



Miljø til salgs Konsekvenser av handelsavtaler

POLICY-NOTAT

2/2016



Av Tina Andersen Vågenes og Mari Gjerdåker

Oppsummering:

Handels- og investeringsbeskyttelsesavtaler kan få store innvirkninger på et lands miljøpolitikk. Flere store avtaler er under forhandling, eller venter på godkjenning i nasjonale folkevalgte forsamlinger. Dette notatet vil fokusere på miljøkonsekvenser av fem viktige elementer i avtaler Norge enten forhandler om eller har avtaler på, i tillegg til en kort analyse av internasjonal transport av varer og konsekvenser for miljø og klima. De fem elementene er: investor-stat tvisteløsning (ISDS), tjenesteavtale forhandlingene (TISA) og energinøytralitet, miljøvareavtalen, TISA og farlig avfall, og miljøparagrafene i EFTA- avtalene.

1. Investor-stat tvisteløsning (ISDS) er en mekanisme som åpner for at investorer kan saksøke stater i private tribunal utenfor det nasjonale rettssystemet, for eksempel om de innfører reguleringer som hindrer selskapets framtidige inntjening. Dette kan føre til at olje- eller gruveselskaper saksøker stater dersom de legger begrensninger i utvinningen på grunn av nye miljøkrav.
2. I tjenesteforhandlingene (TISA) foreslår Norge med Island, Australia og New Zealand et kapittel om energitjenester der begrepet energinøytralitet er inkludert. Dette kan føre til at land blant annet ikke kan prioritere tiltak og teknologi for å favorisere fornybar energi over olje, kull og gass.
3. I tillegg forhandler 44 land om en avtale (Environmental Goods Agreement - EGA) som skal

fjerne tollbarrierer på såkalte "miljøvarer", uten at det finnes noen klar definisjon av hva en miljøvare er. I det øyeblikket du definerer en vare som miljøvare og gir denne tollfri adgang til markedet kan det påvirke innovasjonstakt og konkurranse for fremtidige miljøvarer. Fremtidige miljøvarer vil måtte defineres som en miljøvare for å få samme tollfrie adgangen som definerte miljøvarer.

4. Forhandlingene om tjenesteavtalen (TISA) inneholder også foreløpig et forslag om liberalisering, eller avregulering av miljøtjenester, der farlig avfall er inkludert. Det kan føre til økt handel, og dårligere håndtering av farlig avfall, og konflikt med FNs Basiskonvensjon som nettopp skal begrense fri flyt av farlig avfall.
5. EFTA avtalene inneholder miljøparagrafer som har møtt kritikk for svake gjennomføringsmekanismer. Miljøparagrafene står også svakt i avtalene fordi avtalenes overordnede mål er økt frihandel, noe som kan gå på bekostning av miljø.
6. Internasjonal transport av varer som følge av økt handel gir en negativ effekt på miljøet gjennom økte utslipp av CO₂ og andre utslipp av miljøskadelige stoffer. Verdens eksportvolum har økt 32 ganger mellom 1950 og 2010. Under modellen med lange globale verdikjeder vil veksten i verdenshandelen og etterspørselen etter transport fortsette, og hvis sektorene ikke reguleres vil de kunne utgjøre 40 % av de globale klimagassutslippene i 2050. Klimaavtalen fra Paris, og fremtidige avtaler, må inneholde krav om reduksjon av CO₂ - utslipp fra internasjonal transport.

1: Investor- stat tvisteløsning

Investor-stat tvisteløsning (ISDS) er en mekanisme som gir utenlandske selskaper muligheten til å saksøke staten på bakgrunn av nye reguleringer som truer selskapets fremtidige profitt. ISDS finnes i bilaterale investeringsavtaler (BITs), men også som en del av investeringskapitler i handelsavtaler (som i NAFTA avtalen). Bilaterale investeringsavtaler som Norge har inngått inneholder investor-stat tvisteløsning¹.

ISDS gir utenlandske selskaper rettigheter som skal beskytte deres investeringer mot det som ofte kalles politisk risiko. Politisk risiko betyr de facto endring av politikk, for eksempel etter et valg. ISDS, gir utenlandske selskap rett til å saksøke en stat i et midlertidig internasjonalt tribunal, der saken kun kan tolkes på bakgrunn av handelsavtalen, og ikke nasjonale lover eller andre internasjonale konvensjoner, som Konvensjonen om biologisk mangfold (CBD). Å trekke tilbake eller begrense utslippstillatelser, leteliser eller øke CO₂-avgifter for å hemme produksjon og utslipp, kan være tiltak som kan ses på som diskriminerende eller som en illegitim inndragning av profittmulighet. Det er bare utenlandske selskaper som kan være saksøkende part, ikke stater eller andre institusjoner eller organisasjoner.

Innenfor ISDS er det særlig prinsippet om Fair and equitable treatment (FET) - rettferdig og likeverdig behandling som brukes av selskaper når de skal saksøke stater. Prinsippet betyr at utenlandske investorer skal ha like rettigheter som nasjonale investorer. Dersom avgifter eller reguleringer innføres, må det gjøres likt for utenlandske og nasjonale investorer. Dette skal hindre urettferdig favorisering av nasjonale selskaper. Men det kan også utfordre lovgivning som kan hevdes å være mer belastende («burdensome») enn nødvendig for å oppnå formålet med loven. Det er ISDS-panelet som bestemmer hva som er for belastende.

De fleste saker i internasjonale tribunaler går gjennom «International Centre for Settlement of Investment Disputes» (ICSID), under «World Bank Group». Her kreves litt mer åpenhet enn «United Nations Commission on International Trade Law», som er mer lukket. I investeringsavtalen spesifiseres det hvilke regler (som ICSID) som skal følges i en tvist, og hvor åpent det skal være for offentligheten. Selskaper kan velge å holde saken hemmelig, og dermed stenge for åpenhet uavhengig av avtaletekst.

Eksempel: Sjødeponi i Førdefjorden og utslippstillatelser

Et mulig eksempel fra Norge er Førdefjorden-saken. Det norske selskapet Nordic Mining ASA fikk i 2015 tillatelse til å drive gruvevirksomhet i Engebøfjellet i Sogn og Fjordane, og til å deponere 250 millioner tonn gruveslam i Førdefjorden. Et slikt sjødeponi kan ifølge Havforskningsinstituttet skape stor forurensning i fjorden. Å deponere gruveavfall i sjøen er i dag uten avgifter, mens for eksempel i Polen er all deponering av gruveslam lagt under en avgift per tonn som skal minimere avfall. I flere andre land er sjødeponi forbudt. En ny regjering kan ønske å innføre en avgift på gruveavfall eller et forbud mot sjødeponi.

Dette kan gå utover den fremtidige inntekten til selskapet, og kan i teorien kvalifisere for et søksmål mot staten gjennom ISDS². Nordic Mining ASA er et selskap med kontor i Norge og er dermed registrert som norsk. I utgangspunktet kan ikke Nordic Mining bruke ISDS, men må gå gjennom nasjonale domstoler. Men ser en på aksjonærene er det flere utenlandske, og med utenlandske eiere kan antakelig tvisteløsning gjennom ISDS brukes. Hvis selskapet selges til en utenlandsk eier følger utslippstillatelsen med selskapet. Det kan åpne for ISDS hvis Norge har en investeringsavtale med det landet som inkluderer ISDS.

¹ Avtalene inneholder egne kapitler om at investor kan gå til sak mot staten, ofte under ICSID eller UNCITRAL reglene. Se oversikt over avtalene på UNCTAD Investment Agreements Navigator: <http://investmentpolicyhub.unctad.org/IIA/CountryBits/157>

² Handelskampanjen (2015) Kan handel begrense miljøreguleringer? Podkast: https://www.spreaker.com/user/handelskampanjen/episode-3-miljo?utm_source=widget&utm_medium=widget

Eksempel: Søksmål mot El Salvador over gruvelisenser

Utenfor Norge er det langt mer vanlig at stater blir saksøkt av investorer over blant annet tapt inntjening. El Salvador er ett av landene som har blitt saksøkt, etter at daværende president Antonio Saca stoppet alle nye tillatelser til gruveselskaper fra 2008 og utover. Landet har ikke innført en offisiell lovendring som forbyr gruvedrift, men har kategorisk avvist nye tillatelser i frykt for forurensing av drikkevann. Det kanadiske selskapet Pacific Rim Mining Corporation saksøkte El Salvador i 2009, etter at landets regjering trakk tilbake letelisen til selskapets gullgruve-prosjekt. Selskapet hadde fått tillatelse til å lete, og ventet på en fullstendig

driftstillatelse. Regjeringen ville derimot ikke gi ut nye tillatelser før selskapet kunne med sikkerhet love at gruen ikke ville gi negative miljøkonsekvenser. Når Pacific Rim ikke fikk de nødvendige tillatelsene gikk de til sak gjennom et internasjonalt tvistetribunal i ICSID. Pacific Rim hevdet at El Salvador brøt CAFTA-avtalen (Central American Free Trade treaty). Kompensasjonen som Pacific Rim krevde var på et tidspunkt over 300 millioner dollar. I oktober 2016 ble det kjent at tribunalet avviste kravet til Pacific Rim³. Selskapet må betale 8 millioner dollar til El Salvador⁴, til erstatning for de 12 millioner dollar staten brukte på forsvar under saken.

2: TISA og energinøytralitet

Vi er i en situasjon i dag med økende klimaendringer og et skrikende behov for ny teknologi og innovasjon for bærekraftige energiløsninger. I TISA forhandlingene er Norge en ledende forkjemper for et kapittel om liberalisering av energitjenester (Energy Related Services Annex). TISA kan hindre myndigheter i å handle på det faktum at klimakrisen er forårsaket av visse typer teknologier og svært spesifikke energikilder. Skal vi få til et grønt skifte, må både teknologier og energikilder reguleres for at vi skal fase ut fossilt brensel⁵. TISA forhandlingene foregår mellom 50 land, og er svært kontroversielle blant annet på grunn av at avtalen inneholder bestemmelser som er tenkt å låse avregulering og markedsretting av tjenester på dagens nivå.

Teknologinøytralitet: alle energikilder behandles likt

Norge og Island har foreslått et eget kapittel som er tenkt å avregulere energitjenester, inkludert begrepet «teknologinøytralitet». Begrepet står i artikkel 1 som omhandler omfanget til hele kapitlet: «*This Chapter shall apply to measures affecting trade in energy related services, irrespective of the*

energy source dealt with, technology used, whether the energy source is renewable or non-renewable, and whether the service is supplied onshore or offshore». Når krav om teknologinøytralitet introduseres i TISA forhandlingene knyttet til energitjenester er det fornuftig å stille spørsmål om hvilke konsekvenser dette får for valg og favorisering av teknologi som skal fremme ikke fossile og fornybare energikilder.

USA har forsøkt å innføre prinsippet om teknologisk nøytralitet i WTO (Verdens handelsorganisasjon), for å gi det en sterkere juridiske status, og at prinsippet er forenelig med WTOs tjenesteavtale (GATS). Men på grunn av motstand fra andre WTO medlemmer er prinsippet hverken vedtatt eller etablert i WTO.

Prinsippet om teknologinøytralitet kan påvirke myndighetenes muligheter til å eksempelvis sette miljøavgifter eller andre reguleringer for å fremme overgang til mer klimavennlig drivstoff. Det kan legge hindringer på kommunale tiltak som krever at nye hus bygges med enten solcellepaneler eller annen fornybar energi tiltak⁶.

³ The Guardian (2016) World bank tribunal dismisses mining firms \$250m claim against El Salvador <https://www.theguardian.com/global-development/2016/oct/14/el-salvador-world-bank-tribunal-dismisses-oceanagold-mining-firm-250m-claim>

⁴ Italaw (2016), Pac Rim Cayman LLC v. Republic of El Salvador, ICSID Case No. ARB/09/12 <http://www.italaw.com/cases/783>

⁵ Menotti, Victor (2016), Norway's Energy Agenda in the Trade in Services Agreement (TISA)

⁶ Menotti, Victor (2016), Norway's Energy Agenda in the Trade in Services Agreement (TISA)

Det er hensiktsmessig at hvert enkelt land eller region legger opp den mest effektive politikk etter sitt potensiale for produksjon av fornybar energi. Et slikt skifte, bort fra fossil brensel krever effektiv politikk. I Norges tilfelle vil dette for eksempel være politikk for å favorisere vannkraft og noe biodrivstoff fra skogbruk og biologisk avfallsstoffer. På Island kan det tenkes at geotermisk energi eller hydrogen vil være grunnlag for teknologivalg for å oppfylle Islands klimamål. Teknologinøytralitet og det å binde land til et fast sett med politiske virkemidler, gjennom avregulering, er ikke forenelig med det som er nødvendig for motvirke de menneskeskapte klimaendringene. Det må være fulle muligheter til å ilegge avgifter eller begrensninger på fossilt drivstoff, eller legge til rette for en spesiell teknologi med subsidier eller på andre måter tilgodese utslippsfrie energikilder.

Det er flere bestemmelser i TISA som sammen med prinsippet om teknologinøytralitet kan begrense det politiske handlingsrommet som myndighetene må ha for å styre økonomi, produksjon, konsum og samfunn over i en mer bærekraftig retning. Prinsippet om frys- og skralle begrenser myndigheters mulighet til å ta en tjeneste tilbake i offentlig regi. «Retten til å regulere» er inkludert i energiforslaget fra Norge og Island, men for at reguleringen skal være «legitim» må den oppfylle visse kriterier som: objektivitet, gjennomsiktighet, relevans for tjenesten som tilbys osv. Disse kriteriene øker usikkerheten om hvilke politiske tiltak for eksempel lokale myndigheter kan sette i verk for å ta klimaansvar.

TISA og konsekvenser for næringsutvikling og arbeidsrettigheter

Økonomisk ulikhet kan også øke om TISA gjør det mulig for store oljetjenesteselskaper å øke egen rikdom og makt, samtidig som arbeidstakerne i energisektoren i liten grad er beskyttet av arbeidsrettigheter. Utviklingsland kan også bli fratatt muligheter til utvikling og næringspolitikk og arbeidsplasser gjennom TISA-avtalen. Dette kan skje

ved at man ikke tillater landene å føre en politikk som sikrer nasjonale fordeler ved energiutnyttelse. Å redusere myndighetenes rolle gjennom TISA-avtalen vil også være et stort tilbakeslag mot arbeidet med å styrke politikk for at energiresurser skal forvaltes rettferdig, miljøvennlig og demokratisk - energidemokrati⁷.

Kapitlet om energitjenester kan også øke andelen arbeidere uten arbeidsrettigheter. I dag er det for eksempel manglende arbeidsrettigheter for oljearbeidere på flerbruksfartøy. Omtrent halvparten av olje og gassproduksjonen er nå flyttet fra oljeplattformer til undervannsbrønner, som bemannes av flerbruksfartøy. Mange av disse flerbruksfartøyene er registrert i skatteparadiser. På disse flerbruksfartøyene opplever arbeiderne dårlige arbeidsforhold og de mangler rettigheter, oppsigelsesvern, arbeidstilsyn og tilstrekkelig HMS-regelverk. Selv i norske farvann er det uklart hvilket lovverk som faktisk er gjeldende. Dette fører til at ulykker blant annet ikke etterforskes. Til syvende og sist blir det vanskelig å si om disse arbeidsplassene til slutt er norske eller ei⁸. Norges oljesuksess handler ikke bare om at oljepengene kommer nasjonen Norge til gode. Det handler også om at man har hatt et regulert arbeidsliv med fokus på sikkerhet. Med TISA-avtalen kan man få en utvikling der flere oljearbeidere jobber som ringevikarer på korttidskontrakter. I slike situasjoner er det lite fristende å si fra om sikkerhetsrisikoer, hvis det betyr at man ikke får ny arbeidskontrakt. Manglende sikkerhet for arbeidere øker sjansen for ulykker på arbeidsplassen. Dødsulykker kan oppstå om arbeidere er slitne og uten erfaring. Deepwater Horizon-ulykken i 2010 er en av de største oljekatastrofene i nyere tid. Rapporter i ettertid peker på at årsaken til ulykken var dårlig sikkerhetskultur, og at arbeiderne var redde for å si ifra⁹. Med TISA-avtalen og kapitlet om energitjenester vil slike arbeidsplasser øke i omfang, og man vil få flere arbeidere uten klare rettigheter som ikke er dekket av noe nasjonalt lovverk.

⁷ ibid

⁸ Industri Energi (2016), Uten kontroll: <https://www.youtube.com/watch?v=Ysd7W6Tvlkc>

⁹ ibid

3: Environmental Goods Agreement – Miljøvareavtale

44 land (inkludert EUs 28 land) forhandler om en avtale som kalles «Environmental Goods Agreement». Den flernasjonale avtalen har som mål å fjerne toll på en rekke såkalte «miljøvarer». Avtalen markedsføres som et forsøk på å bekjempe klimaendringer og miljøproblemer gjennom mer handel med miljøvennlige varer. I utgangspunktet kan det høres forlokkende og tilforlætelig ut, men den kan også gi en rekke negative konsekvenser uten at fordelene er åpenbare.

Ett av hovedproblemene med avtalen er at man ikke har noen definisjon på hva en miljøvare er. Det blir press på å lage standarder for hva miljøvarer er, og hva som faktisk er miljøvennlig kan være omdiskutert. For eksempel kan maling være en miljøvare, i form av at hus ikke råtner. Men hva er mest miljøvennlig av vannbasert maling, som inneholder tungt nedbrytbare miljøgifter, og oljebasert maling, som slipper ut mer klimagasser ved produksjon og bruk? Slike valg kan vanskelig standardiseres til en definisjon på hva en miljøvare er. Det kan forventes å bli prioriteringer og maktkamp mellom store eksportører og produsenter for å få egne varer definert som miljøvarer. Det er rimelig å forvente at de med mest ressurser vil ha størst rom til å definere en miljøvare etter egeninteresse.

Det er uenighet om hvor mange produkter avtalen vil inneholde, men det er foreslått mellom 200-350 miljøvarer som vil få reduserte tollbarrierer. Produktene som omfattes av denne avtalen vil enten umiddelbart slippe toll fullstendig eller gjennomgå en utfasing av toll. Her er det også uenighet om hvorvidt varene skal slippe toll fullstendig eller ikke¹⁰. Denne avtalen vil kunne få uheldige konsekvenser

for innovasjon og konkurranse mellom gamle «miljøvarer» og nye varer og løsninger. Dagens miljøvarer er ikke nødvendigvis de mest miljøvennlige i framtiden. Om dagens miljøvarer får konkurransefortrinn vil dette kunne skape uheldige konsekvenser for utviklingen av nye og mer miljøvennlige varer. Denne avtalen reiser også en rekke spørsmål. Hvem skal bestemme hvilke varer som er mest miljøvennlige, og hvilke interesser har disse aktørene? Hva vil skje om man får en ny vare som er mer miljøvennlig enn varen som allerede er unntatt toll? Hvordan vil denne dynamikken fungere? Det er rimelig å anta at dersom en vare i utgangspunktet har blitt unntatt toll, vil det være sterke aktører som har interesse og innflytelse til å opprettholde dette, selv når varen ikke lenger er den mest miljøvennlige på markedet.

Det kan også være problematisk å fastslå hvilke varer som er mest miljøvennlige i dag. Ulike land behøver ulike tilpasninger, slik som at energimiksen er forskjellig i Norge og på Island. Det er vanskelig å finne universelle miljøløsninger, fordi konteksten for hva som gir den beste klimaløsningene varierer fra sted til sted.

Å fritta varer for tollbarrierer kan forstås som en form for subsidiering av varer. Det har allerede kommet fram hvordan dette kan være problematisk, og at varene som fritas toll ikke nødvendigvis er de varene som er mest miljøvennlige. Det er rett og slett vanskelig å fastslå hvilke varer som er mest miljøvennlige, både i dag og i framtiden. Derimot kan vi si med stor sikkerhet hvilke varer som forurenser. Om det er klimaets eller miljøets beste som ligger til grunn, vil det trolig være mer effektivt å heller innføre en avgift på de varene vi vet er forurensende. For eksempel vil CO₂-avgifter eller forbud mot varer med skadelige kjemikalier for det første treffe bedre enn miljøvareavtalen, fordi det er mindre tolkning som må til for å vurdere hvorvidt varen er miljøvennlig eller ikke. En slik avgift vil dessuten oppfordre til innovasjon, i motsetning til miljøvareavtalen som kan kneble slik nyskaping.

¹⁰ Third World News (2016), WTO environmental-goods pluri vs climate change accord : <http://www.twn.my/title2/wto.info/2016/ti160416.htm>

4: TISA og farlig avfall

Farlig avfall er avfall som inneholder helse- og miljøskadelige stoffer, og må håndteres riktig for at miljøgifter ikke skal spre seg i naturen. EU har foreslått at tjenesteavtale forhandlingene (TISA) også skal omfatte farlig avfall, et forslag Norge har støttet. Om Norge ikke unntar farlig avfall i denne avtalen vil det blant annet bety at utenlandske selskaper kan kunne drive med håndtering av farlig avfall i Norge, og det åpnes opp for handel med farlig avfall med utlandet. Vi vil dermed undergrave Baselkonvensjonens forpliktelser, og dermed kunne miste muligheten til å kontrollere salg, kjøp, transport, lagring og behandling av farlig avfall

I dag er det Baselkonvensjonen som setter politikken for håndtering av farlig avfall. Noe av bakgrunnen for at Baselkonvensjonen ble opprettet var å unngå dumping av farlig avfall i utviklingsland. Formålet med konvensjonen er at farlig avfall ikke skal komme på avveie, men også å minimere avfallsgenerering og å sikre miljømessig forsvarlig destruksjon av farlig avfall nærest mulig kilden. Land skal ikke kunne frasi seg ansvar for avfall generert innenfor dets grenser.

Det er et mål at partene i Baselkonvensjonen skal minimere transport av farlig avfall over landegrenser, minimere giftigheten på avfallet som dannes, samt sikre at avfallet forvaltes så nært kilden som mulig. Konvensjonen stiller også strenge krav til melding, godkjenning og sporing av bevegelse av farlig avfall over landegrenser, og forbyr handel av avfall mellom medlemsland og ikke-medlemsland¹¹.

Baselkonvensjonen er ikke ferdigforhandlet. Det som gjenstår er blant annet å sette restriksjoner på grensekryssende transport.

Om TISA-avtalen medfører at farlig avfall kan håndteres som varer og avfallshåndtering defineres som en miljøtjeneste, vil den stride mot Baselkonvensjonen. Med disse to motstridende avtalene er det rimelig å anta at farlig avfall vil håndteres etter TISA-avtalen. Det vil være sanksjoner mot landene som bryter med TISA eller WTO, men ingen sanksjoner som beskytter Baselkonvensjonen. I så fall vil handelsprinsipper overstyre miljøkonvensjonen fra Basel. Om farlig avfall blir tatt inn i TISA-avtalen er det også en overveiende sannsynlighet for at Baselkonvensjonens transportbegrensninger ikke vil forhandles ferdig, eller at konvensjonens utvikling av regelverk vil gå i stå.

Riksrevisjonen har pekt på i sin rapport fra 2012 at det i dag ikke er god nok kontroll med farlig avfall i Norge¹². For å unngå dumping av farlig avfall i utviklingsland og at lasteskip med uklart eierskap flyter rundt i internasjonalt farvann, og for å sikre god håndtering av farlig avfall, bør et minimum være å fjerne farlig avfall fra en eventuell TISA-avtale, og heller styrke forhandlingene under Baselkonvensjonen.

¹¹ Baselkonvensjonen: <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-e.pdf>

¹² Riksrevisjonen (2012), Riksrevisjonens undersøkelse om håndtering av farlig avfall: <https://www.riksrevisjonen.no/rapporter/Sider/Avfall.aspx>

5: EFTAs miljøparagrafer

Norge er en del av EFTA (en europeisk økonomisk samarbeidsorganisasjon bestående av Norge, Island, Sveits og Liechtenstein). EFTA inngår frihandelsavtaler med andre land, såkalte tredjepartsland. I disse avtalene er det kapitler om miljøregulering¹³ som har til hensikt å fremme miljø og utvikling i landene. Miljøkapitlene er derimot kritisert for å ha svakt språk om miljø og ansvar innenfor avtaleteksten. I avtalen med Bosnia er miljø nevnt i egne artikler, blant annet i artikkel 38 – «Multilateral Environmental Agreements and Environmental Principles¹⁴». Her bekrefter partene sin forpliktelse til å implementere miljøavtaler i eget lovverk. Videre i artikkel 39 om promotering av handel skal *partene etterstrebe å støtte investeringer og handel som er til fordel for en bærekraftig utvikling*¹⁵. Dette inkluderer bærekraftig fornybar energi, energieffektivitet og varer merket som økologiske.

Reguleringer og standarder som for eksempel henvist til under artikkel 39 i Bosnia-EFTA-avtalen, kan imidlertid bare innføres dersom de er *otherwise consistent with the agreement*, altså at miljøpolitikk ikke må bryte med avtalens frihandelsprinsipper. Miljøreguleringer kan fort bli utfordret som et handelshinder. Dette kom tydelig frem i forhandlingene om en frihandelsavtale mellom EU og USA (TTIP) der høyere standarder innen plante- og dyrehelse, som eksempelvis maksnivåer på sprøytemidler i matproduksjon, veterinære standarder og forbud mot genmodifiserte planter og dyr (GMO) utfordres¹⁶.

6: Utslipp fra internasjonal transport

Oppdeling av produksjonsprosesser i jakt på den billigste produksjon og høyeste avkastning, såkalte globale verdikjeder, fører til økt transport. Dette er økonomisk mulig i dag fordi de reelle miljøkostnadene ikke er regnet inn i hverken prisen på varen eller i transportkostnadene. Økt handel med varer over landegrensene fører til økt transport og økte utslipp av CO₂. Ifølge WTO har eksportvolumet i verden økt med 32 ganger fra 1950 til 2010¹⁷. Ifølge FNs klimapanel kan veksten i global transport bli en betydelig utfordring for å nå målet om lavere utslipp og unngå temperaturøkning over 2 grader¹⁸. Hvis sektorene forblir uregulert kan internasjonal transport med skip og fly utgjøre så mye som 40% av verdens totale utslipp innen 2050. I 2012 var utslippene 3,5 % av de totale utslippene¹⁹. Les mer om dette temaet i Spires rapport: Internasjonal transport av varer – konsekvenser for miljø og utvikling²⁰.

¹³ European Parliamentary Research Service (2016), Free trade agreements between EFTA and third countries – an overview [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/580918/EPRS_BRI\(2016\)580918_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/580918/EPRS_BRI(2016)580918_EN.pdf)

¹⁴ EFTA- Bosnia Free Trade Agreement, article 38: <http://www.efta.int/media/documents/legal-texts/free-trade-relations/bosnia-and-herzegovina/bosnia-and-herzegovina-fta.pdf>

¹⁵ EFTA- Bosnia Free Trade agreement, article 39: <http://www.efta.int/media/documents/legal-texts/free-trade-relations/bosnia-and-herzegovina/bosnia-and-herzegovina-fta.pdf>

¹⁶ Grain (2013) Food safety in the EU-US trade agreement: going outside the box <https://www.grain.org/article/entries/4846-food-safety-in-the-eu-us-trade-agreement-going-outside-the-box>

¹⁷ IATP (2016) The Climate Cost of Free Trade

¹⁸ Sims et al, (2014) Climate change 2014 Mitigation of climate change, Working group III Contribution to the fifth assessment report of the intergovernmental panel on climate change

¹⁹ ENVI (2015) Emission reduction targets for international aviation and shipping. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/569964/IPOL_STU\(2015\)569964_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/569964/IPOL_STU(2015)569964_EN.pdf)

²⁰ Spire (2016) Internasjonal transport av varer, konsekvenser for miljø og utvikling. http://spireorg.no/files/spire/documents/Ferdig_design__Notat_spire.pdf

Anbefalinger

Denne rapporten har pekt på en rekke miljø- og klimautfordringer ved handelsavtaler Norge er involvert i. På grunnlag av denne rapporten har Handelskampanjen følgende oppfordringer til våre folkevalgte:

- Alle handels- og investeringsavtaler må være underordnet folkerettslig bindende konvensjoner for miljø, klima, helse og arbeidsmiljø
- Forbud og reguleringer er den mest effektive måten å redusere miljøkonsekvenser av produksjon og forbruk. Reguleringer bør kunne iverksettes nasjonalt for å stadig forbedre miljøregelverk
- Norge må jobbe for at Baselkonvensjonen må forhandles ferdig, og at farlig avfall fjernes fra TISA-forhandlingene og WTOs GATS-forhandlinger
- Må jobbe for en CO₂ - avgift som internaliserer kostnader, enten ved å sette en avgift på drivstoff eller en avgift på utslipp.
- Klimaavtalen fra Paris, og fremtidige avtaler, må inneholde krav om reduksjon av CO₂ -utslipp fra grensekryssende transport og transport i internasjonalt farvann og luftrom.
- Ikke inngå nye bilaterale avtaler som åpner for ISDS, og avvikle eksisterende.
- Forlate TISA-forhandlingene
- Forslag om energitjenester trekkes, både fra TISA og fra WTOs GATS-forhandlinger, Norge bør heller jobbe for at land distanserer seg fra prinsippet om energinøytralitet, eller oppklare at prinsippet ikke kan innebære å ofre noen lands autoritet til å selv kunne regulere valg av energikilder og typer teknologi, både eksisterende, fremvoksende og framtidige
- Jobbe for å avvikle forhandlingene om EGA *Environmental Goods Agreement*.

UTGITT AV HANDELSKAMPANJEN 2016

Handelskampanjen samler organisasjoner fra bonde-, fag-, miljø- og solidaritetsbevegelsen. Medlemmer er Attac, Fagforbundet, For Velferdsstaten, Handel og Kontor, Latin Amerikagruppene i Norge, Natur og Ungdom, Nei til EU, Norges Bondelag, Norges Bygdekvinnelag, Norges Bygdeungdomslag, Norsk Bonde- og Småbrukarlag, Oikos- Økologisk Norge, PRESS, Spire, Ungdom mot EU, Utviklingsfondet, og Folkeaksjonen mot TISA.

Forfatter: Tina Andersen Vågenes og Mari Gjerdåker
Innholdet i notatet står for forfatternes egen regning.
Layout: Jenny Jordahl



Notatet er utgitt med støtte fra Norad