

27.2.2007

Miljøverndepartementet
Postboks 8013 Dep.
0030 OSLO

NOU 2006: 18 ET KLIMAVENNLIG NORGE – HØRINGSUTTALELSE

Norges Naturvernforbund viser til høringsbrev fra Miljøverndepartementet og avgir herved sin høringsuttalelse til NOU 2006: 18 *Et klimavennlig Norge*. Vi vil i denne sammenheng også vise til våre innspill til de sektorvise klimahandlingsplanene, samt den svenske Kommisjonen mot Oljeberoende som la frem sin rapport i fjor sommer. Her er det også mange gode ideer til tiltak for å få ned klimagassutslippene. Vedlagt denne uttalelsen er et brev vi sendte regjeringen med en sammenlikning av norsk og svensk klimapolitikk våren 2006.

Norges Naturvernforbund mener Lavutslippsutvalget har gjort en jobb av stor betydning. Utvalget har dokumentert at det er fullt mulig å redusere klimagassutslippene i Norge. Vi deler utvalgets oppfatning om at det er nødvendig, gjørbart og ikke umulig dyrt å redusere norske klimagassutslipp med to tredeler innen 2050.

Ut fra utvalgets rapport og våre forslag til ytterligere tiltak, mener Naturvernforbundet at det er realistisk å redusere de norske utslippene med 50 prosent innen 2020 og 80 prosent innen 2050. Dette er også helt nødvendig for å nå de målene vi har satt oss sammen med EU om å unngå en økning i den globale gjennomsnittstemperaturen på mer enn 2 grader celsius de neste 100 årene. For å ha mulighet til å klare dette må utslippene fra de rike land reduseres med minst 30 prosent innen 2020, og verdens utslipp må minst halveres innen 2050. Men selv med en halvering innen 2050 er vi ikke sikret at temperaturøkningen kan bli på under 2 grader celsius. Derfor bør Norge, som verdens rikeste land, gå foran og redusere sine utslipp med minst 80 prosent innen 2050.

Utvalget er bedt om å skissere ulike scenarier hvor de nasjonale klimagassutslippene reduseres med 50–80 prosent innen 2050. Naturvernforbundet finner det uheldig at utvalget ikke har laget scenarier. Ved å utarbeide scenarier kunne ulike tiltakspakker blitt belyst, for eksempel et scenario der en større del av utslippsreduksjonene hadde vært tatt på transportsektoren.

I mandatet står det også at utvalget skal sammenlikne kostnadene ved utslippsreduksjoner nasjonalt med kostnader for tilsvarende reduksjoner i andre land. Det kan se ut som om utvalget har lagt mindre vekt på dette, og Naturvernforbundet støtter utvalget her.

Bredt klimaforlik

Behandlingen av Lavutslippsutvalgets rapport, samt stortingsmeldingen om de sektorvise klimahandlingsplanene som er annonsert senere i vår, må danne grunnlaget for et bredt nasjonalt klimaforlik.

Norges Naturvernforbund tok tidligere i år til orde for et slikt forlik i klimapolitikken. Klimaforliket må både inneholde mål for hvor store utslippene fra Norge skal være og konkrete tiltak og virkemidler for å nå disse målene. Uten mål frykter vi at man kun tar i bruk de virkemidlene man "ser seg råd til" å ta i bruk, og uten virkemidler og tiltak frykter vi at man ikke når målene.

Forslaget ble tatt godt imot av nær sagt alle partier på Stortinget. Et nasjonalt klimaforlik må føre til en nasjonal dugnad der industrien, næringslivet, sentrale og lokale myndigheter, forskningen og de store organisasjonene i Norge bidrar.

Klimaforliket må legge opp til en langsiktig og ambisiøs klimapolitikk. Langsiktighet er viktig, særlig for de som skal redusere utslippene. De må vite at denne politikken blir stående i lang tid framover og ikke endres over natten etter neste valg. Med langsiktighet vil de ha sikkerhet for sine beslutninger og investeringer.

Både Høyre, Arbeiderpartiet, Venstre og SV har kommet med en rekke gode forslag til innholdet i et klimaforlik. Blant annet har Høyre foreslått å redusere energiforbruket i Norge med 20 prosent innen 2020. Dette harmonerer godt med det EU har lagt fram som sitt mål og vil bety at vi kan frigjøre store mengder elektrisk kraft.

50 prosent reduksjon innen 2020

Som et av verdens rikeste land har Norge en spesiell mulighet og et spesielt ansvar for å vise vei i klimapolitikken. Sverige har satt seg som mål å bli uavhengige av fossile brensler innen 2020, mens EU har sagt at utslippene skal kuttes med minst 20 prosent innen 2020, og med 30 prosent innen 2020 dersom man får på plass en ny, forpliktende internasjonal miljøavtale etter Kyoto-avtalen. Norge bør gjøre som Tyskland og si at vi vil gå lenger enn EU. Vi bør derfor kutte utslippene med 50 prosent innen 2020, sammenliknet med 1990-nivå.

Minus 80 prosent innen 2050

I tråd med 2 graders-målet må de rike land redusere sine utslipp med 80 prosent innen 2050. Dette for å gi rom for en nødvendig økning i velstandsnivået i fattige land. Norge bør derfor ha 80 prosent reduksjon som langsiktig mål innen 2050.

Ikke økning av utslippene fram til 2010

Høyres Børge Brende tok i Aftenposten 17. januar til ordet for at utslippene i 2010 ikke skulle være høyere enn i 2000. Dette vil si man i 2010 ikke skal slippe ut mer enn 54 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i Norge. Dette er et godt forslag, men det krever en del innsats for å nå det. Med de utslippsøkningene som forventes som en følge av tre gasskraftverk (Kårstø, Mongstad og Snøhvit) må det settes i verk kraftige tiltak på mange sektorer for å holde utslippene nede.

Mål for hver stortingsperiode

Det bør settes egne klimamål for hver stortingsperiode. Da utslippene i 2010 skal være på 2000-nivå, må de i 2013 være langt lavere enn i 1990. For å nå målet om

50 prosent reduksjon innen 2020 må de årlige utslippsreduksjonene være på 5,6 prosent fra og med 2008 til og med 2020.

Ny ambisiøs internasjonal klimaavtale

Norge må arbeide for en mer omfattende og ambisiøs klimaavtale som skal etterfølge Kyoto-avtalen. De rike landene må kutte sine utslipp med 30 prosent innen 2020, og verdens samlede utslipp må halveres innen 2050. De i-landene må kutte sine utslipp med 80 prosent. Dette er i tråd med EU sine målsetninger i arbeidet med en ny internasjonal klimaavtale.

1 prosent av BNP til nasjonalt CO₂-fond

Det bør settes av minst 1 prosent av BNP årlig til tiltak for å redusere klimagassutslippene. Dette kan være tiltak som CO₂-håndtering, CO₂-fri energiproduksjon, elektrifisering av sokkelen, vrakpant for oljefyrer, investeringer i miljøvennlig drivstoff osv.

Det er den tidligere sjefsøkonomen i Verdensbanken Sir Nicholas Stern som har stått for beregningene: Om vi skal lykkes i å skape utslippsreduksjoner ned mot et forsvarlig nivå, vil det koste én prosent av verdens samlede brutto nasjonalprodukt per år. For den enkelte av oss betyr det at alt vi kjøper blir en prosent dyrere. Men Stern påpeker samtidig at det er ingen vei utenom denne regningen – velger vi å handle nå, vil vi kunne forebygge utgifter som blir langt høyere hvis vi venter.

Kjøp av kvoter er langt fra nok

Kjøp av kvoter og støtte til klimatiltak i andre land som mange tar til orde for i debatten, er selvsagt viktig, men det er like viktig å understreke at dette må være et tillegg til utslippsreduserende tiltak i de rike land. Uten en kraftig reduksjon av de rike landenes utslipp vil vi ikke klare å håndtere klimatrusselen på en forsvarlig måte. Det er innlysende at de rike landene må bidra til å sikre en velstandsvekst i u-landene uten de samme miljøkonsekvensene som vår velstand har hatt. Men å tro at dette er nok er helt feil. Selv med omfattende kvotekjøp og overføring av teknologi vil utslippene fra u-landene øke. Hvis verden skal klare å halvere sine utslipp innen 2050, og samtidig heve velstandsnivået i de fattige land, kommer vi ikke utenom at de største utslippskuttene må tas i de rike landene. Uten slike kutt blir det ikke rom for de økte utslippene en forventer vil komme fra den fattige delen av verden. For å få til en noenlunde lik fordeling av ressursene i verden må utslippene i de rike land reduseres med 70–90 prosent, i tillegg til omfattende klimatiltak i u-landene.

Det må koste å slippe ut

Lavutslippsutvalget satser tungt på teknologiforbedring. Naturvernforbundet er enig at det ligger et stort potensial i å redusere klimagassutslipp med ny eller eksisterende teknologi. Naturvernforbundet er enig at teknologi vil gi nødvendige bidrag til å redusere klimagassutslippene, men vi vil generelt peke på at ensidig satsing på teknologiske løsninger kan føre til at utslippsgevinsten spises opp av økning i forbruket. Derfor må en slik satsing følges opp med tiltak for redusert energiforbruk og sikre at den nye fornybare energien fortrenger eksisterende bruk av fossile energikilder.

For at teknologiforbedring skal redusere utslippene mest mulig må miljøvennlig teknologi gjøres konkurransedyktig. Dette kan gjøres blant annet gjennom å sette en prislapp på utslipp av CO₂. En høyere pris på utslipp av klimagasser er fornuftig for å gjennomføre teknologiforbedringer, få bedre utnyttelse av ressurser og for å få til adferdsendring.

Adferdsendringer i befolkningen

Lavutslippsutvalget har i liten grad tatt med utslippsreduksjoner som krever adferdsendringer i befolkningen. Naturvernforbundet mener at det er viktig at myndighetene ikke ser bort fra at det kan være betydelig vilje i folket til å bidra til utslippsreduksjoner. Men det er et politisk ansvar å legge forholdene til rette for at vi skal kunne leve mer klimavennlig i hverdagen, blant annet gjennom infrastruktur, arealplanlegging, avgiftspolitik og andre tiltak. Adferdsendring må ikke skyves vekk som et urealistisk tiltak. Naturvernforbundet har registrert en holdningsendring i forhold til klimatrusselen og den bør samfunnet utnytte.

Hva kan Norge gjøre for å redusere utslipp utenfor grensene?

Utvalgets mandat er begrenset til hvordan Norge kan redusere de nasjonale utslippene av klimagasser. Det betyr at hva Norge bør gjøre for å redusere klimagassutslippene globalt har ligget utenfor mandatet. Naturvernforbundet vil understreke at Norge har et moralsk ansvar for å ta sin del av de utslippsreduksjonene som er nødvendige, og vi er derfor fornøyd med at utvalgets rapport får fram hvilket potensial vi har for å redusere de norske utslippene. Samtidig påvirker Norge med sin åpne økonomi de globale utslippene, særlig ved å være en stor eksportør av olje og gass. Vi ser derfor behov for en tilleggsutredning for å belyse hva Norge kan gjøre for å få redusert utslippene i andre land. Hva vil det for eksempel bety om Norge som verdens tredje største eksportør av olje reduserte utvinningstempoet? Og, hvilke muligheter har vi til å satse mer på fornybar energi i utviklingssamarbeidet, i motsetning til i dag hvor det er et sterkt fokus på olje for utvikling?

Utslipp som følge av økt forbruk av importerte varer fører til økte utslipp utenfor Norge. Hvordan kan Norge arbeide for å redusere utslippene forbundet med denne importen?

Utslipp fra internasjonal flytrafikk og sjøtransport tas ikke inn i mandatet til Lavutslippsutvalget. Naturvernforbundet mener at dette er uheldig og det bør lages en strategi til å redusere disse utslippene også. Dette er spesielt viktig med hensyn på at utslipp fra fly har hatt en enorm vekst de siste årene og er forventet å øke i nærmeste framtid.

Transportsektoren

Det er i hovedsak transportsektoren sammen med petroleumssektoren som øker Norges klimagassutslipp. Transportpolitikken må bidra til å snu utslippsveksten til betydelige utslippsreduksjoner. Langsiktighet og tydelighet i denne politikken er viktig for å få folk med på en utvikling for reduserte utslipp i transportsektoren.

Naturvernforbundet mener det ligger et betydelig potensial for utslippsreduksjoner i transportsektoren også utover teknologiforbedring. Statens forurensningstilsyns rapport [Reduksjon av klimagassutslipp i Norge – en tiltaksanalyse for 2010 og 2020](#) viser at flere transportrelaterte tiltak for reduserte klimagassutslipp vil ha svært høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet (se tabell på side 50 i rapporten). Både *samordnet godstransport på veg, kompakt byutvikling, tiltak for redusert bilbruk, bedre organisering av personreiser, tiltak for økt andel gående/syklende, tiltak for bedret kollektivtransport* er alle transporttiltak som vil gi samfunnet en tilleggsgevinst på ca. 3500–6100 kroner for hvert tonn CO₂ som spares inn. Det er god grunn til å spørre hvorfor utslippsreduksjonene da ikke blir gjennomført.

Tiltak som reduserer transportomfanget og/eller overfører transport til mindre miljøskadelige transportformer, vil ikke bare gi en klimagevinst. Det vil ofte gi positive effekter i forhold til andre parametre som luftforurensing, støy og arealbruk.

Naturvernforbundet savner bedre konkretisering og kvantifisering av flere tiltak i transportsektoren, utover de teknologiorienterte. Vi må ikke undervurdere at det er vilje i folket til å bidra med atferdsendring, dersom myndighetene legger til rette for det, blant annet med riktig infrastrukturplanlegging og satsing på kollektivtrafikk samt gang-/sykkelveger.

Transportpolitiske beslutninger har som regel svært langsiktige effekter, særlig de som omhandler infrastruktur, som normalt skal fungere i mange tiår, kanskje hundreår. Infrastrukturen bidrar til arealmessige tilpasninger med tilhørende endringer i reisevolum og reisevaner og dermed utslipp av klimagasser og annen forurensing. Og når dagens CO₂-utslipp vil påvirke klimaet i 50–200 år framover, blir det ganske åpenbart at infrastrukturpolitikken må vurderes et i hundreårsperspektiv – og mer enn det.

For å redusere miljøulempene og nå fastsatte miljømål er det nødvendig å iverksette tiltak på flere plan samtidig:

- Tiltak som reduserer det totale transportomfanget
- Tiltak som reduserer bruken av de mest miljøbelastende transportformene
- Tiltak som bidrar til energieffektivisering
- Tiltak som erstatter fossilt drivstoff med fornybar energi

Det er viktig å både redusere transportvolumet, ta i bruk bedre teknologi og flytte transport fra miljøskadelige til mindre miljøskadelige transportformer. De miljømessige forbedringene som oppnås fra teknologiforbedringer, må ikke spises opp av trafikkvekst. Til det er miljøsituasjonen altfor kritisk. Og det er ikke bare miljøet som vil vinne på en slik politikk. Vegene blir tryggere når transportmengden reduseres – og når gods flyttes fra veg til sjø og bane. Næringslivet kan også oppnå kostnadsbesparelser, både direkte og gjennom mindre køer.

Nasjonal transportplan (NTP) må bli et redskap for å få en miljø- og klimavennlig transportsektor i Norge. Vi mener at følgende forslag til konkrete miljømål for transportsektoren må oppfylles innen 2015:

- Stoppe veksten i den totale transportmengden, blant annet gjennom en bevisst arealpolitikk, riktigere priser på transport og teknologiske løsninger som øker fyllingsgraden til transportmidlene, noe som gir færre lastebiler på vegene
- Doble gang- og sykkeltrafikkens andel av transporten
- Doble kollektivtransportens markedsandel
- Doble jernbanens markedsandel i godstransporten
- Øke sjøtransportens markedsandel med 10 prosentpoeng i godstransporten
- Redusere flytrafikken med 25 prosent
- Forbedre alle motoriserte transportformers energieffektivitet med 30 prosent, inkludert sparing gjennom energivennlig kjørestil (eco-driving),
- Øke klimavennlig drivstoffs markedsandel til 10 prosent samt øke bruken av nullutslippskjøretøy
- Stimulere til teknologiforbedring som gir miljøgevinstgevinst, uten at det oppstår forverringer på andre miljøområder

Infrastrukturpolitikken

- Det gjelder å planlegge langsiktig. Som nevnt ovenfor gir infrastrukturen virkninger i mange tiår, kanskje hundreår. Den har lang levetid og påvirker blant annet arealpolitikk og bosettingsstruktur, som igjen har langsiktige konsekvenser. Infrastrukturpolitikken må ta inn over seg klimautfordringene. Det er nødvendig at de store linjene i infrastrukturpolitikken blir gjenstand for grundige følsomhetsanalyser. Hvordan vil etterspørselen etter infrastrukturkapasitet for de ulike transportformene endre seg dersom kvoteprisen på CO₂ øker til for eksempel 500 kr/tonn? Slike spørsmål trenger vi svar på i det videre transportplanarbeidet. Ellers risikerer vi store feilinvesteringer, som kan koste dyrt og i tillegg bidra til gal samfunnsutvikling. Når investeringene først er gjort, blir det enda vanskeligere å endre kursen.
- Avinors planer om økt lufthavnskapasitet, med større terminaler, en tredje rullebane på Gardermoen, en ny rullebane på Flesland og eventuelt en ny rullebane på Værnes er planer som legger til rette for økt flytrafikk og dermed høyere utslipp. Dersom flyplassene først bygges ut, vil det bli enda vanskeligere å iverksette tiltak som reduserer flytrafikken. Sterke krefter vil jobbe for at investeringene skal nedbetales eller kaste av seg på annet vis.
- En annen finansieringsform som ikke gjør Avinor avhengig av trafikkvekst, bør vurderes.
- Økt pris på utslipp av CO₂ må brukes som virkemiddel for å dempe etterspørselen etter flyreiser. Virkemidlene må også ta høyde for at flytrafikken påvirker klimaet på andre måter enn bare gjennom utslipp av CO₂. En [kanadisk studie fra 2002](#) viser at ferie- og fritidstrafikk på korte strekninger er svært prisfølsom (priselastisitet på -1.52). Konklusjonen kan neppe overføres direkte til norske forhold, der alternative reisemåter ikke er like aktuelle, men det er utvilsomt slik at de lave prisene på flybillettene skaper nye reisemuligheter og reisevaner som hadde vært uaktuelle om prisene hadde vært betydelig høyere.
- Det er også viktig at alternative reisemåter gjøres mer attraktive. Det er viktig at utredning av høyhastighetsbaner gjøres grundig, for å vurdere potensialer og konsekvenser av å etablere et godt reisealternativ til den klimaskadelige flytrafikken.
- Vegnettet må i hovedsak utvikles gjennom utbedringer av eksisterende veger, samtidig som det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak. Videre planlegging av firefeltsveger må stoppes. Vedlikehold må prioriteres framfor nybygging av veger.
- Der det er planer om utbygging av veg og jernbane i samme korridor, særlig på Østlandet og rundt de største byene, må jernbaneutbygging primært komme som erstatning for vegutbygging. Jernbanen må også få finansieringsformer som muliggjør sammenhengende utbygging og dermed mer rasjonell framdrift. Flerårige statlige bevilgninger eller statslån kan være aktuelt.
- Ved tildeling av statlige investeringsmidler til byområder må staten sette betingelser om bruk av f.eks. vegprising og parkeringsrestriksjoner, for å dempe trafikken og dermed miljøbelastningen og vegutgiftene.

Tiltak for mer miljøriktig persontransport

- Staten må premiere kommuner som fører en arealpolitikk og bruker andre virkemidler som begrenser transportomfanget og legger til rette for gange, sykling og bruk av kollektivtransport. Aktuelle virkemidler er blant annet belønningsordningen, statlige investeringer og tilskudd via kommunenes inntektssystem.
- Vegnettet må utformes på fotgjengeres og syklisters premisser. Fartsgrensene må tilpasses dette. Det er også behov for flere sykkelveger og sykkelfelt. I byene bør dette primært skje gjennom å omklassifisere bilkjørefelt til sykkelfelt.
- Kollektivtransporten må styrkes, og økt innsats bør primært brukes til å redusere bilbruken i rush og ellers når trafikken er stor og det er få passasjerer per bil.
- I tillegg til tiltak som gir økt frekvens og bedre framkommelighet for kollektivtransporten, bør kollektivtakstene få økt oppmerksomhet i samferdselsdebatten.
- Miljøfartsgrenser må brukes som prinsipp for å redusere utslipp av klimagasser, ikke bare for å hindre lokal luftforurensing. [Svenska Naturskyddsföreningen](#) har mye informasjon om fart, miljø og sikkerhet på deres nettside. Drivstofforbruk og CO₂-utslipp øker med 5–10 prosent når reell fart øker fra 70 til 80 km/t og med ca. 20 prosent når reell fart øker fra 90 til 110 km/t.
- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk må utvides til å gjelde flere byområder. Den må også brukes for å premiere byområder som fører en arealpolitikk og bruker andre virkemidler som reduserer transportomfanget og øker gang- og sykkeltrafikken på bekostning av bilbruk.

Tiltak for mer miljøriktig godstransport

- Staten må iverksette tiltak som reduserer terminalkostnadene for sjø- og banetransport og på andre måter stimulerer til intermodalitet.
- Økt godstrafikk på bane gir kapasitetsproblemer og må møtes med større terminal- og sporkapasitet. Flere og lengre kryssingsspor er forholdsvis små investeringer som gir betydelig økt kapasitet for godstog.
- Staten må sikre at det utdannes tilstrekkelig med lokomotivførere til å dekke det framtidige behovet.
- Norges Naturvernforbund tar sterk avstand fra forslag om å tillate lengre og tyngre vogntog på vegnettet.

Direkte avgiftsrelaterte eller administrative tiltak

- Verdien av parkering betalt av arbeidsgiver må skattlegges. Alternativt må gratis kollektivtransport betalt av arbeidsgiver unntas fordelsbeskatning.
- Avgiftspolitikken for godstransport må koordineres på tvers av transportformene slik at den bidrar til at samfunns mål nås.
- Dieselavgiftene må økes, og vegprising for tunge kjøretøy må vurderes, som tiltak for å flytte gods fra veg til sjø og bane. Kjøre- og hviletidsbestemmelser må følges bedre opp.

- Drivstoffavgiftene generelt bør opp på nivået før reduksjonene i 2000/2001, som resulterte i ca. 3,2 milliarder kroner i avgiftslette årlig. Inntektene bør brukes til nødvendige tiltak for å få et mer miljøriktig samfunn.
- Bilavgiftene må skjerpes slik at de i større grad premierer biler med lavt forbruk og gjør biler med høyt forbruk dyrere. Dette gjelder også varebiler. Samtidig må bilavgiftene i langt sterkere grad stimulere til bruk av biler/teknologi med lavere utslipp av lokal luftforurensing.
- Bensinstasjonene må bli pålagt å selge biodrivstoff.
- Statens reiseregulativ må endres slik at det blir minst like stor godtgjørelse for å sykle som for å bruke egen personbil. Refusjonssetningene for bruk av personbil bør evalueres med tanke på om beløpet er for høyt. Dagens høye sats kan gjøre det privatøkonomisk lønnsomt å bruke egen bil framfor å reise kollektivt.
- Pendlerfradraget bør senkes, og satsene bør differensieres avhengig av om en bruker privatbil eller reiser kollektivt.
- Det må bli påbudt med kurs om energivennlig kjøring for alle som skal ta førerkort. Statens vegvesen må engasjere seg mer for å redusere drivstofforbruket.
- Det må innføres større klimagassavgifter på fly, som også må gjelde utenlandstrafikken.
- Alle bedrifter må etter regnskapsloven bli pålagt å føre et klimaregnskap.

Lav- og nullutslippskjøretøy

Naturvernforbundet støtter innføring av lav- og nullutslippskjøretøy og CO₂-nøytralt drivstoff. Vi vil påpeke at hydrogen bare unngår CO₂-utslipp dersom hydrogenet produseres fra fornybare energikilder. Dette er blant dokumentert gjennom en grundig studie fra SINTEF på oppdrag fra Enova SF og SFT. Dersom hydrogen skal produseres i stor skala fra fornybare energikilder, blir det spørsmål om dette kan gå utover biologisk mangfold. Den andre muligheten er å bruke reformering av naturgass med CO₂-håndtering, men da må hydrogen konkurrere med andre teknologier som gir lave utslipp.

El-bil er den mest miljøvennlige biltypen hvis elektrisiteten kommer fra fornybar energi, men har også en god miljøprofil selv om elektrisiteten kommer for eksempel fra gasskraft. Dette fordi el-bil har en svært høy effektivitetsgrad.

Naturvernforbundet mener at utvalget ikke i tilstrekkelig grad ser potensialet i å satse på el-biler. Det har skjedd mye positiv utvikling på el-bil-fronten de siste årene, og i dag produseres det en rekke el-biler, også i Norge.

Norge har stort potensial for å øke bruken av biodrivstoff innen 2010. Her bør målet ikke være dårligere enn EUs mål om at 5,75 prosent av alt drivstoff som omsettes innen 2010, skal være biodrivstoff. Økt bruk av biodrivstoff har potensial til å redusere utslippene fra fossilt drivstoff i samferdselssektoren. Med sertifisering av biodrivstoffet sikrer man at bruken av biodrivstoffet reduserer klimagassutslipp i forhold til fossilt drivstoff og at det biodrivstoffet som brukes ikke har negative miljø- og samfunnskonsekvenser for produksjonsland. Norge har en del biologisk råstoffpotensial fra avfall som kan utnyttes til biodrivstoffproduksjon. Det er viktig at Norge satser på lokal produksjon av biodrivstoff både fra avfall og på lengre sikt på andre produksjonsmuligheter, slik som produksjon av syntetisk biodrivstoff fra trevirke.

Maksimale utslipp fra nye biler: 120 gram CO₂/km innen 2012

EU satte i 1996 som mål at gjennomsnittet av nye biler ikke skal slippe ut mer enn 120 gram CO₂/km. Norske myndigheter bør sette som mål at dette utslippskravet må innfris i Norge innen 2012, og at 80 gram CO₂/km skal innfris innen 2020.

Energisektoren

Naturvernforbundet mener at Norge har et betydelig energifrigjøringspotensial. Ved å frigjøre elektrisitet reduseres behovet for elektrisitetsproduksjon med påfølgende klimagassutslipp. Vi mener at Lavutslippsutvalget har vært for lite ambisiøst når det gjelder å se mulighetene innen energieffektivisering.

Energieffektivisering og -frigjøring må bli et sentralt tema i klimadebatten, der det må settes konkrete mål. Støtte til teknologiutvikling innen energieffektivisering bør også være et viktig tema for satsningen innenfor teknologiutvikling videre.

EU har som mål at det totale energiforbruket skal reduseres med 20 prosent innen 2020. Dette målet bør Norge også sette seg.

I energidebatten kommer ordet strømkrise ofte opp. Det er feil. Norge har ikke en *strømkrise*, men en *varmekrise*. Vi bruker for mye elektrisitet til oppvarming, isteden for å bruke fornybar varme.

Lavutslippsutvalget har valgt å ikke sette en sammenheng mellom strømforbruk og klimagassutslipp. Selv om Norge produserer strøm i hovedsak fra fornybar vannkraft, er Norge en del av et nordeuropeisk kraftmarked der strømproduksjon bidrar til store utslipp av klimagasser. Ved å redusere behovet for strøm i Norge reduserer vi klimagassutslipp. I tillegg, hvis vi reduserer behovet for strøm, reduseres behovet for økt energiproduksjon, som for eksempel energiproduksjon fra gasskraft, med påfølgende reduksjoner av klimagassutslipp. Frigjøring av kraft kan også bidra til elektrifisering av sokkelen.

Et av de tiltakene som kan iverksettes raskt er utfasing av oljefyring. Oljefyring må fases ut innen utgangen av Kyoto perioden. Dette kan blant annet skje ved å gi økonomisk støtte til byggeiere som vil skifte ut oljefyren med miljøvennlig oppvarming.

Byggsektoren og oppvarming

Naturvernforbundet er enig med Lavutslippsutvalget i at det brukes for mye høyverdi-elektrisitet til lavenergiformålet oppvarming. Vi mener samtidig at det er et mye større potensial for energieffektivisering i bygningssektoren enn det Lavutslippsutvalget mener.

Litt over halvparten av landets elektrisitetsforbruk (62–65 TWh) går til å drive ulike typer bygg. Det er noen årlige variasjoner på grunn av forskjellige værforhold. Av Norges samlede energiforbruk utenom energisektoren legger bygg beslag på 40 prosent (ca. 82 TWh).

Naturvernforbundet er fornøyd med at en rekke tiltak foreslås for å redusere elektrisitetsbruken til oppvarming, men mener som nevnt at det er et betydelig større potensial.

Av den totale elektrisitetsbruken i bygninger går nesten hele 40 TWh årlig til oppvarming av rom og vann. På side 65 i NOU-en, avsnittet om total elektrisitetsbruk i private husholdninger, registrerer vi en feil. Det står at 41 prosent av elektrisiteten går til oppvarming av rom og vann, men 41 prosent er kun til oppvarming av rom. I tillegg kommer altså ca. 24 prosent som går til oppvarming av vann. Naturvernforbundet mener at dette kan reduseres kraftig og frigjøre store mengder kraft som kan brukes til andre formål en oppvarming, blant annet med mer fornybar varme, varmepumper og økt energieffektivitet.

Naturvernforbundet mener at utvalget har et pessimistisk mål med 3 TWh økt bruk av biomasse til oppvarming innen 2020. Bioenergi egner seg godt til oppvarmingsformål og utgjør et mye større potensial enn forslagene fra utvalget på 3 TWh innen 2020 og 10 TWh innen 2050.

Produksjonen av varme må få tildelt en produksjonsstøtte per kilowatttime, slik elkraftproduksjon skal få. Dette vil gi en langt mer stabil og langsiktig ordning. Ifølge Norsk Bioenergiforening vil dette kunne gi 10 TWh ny biovarme innen 2016. Fjernvarmeforeningen mener at dette vil kunne gi 5 TWh ny fornybar varme innen 2016. I tillegg bør nye bygg tilrettelegges slik at de bedre utnytter solenergi. Ifølge solenergiforeningen skal rundt 30 prosent av oppvarmingsbehovet i norske eneboliger kunne dekkes av solenergi.

Det er kostnadseffektivt å redusere energibehovet i bygningsmassen. Ved å redusere energibehovet i bygg frigjøres det energi som både bidrar til mindre miljøbelastning på grunn av produksjon av energi og bidrar til å redusere Norges klimagassutslipp. Energifrigjøring i bygg kan gjøres uten at det går utover bygningenes funksjon eller brukernes komfort.

Energifrigjøringen består av en rekke mindre tiltak som kan gjennomføres i den samlede bygningsmassen. Tiltakene vil ikke føre til høyere kostnader for brukerne av bygningene. Økte investeringer vil oppveies av lavere driftskostnader.

Norges Naturvernforbund mener at byggsektoren bør:

- utfase all bruk av fossile brensler innen 2012 som er utgangen av Kyoto-perioden
- halvere elektrisitetsforbruket til oppvarming av rom og vann (20 TWh) innen 2020

Dette kan oppnås gjennom:

- økt bruk av bioenergi til oppvarmingsformål
- bedre isolering i nye bygg
- bedre varmegjenvinning
- ingen bruk av fossile brensler til oppvarming i nye bygg
- ingen direktevirkende elektrisitet til oppvarming i nye bygg
- modernisering av eksisterende bygg med redusert varmetap
- økt bruk av solenergi til oppvarmingsformål

Bygg har lang levetid. Det vi bygger i dag må tilfredsstillende morgendagens krav. Framtidens bygg vil ha et minimalt behov for tilførsel av energi for oppvarming og kjøling.

Naturvernforbundet er fornøyd med at Lavutslippsutvalget peker på at det er nødvendig med strengere bygningsstandarder til å få realisert energieffektivisering potensialet i bygningssektoren. Nye byggstandarder trådte i kraft 1. februar 2007 med betydelige strengere energikrav enn tidligere forskrifter. Naturvernforbundet mener at de nye forskriftene var et skritt i riktig retning. Samtidig er det viktig at arbeidet med regelmessig vurdering av forskriftene annonseres og forberedes tidlig slik at industrien blir forberedt på at kravene strenges inn ytterligere.

Elektrisitetsproduksjon

Norge har et av verdens høyeste elektrisitetsforbruk.

Vi registrerer også at det i lavutslippsbanen regnes med et forbruk på 134 TWh, mens NVE i sine framskrivninger mot 2020, uten spesielle tiltak for å redusere energiforbruket eller klimagassutslippene, opererer med 137 TWh. NVEs framskrivninger baseres på "Business as usual". Dette betyr at det er større muligheter for å redusere energiforbruket enn utvalget foreslår. Dette har også sammenheng med at vi tror referansebanen opererer med for høyt forbruk av kraft (142 TWh i 2020 i forhold til NVEs anslag på 137 TWh).

Naturvernforbundet mener at det er viktig å ta i bruk virkemidler for å realisert energifrigjøringspotensialet. En viktig virkemiddel kan være å øke el-avgiften, som i dag er omtrent halvparten så stor som el-avgiften i Sverige.

Naturvernforbundet vil påpeke at det antagelig ikke blir stort behov for å øke elektrisitetsproduksjonen i årene framover. Forbruket viser tendens til å flate ut. Videre ser vi ikke behov for flere gasskraftverk enn de som allerede er besluttet og ikke noen behov for kullkraftverk. Dette følger også av inndeckningsplanen i tabell 7.3. Ellers deler vi selvsagt utvalgets konklusjon om at alle gasskraftanlegg må ha CO₂-håndtering.

Norge har store ressurser på fornybar energi. Det er viktig at støtteordningen for fornybar elektrisitet bidrar til økt utbygning av fornybar strøm. Naturvernforbundet mener samtidig at det er viktig at økt produksjon ikke spises opp av økt forbruk, men at fornybar strøm kan erstatte fossilt energibruk. Av hensyn til biologisk mangfold må utbygging av småkraftverk og vindmøller på land bygges etter fylkesvise planer som tar hensyn til hvilke områder som egner seg for slik utbygging og ikke. Her viser vi også til det pågående arbeidet i regjeringen med slike planer.

I olje- og gassektoren brukes det nesten kun fossil energi til elektrisitetsproduksjon. Utslippene fra olje- og gassektoren økte med over 70 prosent fra 1990 til 2003 og utgjøre 25 prosent av Norges totale utslipp i 2003.

Kraftproduksjonsanleggene er små og lite effektive gassturbiner som gir store CO₂-utslipp. Disse gassturbinene har ikke CO₂-håndtering. Ved å satse langsiktig på fornybar kraftproduksjon til havs til å forsyne sokkelen, vil Norges CO₂-utslipp kunne reduseres kraftig. Her kan Norge bruke sin kompetanse fra offshore olje- og gassvirksomhet og gi grunnlag for utvikling av ny miljøvennlig energi-industri. En satsing på vindmølleparker til havs kan være et "månelandingsprosjekt" på linje med fjerning av CO₂ fra gasskraftverk. Naturvernforbundet mener at det er viktig at forskning på dette området blir bevilget nødvendig støtte i startfasen, og at energiproduksjon fra havvindmøller ikke skyves bort som en mulighet langt fram i tid. Det er viktig å begynne tidlig å sette seg konkrete mål, særlig når forskningsmiljøet på dette området har kommet med utsagn om at vindmøller til havs kan være en realitet allerede om 10–12 år. Det betyr at innen 2020 kan Norge

produsere strøm fra havvindmøller, noe som kan være et viktig bidrag til å nå målet med 50 prosent reduksjon i klimagassutslipp.

Naturvernforbundet mener at det er viktig at regjeringen støtter videre opp om opprustning av eksisterende vannkraftverk. Opprustningen kan bidra til å øke kraftproduksjonen med 1–2 TWh i året, uten noen miljøbelastninger.

Naturvernforbundet mener at alle nye gasskraftkonsesjoner skal ha fullskala CO₂-rensing fra dag én. Gasskraftverk som er under bygging, må snarest ta i bruk slik teknologi, og det må lages planer for hvert anlegg som sikrer at man får på plass dette raskt. For Kårstø er det ifølge NVE mulig å ha på plass et renseanlegg innen 2011/2012. På Mongstad er det en avtale om rensing senest i 2014. For Snøhvit-anlegget er det ingen planer; det må derfor settes i verk arbeid med en renseplan også for Snøhvit.

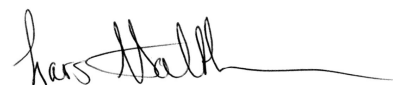
Petroleumsfrie fiskeriområder

Naturvernforbundet mener at det er viktig at olje- og gassutvinningstempoet reduseres ved at det ikke åpnes for leting og utvinning i nye områder. I tillegg mener vi at det må opprettes "petroleumsfrie fiskeriområder" i de mest sårbare delene av norske havområder. Barentshavet, Lofoten/Vesterålen, Skagerrak, Mørebasenget og kystnære områder må gis varig vern mot olje- og gassvirksomhet.

Avslutningsvis

Naturvernforbundet støtter utvalget når det påpeker at det er viktig å komme i gang med tiltak så snart som mulig. I forbindelse med klimakampanjen Miljøverndepartementet har dratt i gang mener vi det er viktig at midler stilles til disposisjon for å informere om klimatrusselen og om tiltak som folk kan iverksette til å redusere sine utslipp. Det er en økende andel av befolkningen som er bekymret for klimaendringene, men som etterspør råd om hva de selv kan bidra med i hverdagen. Dette gjelder også i stor grad kommunene og næringslivet. Naturvernforbundet mener at reduksjon av klimagassutslipp fra oppvarming egner seg godt for en rask gjennomføring. Ved lansering av klimakampanjen bør derfor miljøvernministerens løfte til det norske folk være at vi skal ha fasen ut oljefyringen innen 2012, og at staten skal gå foran og fase ut oljefyren i alle statlige bygg innen 2010.

Med vennlig hilsen
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken
leder

Vedlegg:

- Norges Naturvernforbunds brev *Sammenstilling av Norges og Sveriges klimapolitikk*, 1.6.2006
- Innspill til sektorvise klimahandlingsplaner fra Norges Naturvernforbund, 8.12.2006
- Rapporten *På väg mot et oljefritt Sverige*, fra Kommissionen mot oljeberoende, juni 2006