

Vi viser til oppfordringen gitt av Miljøvernminister Helen Bjørnøy under møtet om sektorvise klimaplaner i R5 23. november 2006. Nedenfor følger noen kommentarer til arbeidet som er startet opp.

### **Sektorinndeling**

Den offisielle statistikken over utslipp til luft utarbeides av Statistisk sentralbyrå i tett samarbeid med SFT. Det er denne statistikken som SFT/MD bruker når det rapporteres i forbindelse med Kyoto-protokollen. SSB publiserer rutinemessig klimagassregnskapet fordelt på økonomiske næringer (Standard for næringsgruppering - NACE) og på såkalte kilder (stasjonær forbrenning, prosess og mobil forbrenning med undergrupper).

Regjeringens planer kalles sektorvise planer. På møtet gikk det ikke helt klart fram hvordan sektorinndelingen skal være, men vi fikk forståelsen av at ingen av de etablerte aggregeringsoppsettene vil bli brukt, men kanskje heller noe som minner om departementsstrukturen. Det kan være problematisk om det velges en sektorinndeling som er for ulik en av de etablerte inndelingene. Dette var også innspill vi kom med i forbindelse med i forrige runde, da prinsippet om sektorvise miljøhandlingsplaner ble lansert.

Vi antar at det er de offisielle utslippstallene fra SSB som er tenkt brukt i handlingsplanene og i forhold til oppfølgingen av de sektorvise målsettingene som skal fastsettes. I så fall er det viktig at det opprettes direkte kontakt med SSB allerede nå tidlig i prosessen slik at det blir klart om det faktisk er mulig å levere utslippstall med den sektoravgrensningen som Regjeringen ønsker. Hvis det ikke er mulig å levere slike utslippstall, er det slik vi ser det to muligheter:

- Sektorinndelingen tilpasses slik at den er konsistent med det tallgrunnlaget som finnes, dvs. Regjeringen tilpasser seg standarden for næringsgruppering. Dette gir bedre muligheter for sammenlikning med tilsvarende næringer internasjonalt.
- Tallgrunnlaget må videreutvikles for å tilfredsstille Regjeringens ønskede sektorinndeling

Mulighetene for å videreutvikle tallgrunnlaget for å passe sektorinndelingen vil være begrensede, det kan være tidkrevende og det vil kreve ressurser. Det er også viktig å huske at det meste av annen statistikk også er sektorinndelt etter økonomiske næringer (NACE), slik at avvik her vil gjøre det vanskelig å sammenligne med annen statistikk. Ved å ikke bruke NACE-inndeling er det altså ikke mulig å koble på statistikk over for eksempel bruttoprodukt, produksjonverdi eller sysselsetting. Vår erfaring fra forrige runde med sektorvise handlingsplaner/RDS er også at en NACE-inndeling av utslippstallene er bedre, av disse grunnene. Dette ble også den gang akseptert av SFT og Departementet.

### **Hvordan behandle transportutslipp?**

Det er uklart på hvilken måte f.eks. utslipp fra veitrafikk skal behandles; om alt skal settes på samferdsel eller om det skal fordeles ut på hvilken sektor som er ansvarlig for det enkelte samferdselsutslipp. Ut fra et statistikksynspunkt vil det være klokt å behandle f.eks. veitrafikk under ett, uavhengig av om det er privatbilismen, industrien eller landbruket som står for den aktuelle transporten. Kvaliteten på dataene og dermed på en eventuell måloppnåelse er bedre ved å behandle den under ett fordi en ny sektorinndeling her vil bringe inn ny usikkerhet i tallene. Denne usikkerheten vil kunne gjøre det vanskelig å vite om en utslippsutvikling observert i tallene skyldes støy i datamaterialet eller en reell utslippsendring.

Et oppsett der det velges en NACE-inndeling av næringer, men hvor transportutslippene skilles ut som egne poster (veitrafikk, innenriks luftfart, innenriks sjøfart osv) vil imidlertid

langt på vei kunne forene hensynet både til transportvirksomheten totalt og utslippene fra de forskjellige næringene.

### **Kyoto-avgrensning av utslipp?**

Avgrensningen i SSBs offisielle statistikk følger avgrensningen som brukes i Kyoto-protokollen og FNs Klimakonvensjon, dvs utenriks sjøfart og luftfart er utelatt fra totaltallene. Om det er hensiktsmessig å utelate dette også i klimaplansammenheng avhenger bl.a. av om Regjeringen ønsker å lage planer for å oppnå utslippsreduksjoner i forhold til Kyoto-perioden eller om hovedhensikten har en lengre tidshorison. Hvis tidshorisonen er lengre, bør det vurderes om og på hvilken måte utenriks sjøfart og luftfart skal tas med i arbeidet, da det er usikkert om disse utslippene inkluderes i senere internasjonale klimaavtaler.

Det er viktig å merke seg at det er knyttet betydelige usikkerheter til tallene for utenriks sjøfart. Siden dette ikke har vært omfattet av Kyoto-protokollen, er det for disse utslippene heller ikke blitt utviklet veldig sofistikerte metoder. Skal disse utslipp fra utenriks sjøfart tas med i sektorvise klimaplaner, er det vår klare anbefaling at det må settes av ressurser til å forbedre beregningsmetodikken.

Ta gjerne kontakt med oss i SSB hvis dere ønsker å diskutere disse problemstillingene nærmere.

Med vennlig hilsen

Svein Homstvedt  
seksjonssjef

Gisle Haakonsen  
rådgiver