

Miljøverndepartementet
P.B. 8013 Dep
0030 Oslo

Oslo, 20.05.10

Høringsuttalelse Klimakur 2020

Spire ønsker å anerkjenne Klimakur 2020 som et viktig innspill til hvordan Norge kan redusere CO₂-utslipp ved å foreta kutt hjemme. Vi håper at rapporten resulterer i gode tiltak som er med på å redde kloden vår fra økologisk katastrofe. Vi vil også understreke viktigheten i å handle raskt. Dessverre mangler rapporten et viktig helhetsperspektiv, og norske utslipp sees ikke tilstrekkelig i sammenheng med resten av verdens utslipp.

Mangel på internasjonalt perspektiv

Rapporten skal vise tiltak for utslippskutt i Norge. Vi ser det som bekymringsfullt, siden CO₂-utslipp er et globalt problem, at dette i stor grad ses som et isolert, nasjonalt anliggende i rapporten. Ikke minst i kraft av å være en oljenasjon har Norge et stort internasjonalt ansvar for å ha et globalt perspektiv på CO₂-utslipp, og har også muligheten til å vise seg som et foregangsland gjennom å kutte i utslipp hjemme. Et aspekt ved denne ansvarsfraskrivelsen er hvordan beregningen av klimautslippsreduksjonen i transportsektoren i stor grad baserer seg på import av biodrivstoff. Dette vises blant annet på side 91 i rapporten:

”Det er viktig å være oppmerksom på at det i disse beregningene av CO₂-gevinst er forutsatt at 100 prosent av biodrivstoffet er importert. CO₂-utslipp knyttet til produksjon av råvarer og biodrivstoffet vil da finne sted i opprinnelseslandet.”

Det er lite bærekraftig om Norge reduserer egne utslipp ved å skyve tilsvarende utslippsandel over på andre land. Dette er i direkte konflikt med Norges ønske om å fremstå som et ansvarlig foregangsland med en sentral rolle i internasjonal klimapolitikk. Også det som ikke regnes som norske utslipp i rapporten må inngå i vårt regnskap. Det internasjonale perspektivet og Norges ansvar må være tydeligere formulert hvis Klimakur 2020 skal kunne føre til global utslippsreduksjon.

Biodrivstoff

Klimakur 2020 har ikke fokus på en bærekraftig biodrivstoffproduksjon med tydelige etiske retningslinjer for produksjon og import. Seksjonen som omhandler biodrivstoff lider generelt under mangel på informasjon om dette. Det kommer blant annet ikke frem hva det innebærer at drivstoffet skal være sertifisert, eller hvilke teknikker produksjonen av andregenerasjons biodrivstoff skal basere seg på.

Utarbeidelse av bærekraftskriterier kan være et viktig skritt mot sikring av at importert biodrivstoff er bærekraftig. Spørsmålet her er hva som regnes som bærekraftig. Det foregår i dag en massiv overtakelse av landområder fra fattige bønder i utviklingsland til vestlige selskaper som skal produsere biodrivstoff til eget marked. Det holder ikke at drivstoffet fører til reduksjon i utslipp av CO2 hvis det medfører at mennesker blir tvangsflyttet, blir mer utsatt for sult og underernæring, eller blir utnyttet på biodrivstoffplantasjer. Disse perspektivene må inngå i sertifiseringskriteriene for biodrivstoff.

”Potensialet knyttet til økt bruk av biodrivstoff øker kraftig dersom andregenerasjons biodrivstoff kommer på markedet til en konkurransedyktig pris. (...) Dette gir en betydeligere høyere klimagevinst enn dagens biodrivstoff og mindre risiko for konflikt med matvareproduksjon.” (side 10).

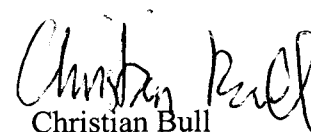
Dagens biodrivstoffproduksjon er agrodrivstoff som konkurrerer direkte og indirekte med matvareproduksjon. Eventuell stor produksjon av andregenerasjons biodrivstoff er ikke aktuelt i nær fremtid, som det fremgår på side 84 i rapporten: ”Det er antatt et svært stort potensial for biodrivstoff i 2030. Dette forutsetter tilstrekkelig tilgang og utvikling av andregenerasjons drivstoff.” Dette er for lenge å vente på kraftige reduksjoner i CO2-utslipp. Tilgangen til biodrivstoff i fremtiden er usikker, siden andregenerasjons drivstoff fremdeles er under utvikling. Derfor må vi basere oss på andre virkemidler for at tiltakene skal ha en reel effekt.

Glemmer fokus på forbruk

Å senke nordmenns gjennomsnittlige energi- og materielle forbruk til et bærekraftig nivå er en nødvendighet for å bekjempe en global klimakatastrofe. Mens mye av oppmerksomheten er rettet mot produksjon innenfor ulike sektorer, er det lagt lite vekt på muligheter til å tilrettelegge for endringer av enkeltpersoners forbruksmønstre. Det ser ut til å være gjennomgående for rapporten at nordmenns forbruk ikke skal senkes. Rapporten viser liten tiltro til nordmenns vilje til og ønske om å redusere sine forbruksmønstre: ”(...) I dag er det derfor ikke særlig støtte i befolkningen for nasjonale utslippsreduserende tiltak.” (side 308).

Spire mener dette utgangspunktet er feil, og at tiltroen til det norske folk bør være større. Blant annet viser en SIFO-undersøkelse fra 2007 at 36 prosent er enig i at klimaendringene har fått dem til å redusere eget forbruk og 58 prosent er enig i at det er nødvendig med forbud av miljøskadelige varer og tjenester for å få mer miljøvennlig forbrukeratferd. Det er myndighetene sitt ansvar å tilrettelegge slik at det blir både billigere og lettere å leve miljøvennlig, gjennom økonomiske virkemidler. Det er jo ikke rart at folk tar fly innenlands når tog er dobbelt så dyrt.

Med vennlig hilsen
Spire – Utviklingsfondets Ungdom


Christian Bull
Leder, Spire