



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Henvendelse til: Gry Dahl
Tlf.:
Faks:
E-post: Gry.Dahl@jbv.no

Dato: 20.01.2015
Saksref.: 201406993-3
Deres ref.: 13/855-
Vedlegg:

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar
postmottak@jbv.no
Sentralbord:
05280
Org. Nr.:
971 033 533 MVA
Bankgiro:
76940501888
jernbaneverket.no

Offentlig høring - Perspektiver på en klimalov

Klima- og miljødepartementet har sendt notatet "Perspektiver på en klimalov" til høring. Bakgrunnen er at Stortinget, ved Energi- og miljøkomiteen, har bedt regjeringen om å utrede hensiktsmessigheten av å etablere rammelov for klimaarbeidet i en langsiktig sammenheng.

Høringspartene bes om å fokusere på følgende spørsmål:

1. Vil en klimarammelov gi merverdi i norsk sammenheng?
2. Er det behov for mer rapportering og formidling av informasjon i Norge om klimagassutslipp og effekter av tiltak?
3. Vil et uavhengig klimaråd være et hensiktsmessig nytt tilskudd til norsk klimapolitikk? Hvilken rolle bør det i så fall fylle?

Svar på spørsmål 1 og 2:

Jernbaneverket støtter at det igangsettes et arbeid med å formulere en konkret lovtekst til en klimarammelov. Vi ser behov for tydeligere rapportering og formidling av informasjon om klimagassutslipp samt effekter av tiltak som med fordel kan ivaretas av klimarammeloven.

Det ble i St.meld. nr. 34 (2006-2007) om Norsk klimapolitikk fastsatt ambisiøse reduksjonsmål for innenlands klimagassutslipp. Disse målene er videreført i St. meld. nr. 21 (2011-2012) med samme tittel. I tillegg har regjeringen i sistnevnte melding, blant annet på bakgrunn av etatssamarbeidet Klimakur 2020, pekt på flere aktuelle tiltak som de vil gjennomføre frem til 2020. Utslippsreduksjonene knyttet til disse tiltakene har ikke vært forsøkt kvantifisert av regjeringen selv. Det har heller ikke vært gjennomført noen uavhengig revisjon av om det er sannsynlig at de tiltakene som ble lansert er tilstrekkelige til å oppnå målene.

I 2014 utga Miljødirektoratet rapporten "Faglig grunnlag for videreutvikling av den nasjonale og internasjonale klimapolitikken". Basert på utslippsutviklingen frem til 2013 sår rapporten tvil om det er realistisk å oppnå tilstrekkelige klimakutt innen 2020. Det har vært lite oppmerksomhet rundt disse funnene. Etter vår vurdering vil en godt utformet klimarammelov kunne bidra til å bringe slike utfordringer betydelig høyere på dagsorden.

Vi ser for oss at en klimalov stiller krav til at det utarbeides langsiktige nasjonale mål, tiltak som skal sikre måloppnåelse, tilhørende virkemidler som sannsynliggjør utløsning av tiltakene, rapportering av utslippsutviklingen med tilhørende krav til publisering av resultatene. Til sammen vil dette sikre den nødvendige langsiktigheten i klimaarbeidet, samtidig som det ansvarliggjør den til enhver tid sittende regjering. Loven vil dermed stake ut kursen mot lavutslippssamfunnet og kan langt på vei kompensere for klimaregelverkets fragmenterte struktur i norsk rett. Etter vår vurdering vil lovens langsiktige perspektiv gi betydelig merverdi, selv om Norge allerede har et mer omfattende klima-lovverk enn mange andre land.

Særlig relevans for samferdselssektoren

Kvotehandelsystemet i EU/EØS omfatter i dag nærmere 50 prosent av de innenlandske klimagassutslippene, i følge Miljøstatus i Norge. Nye klima- og energimål er vedtatt i EU og innebærer at de kvotepliktige bedriftene skal redusere klimagassutslippene med 43 prosent frem mot 2030. Dette vil de fleste mene at er tilstrekkelig ambisiøst til å nå nasjonale mål for 2050. Etersom konkurransekraften til store deler av eksporttettet industri kan bli svekket, vil fremtidige regjeringer mest sannsynlig fortsatt være tilbakeholdne med å benytte tilleggs-virkemidler i kvotepliktig sektor¹.

En klimarammelov som beskrevet over, med fokus på verifisering av tiltak, virkemidler og utslippsrapportering, vil ha spesielt stor betydning i samferdselssektoren. Dette fordi samferdsel, med unntak av luftfart, per i dag ikke omfattes av kvoteplikt. Følgelig har vi større nasjonal råderett over virkemiddelbruken og er prisgitt proaktiv innsats fra norske politikere for å nå målene. En klimalov vil kunne bidra til ytterligere å styrke fokuset på elektrisk jernbane som et klimatiltak og minske sannsynligheten for at det vedtas utbygging av samferdselsinfrastruktur som øker klimagassutslippene fra transportarbeid.

Svar på spørsmål 3:

Jernbanelovverket støtter etableringen av et uavhengig klimaråd i Norge.

Vi ser for oss at et eventuelt klimaråd bør være sammensatt av fageksperter med kompetanse på utslipp fra de sektorene som bidrar mest til Norges klimagassutslipp. I tillegg trengs kompetanse på samfunnsøkonomi, jus og statistikk. Det vil være naturlig at rådet er støttet av et administrativt sekretariat sideordnet departements- og direktoratsstrukturen. Rådet vil dermed være fristilt klima- og miljøministeren og regjeringen på en helt annen måte enn for eksempel Miljødirektoratet. Rådet vil uheldigvis kunne ta initiativet til å utrede spørsmål som er knyttet til kontroversielle eller utradisjonelle tiltak og virkemidler samt med stor troverdighet forfølge avvik fra nasjonale mål om klimagassreduksjoner.

Et klimaråd vil kunne spille en viktig rolle i det å påse at klimarammeloven overholdes ved å rapportere til Stortinget, som en kontrollfunksjon. En annen viktig oppgave for klimarådet vil kunne være å bidra i den offentlige debatten herunder det å belyse etiske problemstillinger.

Gitt de funksjonene som vi foreslår at den administrative enheten skal ha er det kanskje andre navn enn Klimaråd som er mer dekkende. Valg av et annet navn reduserer dessuten faren for sammenblandinger med komiteer/råd som allerede eksisterer, så som for eksempel det nylig etablerte Klimarådet til klima- og miljøministeren.

¹ Dette selv om analyser peker på at forholdsvis færre fysiske tiltak vil bli gjennomført i Norge enn i andre land i EU/EØS-sonen.

Med hilsen

Gorm Frimannslund
Infrastrukturdirektør

Gry Dahl
Leder sikkerhet og miljø

Dokumentet er godkjent elektronisk