

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 OSLO

Oslo, 19.05.2010

Deres ref:

Vår ref: Anne Johansen/ 10-3385

Hørings svar - klimakur 2020

Innledning

Vi viser til Miljøverndepartementets brev datert 19. februar 2010, hvor Klimakur 2020 sendes på høring.

Hovedorganisasjon for handel og tjenester, HSH, Dagligvarehandelens Miljøforum (DMF) og Norges Colonialgrossisters Forbund (NCF) leverer med dette felles høringsuttalelse til Klimakur 2020.

Norge har satt seg ambisiøse klimamål gjennom Klimaforliket. Et av målene er at man innen 2020 skal ha kuttet de innenlandske klimagassutslippene med 15-17 millioner tonn CO₂-ekvivalenter sammenlignet med "business as usual". Klimakur 2020 utreder ulike tiltak og virkemidler man kan iverksette for å nå målet knyttet til nasjonale utslippsreduksjoner. Utredningen ser også på ulike retninger klimapolitikken kan dreies mot, og vurderer både hvor store kostnader som er knyttet til de ulike retningene, og hvilke fordelings effekter de har.

Det er svært positivt at man med Klimakur har tatt skrittet fra de ambisiøse målene og over til å se på hva det faktisk innebærer i praksis å skulle nå disse. Utredningen viser at det vil være svært utfordrende å nå de nasjonale målene for reduksjoner i klimagassutslipp som er fastsatt i Stortingets klimaforlik. Dagens virkemidler og forventet økende kvotepris alene er langt fra tilstrekkelig. Det er nødvendig å finne de gode og riktige virkemidlene som bidrar til at vi når klimamålene uten å påføre samfunnet store, unødvendige kostnader.

Vi mener det er viktig også å fokusere på at klimautfordringen og økte krav til utslippsreduksjoner kan medføre nye muligheter for norsk næringsliv dersom Norge klarer å være tidlig ute med gode, innovative klimavennlige løsninger. Her må myndighetene i samarbeid med næringslivet legge forholdene til rette slik at vi får en utvikling i den retningen. Dette vil gi rom for og incentiver til økt innovasjon og fremvekst av nye grønne næringer med medfølgende arbeidsplasser.

Våre hovedkonklusjoner kan oppsummeres som følger:

- Norge må velge styrings- og kostnadseffektive virkemidler i sin klimapolitikk slik at vi kan nå målene om utslippsreduksjoner på en måte som fører til lavest mulig kostnader for samfunnet som helhet.
- Vi mener det er avgjørende med en klimapolitikk der alle utslippskilder behandles likt, ved at avgifter og kvotepriser skal være like for alle virksomheter og alle næringer.
- For å kunne håndtere de globale klimautfordringene, er det svært viktig at vi klarer å etablere et velfungerende globalt kvotemarked uten hull som gir muligheter for misbruk av systemet. Norge må derfor arbeide for å få til et velfungerende globalt kvotemarked med kvotepriser som reflekterer de reelle kostnadene ved klimagassutslipp.
- Et vesentlig suksesskriterium er et sterkt fokus på forskning, utvikling og bruk av effektiv miljøteknologi. Fram til en får på plass globale priser som reflekterer de fulle kostnadene ved klimagassutslipp, bør myndighetene bruke offentlig støtte og subsidier til FoU for å fremme de positive eksterne effektene både av å utvikle nye klimateknologier samt å bruke eksisterende teknologier på nye måter for å redusere klimagassutslipp. Samtidig er det viktig å presisere at man ikke skal satse på teknologi for enhver pris - prosjektene må antas å være kostnadseffektive på sikt.
- Bruk av IKT står sentralt i alle sektorer i dagens samfunn. Smart bruk av IKT vil kunne medføre store reduksjoner i klimagassutslipp. For å få til dette er vesentlig at det offentlige legger til rette for miljønnovasjon innen IKT-sektoren.
- Vi ønsker en miljøpolitikk som fremmer samspill mellom næringsliv og myndigheter. Det er ofte hos næringslivet selv kunnskapen om hvordan å gjennomføre tiltak på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte ligger.
- Myndighetene må tenke helhetlig klimapolitikk når de vedtar skatter, avgifter og reguleringer slik at det er mulig for næringslivet å drive miljøvennlig og samtidig forsvarlig.
- Når man vedtar grep innenfor transportsektoren er det viktig at man velger tiltak og virkemidler som ikke får dramatiske konsekvenser for mobiliteten. Sentrale tiltak er fokus på de store pressområdene i og omkring våre største byer, satsing på kollektivtransport, jernbane og kjøprising. Det er også vesentlig å få til mest mulig effektive logistikk-løsninger (bl.a. samtransport).
- Det er viktig å sørge for at hele næringslivet og samfunnet blir i stand til å delta på en best mulig måte i arbeidet for et bedre miljø. Det bør utvikles flere typer arbeids- og rådgivningsverktøy og gjennomføres programmer som bidrar til dette. Her har varehandelen er særskilt stilling som bindeledd mellom industriell produksjon og forbrukerne.

Fokus på styrings- og kostnadseffektivitet

Det er store kostnader knyttet til å løse de globale klimautfordringene, og merkostnadene ved en ikke-kostnadseffektiv klimapolitikk blir høyere jo mer ambisiøse klimamål man legger til grunn. Vi er derfor opptatt av at Norge må velge styrings- og kostnadseffektive virkemidler i klimapolitikken for å nå de ambisiøse nasjonale klimautslippsmålene fra Klimaforliket på Stortinget.

Vi mener det er viktig at Norge gjennomfører de tiltakene som gjør at vi når målene slik at samfunnet som helhet påføres lavest mulige kostnader. Dette vil for alle praktiske formål medføre en miks av virkemidler, herunder skatter og avgifter og kvoter hjemme, kjøp av kvoter i andre land, og der det er hensiktsmessig (som for

eksempel der tiltak ikke blir realisert fordi den bedriftsøkonomiske kostnaden er større enn den samfunnsøkonomiske kostnaden), støtte til utvikling av klimavennlig teknologi og andre tiltak som bidrar til å redusere klimagassutslippene. Dette vil medføre at vi kan få til størst mulig kutt i utslipp av klimagasser for en gitt pris. En del av tiltakene utredet i Klimakur vil frem mot 2020 ikke realisere de største klimagevinstene, mens de vil ha stor effekt fram mot 2030. Dette gjelder særlig tiltak som krever utvikling av nye teknologier. For denne type tiltak kan det være hensiktsmessig å vurdere kostnadseffektiviteten i et lengre perspektiv enn frem mot 2020.

Alle må bidra - lik pris for alle utslippskilder

Det er vesentlig at alle sektorer bidrar, og betaler for sine utslipp. Hvis ikke blir kostnadene svært høy for de resterende sektorene som blir sittende igjen med regningen. Ikke å måtte betale for sin forurensende aktivitet gir heller ikke incentiver til å finne smarte måter å redusere utslippene på. Å sette lik utslippspris for alle utslipp er således etter vårt syn det klimatiltaket Norge bør prioritere først. Som en rekke tidligere utredninger har vist, viser også Klimakurs arbeid nettopp at den rimeligste/minst smertefulle måten for samfunnet som helhet¹ å nå klimamålsetningene på, er at alle betaler lik pris for sine utslipp. Den viser også at det i praksis ikke er mulig å skjerme industrien og andre sektorer slik man i dag gjør dersom vi skal nå klimamålene Norge har satt seg.

Lik pris for alle utslippskilder er langt fra dagens situasjon i Norge, og det til tross for at prising av CO₂-utslippene er det viktigste klimapolitiske tiltaket vi har i Norge i dag. Her kan det også nevnes at selv i Revidert nasjonalbudsjett for 2010 foreslås det å gi mindre lettelser i CO₂-avgiften for noen næringer². Dagens virkemiddelbruk er verken forenlig med prinsippet om at forurenser skal betale eller at virkemidlene skal være kostnadseffektive, som begge ble vektlagt i Klimaforliket.

Hvilke tiltak skal vi starte med?

Vi mener at Norge bør starte med de billigste, enkleste og mest kostnadseffektive tiltakene for å nå målene uten at det påfører samfunnet unødvendige og uforholdsmessig store kostnader. Med de billigste tiltakene mener vi de tiltakene hvor man får mest mulig utslippsreduksjon per krone man investerer i utslippsreducerende tiltak. Disse tiltakene vil ofte også være de tiltakene det er mulig å komme raskt i gang med, noe som er viktig for et tiltaks totaleffekt. Samtidig må man også satse på tiltak som "monner".

Det er viktig her å presisere at et tiltak som er "billig" ikke er ensbetydende med et dårlig tiltak. Om man kutter et tonn CO₂-utslipp til en stor kostnad eller et tonn til en mye lavere kostnad spiller ingen rolle med tanke på klimaet - utslippsreduksjonen har like stor effekt på klimaet uavhengig av hvor mye det koster og hvor det tas. Imidlertid vil det spille en rolle for samfunnet totalt ved at det blir mindre midler igjen til andre formål dersom man velger det dyre tiltaket.

Andre hensyn

Det er rimelig å anta at beslutningstakerne også ønsker å ivareta andre hensyn enn kun å redusere klimagassutslippene i Norge. Myndighetene har særlig vært opptatt av

¹ I samfunnsøkonomiske termer omtales dette som kostnadseffektivitet.

² Fjerning av avgiften på forbrenning av avfall, utsetter innføringen av CO₂-avgift på LPG og naturgass og fritar tang- og taretrålere for grunnavgiften på fyringsolje

å skjerme noen næringer gjennom en rekke subsidier og særordninger, deriblant ved at store deler av industrien slipper å betale for sine klimagassutslipp.

Vi ser at en politikk hvor alle betaler like mye for sine utslipp kan få konsekvenser for deler av norsk industri. Vi ser også problemet med karbonlekkasje - at norsk forurensende industri da kan flytte til andre land med mindre strengt regime og der forurense mer enn hva de gjør i Norge. Vi mener imidlertid at det er bedre å adressere slike andre hensyn ved hjelp av andre virkemidler enn å subsidiere enkelte sektors klimagassutslipp. Slik subsidiering fører til at de resterende sektorene må betale en mye høyere pris for sine utslipp, og samtidig oppleve at den høye prisen de betaler ikke har særlig stor effekt med tanke på målsetningen bak avgiftene. Et godt eksempel på dette fra dagens Norge er at næringsstøtte og skattefordeler for næringer som landbruk, skipsfart, industri og transport til sammen utgjør ca 30 milliarder kr, jf. Nasjonalbudsjettet 2010 (tabell 6.1-6.4). Samtidig utgjør miljøavgiftene ca 23 milliarder kroner. De subsidierte næringen får altså langt høyere støtte enn hva som betales i avgift. Taperen i dette spillet blir de andre næringene og husholdningene, som må betale de 30 milliardene og som dessuten må se at miljøavgiftene de betaler, monner lite for å få ned utslippene³.

Av hensyn til næringene som kan bli berørt av en politikk hvor alle betaler like mye for sine utslipp, bør myndighetene heller tilstrebe og finne andre virkemidler enn å subsidiere klimagassutslippene dersom man ønsker å gjøre omstillingen mindre vanskelig for disse næringene. Internasjonale avtaler setter begrensninger på hvilke tiltak som kan velges, men både FoU-tiltak, subsidiering av teknologiomlegging i næringer med stort potensial for utslippslekkasjer, bosettingstiltak, investeringer i infrastruktur og distriktslokalisering av offentlig virksomhet kan være aktuelle virkemidler.

Det er viktig at myndighetene er tydelig på at subsidieringen av klimautslipp skal fases ut over tid. På den måten kan bl.a. industrien som rammes gis tid til å omstille seg. Samtidig er det viktig å peke på at omstillingsprosesser ikke har de store negative kostnadene for samfunnet som vi ofte tror. Studier utført av bl.a. professor Salvanes ved NHH viser at de fleste raskt finner ny jobb, og at de også raskt er oppe i omtrent samme lønn, og at dette dessuten skjer med svært små ledighetsperioder. Ettersom flere og flere land innfører en mer ambisiøs klimapolitikk, vil også argumentene knyttet til utflytting og karbonlekkasje bli svakere og svakere. I Samfunnsøkonomen nr 6 2009⁴ står følgende: "Studier av potensialet for slike utslippslekkasjer som følge av innenlands prising av klimautslipp, viser at de er små. Effektene varierer imidlertid med næringer, og den kraftkrevende industrien er mer utsatt enn andre". For den kraftkrevende industrien er det derfor viktig at det kommer på plass en internasjonal klimaavtale som gjør at det blir strenge utslippsreguleringer i alle land. Hvis en får til det, vil en forutsigbar og streng politikk for utslippskutt kunne bli et konkurransefortrinn for norsk industri på sikt i og med at også konkurrentene i andre land vil komme til å stå overfor strengere utslippsreguleringer i årene som kommer.

Norge må arbeide for å få til et globalt kvotemarked

Klimaproblemet er globalt, og den eneste løsning som foreløpig er kommet opp som kan håndtere klimautfordringen på et globalt plan er et globalt kvotemarked. Vi mener derfor at Norge må arbeide for å få til et velfungerende globalt kvotemarked med kvotepriser som reflekterer de reelle kostnadene ved klimagassutslipp. Ideelt

³ Vista analyse i prosjektbeskrivelse til prosjektet "Bærekraftig forbruk – mulighet eller umulighet?"

⁴ Samfunnsøkonomen nr 6 2009. Artikkel "Er teknologipolitikk et egnet virkemiddel i den norske klimapolitikken?" av Brita Bye, Taran Fæhn og Tom-Reiel Heggedal.

sett bør alle nasjoner være med i et globalt kvotemarked. Det er særlig viktig å få med seg landene som i fremtiden kommer til å stå for størsteparten av klimagassutslippene, deriblant særlig USA, Kina og India. Et globalt kvotemarked vil også løse mange av problemstillingene knyttet til andre hensyn myndighetene måtte ønske å ta.

Vi har forståelse for at mange er blitt skeptiske til kvotesystemet med tanke på den negative publisiteten EUs kvotemarked har fått gjennom spesifikke saker i media den siste tiden. Vi tenker da særlig på Ungarns "resirkulering" av kvoter: Når ungarske bedrifter har levert inn kvoter som skal dekke opp for utslippet året før, har myndighetene i stedet for automatisk å slette disse, valgt å beholde noen av dem og i stedet slette noen av klimakvotene landet har til overs som følge av Kyotoavtalen. Disse kvotene er omstridt (jf. hot-air-problematikken), og mange land er derfor skeptisk til å kjøpe dem siden alle vet at kjøp av Øst-Europeiske overskuddskvoter ikke bidrar til utslippskutt⁵. Også saker knyttet til mva-unndragelse på kvotehandel har satt kvotemarkedet i et dårlig lys. Vi understreker derfor at det er svært viktig at vi klarer å etablere et velfungerende kvotemarked uten hull som gir muligheter for misbruk av systemet.

Forutsigbarhet

Vi ønsker en klimapolitikk som fremmer samspill mellom næringsliv og myndigheter. Næringslivet tenker langsiktig, og satsing på klimatiltak, og da særlig tiltak knyttet til miljøteknologi, krever store investeringer. For at aktørene i næringslivet skal tørre å satse på slike tiltak, er det viktig at de kan være sikre på at man har rammebetingelser som varer over en lengre periode. For å få med seg næringslivet er det derfor svært viktig med forutsigbarhet og langsiktighet i klimapolitikken.

Virkemidler knyttet til teknologiutvikling

Tilgang på klimateknologier er viktig for å kunne redusere klimautslippene både globalt og nasjonalt, og et vesentlig suksesskriterium for å løse den globale klimautfordringen er sterkt fokus på forskning, utvikling og bruk av effektiv miljøteknologi.

Imidlertid krever utvikling av klimateknologier at det skapes et marked for slike teknologier. Det første tiltaket myndighetene bør gjøre for å skape disse markedene er å legge alle utslippkilder samme utslippspris. Riktig prising av forurensing gjennom skatter eller omsettbare kvoter vil stimulere etterspørselen etter nye og renere teknologier. Så lenge en bedrift har utslipp og må betale for det, vil den være interessert i ny teknologi eller å bruke tilgjengelig teknologi på nye måter som gjør at utslippskostnadene kan reduseres.

Det er imidlertid et stykke igjen fram til man får på plass globale priser som reflekterer de fulle kostnadene knyttet til klimagassutslipp. Fram til en får på plass dette, bør myndighetene i tillegg bruke offentlig støtte og subsidier til FoU for å fremme de positive eksterne effektene både av å utvikle nye klimateknologier samt å bruke eksisterende teknologier på nye måter for å redusere klimagassutslipp. Så lenge prisene på utslipp er for lave i forhold til hva en global karbonpris ville vært med en forpliktende global klimaavtale, bør støtten rettes mot teknologiløsninger som kan utnyttes globalt, ikke bare nasjonalt. Norges teknologiske utvikling vil, som et lite land, avhenge mye av hva som skjer av teknologiutvikling - og herunder klimavennlig teknologi - i andre land. Det blir således viktig at det offentlige er med på å finansiere tiltak som bl.a. fremmer spredning av ulike teknologier mellom land, tiltak som fremmer norsk næringslivs kunnskap mht å ta disse teknologiene i bruk

⁵ <http://www.dn.no/forsiden/kommentarer/article1865299.ece>

samt tiltak som utformer og sprer programmer om teknologiløsninger og teknologiimplementering som det er en samfunnsøkonomisk gevinst ved at alle får tilgang til. En måte å spre teknologier på kan nettopp være å kjøpe kvoter fra u-land.

Samtidig er det viktig å presisere at man ikke skal satse på utvikling av miljøteknologi for enhver pris - prosjektene må antas å være kostnadseffektive på sikt. Ambisiøse klimateknologiprojekter som vil kunne føre til store reduksjoner i klimagassutslipp dersom man lykkes krever utvikling av avansert teknologi, og dermed er beheftet med stor usikkerhet knyttet til om man faktisk vil klare å gjennomføre tiltaket. Mange av disse tiltakene er svært dyre tiltak - kostnaden knyttet til hvert tonn CO₂-ekvivalenter utslippsreduksjon de fører til - dersom de lykkes - er høy. Et godt eksempel på både kostnadene og usikkerheten knyttet til slike prosjekter er den planlagte CO₂-rensingen på Mongstad.

IKT-sektorens unike stilling

IKT en sektor som bidrar til en økende del av klimagassutslippene. Gjennom produksjon og drift står IKT for 2,5 prosent av de globale klimagassutslippene⁶. Samtidig står IKT- næringene i en særstilling hva gjelder klimapolitikk. Bruk av IKT står sentralt i alle sektorer i dagens samfunn. Smart bruk av IKT-løsninger vil kunne medføre store reduksjoner i klimagassutslipp. Utslippsreduksjoner ved smart bruk av IKT-løsninger vil i første rekke skje i andre sektorer enn IKT-industrien selv. Faktisk kan reduksjonene i andre sektorer bli fem ganger større enn hele det samlede utslippet fra dagens IKT-industri, og innen energisektoren kan 30% av utslippsreduksjonene komme gjennom smart overvåking og styring av energibruk ved IKT⁷.

I følge rapporten "IKT og klimagassutslipp" utarbeidet av Econ Poyrry på oppdrag fra FAD, kan IKT

"bidra til å redusere totale klimagassutslipp med opptil 15 prosent innen 2020 gjennom en rekke tiltak. IKT kan f.eks. bidra til redusert reiseaktivitet gjennom fjernsamarbeid, overgang fra materielle til virtuelle produkter og energieffektivisering i bygninger og transportmidler. Gjennom fjernsamarbeid, grønne anbudsrunder og skifte av fokus fra produkter til tjenester kan myndighetene redusere egne utslipp. I tillegg kan myndighetene gå foran som gode eksempler ved å synliggjøre miljøgevinster fra statlige IKT- investeringer".

For å få til dette er vesentlig at det offentlige legger til rette for miljønnovasjon innen IKT-sektoren blant annet gjennom støtteordninger, å tilpasse dagens regelverk til en digital fremtid, og gjennom sine offentlige innkjøp.

Myndighetene må legge til rette for miljøvennlig drift

En kritisk suksessfaktor for å nå de ambisiøse nasjonale målene om utslippsreduksjoner, er at alle offentlige instanser tenker helhetlig klimapolitikk i sin politikktutforming og i sine avgjørelser. Ved å gjøre dette tilrettelegges det for at bedrifter i sin daglige drift kan ha en helhetlig klima- og miljøtenking i alt som gjøres, og samtidig drive på en forsvarlig måte.

Dette er ikke tilfellet i dag, noe som også påpekes av Riksrevisjonen i deres dokument 3:5 (2009-2010) - Riksrevisjonens undersøkelse av måloppnåelse i klimapolitikken. De finner i undersøkelsen store svakheter i hvordan de ulike departementene ivaretar sitt sektoransvar på klimaområdet.

⁶ Econ Poyrrys Rapport 2009-082 IKT og klimagassutslipp

⁷ Climate Group/ McKinsey rapport Smart 2020 for GeSI, 2008.

Det er flere eksempler på at ulike departement har motstridende interesser og hvor lover og regler, skatter og avgifter utformes på måter som direkte arbeider mot at Norge skal nå klimamålsetningene vi har satt oss. Dersom man ikke får til et annet spor her, vil det bli svært vanskelig å oppnå klimamålsetningene. To dagsaktuelle eksempler som her kan nevnes, er forslaget om høydebegrensning på kjøretøyer og mangel på merverdiavgiftsmessig likebehandling av digitale og trykte bøker.

Høydebegrensning på kjøretøyer på 4 meter

Statens Vegvesen Vegdirektoratet har fremmet forslag om å innføre en høydebegrensning på kjøretøyer på 4 meter. En stor del av kjøretøyene som i dag benyttes til varetransport er høyere enn dette. En gjennomføring av forslaget vil føre til økt transport på vei, noe som igjen vil medføre flere negative miljøkonsekvenser, deriblant en stor økning i CO₂-utslipp. Leverandørens utviklings- og kompetansesenter (LUKS) har i sin høringsuttalelse til Vegdirektoratet anslått at en gjennomføring av forslaget vil medføre årlige økte CO₂-utslipp i en størrelsesorden på over 200 000 tonn.

Likebehandling mellom digitale og trykte bøker

Det er i dag momsfristak for papirbøker og lyd bøker mens e-bøker, som nå er på god vei inn i det norske markedet, er momsbelagt. Her favoriseres altså det minst klimavennlige alternativet - papirutgaven - fremfor et annet, så å si identisk men mye mer klimavennlig produkt - e-utgaven. Vi vil fremover få en utvikling hvor stadig flere produkter vil flyttes over fra materiell til digital form. Dette vil være en positiv dreining mot et mer klimavennlig forbruk. Det er i denne sammenheng vesentlig at skatter, avgifter og reguleringer gjøres konkurransenøytral, blant annet gjennom å gjøre avgifter teknologinøytrale, for ikke å motarbeide denne utviklingen.

Handel- og tjenesteytende sektors rolle

Handels- og tjenestesektoren er den største sektoren i norsk økonomi. Det er også den sektoren som vokser raskest. Handels- og tjenestenæringene sysselsetter 1,7 millioner mennesker i Norge, 1,1 millioner av dem i privat sektor, og står for mer enn 60 prosent av all verdiskaping i Norge.

Handel og tjenesteytende næringer er ikke de største klimasynderne. De bidrar i liten grad til CO₂-utslipp sammenlignet med mange andre næringer. I tillegg betaler disse næringene - i alle fall i stor grad - for sine utslipp. Handel og tjenesteytende virksomheter har således økonomiske insitamenter til å kutte ned på klimautslippene. Varehandelen og hotell- og restaurant har mer enn halvert utslippsintensiteten (klimautslipp i forhold til produksjon målt i mill.kr i faste 2000-priser) siden når?. For tjenesteytende næringer i alt er utslippsintensiteten redusert til en tredjedel sammenlignet med 1990⁸. Disse næringene kan likevel på rekke områder bidra med å få til ytterligere reduksjoner i klimagassutslippene.

Områdene Klimakur 2020 har vært innom og hvor våre næringer kan bidra, er transport, utslippsreducerende tiltak for bygg (til en viss grad), avfall og fluorholdige klimagasser i produkter. *Kunnskapen om hvordan en kan få gjennomført ulike tiltak på en mest mulig hensiktsmessig og effektiv måte ligger i stor grad hos næringslivet. Vi vil derfor oppfordre myndighetene til å ta kontakt med sentrale aktører i næringslivet slik at man i samarbeid kan finne den beste måten å innrette tiltak på.*

Nedenfor vil vi gå nærmere inn på områdene transport og logistikk, fluorholdige klimagasser i produkter og avfall (emballasje).

⁸ Statistisk sentralbyrå (miljøregnskap NAMEA)

Transport og logistikk

Transportsektoren er samlet sett den største miljøsynderen i dag, og det er viktig at man tar de grep som er mulig uten at det får dramatiske konsekvenser for mobiliteten i samfunnet.

I Klimakur 2020 er det på transportområdet beregnet at man kan kutte utslippene med 3- 4,5 mill tonn CO₂. (Dette er mye mindre enn det som kreves dersom industrien skal skjermes - da må ca 9 millioner tonn tas av de resterende sektorene, hvorav en stor del av dette vil falle på transportområdet). Et kutt på 4,5 mill tonn innen transportsektoren krever drastiske virkemidler, store investeringer/ overføringer og avhenger i tillegg av utvikling av og tilgang til 2. generasjons biodrivstoff. Det er usikkert hvilke og hvor store samfunnsmessige konsekvenser en gjennomføring av virkemidlene som må til for å oppnå dette, vil ha. Det er imidlertid klart at flere av de utredete tiltakene og virkemidlene vil ha betydelige samfunnsmessige konsekvenser, bl.a. som følge av merkbare konsekvenser for både husholdningers og næringslivets mobilitet.

Mulige konsekvenser av redusert mobilitet

Framkommelighet er en forutsetning for å holde samfunnet i gang, og det er av flere grunner kritisk med god framkommelighet både for næringslivet og husholdningene i Norge.

Norges geografi og vår spredte bosetning tilsier at store begrensninger i mobilitet vil få større konsekvenser her enn i en rekke andre land. Skal vi opprettholde en spredt bosetning i landet, er det avgjørende at mobiliteten ikke blir vesentlig fordyret for husholdninger og næringsliv. Når man vurderer tiltak på transportområdet, må man derfor samtidig vurdere om man fremdeles ønsker en spredt bosetning, eller om man ser for seg en situasjon med økt sentralisering i Norge, hvor både næringsliv og befolkningen blir samlet rundt de største byene. Dette skyldes blant annet at det ikke er mulig å etablere et tilfredsstillende kollektivtilbud i alle gravgrendte strøk i Norge. Store økninger i kostnadene knyttet til transport vil også gjøre det svært dyrt å frakte innsatsvarer til utkantstrøk, og dermed enda mer kostbart å drive ulike typer næringsvirksomhet i periferien av Norge.

Pris til konsument

De aller fleste handelsaktører har pt harmonisert prisstruktur på landsbasis og de fleste varer koster tilnærmet det samme uavhengig av bosted. Dersom kostnadene med vareforsyning over lengre avstander blir for store, vil de landsdekkende handelsaktørene måtte tilpasse seg denne virkeligheten og ta ut merkostnadene i form av høyere pris. Resultatet vil bli dyrere varer i distriktene.

Restriktive tiltak mot bilbruk i bykjerner

I et klimapolitisk perspektiv er det viktig å være oppmerksom på at klimapolitisk velmente og restriktive tiltak mot bilbruk i bykjerner også kan lede til byspredning gjennom utflytting til omlandskommunene. På den måte kan omfanget av innpendling fra tynnere befolkede omliggende områder som er vanskelige å betjene med kollektivtransport og fritidsreiser øke, med økte klimagassutslipp fra personbilbruk som resultat.

Det er likevel en rekke tiltak og virkemidler som kan og bør gjennomføres innen transport og logistikk, uten at man legger vesentlige begrensninger på mobiliteten.

Fokus på pressområdene

For å løse de største utfordringene som er knyttet til samferdsel og klimagassutslipp, trenger Norge:

- Effektive helhetlige transportsystemer i og rundt våre største byer
- Et framtidrettet togtilbud som knytter Oslofjordområdet, Grenland og områdene nord for Oslo sammen til ett lokalt arbeidsmarked.
- Et stamvegnett som bringer gjennomsnittshastigheten mellom våre største byer opp mot 100 km/timen

Det viktigste samferdsels- og klimapolitiske tiltak som kan gjøres for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren er å sette fokus på hvordan vi skal løse de store, og ventelig eskalerende, trafikkutfordringene i og rundt våre største byer.

Det må føres en mer aktiv statlig politikk overfor de største byområdene for å bedre framkommeligheten for både arbeidsreiser og for varetransporten. Ca 80 % av godstrafikken foregår i det sentrale østlandsområdet. Følgelig må gjennomfartsårene i dette området prioriteres for å sikre en raskere framkommelighet og lavere klimagassutslipp.

For å kunne nå de klimapolitiske målsetningene, er det også helt avgjørende med en sterk satsing på kollektivtransport og jernbane i og omkring de største byene. TØI-rapport 1026 *"Storbytrafikken i dag og fem til ti år framover"*, viser hvor viktig kollektivsatsing er, også for å kunne gjennomføre hensiktsmessige trafikkregulerende begrensninger på privatbiltrafikk. En må derfor øke kapasiteten, kvaliteten og påliteligheten på kollektivsystemene både på buss og bane i og omkring de største byene.

Kollektivsatsing på tog og T-bane avlaster veisystemene mest, men en langt sterkere satsing på busstrafikken er like nødvendig. Det er betydelig ledig kapasitet i kollektivfeltene som med fordel kan utnyttes bedre.

Kø- og veiprising

Vi mener det er nødvendig å bruke køprising som virkemiddel for å øke framkommeligheten i byer med betydelige køproblemer som i Oslo og Bergen. Køene i hovedveisystemene i de største byene, i første rekke Oslo og Bergen, skyldes at trafikkbelastningene er betydelig større enn veikapasiteten i deler av døgnet. Styring av presset på hovedveisystemene i rushtidsperiodene gjennom et køprisingssystem er særlig effektivt og nødvendig når mulighetene for reelle kapasitetsutvidelser er begrenset.

Køprising forutsetter imidlertid etablering av et vesentlig bedre kollektivtilbud enn det som er i dag for å virke godt. Kapasiteten må økes i de mest belastede delene av kollektivsystemene parallelt med, eller helst før, køprisingssystemer tas i bruk. Sterkere kollektivsatsning særlig på tog og T-bane vil øke gevinstene ved køprising ytterligere, fordi dette avlaster veiene mest.

Brukerbetaling i vegsystemet skal gi bedre og ikke dårligere utnyttelse av vegnettet. Vi er derfor i utgangspunktet negativ til bompengeneinnkreving der det er ledig kapasitet. Slik brukerbetaling gir dårligere utnyttelse og kan medføre uhenksomme omkjøringer på bekostning av miljøet. *Vi presiserer også at det er viktig at køprising ikke tar fokus vekk fra nødvendige utbygginger i infrastruktur i de største pressområdene i og rundt våre største byer.*

Det haster med å komme i gang med en utredning om hvordan et køprissystem i særlig Oslo, men også i Bergen, bør utformes. Utredningen må omfatte viktige momenter som hvor bomstasjonene bør plasseres, og hvordan prisstrukturen, i både et kapasitets- og miljømessig perspektiv, skal utformes for alle typer kjøretøyer; privatbiler, biler i næring, godstransport, kjøretøyer som går på miljøvennlig drivstoff (herunder alt fra el-biler til lastebiler på biodrivstoff) mv.

En må også vurdere om det i et slikt system kan inkorporeres et system med veiprisning som kan erstatte dagens drivstoffavgifter og kjøretøyavgifter relatert til "lokal skade" det enkelte kjøretøy forårsaker. Det er god grunn til å tro at et system med lokal veiprisning vil være et mer styringseffektivt virkemiddel i miljøpolitikken enn dagens drivstoffavgifter og kjøretøyavgifter. I et optimalt utformet system med kø- og veiprisning, vil køpriselementet, som skal regulere kapasitetsutnyttelsen, være uniformt for alle kjøretøyer, mens veipriselementet må differensieres mellom ulike typer kjøretøyer avhengig av kjøretøyets spesifikasjoner og dets bidrag til både lokal og global "skade".

HSH var tydelige på at det var galt å øke avgiften på biodrivstoff og med et pennestrøk dermed gjøre investeringene som er gjort i miljøvennlig bioteknologi ulønnsomme gjennom avgiftsendringen. Det er et omfattende arbeid å få endret bilparken i mer klimavennlig retning, og slike klare brudd på forutsigbare rammebetingelser gjør at den nødvendige omstillingen stopper opp. I tillegg svekker det i høy grad næringslivets tillit til politikerne, og gjør at næringslivet blir svært skeptiske til å investere i bl.a. klimatiltak ut fra politiske signaler. Det er svært uheldig med tanke på at myndighetene må ha næringslivet med seg dersom Norge skal nå sine klimamål.

I stedet for å endre biodieselveavgiften, mener HSH regjeringen i stedet burde ha startet et arbeid med nettopp å få på plass et veiprisningssystem som i langt større grad enn i dag reflekterer de reelle kostnadene ved drivstofforbruk, enten det er i distriktene eller sentrale strøk. Når veiprisningssystemet er på plass, vil det være naturlig å gjennomgå de ulike drivstoffavgiftene og kjøretøyavgiftene (herunder engangsavgiften) på nytt for å sikre at vi samlet sett setter riktig pris på den støy, lokal forurensing, veislitasje og klimautslipp nødvendig godstransport bidrar til.

Satsing på jernbane

Jernbane er en klimavennlig transportform. Tiltak rettet mot å få transporten med motorkjøretøyer over på bane vil medføre store klimagevinster. Å få til dette med dagens standard på jernbanen i Norge er imidlertid ikke mulig. Det må en storstilt politisk dugnad til for å sikre nødvendig vedlikehold og samfunnsøkonomiske lønnsomme investeringer i jernbanen. Vi mener det er viktig å legge føleriet og luftslottet om blant annet lyntog, som vil være et særdeles dyrt og lite hensiktsmessig tiltak, bak oss, og heller sette fokus på hvordan vi skal løse de store trafikkutfordringene i og rundt våre største byer.

Vi etterlyser raskere framdrift og mer omfattende utbyggingsplaner hva gjelder satsing på dobbeltspor i tett befolkede områder. Slike satsinger må imidlertid ikke gå på bekostning av jernbaneselskapenes arbeid med å bygge ut transportkapasiteten på godssiden. Bare ca 15 % av varevolumet for dagligvarer transporteres med bane. Det er betydelige muligheter til å overføre store volumer over på jernbane ved å øke skinnegående kapasitet. Dette forutsetter at jernbanen blir mer kundeorientert/konkurransedyktig. Arbeidet med fler og lenger kryssningsspor samt terminalfasiliteter for å få mer gods over fra veg til bane må ha høy prioritet. Videre er det vesentlig at

rutetider osv tilpasses behovet for nattlige transporter, og at kjøle- og frysekapasiteten er tilstrekkelig.

Hva gjør vi innenfor transport og logistikk?

Både DMF, NCF og HSH arbeider for å styrke medlemmenes eget arbeid med å finne fram til gode miljømessige løsninger for sine transportbehov.

En viktig arena for dette er prosjektet "Framtidens byer": Her har HSH inngått avtale med staten og utvalgte kommuner om å samarbeide for å redusere klimagassutslippene i byene og skape godt bymiljø. HSH har her et spesielt ansvar for samordnet varedistribusjon og leder en næringslivsgruppe som utreder mulige former for hvordan varedistribusjon kan bli mer effektivt i byene. Det arbeides der for å gjennomføre omfattende reduksjoner i utslippene av klimagasser i de 13 største byene og deres omland, hvor de største utslippsreduksjonene må komme fra vegtrafikken. Våre erfaringer fra Miljøverndepartementets prosjekt "Framtidens byer" viser at kollektivsystemene i byene i større grad må sees i et klimapolitisk perspektiv i tillegg til de trafikale og samfunnsøkonomiske dimensjonene.

'Dagligvarebransjens Miljøprogram' har satt fokus på og konkretisert hvor mye bransjen kan redusere sine CO₂-utslipp fra transport og distribusjon til butikk. Brosjyren er tidligere oversendt blant annet MD, men legges også ved dette høringssvar.

Dagligvarebransjen har siden midten av 90-tallet fokusert på å opptre rasjonelt og systematisk gjennom samhandling på de felt man kan samhandle på innenfor konkurranserettslige regler. Etableringen av stansardiseringsutvalget for norsk dagligvarebransje (www.STAND.no), der "kjøreregler" mellom produsent og distributør fastlegges, har eksempelvis ført til betydelige gevinster i form av emballasjeoptimalisering, riktigere materialvalg gjennom hele emballeringskjeden og bedre planleggingsverktøy gjennom felles it-struktur (GS1 Standarder). Fremveksten av store og rasjonelle grossistorganisasjoner har videre ført til at en større andel av produsentenes varer samtransporteres inn til lager og ut til butikk - uavhengig av varegruppe. En rekke kryssende transporter i form av at produsentene tidligere kjørte store distanser med egne og ofte dårlig utnyttede lastebiler, er således eliminert. I hovedsak er det nå kun brus, øl og flytende meieri som ikke er grossistdistribuert.

Prisstigningen på dagligvarer har siden 2000 vært lavere enn konsumprisindeksen. Dette skyldes i stor grad ovennevnte og den enkelte aktørs profesjonalisering og rasjonalisering. Som kjent vil det innen transportintensive bransjer være en nær sammenheng mellom kostnadseffektivisering og reduksjon av utslipp.

Fluorholdige klimagasser

Dagligvarehandelen arbeider kontinuerlig og systematisk for å finne kilder til utslipp og konkretisere planer for reduksjon av disse. I lys av dette arbeidet har utslipp fra kjøleanlegg både i lagre og butikk blitt identifisert som en av de potensielt større utslippskildene grunnet at det brukes HFK gasser som kjølemedium. I utslippssammenheng er HFK omregnet i CO₂ ekvivalenter betydelig verre. Det gjennomføres nå et prosjekt knyttet økt bruk av CO₂ som kjølemedium, utfordringen så langt har vært at varmegjennvinningsgraden for CO₂ anlegg har vært betydelig lavere enn for HFK anlegg. Det må derfor finnes tekniske løsninger som eliminerer denne problemstillingen. En slik utvikling vil ha nytteverdier også i andre bransjer.

Handelen ved DMF inviterte Enova til et samarbeid knyttet til ovennevnte, men fikk dessverre avslag.

Emballasje

Bransjeavtalene for emballasje ble opprinnelig signert i 1994. Avtalene har to mål:

- innsamling/gjenvinning av brukt emballasje
- emballasjeloosering, dvs. å redusere den samlede miljøbelastning i heleemballeringskjeden, og forebygging av overemballering.

Grønt Punkt Norge AS sikrer og administrerer finansiering av returordningene for plast-, metall-, og glassemballasje, emballasjekartong, drikkekartong og bølgepapp. I tillegg drifter Grønt Punkt Norge AS innsamling og gjenvinning av plastemballasje, emballasjekartong og drikkekartong på vegne av Plastretur AS og Norsk Returkartong AS.

Næringsaktørene har gjennom aktiv deltagelse i opprettelsen av bransjeavtalene og senere aktivt eierskap i Grønt Punkt Norge, sørget for at ordningen fungerer kostnadseffektivt og oppfyller målsettingene for materialslagene. Samarbeidet langs verdikjeden har vært helt sentralt for å gjøre denne jobben effektivt. Vi får bedre løsninger og når målene billigere enn det en avgiftsøkning og offentlig innsamling kunne bidratt med. Næringslivet er bygd opp en effektiv infrastruktur på dette området, og sammenligner vi med andre land, ser vi at vi i Norge gjør innsamlings- og gjenvinningsjobben langt mer effektivt og billigere.

Vi mener at frivillige ordninger som dette er eksempel til etterfølgelse og at disse, der slike er mulige, ofte vil være hensiktsmessige.

Dagligvarebransjen har videre vært initiativtaker til opprettelse av selskaper som Resirk AS og Norsk Lastebærerpool (NLP), og sitter sentralt i eierposisjoner i disse. Resirk har som kjent gode panteløsninger for gjenvinningsemballasje og sørger for høy gjenvinningsgrad for plast og aluminium. NLP administrerer palleflyt innenfor dagligvarebransjen og har ved introduksjon av gjenvinnbar plastpall sørget for at betydelige CO2 utslipp relatert til produksjon og transport av paller elimineres.

En viktig dimensjon som mangler i Klimakur

Det er viktig å sørge for at hele næringslivet og samfunnet blir i stand til å delta på en best mulig måte i arbeidet for et bedre miljø. Dette er en viktig dimensjon som er helt utelatt i Klimakur, og i flere andre utredninger gjennomført på klimaområdet.

En nylig undersøkelse av Sentio og konsulentfirmaet Sildre sier at 4 av 10 nordmenn ikke vet hva de skal gjøre for å redusere egne klimagassutslipp⁹. En undersøkelse Dansk Erhverv (HSHs søsterorganisasjon i Danmark) har gjort blant sine medlemsvirksomheter innen service, viser at 62 prosent av medlemmene etterlyser konkrete rådgivningsverktøyer på klima og energiområdet. Mange små og mellomstore bedrifter, hvilket utgjør de aller fleste innenfor de næringene vi representerer, har også lite ressurser til å igangsette denne typen arbeid på egen hånd. Om man klarer å mobilisere næringslivet og forbrukerne til frivillig innsats og ”å tenke og handle klimavennlig i alt de gjør”, vil dette bli en sentral drivkraft og kunne gi store miljøgevinster som kommer i tillegg til det skatter, avgifter og kvoter vil klare å utrette. Gode tiltak som bevisstgjør næringslivet og forbrukere bør derfor stimuleres.

⁹ En webbasert undersøkelse gjennomført i november 2009 blant 1900 nordmenn, av konsultantselskapet Sildre.

I tillegg til å satse på økonomiske virkemidler, FOU, innovasjon og teknologiutvikling, bør det derfor også vektlegges at man kan innføre mer differensierte, eventuelt sektorvise tiltak som oppmuntrer næringslivet og forbrukeren til systematisk, frivillig og betydelig innsats for klima og miljø ellers.

Slike tiltak bør utarbeides i samarbeid med pådrivere på dette området blant både næringslivet og forbrukerne.

Varehandelens særskilte stilling som bindeledd mellom leverandør og forbruker (verdikjedetankegang)

Flere av HSHs medlemmer befinner seg i skjæringspunktet mellom industriell produksjon og forbrukerne. Dette er en sentral posisjon for gjennom innkjøpspolitikken å kunne påvirke produsentenes miljøbevissthet, og gjennom vareutvalg og produktinformasjon å påvirke forbrukernes valg i riktig retning. Store deler av dagligvarehandelen har som vi har sett ovenfor gjort en god innsats på disse områdene. Varehandelen kan bli en enda viktigere aktør på miljøområdet framover ved å bidra til utvikling av mer miljøvennlige produkter og teknologier, og at en miljøbevisst handelsnæring stiller krav til produsentene, f. eks. når det gjelder mer miljøvennlige emballasje-, lagring og transport langs hele verdikjeden.

Eksempel på dette er sjekklisten i Optimaliseringsstandarden STAND 009, se: <http://009.stand.no/index.php?id=2>. Sjekklisten på 42 punkter er å betrakte som en "selvangivelse" for produsentene når de selger inn nye varer til kjedene. De kan risikere å ikke få solgt inn produktet dersom avvikene fra standarden er for mange eller for store. Hovedfokus er å sørge for at produktene er pakket inn med lavest mulig innhold av luft, noe som gir bedre utnyttelse av kapasitet i lager og transport og i butikk. Videre stilles det krav til at emballasjen som benyttes skal kunne gjenvinnes kostnadseffektivt og at produsenten/leverandøren er medlem i innsamlingsordningene som sorterer under Grønt Punkt Norge.

Myndighetene bør i denne sammenheng åpne opp for økt grad av rasjonell grossistdistribusjon av drikkevarer gjennom å fjerne engangsavgiften på gjenvinnbar drikkevareemballasje.

Videre bør man fra myndighetshold arbeide for at distribusjon av flytende meieriprodukter skal grossistdistribueres, og ikke legge politiske føringer for at Tine fortsatt kan opprettholde et system som hindrer effektive og ressursbesparende løsninger i lager og distribusjon.

I tillegg spiller handelen en viktig rolle ved å hjelpe forbrukerne til å ta miljøvennlige valg. I de nærmeste årene vil det trolig bli behov for avanserte systemer for å bringe fram informasjon om miljøeffekten av en vare eller tjeneste som tilbys i markedet.

Det er særlig vesentlig å bygge opp kompetanse rundt hvilke muligheter en slik posisjon kan innebære hva gjelder å kunne sette miljøkrav blant små og mellomstore bedrifter, jf. avsnittet ovenfor. Myndighetene bør derfor bidra med støtte til å utvikle arbeids- og rådgivningsverktøy og programmer som kan gjøre disse aktørene innen handel og tjenesteyting best mulig skodd til å bidra i dette arbeidet. En slik satsing vil ha positive eksterne effekter som i visse tilfeller kan begrunne offentlig medfinansiering.

Utvikling av arbeids- og rådgivningsverktøy og programmer for økt miljøkompetanse

Vi foreslår at det innenfor våre næringer utvikles flere typer arbeids- og rådgivningsverktøy og at det gjennomføres programmer som bidrar til økt

miljøkompetanse. Nedenfor har vi skissert noen eksempler på verktøy og programmer som kan være aktuelle.

Myndighetene bør bidra med støtte til

- prosjekter som sikrer **høy miljøkompetanse i handel og tjenesteytende bedrifter**. Blant annet vil. prosjekter som tilbyr skreddersydd kunnskap og opplæring til de som tar klimaansvar, være et viktig virkemiddel. Et eksempel kan være et skreddersydd opplæringsprogram som sikrer kunnskap i handelen om hvordan bruk av miljømerkede produkter kan brukes som et aktivt redskap i klimapolitikken. Programmet bør også omfatte opplæring av medarbeidere i å ta klimaansvar gjennom å bruke energi på en mer riktig og effektiv måte og å ta i bruk fornybar energi.
- prosjekter som styrker handel og tjenesteytende næringers **kompetanse på miljøvennlig innkjøp**. Gjennom en miljøvennlig innkjøpspolitikk vil disse næringene stille tydeligere miljøkrav til sine leverandører og produsenter. Dette vil kunne stimulere produsentene og leverandørene til å utvikle ny og ta i bruk eksisterende teknologi for å fremstille mer miljøvennlige produkter.
- prosjekter til handel og tjenesteytende virksomheter som vil utvikle systemer som skal **gi forbrukerne god miljøinformasjon** om produktene som omsettes, og derigjennom legge til rette for at forbrukerne kan gjøre gode miljøvalg.

I tillegg henviser vi til Dagligvarebransjens Miljøprogram, hvor det nevnes flere pågående prosjekter som vil redusere CO₂-utslipp.

Vi har stort fokus på klima- og miljøproblematikken

HSH, DMF, NCF og våre medlemmer tar klimautfordringene på alvor, og har stort fokus på klima- og miljøproblematikken. Nedenfor følger noen eksempler på hva vi har gjort og gjør på området, som inspirasjon til MD om hva som kan gjøres på Klimaområdet ut over tiltakene som er opplistet i Klimakur.

En hel dagligvarebransje arbeider med miljøutfordringer ut fra samme plattform og virkelighetsoppfatning. Vi viser her til Dagligvarehandelens Miljøprogram utarbeidet av NCF i samarbeid med DMF, Dagligvarebransjens Miljømanifest utarbeidet av HSHs styre for dagligvare- og servicehandel og. Dagligvareleverandørenes Forening sitt Miljøprogram.

HSH har utviklet lavterskeltilbudet Klimasmart, som er et enkelt, effektivt og målrettet webbasert verktøy som tydelig synliggjør hvilke områder en virksomhet kan redusere klimagassutslippene på og samtidig spare penger.

Kjemikalieverktøyet er et verktøy utarbeidet i samarbeid mellom HSH, Varner-Gruppen og Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif), og inneholder en liste over forbudte kjemikalier med faktaark og en veileder som forklarer hvordan man skal forholde seg til kjemikalie-problematikken. Den vil bidra til at innkjøper i enda større grad blir i stand til å ta de riktige og gode avgjørelsene for sine kunder i innkjøpssituasjonen. Kjemikalieveilederen vil også sørge for at produsenter som bruker helse- eller miljøfiendtlige kjemikalier i produksjonen, systematisk vil bli valgt bort.

Vi ønsker å være en god premissgiver i det videre arbeidet med å legge kursen for Norges fremtidige klimapolitikk, og bidrar gjerne med ytterligere innspill og annet om departementet skulle ønske dette.

Vennlig hilsen

Harald J. Andersen
direktør
HSH

Steinar Kringlebotten
adm.dir
NCF

Jens Olav Flekke
daglig leder
DMF

Vedlegg:
Dagligvarebransjens Miljøprogram

Norges Colonialgrossisters Forbund (NCF)
Prinsens gate 1, 0152 Oslo
Postboks 793 Sentrum, 0106 Oslo
Tel +47 22 34 87 50
Fax +47 22 34 87 61
E-post:
Steinar.B.Kringlebotten@NCForbund.no
www.NCForbund.no

Dagligvarehandelens Miljøforum
Prinsensgate 1, 0152 Oslo
Postboks 887 Sentrum, 0104 Oslo
Tel +47 40 46 03 30
E-post: jof@dmf.no
www.etos.no/index.php/nb/home

HSH
Henrik Ibsens gate 90
P:O: Box 2900 Solli
NO-0230 Oslo
Tel +47 2254 17 00
Fax +47 22 56 17 00
E-post info@hsh-org.no
www.hsh-org.no