til flygninger ut av EØS-området. At utvalget foreslår en mindre omfattende avgift har sammenheng med at flygninger innen EØS er omfattet av kvotesystemet. En avgift på kvotepiktige flygninger vil frigjøre kvoter og ikke bidra til reduksjon i det globale utslippet av klimagasser.

Virkingen på klimagassutslipp

Utvalgets forslag om karbonprising vil, sammen med andre anbefalinger, bidra til å redusere utslippene av klimagasser:

- En generell CO₂-avgift på 420 kroner i ikke-kvotepiktig sektor anslås å redusere utslippene med 0,2-1 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.
- Reduksjon i produksjonsstøtten til rødt kjøtt tilsvarende 840 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter vil gi en utslippsreduksjon på 0,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.
- Økte avgifter på bruk av bil vil kunne redusere utslippene med 0,3-0,5 tonn CO₂-ekvivalenter.
- Avvikling av støtteordninger og skatteutgifter med negativ miljøpåvirkning anslås å redusere utslippene med 0,2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Samlet sett gir dette en utslippsreduksjon på 1-2 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, noe som utgjør 3,5-7 prosent av de samlede utslippene i ikke-kvotepiktig sektor (28 millioner tonn CO₂-ekvivalenter). Dette er betydelig mindre enn den forpliktelsen Norge trolig vil måtte påta seg for 2030 i en avtale med EU (opp mot 40 prosent av utslippsnivået i 2005). At den beregnede utslippsreduksjonen er nokså beskjeden har sammenheng med at den foreslåtte økningen i CO₂-avgiften er beskjeden. Kun 7,5 millioner tonn av norske utslipp vil få økt avgift, og den gjennomsnittlige avgiftsøkningen på disse utslippene er om lag 130 kroner per tonn. Det er viktig å presisere at de anbefalte retningslinjene for karbonprising er dynamiske og vil bidra til ytterligere utslippsreduksjoner over tid. Spesielt forventes CO₂-avgiften å øke over tid og bli vesentlig høyere enn dagens CO₂-avgift på bensin og autodiesel. En ytterligere økning vil omfatte alle utslipp i ikke-kvotepiktig sektor og vil derfor ha sterkere effekt på utslippene. I tillegg kan Norge, dersom det blir tilstrekkelig markert for EU-interne mekanismer, innfri sine utslippsforpliktelser i ikke-kvotepiktig sektor ved å finansiere utslippsreducerende tiltak i ikke-kvotepiktig sektor i andre EU-land.

3. PARIS-AVTALEN OM KLIMA

Paris-avtalen ble vedtatt 12. desember 2015, tre dager etter at grønn skattekommisjon overleverte sin utredning. Utvalget hadde følgelig ikke mulighet til å omtale mulige konsekvenser av avtalen for anbefalingene om karbonprising. Utgangspunktet for utvalgets arbeid var de utslippsreduksjoner Norge hadde meldt inn til klimakonferansen i Paris, og som innebærer en felles måloppnåelse med EU både i kvotepiktig og ikke-kvotepiktig sektor.

Paris-avtalen er en rettslig bindende klimaavtale hvor alle land skal ha utslippsmål og rapportere på disse. Avtalen fastsetter prinsipper for bruk av markeds mekanismer som

innebærer at land kan innfri sine forpliktelser ved å bidra til gjennomføring av utslippsreduksjoner i andre land, og det åpnes også felles gjennomføring av klimamål i EU og mellom EU og andre land (for eksempel Norge). Avtalen er ambisiøs og har som mål at de globale utslippene skal nå sin topp så raskt som mulig, at den globale temperaturøkningen skal begrenses til 2 °C, samt at landene skal arbeide for å begrense temperaturøkningen til 1,5 °C sammenliknet med førindustriell tid. Avtalen har også et mål om netto-utslipp lik null i andre halvdel av århundret.

Paris-avtalen er altså mer ambisiøs enn togradersmålet og de utslippsforpliktelsene Norge meldte inn til klimakonferansen. En oppfølging av avtalen kan innebære at EUs klimamål for 2030 blir mer ambisiøse. Det vil i så fall bety at utstedelsen av nye utslippskvoter i EU ETS reduseres raskere enn annonsert og at målet om utslippsreduksjoner i ikke-kvotepiktig sektor heves. At målet om utslippsreduksjoner blir mer ambisiøse gir ikke grunnlag for å endre utvalgets prinsipielle retningslinjer for karbonprising, men konsekvensen av retningslinjene vil bli høyere karbonpriser. Kvotepreisen i EU ETS vil øke også for norske virksomheter, og den generelle CO₂-avgiften i ikke-kvotepiktig sektor vil bli høyere fra 2020 (enten fordi prisen på EU-interne mekanismer vil øke eller fordi kostnadene ved utslippsreduksjoner i Norge vil bli høyere). Siden Paris-avtalen kan bidra til høyere karbonpris i ikke-kvotepiktig sektor fra 2020, og det er 2020-nivået den generelle CO₂-avgiften for ikke-kvotepiktig sektor skal sikte mot, tilsier dette at avgiftsnivået før 2020 bør settes noe høyere enn det anbefalte nivået på 420 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter.

I motsetning til Kyotoprotokollen som bare omfatter 10 prosent av globale utslipp, vil Paris-avtalen omfatte alle land. Dette kan få betydning for vurderinger omkring karbonlekkasje. Ett eksempel er redusert produksjonsstøtte for rødt kjøtt som kan bidra til økt import og dermed økte klimagassutslipp i utlandet. Det er et berettiget spørsmål om det bør tas hensyn til dette i utformingen av klimapolitikken, for eksempel ved at det innføres en særavgift på rødt kjøtt (som også omfatter import) i stedet for eller i tillegg til redusert produksjonsstøtte. Argumentet for å ta hensyn til karbonlekkasje vil være sterkere dersom importen kommer fra land som ikke er underlagt bindende utslippsforpliktelser. En bindende klimaavtale som omfatter alle land svekker argumentet for å ta hensyn til karbonlekkasje ved utforming av norsk klimapolitikk. De land som eventuelt øker eksporten av rødt kjøtt til Norge og derigjennom klimagassutslippene, vil måtte redusere

utslippene i andre sektorer for å ivareta sine forpliktelser. Samlet sett vil det da ikke være noen karbonlekkasje.

Selv om Paris-avtalen omfatter alle land, vil den ikke omfatte alle utslipp. Klimagassutslipp fra internasjonal luft- og sjøfart vil fortsatt ikke inngå i landenes utslippsforpliktelser. Det er viktig å arbeide for å endre det internasjonale regelverket slik at klimagassutslipp fra disse sektorene også blir priset.

4. AVSLUTTENDE MERKNADER

Anbefalingene fra grønn skattekommisjon bygger på at Norge inngår en avtale med EU om felles oppfyllelse av klimamål, også for ikke-kvotepiktig sektor. Det er en viss usikkerhet med hensyn til om EU vil være villig til å inngå en slik avtale, og om den eventuell vil kunne være på plass allerede i 2020. Norge har tatt høyde for at forhandlingene med EU ikke fører fram. I så fall vil et mål om 40 prosent utslippsreduksjon i 2030 være Norges indikative utslippsforpliktelse. Dette målet er betinget av tilgang på internasjonale fleksible mekanismer.

Om forhandlingene med EU fører fram eller ikke, vil få betydning for hvilke fleksible mekanismer Norge kan benytte for å innfri utslippsforpliktelsene. Siden EU har som mål å redusere utslippene uten kjøp av internasjonale kvoter, vil en avtale med EU bety at Norge kun kan benytte EU-interne fleksible mekanismer. Uten en avtale med EU, vil Norge kunne innfri sine forpliktelser ved kjøp av FN-kvoter (slik det gjøres i dag). Gjennomsnittsprisen på FN-godkjente prosjekter basert på norsk kjøpsstrategi er om lag 30 kroner per tonn CO₂-ekvivalenter, noe som er langt lavere enn hva det forventes at prisen på EU-interne fleksible mekanismer i ikke-kvotepiktig sektor vil bli fra 2020.

Dersom det ikke oppnås en avtale med EU, vil det kunne bli billigere for Norge å innfri sine forpliktelser. Alternativkostnaden for ikke-kvotepiktig sektor i Norge blir prisen på FN-kvoter i stedet for prisen på EU-interne fleksible mekanismer. Det taler isolert sett for at CO₂-avgiften kan settes lavere når formålet er å innfri utslippsforpliktelsene på en kostnadseffektiv måte. En lavere CO₂-avgift vil innebære en mindre reduksjon i innenlandske utslipp og at internasjonale fleksible mekanismer benyttes i større grad. Blant annet fordi det kan være vanskelig å anslå effektene på globale utslipp av FN-godkjente prosjekter, vil en manglende avtale med EU kunne gi debatten om et konkret mål for innenlandske utslipp ny aktualitet.

REFERANSER

Blandford, D, I. Gaasland og E. Vårdal (2015). Greenhouse gas abatement in agriculture – Is there a conflict with food security? *EuroChoices* 14(1), 35-41.

Meld. St. 13 (2014-2015). *Ny utslippsforpliktelse for 2030 – en felles løsning med EU*. Klima- og miljødepartementet.

NOU 2015: 15. *Sett pris på miljøet. Rapport fra grønn skattekommisjon*. Finansdepartementet.



MEDLEM?



Er du medlem av Samfunnsøkonomenes Forening?

Vi vil gjerne ha din e-postadresse.

Send til: nina.risassen@samfunnsokonomene.no

www.samfunnsokonomene.no