



Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep.

0030 OSLO

Deres ref.

Vår sak

Sted/Dato

10/00869-011 005097/10 ASK  
614.0

Oslo, 19.05.10

## HØRING OM KLIMAKUR 2020

Landsorganisasjonen i Norge, LO, viser til mottatt høring fra Miljøverndepartementet av 19. februar 2010 om Klimakur 2020, med rapporten "Klimakur 2020 – Tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020".

### Innledning

LO ønsker å bidra til å utvikle en norsk klimapolitikk som ivaretar hensynet både til klima og arbeidsplasser, og som er ambisiøs og framtidsrettet. Vi må velge de tiltakene som ivaretar dette, og utvikle Norge som foregangsland industrielt og teknologisk. Samtidig må arbeidet med å nå fram til forpliktende globale klimaavtaler prioriteres.

LO har tidligere gitt klart uttrykk for anerkjennelse av FNs Klimapanel (IPCC) konklusjoner, og støtte til regjeringens målsetninger for reduksjon i klimagassutslipp, samt Stortingets klimaforlik. Videre har LO gitt sin støtte til hovedkonklusjonene i Lavutslippsutvalgets rapport.

Gjennom LOs egen klimastrategiske plan fra 2007, har LO satt seg som mål å skape større engasjement for klimatiltak i Norge, og å være en pådriver for tiltak og nye løsninger. Bærekraft, solidaritetsprinsippet og forurensar-betaler-prinsippet ligger til grunn for LOs klimaarbeid. LO mener det er mulig å få til en klimavennlig næringsutvikling som omstiller og ivaretar eksisterende arbeidsplasser på en god og rettferdig måte, samtidig med at det satses på å skape nye og bærekraftige arbeidsplasser.

Det er viktig at vi klarer å forene hensynet til klima og miljø med behovet for arbeidsplasser og næringsutvikling. Den norske industrien er allerede blant verdens reneste og sikreste produksjoner, og Norge er i front når det gjelder teknologi-utvikling. Dette fortrinnet og denne kompetansen må utnyttes enda sterkere for å hindre at produksjon og arbeidsplasser flytter til land som har mindre strenge krav enn Norge. Næringslivets og fagbevegelsens kompetanse og ideer på dette området må brukes aktivt i det videre arbeidet med å redusere klimagassutslippene.

Norge har i mange år hatt en omfattende virkemiddelbruk som innebærer at de billigste mulighetene for kutt i utslippene allerede er tatt ut. Vi har en industri som har gjennomført store kutt, og er blant verdens reneste, og vi har en ren kraftsektor. Det betyr at kostnadene ved ytterligere kutt blir høyere enn i mange andre land, noe som vil kreve betydelig offentlig støtte.

### **Arbeidslivets Klimaråd**

LO har i brev av 15. februar 2010 til Regjeringen ved statsminister Jens Stoltenberg, foreslått å etablere trepartssamarbeid om klima, med representanter fra arbeidslivets parter og myndighetene i et "Arbeidslivets Klimaråd". Dette vil være et egnet forum for dialog om krevende omstillinger og nødvendige tiltak.

De globale klimautfordringene berører flere og flere områder av norsk samfunnsliv, ikke minst arbeidslivet. Derfor må de aktørene som i praksis skal stå for en miljøvennlig omlegging og en bærekraftig produksjon involveres på en medvirkende måte.

I Norge har vi etablert et godt system for å drøfte og finne løsninger på viktige og vanskelige utfordringer gjennom trepartssamarbeidet mellom myndigheter, arbeidstakere og arbeidsgivere. Å redusere de norske klimagassutslippene er en slik utfordring, og vil kreve mye av norsk arbeids- og næringsliv. Deltakelse, kunnskap, engasjement, samarbeid og involvering på alle arbeidsplasser, på lokalt og regionalt nivå mellom fagforeninger, bedrifter, lokalsamfunn og myndigheter er en forutsetning for at vi skal lykkes i arbeidet med å takle klimautfordringen.

Forslagene i Klimakur 2020, med de ulike innspillene og høringssvarene, samt innspill til arbeidet med den nye klimameldingen må være den første store saken som tas opp i "Arbeidslivets Klimaråd".

Statsministeren sier i sitt svarbrev til LO at han ser positivt på forslaget, og vil be Miljøverndepartementet starte opp arbeidet med dette.

### **Til innholdet i rapporten Klimakur 2020**

LO vil berømme Klima- og forurensningsdirektoratet og faggruppen for det omfattende arbeidet som er gjennomført, og de inkluderende prosessene underveis i arbeidet. LO er fornøyd med at vi nå kommer noen steg videre, der vi kan diskutere prioriteringer, konkrete tiltak og gjennomføring av denne store felles oppgaven med å redusere de norske klimagassutslippene. En styrke ved Klimakur 2020 er at ulike sektorer, tiltak og virkemidler er sett i sammenheng. Klima- og forurensnings- direktoratet og andre involverte etater bør fortsette dette samarbeidet, slik at vi får en god samordning av ulike tiltak og virkemidler.

Analysen av kostnadene ved klimakutt viser at innenlandske tiltakskostnader for å gjennomføre kutt er høye. Kostnadene er grovt sett doblet i forhold til det som forelå da Stortinget gjorde sitt klimaforlik i 2008. Det blir derfor krevende å nå Stortingets ambisjon om at 2/3 av kuttene skal tas hjemme.

Rapporten gir generelt en god oversikt over de norske klimagassutslippene, og fastslår at de største utslippskildene er petroleumssektoren, fastlandsindustri og transport. Det vises til at i motsetning til svært mange andre land, utgjør energiproduksjonen en liten del av totalutslippene.

I denne sammenheng konkluderes det i rapporten med at å redusere energiforbruket eller å bruke mer elektrisitet fra fornybare energi ikke vil gi innenlandske utslippsreduksjoner. - Dette er åpenbart en *for* enkel konklusjon;

Dersom vi skal klare å gjennomføre store reduksjoner i de tre mest utslippsintensive sektorene (petroleum, industri, transport), forutsetter det tilgang på ren energi. Dette vil for eksempel gjelde for tiltak som elektrifisering av bilparken, landstrøm til offshore-innretninger, fornybar kraft til industrien, CO<sub>2</sub>-håndtering, m.v. Det norske elektrisitetsforbruket er i verdenstoppen. Dette henger sammen med geografisk plassering og et kaldt klima, og at norske husholdninger i stor grad bruker strøm til oppvarming. På tross av gjennomførte tiltak er det fortsatt store innsparingsmuligheter, og mange sløser med strøm og varme både privat, i offentlige bygg og i mange andre sektorer. Det er mulig å redusere utslippene i husholdninger og tjenesteyting betydelig

gjennom overgang fra oljefyring til gass, og til fornybare kilder som biobrensel, varme fra avfallsforbrenning, jordvarme, m.v.

Rapporten viser også hvor utfordrende det vil være å oppnå så store nasjonale utslippsmål som forutsatt i klimaforliket. Dette skyldes blant annet at mangel på internasjonale avtaler medfører at konkurranseutsatt industri i stor grad må skjermes. De øvrige sektorene blir dermed stilt overfor et betydelig krav til reduksjon – på grensen av hva som er teknologisk mulig og økonomisk forsvarlig (jfr at Kårstø- og Mongstad-prosjektene ligger inne i referansebanen).

Klimakur-rapporten kan selvsagt ikke sees som det eneste grunnlaget for en ny klimamelding og en samlet klimapolitikk. Til det er både utredningens mandat og det utelukkende nasjonale perspektivet altfor snevert. Det blir derfor nødvendig å balansere forslagene i Klimakur opp mot et bredere perspektiv som favner andre samfunnshensyn, og ikke minst globale utslippskonsekvenser.

En annen problemstilling ved en nasjonal målsetting, er at utslippene måles der de faktisk skjer, og ikke nødvendigvis der en nyter godt av energibruken. Ettersom landene ikke har samme utslippsbegrensninger, kan dette påvirke prioriteringer på en skjev måte ved at det som er bra for de nasjonale utslippsmålene ikke nødvendigvis er det globalt sett. Eksempelvis gir omlegging til bruk av importert 1. generasjons biodrivstoff, eller biokull, full klimanøytralitet i Norge, selv om produksjonen av dette medfører ikke ubetydelige utslipp. Et annet eksempel er at det nasjonale perspektivet er blindt for karbonlekkasje.

### **Vesentlige mangler i rapporten**

LO finner at det er noen vesentlige mangler i rapporten. Rapportens makro-økonomiske modeller og analyser tar ikke hensyn til direkte eller samfunnsmessige kostnader knyttet til sysselsetting, omstillinger og arbeidsledighet. Dette er en stor svakhet.

Videre savner vi en vurdering av potensialet for nye sektorer og arbeidsplasser, hvordan utvikling og etablering av nye arbeidsplasser kan promoteres og stimuleres, og hvilke kostnader dette innebærer.

Det er en svakhet ved rapporten at man ikke har med betraktninger omkring kjønn. Både livsstil, forbruksmønsteret, arbeidsliv, samt holdninger til problemstillinger som er relevante i denne sammenheng har en tydelig kjønnsdimensjon, noe som burde vært tatt i betraktning når man diskuterer virkemidler.

Vi savner videre en omtale av mulige effekter på biologisk mangfold som del av beslutningsgrunnlaget. Bevaring av artsmangfold og leveområder er grunnleggende viktig – ikke minst for kommende generasjoner. De løsninger som velges for å takle klimautfordringene må ikke forsterke presset på naturmangfoldet.

### **Karbonlekkasje**

Karbonlekkasje reduserer effekten av klimapolitikken. Hensikten med tiltak mot karbonlekkasje er å begrense flytting av utslippsintensiv industri til land uten forpliktelser. Etter LOs vurdering er det også et moment at flytting av slik industri og utslipp til land uten forpliktelser og med svakere nasjonale miljøkrav, ikke bare vil øke utslippene, men dermed også gjøre det mer krevende og mindre attraktivt for slike land å påta seg utslippsforpliktelser i framtiden. Stilt overfor konkurrenter uten utslippsrestriksjoner, blir ”forurenser-betaler-prinsippet” undergravd.

Hensynet til karbonlekkasje og distriktpolitiske hensyn har vært viktig i norsk klimapolitikk de siste 20 årene. Det er også bakgrunnen for spesiell behandling av kraftkrevende industri innenfor avgiftssystemet. Deler av den kraftkrevende industrien vil kunne spille en viktig rolle i produksjon av miljøvennlig teknologi, og gjør det til en viss grad allerede. Det er behov for å sikre en tilstrekkelig industribase i Norge.

Et aktuelt eksempel på karbonlekkasje er aluminiumsindustrien og annen kraftforedlende industri. Det meste av denne produksjonen i Norge er basert på vannkraft. Vi har i de senere år sett en reduksjon av produksjonen i Norge, mens produksjonen har økt i andre land, basert på fossil energi som kull og gass. Dette er det mest slående eksemplet, men det vil være mange parallelle eksempler. Eksport av aluminium er eksport av foredlet vannkraft.

De bedriftene som vil være mest utsatt for nedleggelse er ofte på ensidige industristeder i næringsfattige strøk. Nedleggelse gir store omstillingskostnader, både på det menneskelige plan og rent økonomisk.

Nedleggelse vil videre gå på tvers av viktige distriktspolitiske hensyn som det i Norge har vært høy betalingsvillighet for.

For å hindre karbonlekkasje er det ikke minst viktig at arbeidet med å få på plass en forpliktende og bred internasjonal klimaavtale prioriteres.

### **Virkemidler i norsk klimapolitikk og miljøteknologiutvikling**

LO mener at næringspolitiske vurderinger må vektlegges når det gjelder støtte til forskning og utvikling av klimavennlig teknologi. Det påbegynte arbeidet med en nasjonal strategi for miljøteknologi må gjennomføres snarest. Det er et stort behov for å ha langsiktige og forutsigbare rammer, dersom miljøteknologi skal bli det viktige satsingsområdet som både Storting og næringsliv håper på.

For å møte også større bedrifters behov, trengs en økning av og endring i virkemidlenes innretning for å utløse investeringer. I denne sammenheng er det viktig å møte EUs politikk på området, som miljødirektivet og ”supergruppe-unntaket”, der sistnevnte åpner for statsstøtte til miljøteknologiutvikling ut 2013, også til store bedrifter. LO etterlyser en offentlig satsing på og støtte til pilot- og demonstrasjonsanlegg, - noe som vil være samfunnsøkonomisk fornuftig og forsvarlig. I dagens system er det ikke virkemidler som ivaretar dette. Det bør vurderes å opprette et nasjonalt fond til å finansiere denne utviklingen.

En kombinasjon av bruk av markeds mekanismer, incentiver og reguleringer er nødvendig for å kunne løse miljøutfordringene. Markedet for miljøteknologi vil vokse raskt framover, og Norge har gode forutsetninger for å bli en viktig produsent av miljøteknologi. Dette er noe LO har tatt opp gjennom flere utvalg og råd, blant annet Lavenergiutvalget og Strategisk Råd for miljøteknologi.

Den omstillingen vi står overfor stiller krav til iverksetting av opplæring, kompetanseheving og etter- og videreutdanning i alle ledd, og at informasjon og opplæring når helt ut til den enkelte arbeidstaker. Det må snarest iverksettes planer for gjennomføring av et reelt løft for omstilling til fremtidens arbeidsplasser, dersom målene skal kunne realiseres samtidig med at vi opprettholder velferden vår.

## Utslippsreducerende tiltak for bygg

Klimakur vurderer i svært liten grad energisparingspotensialet fra bygg. Bygninger står for nærmere 40 % av energibruken. Mesteparten av dette er i dag basert på elektrisitet fra vannkraft, og dermed vil energieffektivisering i byggsektoren ikke gi uttelling i det nasjonale klimaregnskapet. Allikevel er det åpenbart at det er nødvendig å iverksette omfattende tiltak for å redusere energibruken i bygnings-massen. Den frigjorte energien vil kunne komme til erstatning for fossil energi i inn- og utland.

Rehabilitering og energieffektivisering av eksisterende bygningsmasse blir viktigere enn krav til nybygg, ettersom fornyingen av bygningsmassen er omtrent 1 % årlig. Det er nødvendig med en kraftig taktøkning i enøk-arbeidet. Staten og kommunene eier mye av bygningsmassen, og må gå foran i investeringer for redusert energibruk i bygg. Mye kan gjøres med enkle grep, som for eksempel etterisolering, skifte av vindu og lysarmaturer, og innføring av styringssystemer for elektrisitetsbruken.

## Skogbruk

Stortingsmelding nr 39 (2008-2009) "Klimautfordringene – landbruket en del av løsningen" ligger til grunn for beskrivelsen i Klimakur-rapporten, og slår fast at økt hogst på kort sikt vil gi økte CO<sub>2</sub>-utslipp, ved at karbon frigjøres fra skogens karbonlagre. Det antas at klimagevinsten ved økt bruk av norsk trevirke som energikilde ikke vil realiseres før ved århundreskiftet, om 80-90 år. Det er mulig å øke opptaket av CO<sub>2</sub> utover nivået på 19 millioner som anslås for 2020, ved å øke plantetetthet, planting på nye arealer, skogplanteforedling og gjødsling.

Det fastslås i Stortingsmeldingen at Regjeringen legger til grunn at det må framskaffes mer kunnskap om skogens karbonkretsløp, karbon, nitrogendynamikken i skog og skogsjord, og eventuelle klimagevinster ved en aktiv utnytting av skogen. Vi finner det imidlertid riktig å påpeke at dersom det skal bli mulig å hente ut langsiktige klimagevinster i skogbruket, må tiltak iverksettes nå, selv om de ikke viser igjen på klimaregnskapet innen 2020. Naturmangfoldloven må legges til grunn for vurderingene når det gjelder sikring av biomangfold.

Det fastslås i Klimakur-rapporten at en gjennomføring av mange av de foreslåtte tiltakene innebærer en vesentlig import av biomasse. Dersom biomasseimport besluttes å være et alternativ, så må internasjonale

sertifiseringsordninger og klimaregnskaper legges til grunn, slik at Norge ikke promoterer biomasseproduksjon som ikke er bærekraftig, eller som for eksempel går på bekostning av nødvendig matvareproduksjon i utviklingsland.

Det innenlandske biomassepotensialet og mulighetene for innenlandsk foredling bør realiseres så langt mulig og forsvarlig.

## **Transport**

Klimakur-rapporten viser at transportsektoren er en stor utslippssektor, og i fremskrivingene økes utslippene. Men rapporten viser også at det er et stort potensial for å kutte utslippene betydelig i denne sektoren gjennom å redusere transportomfanget, redusere bruken av fossilt drivstoff, og legge om til mer miljøvennlige transportformer. Dette krever blant annet en elektrifisering i transport-sektoren, inkludert satsing på og tilrettelegging av infrastruktur som er tilpasset dette. I tillegg må utvikling av norsk miljøteknologi som understøtter dette, som for eksempel utvikling av batteriteknologi, gis virkemidler og støtte for å kunne bli realisert. I denne sammenhengen er det også viktig å se på avgiftssystemet, for å sikre optimale virkemidler for utvikling og bruk av miljøvennlig drivstoff og transportmidler. Tilrettelegging for bruk av biogass-/metandrivstoff for kollektivtrafikken er et annet viktig element som må få større plass.

Mesteparten av utslippene fra transportsektoren skjer i byene, der for eksempel både Oslo, Bergen og Stavanger har langt over 50 % av utslippene relatert til transportsektoren. Befolkningen i byområder øker kraftig. Med den samme fordelingen i bruk av transportmidler og reiseaktivitet i byene som i dag, vil det gi 500 000 flere biler på veiene i Oslo/Akershus, og 100 000 flere biler i Trondheim i 2030. Skal kollektivtransporten ta en større andel av denne økningen, så må det åpenbart en stor satsing til som bygger på fremkommelighet, frekvens, kvalitet og ikke minst langsiktig satsing på rekruttering og utdanning innen bransjen.

Det er et politisk mål å overføre godstransport fra vei til bane og sjø. – Dette er ikke mulig uten en storstilt satsing på jernbanen, både på vedlikehold, utbygging og rekruttering, samt tilrettelegging av knutepunkter. Når en slik kollektivsatsing blir gjennomført, er forutsetningen for å innføre økt bruk av rushtidsavgifter kommet på plass. Dette kan gi betydelige utslippsreduksjoner og bedret fremkommelighet.



Hendelsene siste tiden innen norsk jernbanetransport, både for person- og godstransport, har vist at jernbaneinfrastrukturen er svært foreldet og ikke tilpasset verken dagens togmateriell eller dagens transportmessige behov i samfunnet. Jernbanen i Norge trenger et paradigmeskifte for å kunne øke sin markedsandel av det økende transportbehovet fremover. En sterk og rask satsing på utbygging av høyhastighetsnett for jernbanen vil være helt nødvendig, både innenlands og for forbindelsen til Europa. Det vil være en investering som er nødvendig, både miljømessig, i forhold til klimautslipp, og for fremkommelighet og sikkerhet.

LO forutsetter at også internasjonal sjøtransport skal ha krav til CO<sub>2</sub>-reduksjoner, og forventer at Norge spiller en aktiv rolle for at dette snarest ivaretas av FNs sjøfartsorganisasjon, IMO. Når disse kravene blir klare, må innenlands sjøtransport tilpasses raskest mulig. - Det må legges opp til en politikk som ivaretar denne omstillingen og som forsterker tiltak for å nå målet om mer transport av gods til sjøs. Arbeidet med økt overgang til gassdrevne fartøy bør intensiveres.

## **Avfall**

Det er mange år siden det ble gjennomført en helhetlig vurdering og gjennomgang av avfallshåndteringen i Norge. Avfallsmengdene har økt betydelig de senere årene, og graden av gjenbruk, resirkulering, utnyttning av avfall som ressurs til blant annet fjernvarme og biometangass for transport har endret seg. Vi har fått debatter om eksport av avfall, forbrenningsavgifter og andre avgifter, og om eventuelle klimagevinster ved å eksportere avfall. Dette synliggjør at det er et stort behov for en helhetlig gjennomgang.

I tillegg til bedre teknologi og bedre planlegging, vil det være nødvendig å se på hvordan vi kan minske den totale ressursbruken, eller i det minste minske veksten. Et eksempel er at det ligger et betydelig potensial for reduksjon i utslipp om man reduserer bruken av overflødig emballasje, og vurderer omlegging til nedbrytbar emballasje. Det kan gi innsparinger i alle ledd, fra produksjon til avfallshåndtering. En styrking av forbrukerrettighetene vil også bidra til å dempe forbruksveksten.

Et annet forhold er at de siste års kraftige økning i forbruk og transport av varer delvis er muliggjort gjennom dårlige arbeids og lønnsforhold. En styrking av faglige rettigheter både nasjonalt og internasjonalt vil skape et høyere

kostnadsnivå både for produksjon og transport og vil kunne bidra til mindre sløsing med både menneskelige og materielle ressurser.

### **Kommunal sektor og andre offentlige beslutningsprosesser**

Rapporten påpeker at kommunesektoren har mulighet for å påvirke utslippene fra mange sektorer. Samtidig har kommunen mange roller, så som eiendomsbesitter, politisk aktør, myndighetsutøver, m.v. Kommunesektoren har ansvar for renovasjon, innsamling og behandling av husholdningsavfall, og både eier og driver vann og renovasjonsverk. Mange kommuner har også eiendeler i energiverk. Kommunesektoren er en betydelig innkjøper, legger viktige premisser for framtiden gjennom planarbeid, og har en viktig rolle når det kommer til informasjon og holdningsskapende arbeid.

I rapporten pekes det spesielt på betydningen av klimahensyn ved offentlige anskaffelser. Det vises til §6 *Lov om offentlige anskaffelser* som pålegger offentlige oppdragsgivere i alle forvaltningsnivå å ta hensyn til miljømessige konsekvenser under planleggingen av hver enkelt anskaffelse. Utvalget mener det foreligger et stort forbedringspotensial, og at bedringer i innkjøpsrutiner kan gi tildels betydelige kutt i utslipp.

Den samme lovs formålsparagraf 1. ledd, lyder slik: *"Loven og tilhørende forskrifter skal bidra til økt verdiskapning i samfunnet ved å sikre mest mulig effektiv ressursbruk ved offentlige anskaffelser basert på forretningsmessighet og likebehandling."* Det ville vært fornuftig om man endret formålsparagrafen slik at miljøhensyn får en minst like sentral plass som økonomi. Konkurransetsetting og privatisering kan på samme måte gi fokus på økonomi framfor miljø.

LO vil understreke viktigheten av medvirkning og samarbeid i kommuner og regioner. Ansatte i kommunene og det lokale næringsliv har både evne og vilje til å finne løsninger, og LO mener medvirkning fra ansatte og tillitsvalgte er nøkkelen til et fremtidsrettet og omstillingsdyktig lokalt næringsliv. I tillegg til reguleringer, må kommunene og fylkeskommunene utarbeide tiltak og prosjekt som fremmer samarbeid på tvers av en fragmentert bedriftsstruktur, for å utvikle klimavennlige og energieffektive løsninger.

LOs forbund har arbeidet mye med tiltak og virkemidler for reduksjon av klimagassutslipp og miljøvennlig energiomlegging i kommunene. Noen eksempler på tiltak og prosjekt som raskt kan hjelpe kommunene med å nå

ambisiøse klimamål og gi store energigevinster er; utskifting av vindu i kommunale bygg, å forberede kommunale bygg for bruk av fjernvarme fra avfallshåndtering, og å tilrettelegge for kildesortering av avfall. Videre viser vi til miljøgevinsten og gode erfaringer med bruk av biogass-/metandrivstoff for kollektivtrafikken.

### **Framtidig kvotepris fram mot 2020 og 2030**

En internasjonal pris på klimagasser kan bidra til å begrense temperaturøkningen på den billigst mulige måten for verdenssamfunnet. LO mener dette bør legges til grunn i norsk klimapolitikk for tiltak innenlands. En betydelig og økende andel av norske klimagassutslipp vil omfattes av EUs kvotemarked. LO forutsetter at norsk næringsliv skal ha samme rammebetingelser innenfor kvotesystemet, som øvrig europeisk næringsliv. Prisen i dette markedet må ligge til grunn for klimatiltak i Norge, og en må regne med at en i årene framover står overfor et stigende prisnivå. Utgangspunktet må være at industrien ikke kan pålegges ytterligere byrder i form av kostnader eller reguleringer som bidrar til tap av konkurranseposisjon og karbonlekkasje.

En nasjonal klimastrategi som medfører nedlegging og utflagging av arbeidsplasser viser ikke vei i det internasjonale klimaarbeidet. Tvert i mot vil en slik politikk bekrefte oppfatninger om at det er en motsetning mellom økonomisk utvikling og klimatilpasninger. Fremtidens klimapolitikk må derfor ta utgangspunkt i at kvotepliktig industri unntas fra, eller fullt ut kompenseres for, særnasjonale avgifter og reguleringer. Kostnader over kvotepris må kompenseres.

### **Makroøkonomiske analyser**

LO vil peke på at rapportens makroøkonomiske modeller og analyser ikke tar hensyn til direkte eller samfunnsmessige kostnader på sysselsetting, når det gjelder omstillinger og arbeidsledighet. Dette er en stor svakhet.

Videre mener vi en vurdering av potensialet for nye sektorer og arbeidsplasser, hvordan utvikling og etablering av nye arbeidsplasser kan promoteres og stimuleres, og hvilke kostnader dette innebærer hører hjemme under disse punktene.

Norge har i mange år hatt en omfattende virkemiddelbruk som innebærer at de billigste mulighetene allerede er tatt ut. Vi har en industri som har gjennomført store kutt og er blant verdens reneste, og vi har en ren kraftsektor.

Det er samtidig vesentlige svakheter ved de faglige analysemetodene som er brukt. SSB har brukt en generell likevektsmodell der en ikke tar hensyn til omstillingskostnadene ved å gjennomføre tiltak. Dette blir helt galt når en ser på tiltak på så kort sikt som 2020. SSB burde brukt en annen modell som tar hensyn til omstillingskostnadene når en ser på så drastiske tiltak som her analyseres. De samlede samfunnsøkonomiske kostnadene ved å gjennomføre tiltakene blir dermed grovt undervurdert. Dermed blir den makroøkonomiske analysen misvisende og mangelfull når en skal analysere de forskjellige mulighetene for å gjennomføre nasjonale kutt som er analysert i menyalternativene.

Vi vil ikke kommentere virkemiddelmenyene konkret, ettersom disse er ment som illustrasjoner. Likevel vil vi påpeke svakheter ved modellbruk og resonneringer knyttet til Meny 1 og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Her forutsettes det at kuttene gjennomføres ved at det blir lagt en lik pris på karbon i alle sektorer og for alle utslippskilder. Ved å bruke den makroøkonomiske likevektsmodellen som er utviklet for formålet i SSB kommer en fram til at prisen må settes til 1500 kroner per tonn for at kuttene skal bli lønnsomme. Dette inkluderer kvotepliktig sektor, som i analysen er antatt å stå overfor en kvotepris på 400 kr/tonn i 2020. Kvotepliktige virksomheter er store utslippskilder, som omfatter energisektorene og mesteparten av industrien fra 2012. Til sammenlikning har prisen hittil i 2010 vært i overkant av 100 kr/tonn på den europeiske kvotebørsen. I denne menyen blir altså kvotepliktige stilt overfor en pris som er 15 ganger dagens pris, og nesten 4 ganger antatt kvotepris i slutten av perioden. Dette analyseres innenfor et modellapparat som ser bort fra omstillingskostnader og forutsetter full sysselsetting. Dette er urealistisk.

Totalt gir denne virkemiddelbruken (som kan oppnås ved en avgift som innføres på kvotepliktig sektor lik differansen mellom kvotepris og karbonprisen på 1500 kr/tonn, altså 11- 1400 kr/tonn) teknologitilpasninger på 4,4 millioner tonn, mens 3,8 millioner tonn kommer som *andre tiltak* ”først og fremst ved nedtrapping i industrien” Dette betyr om lag halvering av dagens industri, dvs. i mer folkelig språk massiv industridød.

Hvis målsettingen om klimakutt hjemme er eneste målsetting, gir dette alternativet lavest kostnader for samfunnet. Samfunnsøkonomisk lønnsomhet må imidlertid ta hensyn til alle de samfunnsmessige målsettingene som foreligger. Samfunnet (Stortingsflertallet som står bak klimaforliket) har også andre målsettinger enn det å ta 2/3 av klimakuttene hjemme. En av dem er at norsk konkurranseutsatt industri skal skjermes for karbonlekkasje, som omtalt foran. Dersom en tar med alle de politiske målsettingene knyttet til klima, industri og landbruk, står en ifølge analysen igjen med et alternativ som forutsetter en innenlands karbonpris på opp til 30 ganger dagens europeiske kvotepris. Da er det slike avvik mellom innenlands karbonpris og det som gjelder ellers i Europa at man ikke kan snakke om lik karbonprising. I globalt perspektiv forsterkes dette av at det er store områder i verden som ikke står overfor noen karbonpris overhodet.

## **Avslutning**

LO vil avslutningsvis understreke at alle deler av norsk samfunns- og næringsliv må delta i arbeidet med å oppnå en klimavennlig framtid. Det haster med tilrettelegging og iverksetting. På veien dit mener LO at arbeidslivets parter må sikres deltakelse slik at denne transformasjonen skjer på en rettferdig og anstendig måte, og at den norske samfunnsmodellen blir ivaretatt.

Fokus på reduksjon i klimagassutslippene nasjonalt innen 2020 må ikke være et hinder for løsninger som er gode i et globalt perspektiv, eller for tiltak med lengre virkningshorisont. Det vil være nødvendig med omfattende offentlige satsinger for å realisere målene, også budsjettmessige. For omstilling og utvikling vil det være nødvendig med støtte. Men vi må finne bærekraftige løsninger som ikke forutsetter subsidier i driftsfasen.

Det videre arbeidet med klimameldingen må bygge på eksisterende kvoteregime og supplerende virkemidler for kvotepliktig sektor. LO mener at Regjeringen må legge opp til tiltaksplaner med utgangspunkt i at kvotepliktig industri skjermes for kostnader over kvotepris. Ytterligere reduksjon innenfor denne sektoren vil kreve betydelig offentlig støtte.

De næringspolitiske mulighetene som følger av omlegginger til et karbonnøytralt samfunn globalt må ivaretas, blant annet gjennom bidrag til utvikling av en miljøteknologibasert industri.

Vi gjentar kort noen av momentene i dette høringsvaret som Regjeringen kan igangsette straks;

- Iverksette arbeid med en helhetlig utredning og stortingsmelding for Norge som energi- og industrinasjon i fremtiden
- Gjennomføre en helhetlig gjennomgang av avfallshåndteringen i Norge
- Få på plass en nasjonal strategi for miljøteknologi
- Opprette Arbeidslivets Klimaråd
- Igangsette arbeidet med planlegging av omstillingstiltak (inkludert utdanning, kompetanseheving og medvirkning) til et klimavennlig samfunn.
- Gjennomføre energieffektiviserings- og energisparings-tiltak
- Forsterke kollektivsatsingen og tilrettelegge for miljøvennlige alternativer, som elektrifisering og bruk av biometangass.
- Gjennomføre et skikkelig løft for jernbanesektoren, med blant annet fremskynding av høyhastighetstogsatsingen.

Med vennlig hilsen  
**LANDSORGANISASJONEN I NORGE**



Tor-Arne Solbakken



Grethe Fossli

Saksbehandler: Anne-Beth Skrede