

Finansdepartementet
Skatteøkonomisk avdeling
Postboks 8008 Dep
0030 Oslo

Vår dato 09.03.2016
Deres dato 9.12.2015

Vår referanse
Deres referanse 15/5418

Høring - NOU 2015:15 Sett pris på miljøet - Rapport fra grønn skattekommisjon

Norsk Industri viser til Finansdepartementets høringsbrev av 9. desember 2015 hvor det bes om innspill til NOU 2015:15 - *Sett pris på miljøet*. Vi takker for muligheten til å oversende våre synspunkter på kommisjonens utredning.

Samlede kommentarer

Grønn skattekommisjon har i sin utredning foreslått et nytt og helhetlig system for karbonprising i Norge, hvor den viktigste endringen er at prisen på klimagassutslipp blir lik for alle næringer i kvotepliktig sektor, og for alle næringer i ikke-kvotepliktig sektor. Samtidig foreslås en generell vridning vekk fra miljøavtaler og avgiftsfritak og over i et sektornøytralt avgiftssystem. Norsk Industri mener at et ensidig fokus på miljøavgifter er problematisk. Først og fremst kan fremtidige avgiftssatser, som prises etter marginaltiltak, bli svært høye og gi vesentlig økte kostnader for landets industri-bedrifter og leverandører, noe som kan føre til nedleggelse og karbon- og investeringslekkasje.

Vi er positiv til kommisjonens klare anbefaling om å skille tydelig mellom kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor, og unngå dobbel virkemiddelbruk (CO₂-avgift) i sektorer som er omfattet av EUs kvotesystem. Vi mener imidlertid at kommisjonen bør fremheve de negative virkninger norske og europeiske avgifter og kvotepriser vil ha på norske industribedrifters konkurransekraft så lenge disse avgiftene ikke finnes i ikke-europeiske land.

Norsk Industri er uenig i kommisjonens avvisning av miljøavtaler som et virkemiddel for utslippsreduksjoner. Slike avtaler har i stor grad vist seg å være styringseffektive da de har gitt vesentlige utslippskutt i industrien. Miljøavtaler har dessuten bidratt til at landets industribedrifter har vært svært aktive når det gjelder forskning på, testing av og implementering av nye miljøvennlige teknologiløsninger. Slike teknologiske nyvinninger er avgjørende for at Norge skal kunne nå sine miljømålsettinger uten at dette går på bekostning av verdiskapingen.

Retningslinjer for karbonprising og utforming av miljøavgifter

Bruk av miljøavgifter generelt

Hovedformålet med kommisjonens arbeid er å vurdere om og hvordan en ved økt bruk av klima- og miljøbegrunnede avgifter, og reduksjoner i andre skatter og avgifter, kan oppnå både lavere utslipp av klimagasser, et bedre miljø og en god økonomisk

utvikling. Norsk Industri er således ikke overrasket over rapportens konklusjoner og tilrådinger.

Norsk Industri mener likevel rapporten med fordel kunne utdypet problemer ved ensidig avgiftsrettet klimapolitikk i større grad enn den gjør. Et eksempel på et slikt problem er konkurransekraft: norske industribedrifter og leverandører konkurrerer på internasjonale marked, både i EU og utenfor. Enhver særnasjonal avgift vil svekke disse industribedriftenes konkurranseevne, hvilket i sin tur kan føre til tap av verdiskaping og arbeidsplasser.

Et annet problem er at rapportens favorisering av avgiftsbruk motiveres primært ut fra hensynet til kostnadseffektivitet. I vurderinger av ulike klimapolitiske virkemidler mener vi at flere kriterier enn kostnadseffektivitet må legges til grunn. For eksempel er styringseffektivitet, nemlig hvorvidt et klimatiltak faktisk gir klimagevinst, et vel så viktig kriterium. Flere ikke-avgiftsbaserte virkemidler har vist seg å fungere godt i Norge, for eksempel miljøavtaler.

Det tredje problemet er knyttet til marginalavgiftsprinsippet. Kommisjonen legger til grunn en fast avgiftssats for ikke-kvotepliktig sektor på 420 NOK/tonn fra og med i dag. Etter 2020 skal avgiften settes basert på det marginale tiltaket som trengs for å nå en gitt målsetting. Etter hvert som "billige" klimatiltak utløses vil stadig dyrere tiltak måtte gjennomføres, og marginale tiltakskostnader kan bli svært høye. Ved bruk av avgift alene vil derfor mange bedrifter få svekket økonomi. Det gir liten mulighet til å gjennomføre tiltak, også de rimelige. Derfor vil ikke bruk av avgift gi kostnads-effektiv gjennomføring, slik utvalget alltid forutsetter. Når høy avgift må benyttes for å nå miljømål, slik utvalget argumenterer for, vil utslippsreduksjoner skje ved nedleggelser av bedrifter eller redusert aktivitet. Mange kan ikke overleve med særnorske kostnader i sterk internasjonal konkurranse.

Kvotepliktig sektor og karbonprising

Norsk Industri er fornøyd med kommisjonens innstilling om at kvotepliktige bedrifter ikke skal dobbeltbeskattes, og at de kvotepliktige sektorer som også betaler særskilte CO₂-avgifter skal få disse redusert når kvoteprisen øker. Vi mener en slik utforming vil bidra til en kostnadseffektiv gjennomføring av klimamålene, og likere konkurransevilkår med europeiske konkurrenter for kvotepliktige norske virksomheter.

Enkelte sektorer i Norge har virksomheter både i og utenfor kvotehandelssystemet. Et slikt eksempel avfallsforbrenning, hvor en liten del av utslippene fra avfallsforbrenning er ilagt kvoteplikt. Norsk Industri mener på prinsipielt grunnlag at virksomheter innenfor en og samme sektor bør ha like vilkår knyttet til utslippsprising og avgifter.

Norsk Industri er kritisk til kommisjonens vurderinger knyttet til karbonlekkasje, og mener faren for karbonlekkasje og investeringslekkasje ved ensidig klimaregulering i Norge og EU undervurderes. Norge har store naturgitte fortrinn i form av vannkraft og andre energi- og naturressurser som bør utnyttes blant annet til å produsere industrivarer som verden etterspør. Norsk Industri vil understreke den betydningen vederlagsfri tildeling av kvoter, og CO₂-kompensasjon, har for opprettholdelse og videreutvikling av kraftforedlende industri i Norge. Tap av industri grunnet lavere konkurransekraft gir ikke bare tap av verdiskaping og arbeidsplasser, men vil også globalt føre til høyere utslipp dersom flere nyetableringer skjer i land med svakere klimapolitiske virkemiddel.

Avgifter i ikke-kvotepliktig sektor og andre særavgifter

Norsk Industri er enig med kommisjonens innstilling om at alle norske næringssektorer må pålegges miljøkrav dersom fremtidige klimamål skal nås. Vi merker oss

også kommisjonens innstilling om at CO₂-prisen på sikt kan settes lik prisen på EU-interne fleksible mekanismer og at Norge bør gjøre bruk av fleksible mekanismer i gjennomføring av utslippsforpliktelsen på lik linje med andre EU-land. Dette er et viktig prinsipp for å forhindre tap av konkurranseevne mot europeiske konkurrenter.

Norsk Industri støtter kommisjonens vurdering at avgiftsnivået i ikke-kvotepliktig sektor bør vurderes på nytt når målene for ikke-kvotepliktig sektor og adgangen til fleksibilitet i en avtale med EU er fastlagt.

Vedr. transport

Norsk Industri mener utvalget fokuserer for ensidig på miljøavgifter, og for lite på positive insentiver, for å fremme atferdsendring og utslippsreduksjoner i transportsektoren, hvor betydelige utslippsreduksjoner frem mot 2030 er nødvendig. Samtidig er transportsektoren en av flere leverandører til kraftforedlende industri, og en ensidig kostnadsøkning i form av transportrettede miljøavgifter kan, hvis lempet over på industribedriftene, forringe disse bedriftenes internasjonale konkurransekraft.

Et forslag som bør vurderes i denne sammenheng er etablering av en ny miljøavtale med tilhørende CO₂-fond for næringslivets transport, etter modell av NO_x-fondet. Tungtransporten står for 20 prosent av de landbaserte transportutslippene, og er en bransje med stramme marginer. Per i dag er det ikke bedriftsøkonomisk bærekraftig å skifte til fornybare løsninger som el, gass og hydrogen. 70 000 lastebiler og 17 000 busser slipper ut nærmere tre millioner tonn CO₂ årlig. Disse kjøretøyene betaler årlig inn omlag 1,2 milliarder kroner i CO₂-avgift. Dersom en fondsløsning eksempelvis medfører at halvparten av disse tunge kjøretøyene erstattes med bio-, hydrogen- eller elkjøretøy, vil det doble utslippseffekten av forslagene til Grønn skattekommisjon.

Vedr. elsertifikatordningen

Elsertifikater er en støtteordning for ny fornybar kraftproduksjon i Norge og Sverige. Fornybarmålsettingen er felles for disse to landene, og sertifikater kan handles på tvers av landegrensene. Foreløpig har sertifikatordningen gitt lite utbygging i Norge, og kommisjonen foreslår å ikke videreføre ordningen utover besluttet periode. Norsk Industri tar denne anbefalingen til etterretning, og vil samtidig minne om at dette i praksis opphever all form for støtte til fornybar kraftproduksjon etter 2021. Når det reviderte fornybardirektivet foreligger og Norge må bli enig med EU om en fornybarmålsetting for 2030 må trolig nye støtteordninger drøftes. Norsk Industri ønsker at eventuelle nye støtteordninger finansieres utenfor statsbudsjettet og ivaretar industriens konkurransekraft.

Vedr. forslag om avgift på spillolje

Energiutnyttelse på spillolje er fritatt for CO₂-avgift, svovelavgift og grunnavgift på mineralolje. Kommisjonen foreslår å oppheve avgiftsfritaket. Norsk Industri går imot dette forslaget. Spillolje er definert som farlig avfall. Det er et mål at alt farlig avfall skal samles inn og sendes til godkjent behandling. Dagens avgiftsfritak er avgjørende mht. å opprettholde lønnsomheten i en ordning som gir høy innsamlingsgrad, samt miljøforsvarlig behandling av det farlige avfallet. Samme vurdering fremgår i brev fra Miljødirektoratet til Klima- og miljødepartementet av 19.2.2013, der direktoratet viser til at det kan oppstå problemer med innsamling av spillolje, ved et bortfall av dagens avgiftsfritak. Lavere innsamlingsgrad av det farlige avfallet vil gi negative miljøkonsekvenser. Videre erstatter innsamlet spillolje bruk av fyringsolje eller andre oljeprodukter i industribedrifter med egen tillatelse til dette fra miljømyndighetene,

noe som gir positive miljøeffekter for samfunnet. Etter vårt syn er det vanskelig å se for seg en bedre håndtering av spillolje, enn det vi oppnår gjennom dagens system.

Vedr avfallsdeponier

Kommisjonen foreslår at det ikke innføres avgift på deponering av avfall eller utslipp fra avfallsdeponier. Det ble innført forbud mot deponering av nedbrytbart avfall i 2009. Tidligere deponiavgift ble avvirket i forbindelse med Statsbudsjettet for 2015, med bakgrunn i at avgiften ikke lenger var samfunnsøkonomisk lønnsom. Metangass-utslipp fra avfallsdeponier utgjør for øvrig en liten del av norske klimagassutslipp og forventes å bli redusert ytterligere på sikt. Norsk Industri er enig med utvalget i at det ikke er grunn til å innføre en ny avgift på deponering av avfall eller utslipp fra avfallsdeponier.

Vedr forbrenning av avfall

Kommisjonen foreslår å innføre en avgift på ikke-kvotepliktig utslipp av CO₂ fra avfallsforbrenning som tilsvarer det nye, generelle avgiftsnivået for klimagassutslipp. Bakgrunnen er at utvalget mener klimagassutslipp bør prises likt, uansett sektor. Dette tilsier at det legges en avgift på utslipp av klimagasser fra avfallsforbrenning.

I dag er Norge del av et etablert felles norsk-svensk marked for avfallsforbrenning, som også har en grenseflate mot andre nordiske/nord-europeiske land. Det er naturlig å se på det norsk-svenske markedet som ett behandlingsnett. Et felles avfallsmarked stimulerer til kostnadseffektive løsninger. Dette er en vurdering som deles av Miljødirektoratet, jf. brev til Klima- og miljødepartementet av 09.10.2015. I 2010 ble den norske avgiften på forbrenning av avfall avvirket, og rammevilkårene for energiutnyttelse av avfallsbrensel samordnet med Sverige. Norsk Industri mener at avgiftsnivået bør være harmonisert også i fremtiden. Så vidt vi er kjent med diskuteres mulighetene for å innføre en avgift på avfallsforbrenning i Sverige. Dersom dette skulle bli en realitet bør det innføres en tilsvarende avgift i Norge, men da differensiert etter energiutnyttelsesgrad. Dette vil stimulere til økt materialgjenvinning av avfall, samtidig som forbrenningsanlegg med høy energinyttelsesgrad premieres.

Utover dette deler Norsk Industri utvalgets presisering om at miljøkostnadene ved transport bør prises gjennom miljøavgiftene i transportsektoren. Utslipp fra transport av avfall utgjør også kun en liten del av det samlede utslippet ved avfallsbehandling.

For øvrig savner vi en helhetlig drøfting vedrørende økt ressursutnyttelse av avfall. EU-kommisjonens handlingsplan for en sirkulær økonomi vil få betydning for Norge, blant annet gjennom forslag til reviderte avfallsdirektiver. Norsk Industri mener det bør vurderes økonomiske incentiver som stimulerer til effektiv ressursutnyttelse, eksempelvis utnyttelse av biprodukter fra industrien til nytt råstoff og økt ressursutnyttelse av avfall. En vurdering av incentiver for økt ressurseffektivitet og utnyttelse av avfallsråstoff er bl.a. relevant for arbeidet med nye St. meldinger om industri (NFD) og sirkulær økonomi (KLD).

Vedr avgift på utslipp som reguleres av utslippstillatelser

Utvalget anbefaler at avgift på utslipp fra bedrifter med konsesjonsplikt etter forurensningsloven utredes. I følge utvalget er en svakhet ved konsesjonssystemet at det er vanskelig for myndighetene å fastsette optimalt utslippsnivå fordi de ikke har full kunnskap om bedriftenes kostnader ved utslippsreduksjoner. I tillegg mener utvalget at utslipp i henhold til utslippstillatelsen er gratis og at bedriftene ikke har

noe insentiv til å redusere sine utslipp utover kravene. En avgift på bedriftenes utslipp kan, ifølge utvalget, utfylle konsesjonssystemet og gjøre det mer kostnadseffektivt.

Norsk Industri mener at utvalgets beskrivelser avdekker manglende forståelse for forurensningslovens konsesjonssystem. For industribedrifter med konsesjon etter forurensningsloven bestemmes tillattes utslipp i hovedsak gjennom felles-europeiske BREF-dokumenter (Best available technique reference document), som er forankret i EUs industriutslippsdirektiv. Dokumentene inneholder såkalte BAT-konklusjoner som er juridisk bindende for medlemslandene. Hensikten er å harmonisere vilkårene til industrien i Europa. For norsk industri er det avgjørende å ha samme vilkår som europeiske konkurrenter. Nasjonale avgifter på utslipp som er strengt regulert gjennom utslippstillatelser er derfor ikke et fornuftig tiltak. Slik utvalget skriver har for øvrig industrien redusert sine utslipp av prioriterte miljøfarlige stoffer betydelig de siste årene, som følge av streng regulering av miljømyndighetene. Norsk Industri kjenner seg ikke igjen i beskrivelsen av at miljømyndighetene ikke stiller strenge nok utslippskrav. Tvert imot etterlever norsk industri blant verdens strengeste miljøkrav.

Vedr helse- og miljøfarlige kjemikalier

Kommisjonen skriver at Norge synes å ha god kontroll og oversikt over utslipp av helse- og miljøskadelige kjemikalier fra nasjonale punktkilder og håndteringen av farlig avfall. Likevel anbefales det å utrede om Norge skal innføre avgift på et eller flere prioriterte miljøfarlige stoffer, dersom det ikke kommer forslag til regulering fra EU. Norsk Industri mener at særnorske avgifter på helse- og miljøfarlige kjemikalier ikke bør innføres. Norge er en del av en åpen og global økonomi, og regelverksstyrt utfasing av prioriterte miljøfarlige stoffer må skje i takt med utviklingen i EU. REACH-regelverket, samt de øvrige regelverkene som regulerer produksjon og bruk av kjemikalier i EØS, må legges til grunn. I denne sammenhengen er det avgjørende at norsk industri gis samme betingelser som resten av EØS. Internasjonalt arbeid gjennom felleseuropeisk lovgivning, internasjonale konvensjoner og FNs SAICM-prosess er den mest effektive måten å få til utfasing av miljøfarlige stoffer, for eksempel i forbrukerprodukter. Vi ser for øvrig ikke hvordan en avgift på kjemikalier skal kunne håndteres i praksis. Slik det internasjonale regelverket er i dag, vil det være vanskelig å legge avgifter på kjemikalieinnhold i forbrukerprodukter, da disse ikke følges av en innholdsdeklarasjon.

Vedr forsøpling

Kommisjonen anbefaler at miljøkostnadene ved forsøpling som kan representere et miljøproblem utredes nærmere. I følge kommisjonen regnes marin forsøpling generelt og mikroplast spesielt som det største problemet når det gjelder forsøpling i Norge. Det vises til en utredning utført for Miljødirektoratet, der dekkslitasje oppgis som den viktigste kilden til mikroplastutslipp i Norge. Samtidig skriver utvalget at omfanget av problemet med marin forsøpling, først og fremst skyldes utslipp andre steder enn i Norge. Dette skulle tilsi at tiltak bør settes inn der utslippene skjer og at internasjonalt samarbeid blir avgjørende. Utvalgets anbefaling er at miljøkostnadene ved forsøpling som kan representere et miljøproblem utredes nærmere. Norsk Industri støtter videre utredninger. Det er viktig at det settes av tilstrekkelige midler til å utrede kilder til mikroplast i miljøet. Foreløpige utredninger er beheftet med svært stor usikkerhet, og er neppe gode nok som beslutningsgrunnlag for å iverksette tiltak. Når det gjelder miljøeffekter av mikroplast i havet foregår det fire større forskningsprosjekt finansiert av JPI-Oceans Baseman, Ephemare, Plastox og Weather-Mic). Flere norske forskningsinstitusjoner (NIVA, NILU, UiO, NTNU, m.fl.) deltar inn i forskningsarbeidet.

Sektorspesifikke avgifter og støtteordninger

Vedr. kommunale avfalls- og avløpsgebyr

Kommisjonen skriver i denne sammenhengen at et sentralt miljøproblem er avfall på avveie. Forsøpling på land anses som et mindre miljøproblem. Utfordringen ved forsøpling knytter seg først og fremst til søppel i hav og langs strender. Kommisjonens forslag til tiltak er at kommunene bør utforme renovasjonsavgiften på en måte som hindrer søppel fra å havne i naturen.

Norsk Industri stiller seg uforstående til logikken bak forslaget. Slik kommisjonen skriver regnes ikke forsøpling som et betydelig problem i Norge i dag og det finnes en rekke systemer for å samle inn kasserte produkter som ellers kunne ha representert et forsøplingsproblem. I kapittel 7.5 peker kommisjonen på at omfanget av problemet med marin forsøpling, først og fremst skyldes utslipp andre steder enn i Norge. Vi har vanskelig for å se at utforming av renovasjonsavgiften i norske kommuner kan være et relevant virkemiddel for å redusere utslipp av søppel til hav og langs strender.

Vedr. skogsbilveier

En god forvaltning av landets skogressurser er et viktig bidrag til målsettinger innen bioøkonomi og sirkulærøkonomi. Aktivt skogbruk er også en forutsetning for kombinasjon av CO₂-opptak og utvikling av bærekraftige produkter basert på norsk tømmer. Skogsbilveier er en viktig del av skogbrukets infrastruktur, og en god infrastruktur er nødvendig for å realisere bioøkonomipotensialet og CO₂-opptaket i norske skogressurser. Kommisjonen tar til orde for at støtten til skogsbilveier og taubaner i skogbruket avvikles og at midler fra skogfondsordningen tillates ikke benyttet til bygging av skogsbilveier og hogst i bratt terreng. Norsk Industri er uenig i denne anbefalingen.

Frivillige avtaler

Det finnes flere eksempler på frivillige avtaler og ordninger i Norge som faktisk har gitt betydelige kutt i utslipp av drivhusgasser. Noen slike eksempler er de såkalte industri-avtalene (aluminiumsavtalen, klimaavtalen 2007 og klimaavtalen 2008-2012), samt NOx-fondet og SO₂-avtalen. Et annet eksempel er frivillige bransjeavtaler for inn-samling og gjenvinning av emballasjeavfall, som også har bidratt til å oppnå fastsatte miljømål på en effektiv måte. Disse avtalene har primært vært innrettet mot sektorer og/eller klimagassutslipp utenfor ETS, og har således utgjort et viktig nasjonalt supplement til europeiske klimavirkemiddel. Avtalene har blant annet bidratt til at industrien i Norge har redusert sine klimagassutslipp med ca 40 prosent fra 1990 til i dag. Norsk Industri mener prinsipielt at klimavirkemiddel må være langsiktige og at det ville være kontraproduktivt å erstatte virkemiddelbruk som har vist seg å fungere med noe annet. Dette er spesielt viktig gitt mengden utslipp som må kuttes innen relativt få år. Vi er derfor uenige i kommisjonens innstilling til frivillige avtaler.

Kommisjonen sier: "En avtale vil imidlertid ikke stille bedriftene overfor den fulle samfunnsmessige kostnaden forbundet med utslippene fordi bedriftene ikke betaler for restutslippet." Slik både NOx-fondet og Prosessindustriens Miljøfond (som forvalter avtalen om SO₂) er bygget opp, betaler bedriftene hele tiden for det utslippet de faktisk har. Dvs. at dersom en bedrift gjennomfører et reduksjonstiltak vil det bety at bedriften naturlig nok betaler mindre, men fortsatt for resten av utslippene. Det er her uklart om kommisjonen har en annen definisjon av "restutslippet".

Det anføres at det er betydelig asymmetri i informasjonstilgangen mellom partene ved forhandlinger om en avtale, og hevdes at næringslivet vil ha bedre informasjon og

utnytte dette i forhandlinger. For industrien har Miljødirektoratet i stor grad svært god oversikt over utslipp og tiltaksmuligheter i den enkelte industribedrift. I forhandlinger og reforhandlinger om NO_x-avtalen og om SO₂-avtalen har både myndigheter og industri tilnærmet samme informasjon.

Kommisjonen hevder at "En avtale kan i prinsippet utformes slik at avtalebedriftene fordeler reduksjonene seg imellom slik at kostnadseffektivitet oppstår innen bransjen, men den interne fordelingen vil ofte måtte baseres på skjønn." I både NO_x-fondet og Prosessindustriens Miljøfond er prinsippet for tildeling av støtte kostnadseffektivitet. I NO_x-fondet skjer dette gjennom faste støttesatser til samme type tiltak. I Miljøfondet gis det støtte til de mest kostnadseffektive prosjektene først, og man har gjennom perioden fondet har eksistert måttet øke satsen for støtte pr tonn SO₂, som en følge av at alle de "billigste" tiltakene allerede er gjennomført.

Støtte til teknologiutvikling

Kommisjonen mener en kombinasjon av miljøavgifter og økonomisk støtte til teknologiutvikling i de fleste tilfeller vil være den mest hensiktsmessig virkemiddel-pakken for å fremme utvikling og bruk av miljøteknologi. Det anbefales å gi økonomisk støtte til miljøteknologi både i forsknings- og spredningsfasen.

Norsk Industri er tilfreds med kommisjonens erkjennelse av at støtte til utvikling av miljøteknologi er en viktig del av virkemiddeelpakken, og at det bør gis støtte teknologiutvikling både i forsknings- og spredningsfasen. Typiske tiltak som er aktuelle for industrien er:

- *Nye produksjonsprosesser i industrien*
Videreutvikle prosesser som reduserer klimagassutslippene fra bruk av kull og koks som reduksjonsmiddel i metallurgiske prosesser, og fra sement- og mineralgjødselproduksjon.
- *Produksjon av biobaserte kompositter*
Økt satsing på biokjemisk industri som kan utnytte naturressursene fra hav, skog og jord for å lage mat, medisiner og kjemikalier ved bioteknologiske metoder.
- *Produksjon av biodrivstoff*
Produksjon i Norge kan gi videre industriutvikling knyttet til skogressurser. Realisering av Norske Skogs planlagte biogassprosjekter vil synliggjøre ytterligere muligheter.
- *Utvikling av karbonfangst og -lagring frem til kommersialisering*
Karbonfangst og -bruk/-lagring (CCS) er en nøkkelteknologi for å nå globale utslippsmål. Planer for et fullskala anlegg i sementindustrien i Norge bør realiseres. Staten må ta et spesielt ansvar for transport og lagring av CO₂ i Nordsjøen.
- *Miljøvennlig skipsfart*
Lav- og nullutslippsteknologi (el, bio, LNG, hybrid) med tilhørende infrastruktur for sjøtransport vil gi vesentlige utslippsreduksjoner.

Med hilsen
Norsk Industri



Stein Lier-Hansen
Adm. dir.