



Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

27.02.2007

Framtiden i våre henders høringsuttalelse til NOU 2006:18 "Et klimavennlig Norge"

Framtiden i våre hender avgir herved høringsuttalelse til NOU 2006:18. Vi har også sluttet oss til en felles uttalelse fra Forum for utvikling og miljø. Denne uttalelsen er uttrykk for hva Framtiden i våre hender mener er spesielt viktig.

For å holde økningen i den globale gjennomsnittstemperaturen under to grader sammenlignet med førindustrielt nivå, må de globale klimagassutslippene reduseres med minst 50 prosent innen 2050 i forhold til 1990-nivået. Det er et internasjonalt anerkjent prinsipp at de største utslippproduksjonene skal skjer i rike industriland, som for eksempel Norge. Framtiden i våre hender krever at Norge reduserer sine klimagassutslipp med 80 prosent innen 2050.

Lavutslippsutvalget har foreslått 15 tiltak som skal redusere Norges klimagassutslipp med to tredjedeler fram til 2050. Ifølge utvalget blir tiltakene billige. Det dreier seg i all hovedsak om teknologiske tiltak, som ikke krever at vi endrer vårt forbruksmønster eller livsstil. Vi mener dette utgangspunktet underkjenner den endringsviljen som eksisterer i den norske befolkningen, gitt at den erkjenner klimaproblemets omfang. Det gjelder blant annet energieffektivisering og aksept for en prising av varer og tjenester som fremmer bærekraft. Med en så vidt ensidig satsing på teknologiske forbedringer, vil økende forbruk fort kunne spise opp gevinsten ved å drive Norge på lavutslippsteknologi. Se også vedlegg 1.

Utvalgets mandat

Utvalget skulle kun se på utslipp som skjedde fra norsk område. Hva Norge bør gjøre for å redusere klimagassutslippene globalt har ligget utenfor mandatet. Dette etterlater flere alvorlige problemer som utvalget ikke har noen løsning på, og som viser behovet for opprettelsen av et supplerende Lavutslippsutvalg, som må ta for seg Norges innvirkning på den delen av de globale klimagassutslippene som foregår utenfor Norges grenser. Som eksempler vil vi trekke fram at vårt viltvoksende vareforbruk utgjør et klimaproblem, selv om utslippene oppstår i andre land – i stadig økende grad i Kina, og at 85 prosent av våre flyreiser – målt i kilometer – nå går til og fra utlandet, og dermed falt utenfor Lavutslippsutvalgets mandat

Transport – innenlands flyreiser

Lavutslippsutvalget forutser mer enn en dobling i innenriks flytransport fra 2005 til 2050 – fra 1,2 Mt til 2,5 MtCO₂. Det kan her se ut som utvalget ikke tar inn arbeidet som er gjort for IPCC om klimaeffekten av flytrafikk, som så langt konkluderer med at den samlede oppvarmingseffekten av flytrafikk er minimum dobbelt så stor som CO₂-utslippene alene skulle tilsi.

Det foreslås ingen tiltak i Lavutslippsbanen for redusert flytrafikk. Likevel er CO₂-utslippet alene langt høyere enn det forutsatte utslippet fra både vei- og sjøtransport (tabell 6.3, NOU 2006:18). Drivstoff for fly er for billig. Miljøkostnadene må regnes inn i

Framtiden
i våre hender

Fredensborgveien 24 G, N-0177 OSLO telefon +47 22 03 31 50 telefaks +47 22 03 31 51
www.fivh.no fivh@fivh.no organisasjonsnummer 970 221 115



langt større grad enn det er i dag og det må legges en avgift på flytrafikk som bidrar til økt energieffektivitet og redusert etterspørsel etter flyreiser. Det må legges til rette for å få økt overgang til tog - både for person- og godstransport. Se også vedlegg 2.

Transport - vei, tog og kollektivtransport

Framtiden i våre hender støtter innfasing av lav- og nullutslippskjøretøy og CO₂-nøytralt drivstoff. Det er imidlertid viktig å sørge for tilstrekkelige virkemiddel til å sikre at biodrivstoff, som utgjør en betydelig andel av utvalgets tiltak, virkelig blir CO₂-nøytralt i fremtiden. Første generasjons biodrivstoff er langt fra klimanøytralt¹, og andre generasjons biodrivstoff synes enda ikke å være konkurransedyktig i et fritt globalt handelsregime. Positivt vil produksjon av første generasjons biodrivstoff kunne forhindre dumping av jordbruksvarer, og jordbruksområder som ellers ville ha vært brakk kan brukes til dyrkingen av nødvendige biomateriale. På sikt vil etterspørsel over en viss mengde kunne true verdens matproduksjon i tillegg til å gå utover biologisk mangfold.

Lavutslippsutvalget peker på økt satsing på kollektivtransport, samordning av godstransport og endret kjøreadferd. Utvalget foreslår en innfasing av lav- og nullutslippskjøretøy og innfasing av CO₂-nøytralt drivstoff til erstatning fra fossile drivstoff, i tillegg bedre logistikk og mer transporteffektiv utbygging av byer og infrastruktur. Spesielt vil vi peke på at kombinasjonen av styrket kollektivtransport, vegprising og parkeringsrestriksjoner er svært effektivt i de store byene. I tillegg til reduserte CO₂-utslipp, vil vi få mindre lokal luftforurensning, mindre støy, raskere framkommelighet og færre trafikkskader. I nærtrafikken er et forbedret tog- og buss-tilbud av stor betydning, og mellom byene har tog og ekspressbusser et ytterligere potensial. Å bygge ut ytterligere vegkapasitet vil imidlertid svekke kollektivtransportens konkurranseevne, både i og mellom byene. Jernbanetilbudet må forbedres og det bør bygges høyhastighetstog Stavanger/Haugesund/Bergen - Oslo og Oslo - Trondheim. Dette vil være et viktig bidrag til redusert innenriks flytrafikk.

Produksjon av elektrisitet

Lavutslippsutvalget regner med en fortsatt økning i det norske strømforbruket. En del av denne økningen skyldes tiltak som skal redusere klimagassutslippene, det vil si elektrifisering av sokkelen og flere biler som går på strøm eller hydrogen. Men selv utenom disse postene, legger utvalget til grunn at vårt allerede skyhøye strømforbruk skal øke med 15 TWh fram til 2050. Dette er det enkelt for Lavutslippsutvalget å forene med lavere utslipp, ettersom det er et norsk, og ikke for eksempel et tysk eller polsk eller nederlandsk Lavutslippsutvalg. Sett i forhold til folketallet har vi langt større ressurser – i form av vann-, vind- og bølgeenergi – enn noen andre i Europa, med unntak for Island.

I solidaritet med land som er mindre heldig stilt, burde kanskje Norge dele disse ressursene med andre. Det kunne ført til langt større utslippsreduksjoner. Dersom vi – i stedet for å øke strømforbruket med 15 TWh – reduserer det med 10 prosent eller 13 TWh kan vi eksportere 28 TWh, nok til å erstatte alle danske fossilyrte kraftverk. I

¹ FIVH 2007: Klimagassutslipp fra forbruk. Faktaark fra FIVH
www.framtiden.no/filer/Faktaark_klimagassutslipp_fra_forbruk.pdf



stedet for å sitte igjen med totalutslipp på 19 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2050, kunne vi, om vi regnet på den måten, komme ned i *minus* én million tonn. Om vi utnyttet mer av våre fornybare energiresurser eller sparte mer på hjemmebane, kunne vi hjelpe ikke bare dansker, men også tyskere eller nederlendere eller polakker med å få stengt kull- og gassfyrte kraftverk.

Her henviser vi igjen til vårt tidligere avsnitt om behovet for et oppfølgende utvalg som kan se på hvordan Norge kan bidra til reduksjon i de globale klimagassutslippene, utover de utslippene som foregår innenfor Norges grenser.

Å redusere strømforbruket i Norge er ingen heksekunst. Vi bruker svært mye strøm på å varme opp bygninger, hvilket kan gjøres med andre energibærere. Dette vil Lavutslippsutvalget også gjøre noe med, men de får ikke redusert forbruket så mye som de burde, fordi de forutsetter at vi skal få enda større boliger og hytter og kjøpesentra og kontorbygg. Samtidig ser de for seg at strømforbruket til alle *andre* formål enn oppvarming skal øke dramatisk. Det er det ingen grunn til at det skal gjøre. For eksempel bruker norske skoler 80 kilowattimer årlig per kvadratmeter på andre ting enn oppvarming. Danske skoler bruker 23. Strømmen i Danmark er riktigere priset enn i Norge: den er mer enn dobbelt så dyr. Dette understreker behovet for et skatteregime som fremmer bærekraft.

Jordbruk - matproduksjon

Lavutslippsutvalget har her fokus på deponering av organisk avfall, metangassgjenvinning fra husdyrgjødsel, metangassuttak på avfallsdeponier og forbudet som trer i kraft i 2009. Framtiden i våre hender mener at utvalget har for lite fokus på hva som virkelig kan monne i å gjøre jordbruket mer klimavennlig. Metangassgjenvinning fra husdyrgjødsel er et viktig og nyttig tiltak, men vil kun ta hånd om en liten del av utslippene. Den største kilden er direkteutslipp fra drøvtyggere og lystgassutslipp knyttet til produksjonen av fôret som må til – jfr. SFTs utslippsregnskap. Produksjon av 1 kg drøvtyggerkjøtt gir typisk utslipp av 16-18 kg CO₂-ekvivalenter, mens 1 kg kylling / svin gir 5-7 kg CO₂-ekvivalenter.²

Også i jordbruket må priser fremme bærekraft – matvarer bør avgiftsbelegges etter hvor forurensende de er for miljøet. Dette kan gå samkjøres med kampanjer for et sunnere kosthold, med mindre rødt kjøtt, mer fisk og grønnsaker som også er mer klimavennlig. Forskningsmidler til hvordan man kan redusere klimagassutslippene pr produserte enhet bør økes. Slike forskningsresultater vil i tillegg lang på vei ha global overføringsverdi.

I tillegg vil vi at mat skal klimagassmerkes, slik at forbrukerne får objektiv og sammenlignbar informasjon om hvor mange kg klimagasser produksjonene av én kg matvare har bidratt til.

Regjeringen har i Soria Moria erklæringen en målsetting om at 15 prosent av matproduksjonen og matforbruket skal være økologisk innen 2015. Tempoet på omleggingen må økes og prisene på økologiske varer må bli konkurransedyktige.

² FIVH 2007: Klimagassutslipp fra forbruk. Faktaark fra FIVH www.framtiden.no/filer/Faktaark_klimagassutslipp_fra_forbruk.pdf



Konvensjonelt kjøtt må bli dyrere på bakgrunn av miljøkostnadene, grønnsaker billigere. Omlegging av matproduksjon og -forbruk fordrer også omlegging av overføringene til landbruket, som i dag i all hovedsak går til produksjon av den mest klimaskadelige maten, nemlig kjøtt og melk.

I tillegg må ordningen med reklamevirksomhet³ (hvor igjen nær 90 % av midlene går til å stimulere til økt forbruk av kjøtt, egg og melk) finansiert over jordbruksavtalen opphøre. Det norske kjøttforbruket har økt med nesten 40 % siden 1990 – en forbruksøkning som både klimamessig og helsemessig er lite ønskelig. Reklame for animalsk mat virker i direkte motstrid til målsetningen om å få ned klimagassutslippene, og bør således i sin helhet overlates til næringen selv.

Petroleumsvirksomhet

Tildelingen av nye konsesjoner må stoppes. Oljeutvinningen forventes å synke, men utvinningstempoet må raskere ned enn det som planlegges. Det må bevilges like mye penger til forskning på fornybar energi som det bevilges til forskning på olje- og gassvirksomhet i dag. Elektrisitetstilførselen til plattformene må ikke skje ved bruk av fossil energi fra land.

Subsidiering av utslippsintensive næringer

Her kommer vi til en av de største utfordringene i arbeidet med å skape et klimavennlig Norge, en utfordring som Lavutslippsutvalget ikke har spesielt stort fokus på, nemlig at det norske skatte- avgifts- og overføringssystemet, som i mange andre land, er giret inn på å gi minst skatt og mest næringsstøtte til de mest utslippsintensive næringene.

Så lenge de grunnleggende økonomiske incentivene er lagt opp slik for næringslivet, legger dette en kraftig demper på effekten man kan få av andre klimatiltak. I tillegg til å gjennomføre unilaterale omlegginger i skattene og næringsstøtten i klimavennlig retning, anbefaler derfor FIVH at Norge engasjerer seg internasjonalt, gjennom WTO og andre fora, for en internasjonal enighet om reduserte skatteletter og subsidier til klimaskadelige næringer, mens man samtidig ivaretar næringenes ønsker om mest mulig like internasjonale konkurransevilkår innad i næringene.

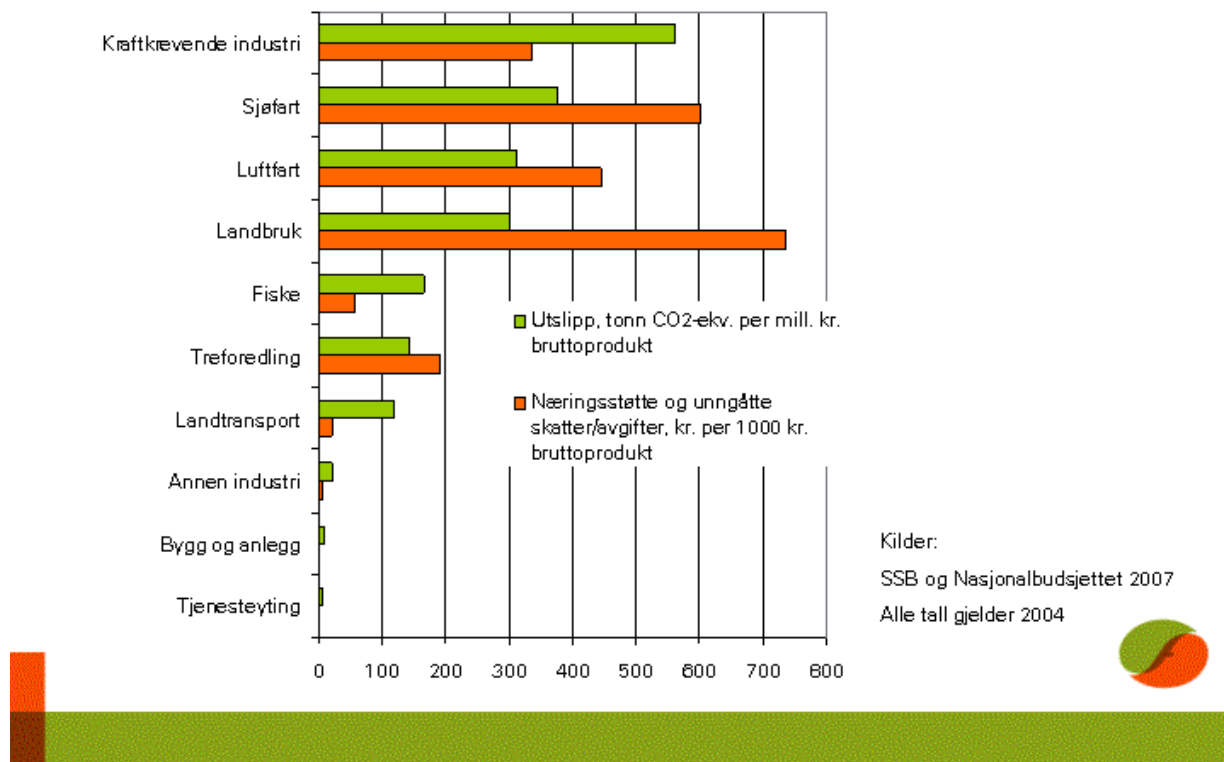
Kapittel 6.3 i Nasjonalbudsjettet for 2007 inneholder en oppstilling av de fordelene som tildeles ulike næringer i Norge, enten i form av skattefordeler eller fritak for avgifter som andre i samfunnet må betale⁴.

³ Opplysningskontorene

⁴ Oversikten er dessverre ikke fullstendig, ettersom den neglisjerer de store subsidiene som kraftkrevende industri mottar i form av strøm til langt under markedspris. Den neglisjerer også støtten luftfart og sjøfart mottar ved ikke å betale samme avgift på drivstoffet som andre brukere. Dette kan virke paradoksalt, all den tid man i nasjonalbudsjettet betrakter det faktum at differansen mellom den noe lavere dieselavgiften og bensinavgiften, sees på som støtte til landbaserte transportnæringer.



Forurensere skal belønnes?



I denne figuren har vi lagt inn tall som viser de ulike næringenes klimagassutslipp (grønne søyler), og subsidier i form av overføringer og skattefritak (oransje søyler), begge deler målt i forhold til verdiskapningen. Figuren viser at vi systematisk subsidierer de næringene som produserer størst utslipp⁵.

⁵ Kilder: Tall for bruttoprodukt og utslipp gjelder 2004. Bruttoverdi er hentet fra Nasjonalregnskapet, unntatt for transportnæringene der bare utenriks sjøfart er spesifisert i NR. Bruttoverdi i luftfart (inkl. Norges del av SAS) er satt lik bearbejningsverdien iflg. SSBs strukturstatistikk (7,347 mrd. kr.) og den i innenriks sjøfart er estimert til 8,5 mrd. kr. Bruttoverdi i landtransport er da gitt som en rest ut fra NR. Tall for utslipp er fra SSBs statistikk over klimagassutslipp etter næring, unntatt for utenriks sjøfart der den er beregnet med basis i drivstoffbruk iflg. Energiregnskapet, og for luftfart der utslipp fra norske fly i utenlandstrafikk (inkl. 2/7 av SAS' internasjonale trafikk) er anslått til 1,3 mill. tonn.

Tall for næringsstøtte mm. er fra Nasjonalbudsjettet 2007, tab. 6.7, unntatt fordeler av billige kraftkontrakter, som er anslått til 2,8 mrd. kr. for kraftkrevende industri og 0,2 mrd. for treforedling; sjøfartens og luftfartens fordel av å slippe fulle drivstoffavgifter på norsk nivå for bensin (kr. 4,10/liter i 2006), som er beregnet ut fra det drivstoffbruket som svarer til CO2-utslippene i disse næringene; og statens netto utgifter til støtte over jordbruksavtalen i 2006 (10,8 mrd. kr.). Fordelen av fritak for avgift på elektrisk strøm, som gjelder hele industrien med 5,2 mrd. kr., er fordelt mellom kraftkrevende, treforedling og annen industri i samme forhold som deres strømforbruk i 2004 iflg. SSBs Elektrisitetsstatistikk.



Oppsummering av tiltak som FIVH mener må gjennomføres for at vi skal klare å få et klimavennlig Norge:

- Flytrafikken må reduseres.
- Mer og bedre tog- og busstilbud til person- og godstransport.
- Reduksjon av strømforbruket i Norge.
- Mat må klimagassmerkes.
- Petroleumsvirksomheten må reduseres.
- Vi må legge om skattene og næringsstøtten i klimavennlig retning og slutte å subsidiere de næringene som produserer størst utslipp.

Med hilsen
Framtiden i våre hender

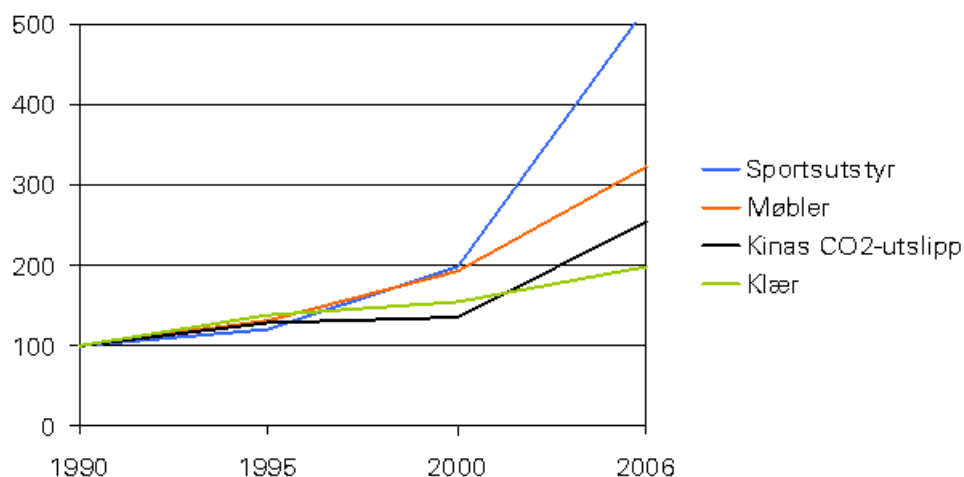
Arild Hermstad
Daglig leder



Vedlegg 1

Ikke vårt problem?

Norsk vareimport; et utvalg.
Antall tonn som indekstall, 1990=100



Kilder: Økologisk utsyn 1997-2006, SSBs Utenrikshandelsstatistikk.
US EIA (t.o.m 2004) Estimert 2005-2006 basert på BP Statistical Review of World Energy



I året som gikk økte vi importen av klær med fem prosent, målt i tonn. Klesimporten er nå nøyaktig fordoblet siden 1990, fra 37.000 til 74.000 tonn årlig. I samme periode er importen av møbler mer enn tredoblet, importen av sportsutstyr omtrent femdoblet, og importen av ulike typer forbrukerelektronikk økt med faktorer som varierer fra to til bortimot uendelig. Disse varene kommer i stor og økende grad fra Kina.

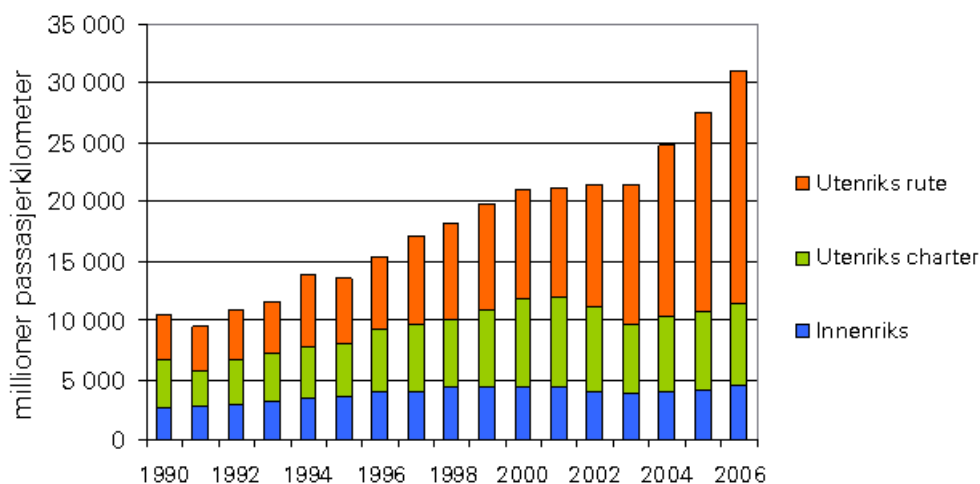
I forhold til de norske utslippene som Lavutslippsutvalget har tatt seg av, er utslippene fra den kinesiske kullkraften som trengs for å produsere våre billige skjorter, møbler og elektroverktøy neppe ubetydelige. Og de øker fort. Dersom den private forbruksveksten fortsetter så vil vi ha doblet det private forbruket per innbygger om syv år.

Vårt viltvoksende vareforbruk utgjør et klimaproblem, selv om utslippene oppstår i andre land.



Vedlegg 2

Utvikling i nordmenns flyreiser



Kilder: Statistisk sentralbyrå, Avinor, egne beregninger



Transport - Flyreiser

85 prosent av våre flyreiser – målt i kilometer – går nå til og fra utlandet, og falt dermed utenfor Lavutslippsutvalgets mandat. Våre utenlandsreiser med fly bidrar nå like mye til global oppvarming som all innenlands reisevirksomhet – med fly, bil, buss tog og båt – til sammen. Og de øker i dramatisk tempo. Økningen fra 2005 til 2006 var på over 15 prosent, og den største noensinne i absolutt forstand.

Bare denne økningen medførte 400.000 tonn ekstra CO₂-utslipp. Men når vi tar hensyn til den ekstra drivhuseffekten flytrafikken gir i form av vandamp og kunstig skydannelse i stor høyde, forårsaket vi i realiteten en utslippsøkning på oppunder én million tonn CO₂-ekvivalenter. Vi bygde med andre ord et nytt Kårstø-kraftverk i himmelen – uten rensing, uten konsesjonsbehandling og fullstendig uten debatt. Flyreiser er i likhet med strøm alt for billig. Denne figuren viser også at prismekanismen virker. Vi fløy ikke mer innenlands i 2006 enn vi gjorde i 2000. Det henger delvis sammen med at innenriks flyreiser har blitt dyrere i denne perioden – spesielt var det en markert økning fra 1999 til 2002, og da ble innenrikstrafikken faktisk redusert. I 2002 ble billigselskapet Norwegian etablert og innenrikstrafikken har siden 2003 økt igjen. Utenlandsturene blir og stadig billigere. Det trengs høye avgifter for å få den kurven til å snu.