

Oslo, 9. februar 2009

Statens forurensningstilsyn

## **INNSPILL TIL ARBEIDET MED KLIMAKUR 2020**

Norges Naturvernforbund oversender herved innspill til arbeidet med Klimakur 2020. Våre innspill er delt inn i tre hovedbolker: olje- og gassvirksomheten, energifrigjøring i bygninger samt transport. Til slutt nevner noen generelle punkter om energisektoren.

Innledningsvis vil vi understreke at det er avgjørende at det videre utredningsarbeidet ser på effektene av ulike tiltak på lang sikt. Alle lønnsomhetsbetraktninger må gjøres i lys av en CO<sub>2</sub>-pris som er tilstrekkelig høy til at 2-gradersmålet vil bli nådd, som innebærer en CO<sub>2</sub>-pris som er vesentlig høyere enn den som er brukt i tidligere tiltaksanalyser fra SFT. 2-gradersmålet krever bl.a. negative utslipp fram mot 2100.

Norges Naturvernforbund mener det er viktig at Klimakurs arbeid peker fram mot et nytt klimaforlik, med tanke på hva Norge kan gjøre innenlands.

Innledningsvis vil vi også peke på at teknologikrav må brukes ved tildeling av utslippstillatelser i alle virksomheter, ikke bare for gasskraftverk. SFT må også få tilbake avgjørelsesmyndighet i behandling av utslippstillatelser for gasskraftverk. Kun da vil klageadgangen være reell.

### **Olje- og gassvirksomheten**

Norsk olje- og gassvirksomhet har hatt en stor utslippøkning siden 1990. Mangelen på tiltak i klimaforliket overfor vår største og rikeste forurensere er vanskelig å forstå. Vi mener varig vern av viktige havområder, som utenfor Lofoten og Vesterålen, og elektrifisering av plattformene er nødvendige tiltak for å redusere utslippene fra denne sektoren.

Vi ber Klimakur se på klimaeffekten av innføringen av petroleumsfrie soner, både på kort og på lang sikt. Vi ber også om at Klimakur undersøker effekten av stans eller begrensning av oljeleting.

Vi ønsker også at Klimakur vurderer innføring av et obligatorisk grønt fossilt sertifikatmarked.

### **Energifrigjøring i bygninger**

Energieffektivisering er ifølge både FNs klimapanel (IPCC) og Det internasjonale energibyrået (IEA) det tiltaket som raskest gir oss de største utslippsreduksjonene av klimagasser. Norge har et stort urealisert potensial for å effektivisere energiforbruket. Naturvernforbundet forventer at det satses langt mer på energifrigjøring i bygninger i arbeidet med å redusere klimautslippene. Dette vil gi store miljøgevinster.

Energiforbruket i bygg utgjør i dag 40 prosent av det samlede energiforbruket og 50 prosent av strømforbruket i Norge. Ved å redusere energibehovet i bygg frigjøres det energi som både bidrar til mindre miljøbelastning gjennom produksjon av energi og til å

reducere Norges klimagassutslipp. Energifrigjøring i bygg kan gjøres uten at det går utover bygningenes funksjon eller brukernes komfort. Mange av grepene vil heller ikke føre til høyere kostnader. Økte investeringer vil kunne oppveies av lavere driftskostnader.

Naturvernforbundet viste i rapporten *Energifrigjøring i bygg – Norges største kraftverk*<sup>1</sup> at det kan frigjøres minst 15 TWh strøm i norske bygninger innen 2020. I praksis betyr det at vi kan frigjøre nok ressurser til å elektrifisere store deler av bilparken og sokkelen eller eksportere mer fornybar energi som kan erstatte mer forurensende energiformer.

Videre vil vi peke på sentrale virkemidler for å effektivisere og legge om energiforbruket.

### **Øke støtten til energieffektivisering**

Dersom energieffektiviseringspotensialet i norske hus og bygninger skal realiseres, må myndighetene øke støtten til energisparing og energiomlegging. Forbrukerne bør få betydelig større økonomisk støtte til å iverksette tiltak enn i dag. Det kan gjøres på flere måter.

#### Bedre Enovas støtteordning

Enovas støtteordning til energieffektiviserende tiltak må forbedres og bli minst like god som støtten til energiproduksjon. Fokus i energibransjen har i hovedsak vært på økt produksjon av kraft og varme, og i for liten grad på effektiv energiutnyttelse. Dette viser seg også i støttesystemene. Mens produsenter av ny kraft skal få produksjonsstøtte for hver ny kilowattime, tilbys ikke sluttbrukere som kan frigjøre én kilowattime, den samme støtten. Enova, som ble opprettet for å øke satsingen på energieffektivisering og ny fornybar energi, gjør etter vårt syn en god jobb, men mangler systematisk satsing på energifrigjøring hos sluttbruker. Enovas støtteordninger må i større grad inkludere mindre virksomheter og private husholdninger. For at dette skal være mulig må Enovas rolle styrkes. Enova må få mer midler til disposisjon samtidig som en større andel av midlene må settes av til energieffektiviserende tiltak.

#### Gi skattefradrag for utgifter til energieffektivisering i norske husholdninger

Norske husholdninger bør få et skattefradrag for utgifter knyttet til energieffektiviserende tiltak. Ved å dokumentere utgifter til energieffektivisering kan det gis skattefradrag på f.eks. 30 prosent av investeringene. Støtteordningene som opprettes må være enkle og langsiktige. Det er viktig for brukernes forutsigbarhet.

### **Innføre hvitt sertifikatmarked**

Hvite sertifikater er en parallell til grønne sertifikater. Formålet med hvite sertifikater er å sørge for at energiforbruket reduseres. Et hvitt sertifikatmarked vil pålegge energileverandører å kjøpe sertifikater som bekrefter en bestemt mengde spart energi i året, tilsvarende en gitt prosentsats av den totale energileveransen. Myndighetene fastsetter prosentsatsen. I et hvitt sertifikatmarked kan innsparte kilowattimer selges mellom energiaktørene som virkelig strøm. Det vil si at hvis en aktør klarer å spare mer enn pålagt og en annen aktør ikke når målet, kan energileverandørene handle med sertifikater seg imellom. Fordelen med et sertifikatmarked er at politikerne kan bestemme ambisjonsnivået for energifrigjøringen, og markedet finner de mest kostnadseffektive løsningene for å nå det angitte målet. Et slikt marked finnes i dag i Storbritannia, Italia og Frankrike. I tillegg vurderer Danmark og Nederland å ta det i bruk. Norge bør gjøre det samme.

### **Fastpris med returrett**

Fastpris med returrett var opprinnelig et prøveprosjekt gjennomført av Trondheim Energi, men nå tilbys det på fast basis. Dette er ingen støtteordning, men en

---

<sup>1</sup> Norges Naturvernforbundets rapport 6/2007: *Energifrigjøring i bygg: Norges største kraftverk*: [http://www.naturvern.no/data/f/1/08/56/6\\_2401\\_0/norges\\_storste\\_kraftverk.pdf](http://www.naturvern.no/data/f/1/08/56/6_2401_0/norges_storste_kraftverk.pdf)

markedstilpasning som belønner energifleksibilitet. Fastpris med returrett går ut på at kunder hos Trondheim Energi får kontrakter som gjør det mulig for dem å kjøpe en fast mengde kraft til en gitt pris og hvor kraft kan "selges tilbake" med fortjeneste dersom prisene i spotmarkedet er høy. Forbrukerne blir dermed motivert til å bruke mindre strøm når kraftsystemet trenger det mest og prisene er høye, det vil si når etterspørselen etter strøm er veldig høy.

Ifølge en evalueringsrapport skrevet av SINTEF Energiforskning viste resultatene av prøveprosjektet at strømforbruket ble redusert. Det viste seg at de husholdningene som var med i prosjektet, klarte å redusere strømforbruket med 24 prosent i første kvartal i 2006, sammenliknet med tidligere forbruk. Til sammenligning økte Trondheim Energis spotpriskunder forbruket sitt med 10,4 prosent, og kunder med variabel kraftprisavtale økte forbruket med 7,7 prosent.

Dette viser at prosjektet faktisk førte til strømsparing i husholdningene. Det viste seg også at de fleste husholdningene gikk over til andre oppvarmingsmetoder enn strøm. Det er verdt å merke seg at forbruket som gikk ned, var strømforbruk. Endringer i generelt energiforbruk ble ikke målt. Resultatene viser uansett at dette er et system som oppfordrer sluttbrukere til å redusere strømforbruket og som kan gi reelle resultater. Slike kontrakter kan motivere forbrukerne til å spare strøm eller til å velge en annen oppvarmingskilde når strømprisene er høye.

### ***Øke el-avgiften***

Norge har et av verdens høyeste elektrisitetsforbruk. Sammenliknet med Sverige og Danmark har Norge svært billig strøm i dag. Mye av forskjellen skyldes lave el-avgifter i Norge. Økt el-avgift er viktig for å få fart på satsingen på fornybare energikilder og energieffektivisering. En høyere el-avgift vil kunne føre til et lavere strømforbruk, og flere vil erstatte sitt forbruk av strøm med alternative oppvarmingskilder. Økte inntekter som følge av økt el-avgift bør øremerkes til fornybar energi og energieffektiviseringstiltak.

### ***Øke kompetansen i byggenæringen***

For at det enorme energieffektiviseringspotensialet i bygg skal utløses, må alle aktører i bransjen kjenne til de muligheter og løsninger som finnes. Det er nødvendig med mer fokus på og midler til opplæringstiltak i bygge- og anleggsnæringen. Midlene kan kanaliseres gjennom det nyopprettede Lavenergiprogrammet for bygg og anlegg. Det bør være et krav at alle i bygge- og anleggsnæringen må gjennomføre kurs i ny byggteknisk forskrift og påfølgende kurs i bygging av lavenergihus og passivhus. Videre bør det opprettes flere læringsarenaer for alle aktører i næringen. Det bør f.eks. bygges passivhus som kan fungere som læringsarenaer.

### ***Sette passivhus som standard fra 2012***

Bygg har lang levetid. Det vi bygger i dag må tilfredsstillende morgendagens krav. Byggstandardene må bli strengere for å realisere energieffektiviseringspotensialet i bygningssektoren. Klimaforliket slår fast at det skal være en betydelig "økt aktivitet innen utvikling av energieffektive bygg". Naturvernforbundet mener at den byggtekniske forskriften som trådte i kraft 1. februar 2007, var et skritt i riktig retning. Samtidig mener vi at det neste målet må være langt mer ambisiøst. I neste byggtekniske forskrift i 2012 må passivhus settes som standard. For at det skal la seg gjennomføre, må det bygges flere passivhus nå som kan fungere som forbildeprosjekter. Det offentlige bør sette i gang bygging av minst 50 passivhus som kan være viktige læringsarenaer for hele bransjen. Disse prosjektene vil gi nyttige erfaringer i forbindelse med utarbeidelsen av den nye forskriften. Etter hvert må det offentlig bygge såkalte plusshus<sup>2</sup> som læringsarenaer.

---

<sup>2</sup> Plusshus er bygg som produserer mer energi enn de bruker.

Det bør innføres rutiner for jevnlig oppgradering av kravene i byggeforskriftene. EU-direktivets pålegg om revidering minst hvert femte år må overholdes. Samtidig er det viktig at arbeidet med regelmessig vurdering av forskriftene annonseres og forberedes tidlig slik at bransjen forberedes på at kravene strenges inn ytterligere. Da kan bransjen tilpasse seg de nye kravene som kommer og lange overgangsperioder unngås. Bransjen må få tid og mulighet til å være med å utvikle løsninger og produkter.

### ***Etablere ambisiøs ordning for energimerking av bygninger***

Det har tatt altfor lang tid å få på plass en ordning for energimerking av bygninger. En god energimerkeordning kan bli et viktig virkemiddel for at energiforbruket i norske bygninger effektiviseres, bl.a. gjennom å følge opp nye byggeforskrifter og stimulere bransjen til å ta i bruk effektive miljøvennlige løsninger.

For at de positive effektene av ordningen skal oppnås må ordningen være ambisiøs og troverdig. Både NVE og Enova må få ekstra midler til å kunne drifte ordningen og følge opp brukere som ønsker å gjennomføre tiltak på grunnlag av energiattesten.

Naturvernforbundet mener i utgangspunktet at merkeordningen bør baseres på uavhengige autoriserte energirådgivere. I det minste bør det etableres en ordning hvor det er mulig å bruke uavhengige eksperter til å gjennomføre merkingen. De som gjennomfører merkingen på denne måten, kan dermed vise til en mer troverdig energiattest enn ved selvmerking. Videre må kravet for å få den beste karakteren settes høyt. Kun beste tilgjengelige teknologi må få toppkarakter i en slik ordning. Passivhus som er selvforsynte med fornybar energi, bør derfor være den kategorien som får den beste karakteren. Et annet viktig krav er at tiltakslista som følger med ordningen, blir god. Lista må inneholde både kortsiktige og langsiktige tiltak for å effektivisere energiforbruket. Den må også inneholde informasjon om effekten av tiltakene og hva de vil koste og hvor mye en sparer i utgifter hvert år. Dette vil øke sannsynligheten betraktelig for at tiltakene blir gjennomført.

Videre vil vi støtte forslaget om etablering av en energitest som ble lansert i forbindelse med EBLs "Energy Camp". "Energitesten" kan ses i sammenheng med ordningen for energimerking av bygg. Energitesten er en bransjeinitiert ordning for kontroll av energiytelsen for bygg. Formålet er å identifisere sparepotensialet i bygg og redusere faktisk energiforbruk framfor å stole på teoretiske modeller. Når hver leietaker/enhet er oppmerksom på eget energibruk, vil dette motivere og utløse tiltak.

For å identifisere hva som bruker energi, må det faktiske forbruk helt ned til komponentnivå avdekkes. Dersom sluttkontrollen viser avvik ved overtakelse, oppstår det et grunnlag for krav om utbedring. Faktisk energibruk i bygget fordelt på formål og leietakere gir informasjon til driftspersonalet for optimalisering. Videre vil systemet brukes til avregning av energi, som grunnlag for energimerking og som dokumentasjon for å rettfærdiggjøre tilskudd.

### ***Utfase bruken av fossilt brensel***

Oljefyring bidrar til betydelige klimagassutslipp. Å erstatte oljefyringen med et mer miljøvennlig alternativ er en forutsetning for å kunne nå Norges klimamål. Virkemidler for å oppnå dette er gode støtteordninger til byggeiere som skifter ut oljefyren med miljøvennlig oppvarming. Enovas støtte til slike tiltak må bli bedre. Det må innføres forbud mot å installere oljefyring eller erstatte gamle oljefyrer med nye og etter hvert innføres totalforbud mot oljefyring. Økt CO<sub>2</sub>-avgift på mineralolje og økt grunnavgift på fyringsolje er andre viktige virkemidler.

### ***Utfase direkte elektrisitet til oppvarming***

Vi bruker for mye elektrisitet til oppvarming. Av det totale elektrisitetsforbruket i bygninger går nesten hele 40 TWh årlig til oppvarming av rom og vann.

Naturvernforbundet mener at dette kan reduseres betydelig gjennom bl.a. fornybar varme, varmepumper og økt energieffektivitet. Dette vil frigjøre store mengder kraft som kan brukes til andre formål. For å fase ut bruken av direkte elektrisitet til oppvarming må det bli forbudt å ferdigstille bygg som baserer oppvarmingen på panelovner eller elektrisk gulvvarme.

### **Avslutning**

I tillegg til virkemidlene nevnt ovenfor er det av stor betydning at informasjon og kunnskap til brukere og leverandører blir bedre. For at gode tiltak skal benyttes er det nødvendig at folk kjenner til de mulighetene som finnes og hvilke effekter de kan gi. Vi forventer derfor at det fokuseres mye på informasjonsarbeid mot alle aktører i det videre arbeidet med energieffektivisering.

### **Transport**

Hovedgrepet i transportsektoren må være:

1. Å stoppe veksten i trafikken og på sikt redusere den. Voksende trafikk må ikke få spise opp de positive effektene vi kan få av nye og mer effektive teknologiske løsninger. Tross nye kjøretøy har veksten i klimagassutslipp fra vegtrafikken vært på 78 prosent i perioden 1980–2006
2. Å ta i bruk virkemidler som gjør at trafikken blir mer energieffektiv og mindre klimaintensiv

Innledningsvis vil vi understreke at klimatiltak i transportsektoren ikke kan bestemmes ut ifra tradisjonell kostnadseffektivitetstenking:

1. Transporttiltak har ofte svært lang tidshorisont, og tiltaket må da betraktes ut ifra den betydningen det har å redusere utslipp på lang sikt, der det er grunn til å forvente langt høyere kvotepris enn i dag.
2. Det er også viktig å huske på at transporttiltak påvirker samfunnsstruktur og transportmønster, som det kan være vanskelig å reversere, noe som gjør det ekstra viktig å velge tiltak som bygger opp under langsiktige og ambisiøse utslippsmål.
3. Et tredje viktig poeng er at tiltak som påvirker transportomfang og transportmiddelfordeling, ofte har virkning på flere miljøparametre enn bare klima, f.eks. luftkvalitet, støy, jordvern og naturmangfold. Dette bør tas med i betraktning når et klimatiltak vurderes.
4. Og til slutt: Det er lite sannsynlig at samferdselsmidlene kan omprioriteres til f.eks. kvotekjøp, CDM eller andre tiltak innenlands som gir høyere utslippsreduksjoner. Spørsmålet blir hvordan vi kan bruke dem best med tanke på å redusere transportsektorens klimagassutslipp – sett i et langsiktig perspektiv.

### **Grønne skatter og avgifter (generelle endringer)**

Vi har gode utredninger som viser de positive effektene av grønne skatter på miljø og sysselsetting. Dessverre er få tiltak iverksatt. For transportsektoren vil vi spesielt peke på det ulogiske i at CO<sub>2</sub>- og drivstoffavgiftene er lavere for diesel enn for bensin, til tross for klimaeffekten av å forbrenne 1 liter diesel faktisk er noe høyere enn ved forbrenning av 1 liter bensin. Dieselens negative effekter på lokal luftkvalitet kommer i tillegg. Alle CO<sub>2</sub>-avgifter bør økes til bilbensnivå og deretter trappes opp.

Vi minner om at skatte- og avgiftsendringene ikke trenger være provenynøytrale. Dersom endringene fører til et økt proveny, vil det gi et handlingsrom for satsing på løsninger som gjør det enklere for forbrukerne å redusere forbruket av miljøskadelige varer og tjenester, f.eks. satsing på kollektivtransport og bedre vegnett for gående og syklist.

Foruten miljøavgiftene vil vi spesielt peke på dagens manglende fordelsbeskatning av gratis parkeringsplasser betalt av arbeidsgiver. Verdien av dette er for Oslo forsiktig anslått til i størrelsesorden 1 milliard kroner årlig av Transportøkonomisk institutt. Dagens praksis må opphøre. En løsning kan være at bedrifter som ønsker å tilby sine ansatte gratis parkeringsplass, blir pålagt å gi alle ansatte et skattepliktig kontantbeløp, som den ansatte fritt kan disponere, enten til å få parkeringsplass eller som utbetaling.

### ***Pakke med restriktive og "positive" virkemidler***

Både teori og empiri viser at det er restriktive virkemidler som er mest effektive til å begrense biltrafikken. Vi ønsker at flere virkemidler – både restriktive og "positive" – brukes samtidig, noe som sannsynligvis gir større effekt enn å bruke dem isolert. Det er grunn til å anta at effekten av restriktiv virkemidler blir større når det samtidig tilbys et bedre kollektivtilbud og bedre forhold for gående og syklister. Samtidig er det liten tvil om at det er lettere å innføre restriktive virkemidler når dette kombineres med noe som oppleves som positivt.

Noen av de restriktive virkemidlene er nevnt under punktet om grønne skatter og avgifter over. Utover det må Klimakur-prosjektet utrede klimaeffekten av – og virkemidler for å få gjennomført – ei pakke virkemidler for byer bestående av bl.a.:

- køprising
- parkeringsrestriksjoner
- økte parkeringsavgifter inkludert avgifter på private plasser (kjøpesentre m.m.)
- bedre og mer effektiv kollektivtransport (i store og mellomstore byer)
- bedre og tryggere forhold for gange og sykling

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk må økes vesentlig og aktivt brukes til å premiere kommunene som innfører restriktive virkemidler og fører en transportreduserende arealpolitikk som også styrker gange, sykling og kollektivtransport på bekostning av bilbruk. Ved statlige investeringer, f.eks. i infrastruktur, må staten stille strenge krav til lokale myndigheter på disse områdene.

Staten må følge opp med økte investeringer i gangveger, sykkelveger, jernbanen samt prioritere kollektivtransporten på riksvegnettet (dvs. omprioritere fra bilfelt til kollektivfelt). Vi vil også understreke behovet for at myndighetene øker plankapasiteten på tiltak som fremmer gange og sykling.

Oppsummert har statlige myndigheter mulighet til å gjennomføre pakka gjennom:

- lover og regler (f.eks. innføre hjemmel for kommunene til å avgiftslegge private parkeringsplasser)
- belønningsordninger som stimulerer lokale myndigheter til å føre en politikk som er i tråd med nasjonale mål
- at staten stiller krav til lokale myndigheter ved statlige investeringer
- skatter og avgifter
- bevilgninger til statlige tiltak (gangveger, sykkelveger, jernbane, kollektivprioritering på riksveger)
- økt plankapasitet hos myndighetene for tiltak som fremmer gange og sykling

### ***Infrastrukturens påvirkning på utslipp og trafikkmengde***

Infrastrukturens påvirkning på utslipp og trafikkmengde er i liten grad belyst i offentlige dokumenter. Statens vegvesen har gjort noen beregninger som viser betydelig trafikk- og utslippsvekst ved bygging av ny firefelts E 18 gjennom Telemark og Aust-Agder. Statens vegvesen har også lyst ut et oppdrag for å få mer kunnskap om miljøkonsekvensene av vegbygging. Dette er meget bra.

Naturvernforbundet legger vekt på at det kommende utredningsarbeidet må belyse alle effektene på en god måte. Utslipp i bygge- og driftsfasen må inkluderes. Nyskapt trafikk

må analyseres, og potensielle overføring av transport mellom de ulike transportformene må kartlegges. Sist, men ikke minst må konsekvensene av langsiktige arealbruksendringer som følge av ny infrastruktur belyses. Dette er komplekse, men meget viktige sammenhenger som må fram i lyset.

Den nye kunnskapen om dette må påvirke transportpolitikken og den kommende nasjonale transportplanen. På bakgrunn av det som er kjent i dag, konkluderer vi at all oppstart av nye motorvegprosjekter og nye rullebaner må legges på is.

### **Opphev fritaket for CO<sub>2</sub>- og mineraloljeavgift for fiskeflåten**

Fiskeflåten slipper ut omtrent like mye CO<sub>2</sub> som fra innenriks norsk flytrafikk. Det er store fartøy som står for den desidert største andelen av fiskeflåtens utslipp.

Naturvernforbundet forventer at denne subsidieringen av klimagassutslipp på i størrelsesorden 300 mill. kroner årlig opphører. Som kompensasjon for bortfall av drivstoffsubsidien kan fiskerfradraget økes ytterligere.

Bortfall av drivstoffsubsidiene vil styrke konkurranseevnen til den mer arbeidsintensive delen av fiskeflåten. Det vil igjen gi et mer bærekraftig fiske, der mindre drivstoffintensive fangsmetoder vinner fram på bekostning av de drivstoffsløsende.

### **Nordisk CO<sub>2</sub>-avgift på flydrivstoff**

Flytrafikk over landegrensene er helt unntatt fra avgifter på klimagassutslipp. Tiltak på dette området vil ikke reduseres Norges utslipp slik de er definert i de internasjonale forpliktelsene. Men det er likevel et viktig tiltak for å redusere globale utslipp.

Det er gjort ulike forsøk på å beregne nordmenns klimagassutslipp som følge av utenriks flyreiser. Både Framtiden i våre hender, Transportøkonomisk institutt og NTNU har presentert beregninger, som viser utslipp som spenner fra 2,3 til 4,5 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv., avhengig av beregningsmåte og om tilleggseffekter utover CO<sub>2</sub>-utslipp er tatt med.

Det vil ta lang tid å få på plass internasjonale avtaler om avgifter på flytrafikk. Vi frykter også at EUs kvotesystem ikke vil gi tilstrekkelig effekt. Vi mener derfor at norske myndigheter må ta initiativ til å inngå bilaterale avtaler om klimagassavgifter for flytrafikk i og mellom de nordiske landa. En avtale her vil føre til at alle flyselskap i EU også må betale avgift på ruter mellom nordiske land. Dette kan bli en start på flere bilaterale avtaler mellom andre land, som kan skape grunnlag for en internasjonal avtale. Klimakur må utrede dette nærmere.

Vi forventer ellers at norske myndigheter fortsetter å arbeide for at internasjonal fly- og skipstrafikk får utslippsforpliktelser med tilhørende virkemidler.

### **Én høyhastighetsbane ferdig innen 2020**

Beregninger i rapporten "Energi- og klimakonsekvenser av moderne transportsystemer" viser at bygging av høyhastighetsbaner på de mest trafikkerte flystrekningene i Sør-Norge og til/fra våre naboland vil redusere klimagassutslippene med i størrelsesorden 0,7–1,0 mill. tonn CO<sub>2</sub>-ekv. netto.

Når bygging av høyhastighetsbaner kombineres med økte avgifter, vil klimaeffekten bli størst. Vi ber derfor om at det utarbeides ei tiltakspakke som innebærer økte avgifter på flytrafikk kombinert med et bedre togtilbud. Ambisjonene må være å få bygd ferdig én ny bane for høyhastighetstrafikk på en strekning med betydelig flytrafikk innen 2020. Oslo–Lillehammer–Trondheim eller Oslo–Stockholm er de mest aktuelle kandidatene, der deler av strekningene alt er bygd ut eller planlegges bygd ut.

## **Bilavgiftene**

Endring av bilavgiftene fra 1. januar 2007 har hatt betydelig effekt på nybilparkens klimaeffektivitet. En generelt høy engangsavgift må opprettholdes, noe som gir handlingsrom for ytterligere differensiering for å fremme biler med lavt drivstofforbruk. Vi mener det er viktig at engangsavgiften differensieres ytterligere, og stadig mer etter hvert som det kommer nye biler på markedet med lavere forbruk. I første omgang må engangsavgiften økes merkbart for gjennomsnittsbilene (med utslipp på over 140 g/km).

Det er viktig at avgiftene endres/økes slik at også varebilkjøperne får et insitament til å velge biler med lavt drivstofforbruk.

Når bilavgiftene endres, er det viktig å tenke på at nasjonale mål om luftkvalitet også skal innfris.

## **Klimakrav ved tildeling av båt- og ferjekontrakter**

Innenriks sjøfart inkludert riksvegferjene bidrar med betydelige klimagassutslipp. Vi ber om at det innføres klimakrav når Statens vegvesen og fylkeskommunene tildeler kontrakter. Krav om hastighet, kapasitet, frekvens, motorteknologi, drivstoff, kompetanse m.m. må ivareta klimahensyn.

## **Energisektoren – videre utredninger**

### **Gasskraftverk**

Framtidige og eksisterende gasskraftverk bør innen 2020 ha fullskala rensing. Dette gjelder da Mongstad, Kårstø og Snøhvit. På Mongstad og Kårstø bør også de andre utslippene renses når en først har infrastruktur for dette på plass.

I en vurdering av nytten av å sikre fullskala rensing av gasskraftverkene og større punktutslipp som på Tjeldbergodden og i Grenland, må den totale verdien synliggjøres. Verdien av teknologiutvikling med globale effekter i lang tid framover vil være langt høyere enn tiltakskostnaden isolert sett i dag.

### **Bioenergi**

Satsing på fornybar energi er et viktig satsingsområde, som ledd i arbeidet med å fase ut fossil energi. Det er likevel viktig at all bruk av bioenergi bidrar til reelle reduksjoner i utslipp av klimagasser når en også tar hensyn til karbonbalansen i vegetasjon og jord, noe det må stilles krav om.

Muligheten for å kombinere bruk av bioenergi med CO<sub>2</sub>-fangst bør utredes, en løsning som vil bidra til negative utslipp fra disse utslippkildene.

## **Oppsummering av virkemidler**

I dette brevet nevner vi følgende virkemidler som bør innføres eller vurderes:

1. Innføre petroleumsfrie soner
2. Innføre et obligatorisk grønt fossilt sertifikatmarked for olje- og gassindustrien
3. Bevilge mer penger til Enova for støtte til energieffektiviserende tiltak
4. Gi skattefradrag for utgifter til energieffektivisering i norske husholdninger
5. Innføre hvitt sertifikatmarked
6. Stille krav at alle i bygge- og anleggsnæringen må gjennomføre kurs i ny byggeteknisk forskrift og påfølgende kurs i bygging av lavenergihus og passivhus
7. Sette passivhus som standard i byggeteknisk forskrift fra 2012
8. Bygge minst 50 offentlige bygg som passivhus og etter hvert også som såkalte plusshus
9. Etablere ambisiøs ordning for energimerking av bygninger



10. Bedre støtteordninger til byggeiere som skifter ut oljefyren med miljøvennlig oppvarming
11. Innføre forbud mot å installere oljefyring eller erstatte gamle oljefyrer med nye og etter hvert innføre totalforbud mot oljefyring
12. Forby ferdigstilling av bygg som baserer oppvarmingen på panelovner eller elektrisk gulvvarme
13. Øke CO<sub>2</sub>-avgiften på mineralolje og øke grunnavgiften på fyringsolje
14. Øke CO<sub>2</sub>- og drivstoffavgiftene, spesielt på diesel og flydrivstoff
15. Øke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk vesentlig og aktivt bruke den til å premiere kommuner som begrenser trafikken
16. Stille krav fra statens side til lokale myndigheter ved statlige investeringer
17. Øke de statlige investeringene til gangveger, sykkelveger og kollektivtransport
18. Øke plankapasiteten hos myndighetene for tiltak som fremmer gange og sykling
19. Innføre hjemmel for kommunene til å avgiftslegge private parkeringsplasser
20. Innføre fordelsbeskatning av gratis parkeringsplasser betalt av arbeidsgiver
21. Gjennomføre en helhetlig utredning som belyser infrastrukturens påvirkning på utslipp og trafikkmengde
22. Legge oppstart av alle nye motorvegprosjekter og nye rullebaner på is
23. Oppheve fritaket for CO<sub>2</sub>- og mineraloljeavgift for fiskeflåten
24. Innføre nordisk CO<sub>2</sub>-avgift på flydrivstoff
25. Bygge én høyhastighetsbane innen 2020, i kombinasjon med restriktive virkemidler
26. Skjerpe bilavgiftene vesentlig i klimavennlig retning, bl.a. ved å gjøre biler med utslipp over 140 g/km dyrere og innføre større CO<sub>2</sub>-insentiv i avgiftene på kjøp av varebiler
27. Stille klimakrav ved offentlig tildeling av båt- og ferjekontrakter
28. Stille krav om fullskala rensing av gasskraftverk og store punktutslipp
29. Stille klimakrav til produksjon av bioenergi

Vi ønsker arbeidet med Klimakur lykke til videre og stiller oss til disposisjon for ytterligere innspill, både muntlig og skriftlig.

Med vennlig hilsen  
Norges Naturvernforbund



Lars Haltbrekken  
leder

#### Vedlegg

Tre av Norges Naturvernforbunds rapporter:

*Energifrigjøring i bygg – Norges største kraftverk:*

[http://www.naturvern.no/data/f/1/08/56/6\\_2401\\_0/norges\\_storste\\_kraftverk.pdf](http://www.naturvern.no/data/f/1/08/56/6_2401_0/norges_storste_kraftverk.pdf)

*Energi- og klimakonsekvenser for moderne transportsystemer:*

[http://www.naturvern.no/data/f/1/24/31/4\\_2401\\_0/Rapport\\_250908.pdf](http://www.naturvern.no/data/f/1/24/31/4_2401_0/Rapport_250908.pdf)

*Miljøvernarbeidet i innenriks sjøfart:*

[http://www.naturvern.no/data/f/1/06/45/1\\_2401\\_0/innenriks\\_sjofart\\_sluttrapport.pdf](http://www.naturvern.no/data/f/1/06/45/1_2401_0/innenriks_sjofart_sluttrapport.pdf)