



Miljøverndepartementet
postmottak@md.dep.no

Oslo 20. mai 2010

Klimakur 2020 – Høringsvar fra Framtiden i våre hender

Vi takker for muligheten til å komme med innspill til klimakur.

Kommentar til kapittel 1.2 og 1.3 Mandat og tolkning av mandat

Klimakur-utredningen tar utgangspunkt i klimaforliket med mål om reduksjoner på 12- 14 millioner tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020. Vi mener at klimaforliket, og dermed Klimakur 2020, har lagt seg på et for lavt ambisjonsnivå.

Klimakur bruker en referansebane på 59 millioner tonn; dersom det kuttes 12-14 millioner tonn i 2020 betyr at Norges utslipp kuttes ned til 45 – 47 millioner tonn. Dette tilsvarer bare 5-7 prosents utslippskutt i forhold til 1990-nivå og harmonerer dårlig med klimaforlikets ambisjon om å redusere utslippene med 30 prosent i forhold til 1990-nivå. Regnestykket går ikke opp, selv om klimaforliket åpner for at 1/3 av kuttene kan tas på bortebane. Dersom alle tiltakene i klimakur gjennomføres er det et potensial for å kutte 22 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Da vil utslippene bli på rundt 37 millioner tonn i 2020 det vil si 25 prosents reduksjon i forhold til 1990. Framtiden i våre hender mener at en 40 prosents reduksjon av klimagassutslipp i rike land, inkludert Norge, er nødvendig for å kunne nå togradersmålet.

Kraftvarmeverket på Mongstad og gasskraftverket på Kårstø er ikke inkludert i tiltaksanalysen, fordi det er tatt høyde for reduserte utslipp fra disse i utslippsframskrivingene/referansebanen. Det innebærer at dersom CO₂-fangst og lagring ikke blir noe av innen 2020 på disse anleggene så har det innvirkning på utslippsprognosen, dvs. at utslippene i referansebanen vil bli høyere enn de antatte 59 millioner tonnene. Rensingen av kraftvarmeverket på Mongstad er nettopp blitt utsatt til tidligst i 2018. Dette innebærer at kuttmålet fra klimaforliket blir vanskeligere å nå dersom kraftvarmeverket får fortsette driften.

Klimakuren vektlegger i for stor grad tiltak som i dag ikke er teknologisk tilgjengelige. Dette gjelder både fangst, transport og lagring av CO₂ og storsatsing på biodrivstoff.

Den siste teknologien er i dag svært omstridt, og innebærer i praksis at man ikke fjerner de globale utslippene helt, men at i stor grad at man flytter utslippene ut av landet, og viser stadig flere undersøkelser, i mange tilfeller at de totale globale utslippene øker i stedet for å reduseres. I tillegg har tiltaket flere mulige negative miljøpåvirkninger og kan gi dårligere matsikkerhet. Andre generasjons biodrivstoff kan dempe noen av skadevirkningene i en viss grad, men er en teknologi som enda ikke er på plass.

Kommentar til kapittel 10 Transport

I følge Klimakur ligger det største potensialet i utslippsreduksjoner innenfor transportsektoren i å øke forbruket av biodrivstoff, og anslår at ca 40 prosent av utslippskuttene i transportsektoren kan gjøres gjennom dette virkemiddelet (1,8-1,9 mill. tonn av et totalt kuttspotensiale på 4,5 mill tonn CO₂-ekvivalenter). Som nevnt innledningsvis er det svært problematisk hvis politikere skulle oppfatte at dette var den store løsningen. Selv om

Framtiden
i våre hender



hensikten med Klimakur er å få orden på det nasjonale utslippsregnskapet, må det være **et bærende prinsipp at Klimakur ikke utløser tiltak som øker utslippene i utlandet** (se også kommentar til kapittel 10.5.1). Andre transporttiltak som skisseres utløser til sammen 2,6-2,7 millioner tonn i kutt i forhold til referansebanen. I forhold til dagens (2008) utslippsnivå på 17 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, er kuttet bare på 0,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter (når vi altså holder biodrivstoff utenfor) og i forhold til 1990-nivå er det en **økning** i utslipp på over 20 prosent.

Med de klimautfordringene vi står ovenfor er det nødvendig å iverksette alle tiltakene som Klimakur anbefaler på transportområdet, og etter vår mening bør det som Klimakur omtaler som "sterke virkemidler", altså utbygging av tog og annen kollektivtransport kombinert med rushtidsavgift og sterke avgiftsøkninger på bil- og fly, komme **før biodrivstoff**. Et attraktivt og raskt togtilbud kombinert med høye flypriser er etter vårt syn veien å gå for at jernbanen kan stjele store markedsandeler fra flytrafikken, noe fra personbiltrafikken og for å flytte gods fra vei til bane. Et viktig argument for at det er viktig å flytte mye av flytransporten i Sør-Norge over på høyhastighetstog (se også kommentar til kapittel 10.6.6), er at potensialet for klimagasskutt i flysektoren er mye større enn hva som skisseres i Klimakur. I følge Cicero¹ bør utslippene fra luftfarten multipliseres med en faktor på 1,8 dersom man skal få fram den totale negative klimaeffekten. Vi forstår at Klimakur forholder seg til de såkalte "Kyoto-gassene", men poenget er såpass sentralt at det bør være med som et punkt i beslutningsgrunnlaget.

Klimakur beskriver en dobling av drivstoffprisene som et sterkt virkemiddel, men Norge har noen av de laveste bensinprisene i verden – sett i forholdt til lønnsnivået.

Et tiltak som glatt overses i Klimakur, er muligheten for å flate ut eller redusere transportvolumet. I stedet henvises det til "naturlover", som for eksempel at "etterspørselen etter transporttjenester øker med økonomisk vekst og befolkningsvekst" (s. 80). Vi mener det er mulig å styre politisk at transportvolumet skal flate ut, uten at det trenger å ha så sterke politiske omkostninger. Da kunne vi hentet ut effektiviserings- og teknologiforbedringer i form av mye større utslippskutt enn det som skisseres i Klimakur.

Kommentar til kapittel 10.5.1 Biodrivstoff

Metodikken som er lagt til grunn for vurdering av biodrivstoff i Klimakur 2020 gir misvisende resultater, i det den definerer CO₂-reduksjonen fra importert biodrivstoff som 100 %, selv om produksjonen i flere tilfeller gir betydelige utslipp. Det som framstilles som et betydelig klimapotensiale fra biodrivstoff er derfor i betydelig grad karbonlekkasje – altså flytting av norske utslipp til utlandet - ikke reduksjon av de globale klimagassutslippene.

Studier som tar for seg indirekte effekter på arealbruksendringer som følge av økte priser på jordbruksprodukter, påpeker i økende grad at biodrivstoff, spesielt 1.generasjon, i mange tilfeller øker de globale klimagassutslippene istedenfor å redusere dem. Dette gjør valget om å definere utslippsreduksjonen til 100 % enda mer kritikkverdig.

Når det gjelder høyinnblandingsscenarioet for 2030, stiller vi oss tvilende til hvor slike energimengder fra 2. generasjons biodrivstoff skal kunne hentes uten betydelige negative effekter både på biologisk mangfold og klimagassutslipp fra arealbruksendringer. Det vil i alle fall være vanskelig å hente det på norsk territorium. Ved import vil tiltaket forutsette at ikke

¹ <http://www.cicero.uio.no/webnews/index.aspx?id=10933>



andre land gjennomfører samme tiltak i samme omfang, fordi de globale effektene på matforsyning, klimagassutslipp og biologisk mangfold vil kunne bli uakseptable.

Kommentar til kapittel 10.6.6 Utbygging av høyhastighetsbaner

Klimakur 2020 burde tatt med vurderinger basert på Deutsche Bahns utredning for Norsk Bane AS i 2009. Deutsche Bahns mer inngående studie viser både større overgang fra bil som følge av bedre betjening av underveismarkedet, og bedre driftsøkonomisk lønnsomhet – og dermed lavere tiltakskostnad – sammenlignet med vurderinger basert på VWI-gruppens mulighetsstudie fra 2007. Et særskilt viktig poeng både i forhold til klimagevinst og kostnadseffektivitet for høyhastighetsbaner totalt sett er at Deutsche Bahns opplegg i motsetning til VWIs inneholder en betydelig mengde godstransport på banene.

Godstransport

Vi savner en gjennomgang av hva en kraftig utvidet godskapasitet på et nytt høyhastighets jernbanenett kan gi av klimaeffekter. Nye høyhastighetsbaner vil kunne tilby både sterkere konkurransekraft for godstransporter gjennom lavere driftskostnader og kortere transporttid så vel som bedre energieffektivitet enn eksisterende jernbanenett og Jernbaneverkets planer legger opp til. Deutsche Bahns utredning for Norsk Bane AS viser overføring fra vei av 1,2 mrd tonnkilometer for en ny dobbelsporet høyhastighetslinje Oslo – Trondheim, og 2,2 mrd tonnkilometer for Oslo – Bergen/Haugesund/Stavanger. I tillegg kommer energieffektiviseringsgevinsten av å overføre gods fra dagens bratte, svingete jernbanenett.²

Kommentar til kapittel 10.7.7 Utbedring/utbygging av veg

Klimakur skriver at utbedringer av kan medføre økt trafikk som følge av økt kapasitet. Vi vil tilføye at for å stanse trafikkveksten må det også kuttes i veiinvesteringene utenom midler til rassikring, trafiksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveier og kollektivtiltak. De investeringene som gjøres, utenom rene miljø- og sikkerhetstiltak, bør konsentreres om områder der det verken finnes eller er realistisk å få på plass gode alternativer til bilen. Framtiden i våre hender mener at det over statsbudsjettet i Norge i for mange år har blitt prioritert vei fremfor tog, og at forholdet mellom bevilgninger til vei og bevilgninger til tog nå må snus.

Kommentar til kapittel 11 Petroleumssektoren

Klimagassutslippene fra norsk olje- og gassutvinning er doblet siden 1990, og utgjør nå en fjerdedel av Norges samlede klimagassutslipp.

Klimakur skriver at tiltakene som gir størst utslippsreduksjon er områdeelektrifisering av eksisterende offshorefelt og fangst, transport og lagring av CO₂.

Framtiden i våre hender mener at det er mulig å gjennomføre tiltak som gir høyere og raskere reduksjoner. Innføring av CO₂-avgiften bidro til å gjøre økningen i petroleumsnæringens utslipp mindre enn den ellers ville blitt. Klimakur skriver at det som følge av CO₂-avgiften er utløst mange CO₂-reduserende tiltak. Nå sier næringen selv at det er ikke så mye mer å hente – underforstått med dagens avgiftssats. For å få utslippene ned, må derfor avgiften opp. Vi foreslår å øke CO₂-avgiften på olje- og gassutvinning til samme nivå som avgiften på naturgass i Sverige.

² Sammendrag

http://www.norskbane.no/download.aspx?object_id=45A0B431B26141A3978C10F11FD59AD9.pdf



Klimakur problematiserer ikke at petroleumssektoren per i dag er den sektoren som har de høyeste utslippene i Norge og vil fortsette å ha høyest utslipp frem til 2020 ifølge framskrivningene. Oljesektorens klimagassutslipp var på 13,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2008, en økning på 73 % fra 1990.³ Investeringene på norsk sokkel var rekordhøye i 2009 og utgjorde 135,1 milliarder kroner. De tre siste årene har investeringene økt sterkt både i utbygging av nye felt og i tiltak for å øke eller forlenge produksjonen fra eksisterende felt, men aller mest i letevirksomhet. Investeringsutgiftene til letevirksomheten endte i 2009 på 27,9 milliarder kroner⁴ – en sjudobling på fem år. Dette er de investeringene som – gitt at letingen er vellykket – i størst grad kan bidra til å forlenge den norske olje- og gassalderen. Drivverdige funn vil med rådende politikk nesten sikkert gjøre det, ettersom myndighetene i dag krever at slike funn skal utnyttes innen kort tid – ellers mister konsesjonsholderen rettighetene. Både Bondevik II og Stoltenberg II –regjeringene har også lagt til rette for stor letevirksomhet som sådan. Den 18., 19. og 20. runden med tildelinger av letekonsesjoner (fra 2003, 2005 og 2008) var tre av de mest omfattende siden petroleumsvirksomheten tok til⁵. I 21. konsesjonsrunde fra 2010 er 100 blokker eller deler av blokker utlyst. Siden 2003 er det i tillegg til utlysninger av blokker i nye områder på sokkelen også holdt årlige runder med tildelinger i "forhåndsdefinerte områder", altså områder der petroleumsvirksomhet allerede pågår.

Fra 2020 til 2030 viser framskrivningene at produksjonen og utslipp av klimagasser synker, og da kommer nærmere 1990-nivå. Denne nedgangen skjer ikke raskt nok, og utslipp på 1990-nivå i petroleumssektoren vil i 2030 være alt for høyt i forhold til klimautfordringene vi står overfor. FNs klimapanel har også påpekt at utviklingen i utslippene må snues fra oppgang til nedgang innen 2015 på globalt nivå, det bidrar ikke utviklingen i vår største utslipssektor til.

Framtiden i våre hender mener at det for å kutte de norske klimagassutslippene i tilstrekkelig grad må mer til enn energieffektivisering og høyeste klimastandard i næringen. Utvinningsfasen av olje og gass står bare for to prosent av de totale utslippene. Selve brenningen av oljen og gassen står for resten. Vi må derfor redusere produksjonen av olje og gass raskere enn oljeselskapene selv ønsker.

Kommentar til kapittel 13 Fangst, transport og lagring av CO₂

Klimakur antar at 1,5 – 1,8 millioner tonn CO₂ kan reduseres med fangst, transport og lagring av CO₂ innen 2020.

Som utsettelsen av karbonfangst og lagring på kraftvarmeverket på Mongstad viser, er fangst, transport og lagring av CO₂ en høyst usikker og dyr teknologi. Klimakur skriver at "Beregningene av tiltakskostnad og risikoforhold knyttet til CCS indikerer en svært høy pris på CO₂ gjennom avgifter eller kvoteregime, før det vil utløse fullskalaanlegg. Særlig gjelder dette før 2020. Alternativer er subsidier eller full statlig finansiering." Klimakur skriver også at det fortsatt er knyttet stor usikkerhet til kostnadene for demonstrasjonsanleggene som er en forutsetning for å avklare reelle investerings- og driftskostnader. Risikoen er med andre ord høy for at disse reduksjonene ikke oppnåes. Andre sikre tiltak bør derfor prioriteres høyere.

³ <http://www.ssb.no/klimagassn/>

⁴ <http://www.ssb.no/emner/10/06/20/oljeinv/>

⁵ Hille, John. Økologisk utsyn 2009, del 2: Produksjonen. Framtiden i våre hender, rapport 3/2009.



Kommentar til kapittel 15 Utslippsreducerende tiltak for bygg

Klimakur foreslår ulike virkemidler for å utløse energieffektiviseringstiltak og konverteringstiltak for fossil energi i bygg. Videre at det er viktig å skille mellom virkemidler rette mot husholdninger og næringsbygg. Å redusere strømforbruket er et svært viktig klimatiltak. Enova konsentrerer seg nesten utelukkende om energisparing i store bygninger og industri, og om ny energiproduksjon. Husholdningene, som står for halvparten av strømforbruket i bygninger, får relativt lite i støtte. En halv promille av norske husholdninger har fått tilskudd. Tilskudd antas å ha en positiv positiv effekt for å utløse effektivisering og konvertering i Klimakur (Tabell 15.1). Framtiden i våre hender mener at tilskuddsordningen for energieffektivisering og konvertering i husholdningen må økes.

Kunnskap er like viktig som penger. Derfor foreslår vi at det innføres muligheter for energisjekk for boligbygg som et virkemiddel. I dag finnes det få tilbud om rådgivning til husholdninger i Norge som vil spare strøm og konvertere fra fossil til fornybar energi. I Sverige finnes det i gjennomsnitt én slik rådgiver i hver kommune. Det koster staten 140 millioner SEK årlig. Norge har flere kommuner, kostnadsnivået og andelen eneboliger er høyere, og vi tror det kan være behov for et større tilbud enn det som finnes i Sverige. Framtiden i våre hender foreslår midler til lokal energirådgivning som et virkemiddel for å utløse klimatiltak i bygg.

Kommentar til kapittel 16 Jordbruk

Størstedelen av utslippene fra norsk jordbruk kommer fra husdyrholdet – mest fra drøvtyggernes direkte produksjon av metan, og lystgassutslipp fra fôrproduksjon som foregår på størstedelen av norsk jordbruksareal. Et åpenbart og effektivt klimatiltak vil i den forbindelse være redusert kjøttforbruk, og –produksjon. Dette er ikke utredet i detalj for Klimakur 2020, begrunnet med at "forbrukerpreferanser gjør et slikt tiltak vanskelig gjennomførbart".

I denne forbindelse nevnes det ikke at staten og næringen i fellesskap bruker betydelige midler på det motsatte, nemlig å styrke forbrukernes preferanse for kjøtt gjennom Opplysningskontoret for kjøtt/www.matprat.no. Framtiden i våre hender har tatt opp denne problematikken gjentatte ganger.⁶ Nedleggelse av Opplysningskontoret for kjøtt, og reklamevirksomheten det driver, vil spare bøndene (indirekte også staten og forbrukerne) for flere titalls millioner i omsetningsavgift årlig, altså negativ kostnad ved tiltaket.

Redusert forbruk av kjøtt muliggjør ekstensivering av drøvtyggerholdet (færre dyr og mindre gjødsling pr arealenhet). Slik ekstensivering vil etter vår vurdering muliggjøre både reduserte metan- og lystgassutslipp og redusert karbontap fra i jorda. Sett i forhold til de landbrukspolitiske mål om nasjonal og global matvareforsyning, reduserer tiltaket behovet for produksjon og import av kraftfôr, noe som frigjør deler av det mest produktive jordbruksarealet.

Kommentar til kapittel 25 Sammenstilling av virkemiddelmenyer

Det er et nyttig og pedagogisk riktig virkemiddel å sette opp ulike virkemiddelmenyer for reduserte utslipp. Kommentarene i Klimakur til menyene viser samtidig at det er nødvendig å kombinere tiltak fra flere menyer for å få effektive utslippskutt.

⁶ Se blant annet "Legg ned Opplysningskontoret for kjøtt"

<http://www.framtiden.no/200709152010/arbeidsnotater/forbruk/legg-ned-opplysningskontoret-for-kjott.html>



Tiltak som ikke blir utløst av høyere CO2-kostnad, til tross for økonomisk og/eller samfunns-økonomisk lønnsomhet (Meny 1), bør eksempelvis pålegges gjennom reguleringer, eller stimuleres gjennom støtte (Meny 2).

Vi advarer mot å skjerme kvotepliktig sektor (Meny 3) som prinsipp. Dersom den internasjonale kvoteprisen blir for lav til å utløse nødvendige tiltak, må man også anvende tiltak fra de andre menyene (1, 2 og 4) på kvotepliktig sektor for å realisere reduksjonsmålsetningene. Vi viser i denne sammenheng til vårt innspill til NOU 2009:16 Globale miljøutfordringer – norsk politikk⁷. Her advarte vi mot å definere kvoteprisen som den riktige / mest kostnadseffektive prisen i kvotesystemet - eventuelt hele økonomien - så lenge kvotesystemet ikke er stramt nok til å oppnå de vedtatte klimamål. Selv en lav pris er ikke kostnadseffektiv om den ikke oppnår målsetningene.

Vennlig hilsen
Framtiden i våre hender

Arild Hermstad
Leder

⁷ <http://www.regjeringen.no/pages/2241640/Framtiden.pdf>