

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

(Referanse må oppgis)
Vår referanse: 10/00370-6
Arkivkode: S00
Saksbehandler: Niklas Kalvø
Tesseem
Deres referanse:
Dato: 12.5.2010

KS Bedrifts svar på høring om Klimakur 2020

KS Bedrift er den ledende interesseorganisasjonen for bedrifter i det offentlige markedet, og vil med dette gi innspill til Klimakur 2020.

KS Bedrift og har flere bransjer som leverer grunnleggende tjenester til befolkningen og er dermed sentrale premissleverandører for tiltak mot klimaendringer. Flere av disse områdene er organisert i egne utvalg i KS Bedrift:

- 1. KS Bedrift Avfall er arbeidsgiver- og interesseorganisasjon for landets 81 kommunalt eide avfallsbedrifter*
- 2. KS Bedrift Energi representerer 130 lokalt og regionalt eide kraftselskaper*
- 3. KS Bedrift Havn organiserer 22 havner i Norge, hvorav flere av landets største trafikkhavner*

1. Avfall

Utslipp fra deponier

Forbudet mot deponering av nedbrytbart avfall fører til endringer i utslipp fra deponiene. I sektoranalysen blir det fremhevet at det ligger et potensial til å redusere klimagassutslipp med 8000 tonn CO₂-ekvivalenter ved å sikre eksisterende deponianlegg. Vi ber om at videre arbeid med å begrense deponienes miljøbelastning i mer forpliktende grad skal følges opp av direktoratet, og at tall og teknologi som gjelder i dag ikke skal begrense dette arbeidet. Rapporten peker videre på at det ligger et enormt potensial for utnyttelse av metangass til energibruk, både i nye metangassanlegg og opprustning av eksisterende anlegg. Avfallsbedriftene har behov for mer kompetanse i forhold til gasspotensialet i deponiene, herunder faglig utvikling av driftsansvarlige.

Biogass

Produksjon av biogassmateriale kan ha et stort potensial som erstatning for fossilt brensel. Her kan avfallsbransjen spille en rolle når det gjelder etablering av biogassanlegg og bruk av bl.a. matavfall og trevirke.

KS Bedrift Avfall vil presisere at det er nødvendig med FoU-midler og klare retningslinjer fra myndighetene omkring slik gassproduksjon. Her vil det i mange tilfeller være nødvendig med oppstart- og driftsstøtte fra Enova.

Materialgjenvinning

I 2008 ble 27 % av all plast i Norge materialgjenvunnet. Klima- og forurensingstilsynet foreslår et plastgjenvinningsmål på 40 % innen 2020. Materialgjenvinning av plast bidrar til å ta vare på ressursene i avfallet. Det vil alltid være en del av sortert materiale som ikke egner seg til materialgjenvinning, og såfremt dette er fritt for farlige stoffer som må behandles spesifikt, bør det energiutnyttes.

Direktoratet har valgt å se bort fra klimaeffekten av papirgjenvinning. KS Bedrift Avfall understreker at dette likevel ikke må være et glemt tema og at utviklingen skal følges med tanke på at gjenvinning av fiberfraksjonene skal ha nødvendige rammebetingelser.

Produsentansvarsordninger

Hensiktsmessige produsentansvarsordninger bidrar til å redusere klimagassutslipp. Disse ordningene er enten forskriftsfestet, frivillige, avgiftsbasert eller de eksisterer helt uten avtale. Det er et godt tiltak å utvikle de frivillige avtalene innen emballasje i tråd med erfaringene siden midten av 1990-tallet. Full kostnadsdekning for kommunenes håndtering av avfall, som er dekket av utvidet produsentansvar, må være en selvfølge for at ordningene skal fungere etter hensikten. KS Bedrift Avfall representerer kommunene i denne sammenheng, og vi ønsker en gjennomgang av produsentansvarsordningene for å oppdatere disse i forhold til utviklingen i markedet, der kommunenes rolle er fremtredende i innsamlingssammenheng. Vi er enige med direktoratet om behovet for å se på ordninger som ikke begrenser seg til emballasje.

Avfallsnett

I deler av Oslo og Tromsø er det allerede etablert mindre avfallsnett, og nå vil bystyret i Bergen at all fremtidig avfallsinnsamling i Bergen sentrum skal skje gjennom underjordiske rør, i et vakuumbasert transportsystem, bl.a. kalt "avfallssug". Denne typen avfallsystem er et godt tiltak for å effektivisere innsamlingen av avfall, og det kan bli aktuelt i flere norske byer. I tillegg til å gi sikkerhetsmessige og arbeidsmiljømessige fordeler er det positivt for miljøet. Slike avfallsnett kan redusere klimagassutslipp gjennom behov for færre biler og mindre kjøring til avfallsinnsamling. Det er derfor viktig at lovverket legger til rette for å etablere slike nett. Kommunene må få anledning til å pålegge næringsaktører i eksisterende bebyggelse å tilkoble seg slike avfallsnett, slik de i dag kan gjøre både med boliger og med næringsaktører i nybygg (gjennom plan- og bygningsloven). Avfallsnett krever store investeringer i infrastruktur. Derfor mener vi også at staten bør vurdere å opprette støtteordninger til utbygging av slike systemer.

Avfallsforebygging

Sektorrapporten slår fast at avfallsforebygging skjer andre steder enn i avfallssektoren. Det er vi enige i. Arbeidet må få høyere prioritet hos dem som har virkemidlene.

Tall og rapportering

Det er et stort behov for å sikre gode tall og enighet om rapportering fra alle deler av avfallsbransjen. I den anledning har vi bedt direktoratet ta initiativ til at bransjen samles i et felles arbeid. Vi ber derfor igjen om at arbeidet initieres fra direktoratet, som er den riktige

prosjekteier i denne saken. Videre arbeid med reduksjon av utslipp av klimagasser krever at bransjen opererer med gode, omforente tall, kriterier og rapporter.

2. Energi

All kraftproduksjon hos KS Bedrifts medlemmer kommer fra vannkraftverk. Dermed er medlemsbedriftene allerede bidragsyttere til klimavennlig kraftproduksjon i Norge og Norden. Likevel er det nødvendig å videreutvikle klimavennlig teknologi innefor småskala kraftproduksjon og fornybar energi. Her kan KS Bedrift sine medlemmer spille en viktig rolle, og det er viktig at incentivsystemene fra myndighetene og Enova ligger til rette for en slik kapasitetsutbygging.

Vindkraft og vannkraft

Det er i dag kostbart å utvikle kommersielt levedyktige vindmølleparker. Derfor er man i stor grad prisgitt lokale pionerer og tilskudd for å få slike vindmølleparker i drift. Selskapet NTE etablerte Norges første vindpark i 1991. Senere var de med å utvikle "ScanWind" – teknologien og Hundhammerfjellet vindmøllepark i Nærøy kommune. Det amerikanske selskapet General Electric (GE) har nå kjøpt "ScanWind"-teknologien og viderefører produksjonen i Verdal. NTE har til sammen brukt ca en milliard kroner på vindmøllesatsning, men nå sliter de med økonomien i denne satsingen. I år må bedriften skrive ned Hundhammerfjellet FOU-park med 215 millioner kroner. Deler av grunnen er et redusert Enova-tilskudd, og det er i tillegg usikkert om parken blir en del av et fremtidig marked for elsertifikater, noe som øker risikoen ved prosjektet.

- NTE er en pioner innen utviklingen av norsk vindkraft og en pådriver for etableringen av et trøndersk vindkraftmiljø. Selskapet har hatt dårligere rammebetingelser enn aktører i andre land og interessen fra sentrale politiske myndigheter har vært liten, sier Bjørnar Skjevik, styreleder i NTE.

KS Bedrift Energi ønsker klare rammer for utvikling av fornybar teknologi. Det er viktig at Enova går inn med langsiktige tilskudd slik at energibedriftene får minst mulig risiko ved utvikling av blant annet umoden teknologi som er ønsket med tanke på bærekraftig utvikling. I tillegg mener KS Bedrift at myndighetene bør få på plass elsertifikater som også omfatter opprustning og utvidelse av for eksempel eksisterende vannkraft. Dette er på linje med å gi støtte til all ny kapasitet av fornybar energi. All ny kapasitet støtter opp under målene om forsyningssikkerhet og andel fornybar energi.

En økning i produksjon av fornybar energi vil også kunne øke behovet for en oppgradering av nettets kapasitet. Utbygging av fornybar kapasitet vil konkurrere med eksisterende kapasitet og innbyrdes. I tillegg kan man få en situasjon med overkapasitet i kraftproduksjon, både med tanke på utbygget kapasitet og økt temperatur som en følge av klimaendringer i seg selv. Dette vil kunne øke behovet for økte investeringer i utenlandskabler og en gjennomgang av struktureringen av disse.

Elsertifikater

Det er Regjeringens målsetning å innføre en ordning med elsertifikater innen 2012. KS Bedrift støtter tiltaket og mener ordningen må komme produsenter av fornybar kraft til gode. Ordningen må være teknologinøytral, altså bør i prinsippet alle typer ny teknologi få støtte så lenge den er basert på fornybare energikilder og kommersialiserbar. KS Bedrift mener støtte fra Enova må fortsette - i samspill med elsertifikater.

Energibedriftene mener selv at elsertifikater er god ordning som støtter oppstart av fornybar energiproduksjon, og KS Bedrift ser ingen grunn til drøye lenger med å innføre dette. Eksisterende anlegg bør også kunne innlemmes i denne ordningen, så lenge de er bygget under samme forutsetning som nye anlegg som blir omfattet. Det er vesentlig at Regjeringen holder løftet om at alle prosjekter som er bygget etter 1.1.2004 skal få elsertifikater. Støtteordninger og lovnader i forhold til gjennomføring og langsiktighet knyttet til disse, må til for å oppnå troverdighet hos aktørene - hvilket også legger grunnlaget for ønsket effekt.

3. Havn

Sjøtransport

KS Bedrift Havn ønsker Klimakur 2020 velkommen, med mange konstruktive tiltak for utslippsreduksjoner i sjøtransporten. For havner i Norge vil det være avgjørende at avgiftstrykket mot næringen lettes og at det legges til rette for co-modalitet mellom transportløsninger, slik at man får gode tilkoblingspunkter mellom transport på sjø, vei og tog.

I Klimakur 2020 forutsettes det to ting som KS Bedrift Havn vil utheve betydningen av:

- *Det er en forutsetning at transport på sjø og bane i større grad erstatter vegtransport.*
- *Det vil være viktig at avgiftssystemene bidrar til en fornuftig fordeling mellom transportformene*

Disse to forutsetningene henger nøye sammen. For å oppnå dette må sjøtransporten få bedre rammevilkår, som vil kunne oppnås både gjennom reduksjon i avgiftstrykket og investering i havneinfrastruktur.

Regjeringens målsetninger

Klimakur 2020 sine anbefalinger på disse områdene er godt forankret i Regjeringens målsetninger. Soria Moria II og Nasjonal transportplan slår fast at det er en målsetning å flytte mer godstransport fra vei til sjø.

- *Soria Moria II: Regjeringen vil...*
"Redusere gebyrene fra sjøtransporten for å stimulere til økt godstransport på sjø"

- *NTP slår fast: "Målsettingen er å bidra til at sjøtransporten kan ta økte andeler av den forventete transportveksten."*

I disse målsetningene ligger det et stort potensial, men mye må gjøres for å imøtekomme behovene.

Avgifter

Det er i dag et mylder av avgifter som tilfaller ulike instanser. Forskningscenteret Møreforskning gjennomgikk blant annet avgiftsbelastningen for sjøtransporten i en rapport fra 2009¹. Rapporten identifiserer 27 potensielle avgifter fra offentlige og private instanser. Samtidig har Tromsø Havn laget en oversikt som viser fordelingen mellom statlige avgifter og avgifter som tilfaller havnen. Basert på åtte reelle anløp kom havnen frem til at kun mellom 17,32 – 26,54 % av avgiftene tilfalt havnen, mens resten var statlige avgifter.

¹ Ciobanu/ Otterhals, Møreforskning (2009): NyFrakt – Rammevilkår for sjøtransport. Sammenligning med rammevilkår for veg- og jernbanetransport

Dette viser at det største avgiftstrykket kommer fra staten. Dermed ligger det et stort potensial for samkjøring, forenkling og reduksjon i avgiftstrykket fra statlig side. Avgiftenes betydning for sjøtransportens rammevilkår er illustrert i den samme rapporten fra Møreforskning. Her ble det analysert et hypotetisk eksempel på godstransport av 100 tonn stykkgoods fra Stavanger til Bodø med bruk av transport på sjø, vei og tog. Eksempelet er enestående, og derfor ikke generaliserbar, men den gir et godt bilde av kostnadene ved å transportere gods i Norge med ulike transportformer.

I eksempelet legges det inn et bud til transportører på sjø, vei og tog basert på markedspriser. Det er lagt inn en fast fortjeneste på 5 % for å vise hvordan inntekten for øvrig fordeler seg for transportøren. Etter at miljøavgifter og infrastrukturkostnader er dekket inn sitter sjøtransportøren igjen med 35,6 % av tilbudet til øvrige kostnader, mot hhv 69,5 % og 71,1 % for vei og tog. Dette er kostnader knyttet til bemanning, utstyr og kapital, avgjørende for investering og fornying².

KS Bedrift Havn registrerer at Regjeringen har redusert Kystavgiften med 6,6 % for inneværende budsjettår, hovedsakelig som en følge reduksjonen i brukerfinansieringen av navigasjonsinnretningene. Dette er et positivt tiltak, men effekten veies dessverre opp av en økning i losavgiften på 5,5 %. Beregninger Oslo Havn har gjort viser at det samlede avgiftstrykket øker mer enn prisstigningen for øvrig i 2010, særlig fordi losavgifter utgjør 60-80 % av offentlige avgifter for skip med los. KS Bedrift Havn mener derfor målsetningen om bedre rammevilkår for sjøtransport i NTP så langt ikke er imøtekommet.

Sjøtransporten betaler også mer miljøavgifter enn veitransport, selv om utslippene av CO₂ er mindre per tonnkm om det fraktes større kvanta (100 tonn i tilfellet nevnt over). I rapporten fra Møreforskning beregnes miljøavgiftskostnadene til 15,2 % for sjøtransport, 11,4 % for veitransport og 0,5 % for togtransport.

KS Bedrift Havn mener det er urimelig at sjøtransporten belastes en høyere andel miljøavgifter, all den tid utslippene faktisk er mindre. Dette bildet styrkes om man ser på andre samfunnskostnader knyttet til veitransport, som infrastrukturslitasje, kø og ulykker. Disse samfunnskostnadene avgiftsbelastes ikke forholdsmessig med avgiftsregimet til sjøtransporten. Til tross for at veitransportøren betaler bompengavgift, blir infrastrukturen delvis subsidiert av veiutbygging og privatbilisme, mens sjøtransporten for det meste er selvfinansiert.

Infrastruktur

KS Bedrift Havn bifaller forslaget i Klimakur 2020 om økt bruk av co-modalitet. Klimakur 2020 foreslår følgende tiltak for å bedre samordningen mellom ulike transportformer:

- *Tilskudd til prosjekter for utvikling av samarbeidsløsninger*
- *FoU-midler til standardisering av transportdokumenter og informasjonsflyt mellom aktørene i transportbransjen.*
- *Bistand til innføring av ny teknologi for måling og rapportering av kjøretøykilometer og lastutnyttelse.*

² Disse kostnadene har benevnelsen "andre kostnader" og innebærer for sjøtransport: kapitalkostnader, mannskapskostnader, vedlikehold, reparasjoner, forsikring og administrasjonskostnader. For veitransport innebærer det: vedlikehold, kapitalkostnader, forsikring, lønnskostnader, reparasjoner, dekkkostnader og administrasjonskostnader. Rapporten har ikke skilt ut infrastrukturavgifter for togtransport, som er tilfellet med de andre transportformene. "Andre kostnader" er her definert som infrastrukturavgifter, vedlikehold, administrasjon, besetning, klargjøring, energikostnader og el-nettleie.

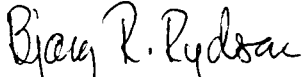
Teknologisk gjøres det i dag mye arbeid i havnene for å bedre logistikk og tekniske løsninger. Et eksempel på dette er havneterminalen i Risavika, som er et offentlig – privat samarbeid. Logistiksenteret i havnen skal tilby kundene helhetlige løsninger på logistikk og transport. De fleste operasjonene skal være datastyrt, og vil gi kunden en god oversikt over co-modale muligheter. Et annet prosjekt som bør nevnes er pilotprosjektet PORTit, som ledes av Ålesundsregionens havnevesen, Larvik Havn og Tromsø Havn. Prosjektet skal bedre intern og ekstern kommunikasjon for å plassere havnene i logistikkjeden på en måte som øker konkurranseevnen.

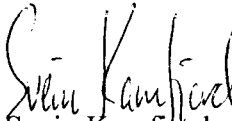
KS Bedrift Havn mener det bør satses videre på slike prosjekter i større skala gjennom FoU-midler og tilskudd, i tråd med Klimakur 2020 sine anbefalinger. Dette vil kunne gjøre det lettere for transportøren å få helhetlige transportløsninger, noe som vil bedre konkurranseevnen til sjøtransporten.

KS Bedrift Havn mener det vil være lønnsomt for staten å investere i infrastruktur i havnene, i tråd med de ambisiøse planene om mer bruk av co-modalitet. Konsulentsselskapet COWI og organisasjonen Danske Havne publiserte i 2007³ en rapport som gjennomgikk kostnadene ved å forbedre havneinfrastrukturen, sammenlignet med utbygging av veinettet for å imøtekomme en økende godsmengde. En av de sentrale konklusjonene her er: *"om investeringene i havneinfrastrukturen avlaster veiene så mye at 2,4 – 2,7 % av investeringer i motorvei og broforbindelser kan unngås, vil havneinvesteringene kunne oppveies finansielt"*.

KS Bedrift Havn mener derfor at en samordnet strategi med investeringer i tekniske løsninger og utbygging av havneinfrastruktur vil kunne gjøre det lettere for en transportør å velge sjøveien på deler av strekningen. Dette vil gjøre sjøtransporten mer konkurransedyktig og motvirke noe av konkurransevriddningen mot veitransportnæringen som følger av statlig veiutbygging.

Med hilsen


Bjørn R. Rydsaa
Direktør


Svein Kamfjord
Fagsjef

³ COWI (2007): Havnes mulighet for at aflaste veje ved investeringer i infrastruktur til og fra havnene