

8.12.2006

Ingvild A. Sæverud
Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

Innspill til Sektorvise Klimahandlingsplaner fra Norges Naturvernforbund

Norges Naturvernforbund vil med dette komme med foreløpige ideer til arbeidet med de sektorvise klimahandlingsplanene.

Naturvernforbundet mener at det er viktig at klimahandlingsplanen blir et bindende dokument som forplikter sektorene til å nå de samlede målene som settes. Planen bør gjennomgå en gang i året, og må danne premisser for alle andre Stortingsmeldinger/proposisjoner de enkelte departement presenterer. I forbindelse med Statsbudsjettet bør de enkelte departement rapportere hvordan de kommende år skal nå sine mål. Miljøverndepartementet bør i forbindelse med utarbeidelsen av statsbudsjettet ha like stor makt og innflytelse over oppnåelsen av klimagassreduksjonene som Finansdepartementet har over budsjettbalansen og handlingsregelen.

Klimahandlingsplanen må ha som mål å redusere de norske klimagassutslippene med 50% innen 2020. Dette innebærer en årlig reduksjon på 5,6% fra og med 2008.

Samtidig med at regjeringen arbeider med de sektorvise klimahandlingsplanene jobbes det også med et kvotesystem for klimagasser for perioden 2008-2012. Norges Naturvernforbund vil understreke at et dårlig kvotesystem vil øke behovet for større utslippskutt gjennom klimahandlingsplanene.

Norge Naturvernforbund setter hovedfokuset i innspillene på samferdselsektoren, der økningen av klimagassutslipp har vært dramatisk, rundt 28% fra 1990 til 2003. For andre sektorer/departement har vi listet opp forslag til tiltak som vi mener at hører hjemme i en sektorvis klimahandlingsplan.

Forslag til tiltak

Tiltak som hører hjemme i alle sektorer

- Oppfordre til klimamerking av produkter
- Pålegg om 0-utslipp eller klimanøytrale løsninger for statlige virksomheter innen en bestemt dato
- Krav om rensing av alle større stasjonære utslipp innen en bestemt dato
- Sverige har gått foran og satt som mål å bli uavhengig av fossil energi innen 2020, Norge bør lære av sitt nabo land og sette tilsvarende mål.

Finanssektoren

- Det er viktig at Norge tar advarslene og forslagene i Stern rapporten på alvor. Stern rapporten sier at det koster omlag 1 % av BNP å redusere utslippene ned mot et nivå i samsvar med klimakonvensjonens mål. Norge bør som verdens rikeste land sette av 1% av BNP for 2008 og fremover til tiltak til å redusere klimagassutslipp. For 2007 ville dette tilsvart ca 20 milliarder kroner.

Energisektoren:

- Energifrigjøring vil være et hovedvirkemiddel for å sikre kraftbalansen fremover. I følge den siste World Energy Outlook fra det Internasjonale Energibyrådet vil energieffektivisering på både produksjons og forbrukssiden stå for en vesentlig del av utslippsreduksjonene i årene fremover.
- I Soria Moria erklæringen er det foreslått å ha vrakpant på oljefyr. Hvis oljefyren erstattes med bioenergi, er dette et bra forslag og hører hjemme i en klimahandlingsplan.
- Høyere avgifter - CO2 avgift og grunnavgift på gass og olje.
- Norge kan være et godt eksempel når det gjelder klimavennlig energiproduksjon og bruk. Særlig er det viktig at Norge prøver heller å påvirke Europa i retninga av mer miljøvennlig energiproduksjon og -bruk i stedet for å være ensidig fokusert på å fremme Norges gass interesser.
- Å redusere bruk av strøm i Norge er et klimatiltak siden at Norge er en del av et Europeisk kraftmarked. Det er viktig at strømforbruk settes mer i sammenheng med klimagassutslipp, sjøl om Norsk el produksjon i all hovedsak er ren vannkraft.

Utdanningssektoren:

Energifrigjøring og bærekraftige måter til å dekke energitjenester på bør tas med i undervisningen på alle nivå.

Byggsektoren

- Norges Naturvernforbund mener at det er svært viktig med økt energieffektivitet og mer bruk av fjernvarme og bioenergi i bygningssektoren. Frigjort elektrisitet reduserer behovet for økt utbygning av kraftproduksjon med følgende miljøskader og klimagassutslipp. Økt energieffektivisering gjøres for eksempel ved å bruke effektive hvitevarer, ta i bruk ulike løsninger for varmegjenvinning fra avløpsvann, bruk av fjernvarme, bioenergi og varmepumper til oppvarming og bedre isolering.
- Byggsektoren kan frigjøre mye elektrisitet og kan faktisk bli Norges største kraftprodusent.
- Byggforskriftene i fremtiden bør gjennomgås regelmessig for å innfase ytterligere energisparetiltak.

- Dersom man innfører lavenergibygg som standard fra 2007 vil man kunne frigjøre 14.4TWh innen 2020.

Utenriksdepartementet

- Utenriksdepartementet gjennom sitt arbeid i utlandet, med spesiell henvisning til ambassade bygninger kan bidra til å være et foregangsland i bruken av fornybare energi og energieffektive løsninger basert på best mulig stedsegnete løsninger. Med dette kan Norge få oppmerksomhet rundt klimaspørsmål i flere sammenhenger og være en pådriver i bruken av miljøvennlig energi på en effektiv måte med følgende reduksjoner av klimagassutslipp.
- Behovet for transport, både innenlands og uten er reelt for en del ansatte i utenriksdepartementet. Flyreiser har spesielt negativ innvirkning på klimaet. Alle reiser burde bli kompensert for, for eksempel med kjøp av kvoter.

Barne og likestillingsdepartementet og Moderniserings departementet

- Strategisk plassering av barnehager og skoler er en viktig del i å prøve å redusere bruken av privatbilen. Det burde være et mål for alle skoler å ha lett tilgjengelig informasjon om kollektivtransporttilbudet til og fra skolen og legge til rette for at skoler og barnehager bli plassert så nærme hverandre som mulig. Økt informasjon om kollektivtilbudet kan føre til økt bruk. Det burde være et krav om at et buss eller et trikke stopp er plassert så nærme skolene/barnehagene som mulig.
- Et moderne samfunn er et miljøvennlig samfunn. Moderniseringsdepartementet burde arbeide aktivt for å Norge til å bli et moderne miljøvennlig samfunn. Med å være en pådriver for at nye og eksisterende teknologier, metoder og verktøy for å redusere klimagassutslipp blir tatt i bruk.

Landbruksdepartementet

- Landbruket kan bli mer energiproduserende næring, der konkrete mål burde bli satt ned.
- Produksjon av biodiesel fra avfallsfett fra hele kjøttindustrien bør være et mål, både for å redusere mengden av avfall og til å erstatte konvensjonell diesel.
- Økt produksjon av bioenergi fra skogbruket må være et sentralt mål i en klimahandlingsplan fra landbruksdepartementet. Sverige produserer idag 110 TWh bioenergi, Norge kun 15/16 TWh.
- Landbruksdepartementet arbeider med en plan for økt skogsavgiftning, denne må ses i sammenheng med økt bruk av bioenergi.

Kommunal og regional departementet og Helse og omsorgsdepartementet

- Kommunal og regional departementet som en eier og forvalter av bygg kan bidra med å redusere klimagassutslipp med å være aktiv i å ta i bruk energieffektiviserings tiltak i sine egen bygg samt påvirke næringsutviklingen på dette området. Samme gjelder alle bygninger som tilhører helse og omsorgsdepartementet.
- Kommunene er stor kjøper av energi kan stillekrav til og påvirke sin energileverandør i retning av bedre energiutnyttelse og produksjon av kun fornybarenergi. Dette kan være et konstruktiv bidrag til å stimulere det lokale næringslivet til utvikling av klimavennlige energitjenester og produkter.
- Folkehelse er nært knyttet til fysisk aktivitet, og fysisk aktivitet kan knyttes til hverdagens transport behov. Dagens bilkøer kan bli morgendagens helse køer. Å gå eller sykle til jobb er både bra for klimaet og helsen derfor burde helse og omsorgsdepartementet være aktivt i å få en positiv utvikling i arbeidsreisevanene. For hver person som kjører en typisk privat bil (toyota carola, 10km avstand til jobb 250 arbeidsdager i året) kan CO2 utslippene reduseres med rund 800kg i året.
- Kommunen som en ansvarlig part i utøvelse av byggforskriftene bør jobbe aktivt for at nye byggeforskriftene blir fulgt og være en pådriver i å fremme energieffektive løsninger.

Justis og politidepartementet

- Politiet har ansvaret for å sørge for at fartsgrensene overholdes. Drivstoff forbruk øker når farten øker fra 90 til 110 km/t med c.a 20%. Politiet kan derfor være med å påvirke at utslipp fra privatbiler går ned med å utføre strengere fartskontroller.

Samferdsel/Transportsektoren

Vårt hovedbudskap er at det er nødvendig å iverksette tiltak på flere plan samtidig:

- Tiltak som reduserer det totale transportomfanget (gjennom arealplanlegging, riktig prising av transport, logistikkforbedringer etc.)
- Tiltak som reduserer bruken av de mest miljøbelastende transportformene, som fly og privat bil, gjennom vegprising, skatter/avgifter, bevisst redusert veg utbygning samt stimulering av gange, sykling og kollektivtransport
- Tiltak som bidrar til energieffektivisering gjennom bedre kjøretøysteknologi som følge av lover og avgiftsinsentiver
- Tiltak som erstatter fossilt drivstoff med fornybar energi gjennom bl.a. lover og avgiftsinsentiver.¹

Det er viktig at klimahandlingsplanen for samferdselssektoren ikke bare begrenser seg til Samferdselsdepartementets sektoransvar, men involverer alle virkemidler som påvirker sektorens klimagassutslipp. Et eksempel på slik tenking innen samferdselssektoren er NTP-dokumentet "En strategi for å oppnå en halvering av antall drepte eller hardt skadde i vegtrafikken innen 2016". Dokumentet lister opp anslag på virkninger og kostnader og viser at det er mulig å nå målet med økt innsats blant flere aktører. Dette dokumentet kan tjene som forbilde for den kommende klimahandlingsplanen ved at den er tydelig på beskrive problemene og løsningene, etablerer kronologiske del mål og plassere ansvar også utenfor direktoratets/sektorens ansvarsområde.

Handlingsplanen må utformes og forankres slik at den, i motsetning til tidligere sektorvise miljøhandlingsplaner, fungerer som et statlig styringsdokument for klimaproblemene fra transportsektoren. Planen må fungere som premissdokument for de viktige og tunge beslutningsprosessene i alle aktuelle departement. En grunn for dette er selvfølgelig transportsektorens store bidrag til våre klimagassutslipp. En viktig tilleggeffekt er at planen også kan bidra til å redusere andre samferdselsproblemer, som lokal luftforurensing, støy, arealkonflikter, trafikkulykker m.m.

1 I utredningen *Biodrivstoff – produksjonsmuligheter for landbrukssektoren i Norge* fra april 2003 kan vi lese følgende: "Når biomassen skal gjøres tilgjengelig som råstoff til biodrivstoff, vil vi med dagens høstings- og produksjonsteknologi ha et potensial begrenset til ca. 14 TWh eller 1/3 av drivstoffbehovet til vegtransport.

Konkrete oppfølgingsområder

Nasjonal transportplan (NTP) er kanskje det viktigste styringsverktøyet i norsk samferdselspolitikk. Norges Naturvernforbunds hovedinnvending er at planen i for liten grad ser på konsekvenser og i for liten grad inkluderer virkemidler som tradisjonelt tilhører andre sektorer/departement. I tillegg må NTP gå fra å være infrastrukturorientert til å bli systemorientert.

Samferdselspolitiske beslutninger kan ha svært langsiktige effekter, særlig de som omhandler store infrastrukturtiltak. For det første er infrastruktur (veg- eller jernbaneanlegg) ment å "leve" i mange tiår, kanskje hundreår. I tillegg fører tung infrastruktur til arealmessige tilpasninger med tilhørende endringer i reisevolum og reisevaner. En NTP må derfor ses i et hundreårsperspektiv. Norges Naturvernforbund forventer derfor at de kommende retningslinjene for NTP 2010–2019 inneholder klare og langsiktige føringer på miljøområdet, langt utover

tidsperspektivet for kyotoperioden. Retningslinjene må samordnes med klimahandlingsplaner og Lavutslippsutvalget arbeid, som tar som utgangspunkt at utslippet av klimagasser må reduseres med 50–80 prosent innen 2050. NTP må bli et redskap for å påvirke trafikkvolumet slik at våre miljø- og trafikksikkerhetsmål oppfylles. Tradisjonelle trafikkprognoser må ikke legge føringene! Flere virkemidler må drøftes, bl.a. skatter og avgifter, lovverk og offentlig kjøp. Vinn-vinn-løsningene må synliggjøres, bl.a. sammenhengen mellom miljøriktige transportløsninger, trafikksikkerhetstiltak og befolkningens helse. Bedre tilrettelegging for gange og sykling er et eksempel på miljøtiltak som etter alt å dømme kan gi formidable positive helseeffekter som følge av økt fysisk aktivitet.

Norges Naturvernforbund mener det er mange sammenfallende grunner for å prioritere vedlikehold av vegnettet framfor store vegprosjekt/firefeltstveger, som legger til rette for mer trafikk. I tillegg til NTP er vegnormalene et virkemiddel til å styre politikken. Vi mener derfor at forslaget til vegnormaler må gjennomgå en grundig konsekvensvurdering (med tanke på inngrep, arealnedbygging, trafikkmengde, kostnader osv.) med påfølgende politisk behandling, i det minste på departementsnivå. Vi risikerer nå at Vegdirektoratet på egenhånd fastsetter normaler som politikerne i ettertid må forholde seg til. Det er neppe i tråd med demokratisk tenking. Vegnormalene kan fort bli ei brekkstang for å gjennomføre kostbare vegprosjekt som bl.a. kan gi store arealkonflikter og etablere en struktur for økt trafikk og økte utslipp.

Parkeringspolitikken er et effektivt virkemiddel. Sentrale myndigheter har en mulighet til å påvirke i positiv retning gjennom å praktisere prinsippet om beskatning av fordeler i jobbsammenheng. I dag er det fullt mulig for arbeidsgiverne å gi sine ansatte gratis parkering som frynsegode, uten at arbeidstakerne skatter av dette. Derimot skal en ikke kunne gi sine ansatte gratis kollektivtransport uten at dette må betraktes som en skattbar fordel. Vestlandsforskning har i Oslo Sporveiers samfunnsregnskap kommet til at verdien av arbeidstakeres gratis parkeringsplasser er på ca. 1 mrd. kroner, forsiktig anslått. Norges Naturvernforbund forventer at denne diskrimineringen opphører.

Pendlerfradraget er et annet eksempel på økonomiske ordninger som bidrar til et høyt transportvolum.

I staten praktiseres det i dag ulike satser for kjøregodtgjørelse i jobbsammenheng, der det gis høyere beløp for bruk av bil (3 kroner) enn for bruk av sykkel (1 krone). Det kanskje mest diskriminerende er likevel at det for sykkel kreves en minsteavstand på 5 km før det gis refusjon. Dette er nok et eksempel på at regelverket må "klimavaskes".

Arbeidsreiser og forretningsreiser må inn i bedriftenes klimaregnskap. Dette vil oppmuntre bedriftene til f.eks. å gi sine ansatte gratis kollektivtransport framfor gratis parkeringsplasser samt i større grad velge andre løsninger enn flyreiser. CO₂-utslippet fra reiseaktiviteten må tas med i bedriftenes årsregnskap etter krav i regnskapsloven.

Lavere avgifter på diesel enn bensin er ulogisk. Lik pris på like utslipp bør være et viktig prinsipp i miljøpolitikken. Dieselbruken øker på bekostning av bensin, noe som i realiteten betyr at gjennomsnittlig betalt avgift per liter går ned. Dette kommer i tillegg til nedsatte drivstoffavgifter i 2000/2001, som har gitt ca. 3,2 milliarder kroner i avgiftslette (årseffekt). Drivstoffavgiftene bidrar til å dempe det totale transportvolumet, samtidig som de mer miljøriktige transportformene blir mer attraktive. I tillegg stimulerer de til teknologiforbedring

som gir mindre utslipp, f.eks. mer drivstoffgjerrige motorer.

Flytrafikken vokser kraftig og er et undervurdert klimaproblem. Avgiftene på flydrivstoff er svært lave. CO₂-biten må minst opp på bensinnivå, og andre klimaavgifter bør vurderes (på linje med den svenske flyskatten, som er vedtatt, men ikke innført). Norge må gå i spissen i internasjonale fora for å få gjennomført overnasjonale avgifter eller andre begrensninger på utslipp fra internasjonal luftfart.

Godstransporten vokser kraftig, noe som i utgangpunktet er problematisk. For å dempe de negative konsekvensene må ytterligere tiltak gjennomføres for at sjø og bane skal ta en størst mulig andel av transportvolumet. Jernbanenettet må forbedres, og den såkalte el-avgiftskompensasjonen for skinnegående transport må gjeninnføres. Når det gjelder sjøtransport, må avgiftsstrukturen gjennomgås for å hindre at sjøtransporten betaler større avgifter enn vegtransporten.

Bilavgiftene må hjelpe forbrukerne til å velge biler slik at drivstofforbruket reduseres, uten at antall biler øker. EUs mål om at nye biler ikke skal slippe ut mer enn 120 gram CO₂ per kilometer, må være ei rettesnor for hvordan avgiftene utformes. Bilavgiftene bør også stimulere forbrukerne til å velge biler som kan gå på mindre miljøbelastende drivstoff.

Lokale myndigheter sitter med et stort klimaansvar. Ikke minst gjelder dette arealpolitikken, som i stor grad påvirker transportvolum og transportmåte. Også lokal kollektivtransport, vegprising og parkeringspolitikken er prisgitt lokalpolitiske prioriteringer. Statlige myndigheter må i sterkere grad enn i dag stimulere lokale myndigheter til miljøriktige valg. Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i de største byene må utvides. I tillegg bør det innføres en liknende belønningsordning som stimulerer de største byene til å iverksette tiltak som øker gang- og sykkeltrafikken på bekostning av bilbruken. Statlige myndigheter må også stimulere til mer helhetlige areal- og transportplaner. Et eksempel er behovet for å regulere antall parkeringsplasser i områder rundt Oslo Lufthavn Gardermoen, på tvers av kommunegrensene, og med regionale og nasjonale miljømål som hovedformål.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund

Lars Haltbrekken (sign.)
leder

Torhildur Kristjansdottir (sign.)
energirådgiver