

Miljøverndepartementet

Postboks 8013 Dep
0030 Oslo

Vår ref.: 25.10

Deres ref.:

Dato: 20. mai 2009

Klimakur 2020 - høringsuttalelse fra Teknologirådet

Teknologirådet er et uavhengig offentlig organ for teknologivurdering. Vi viser til høringsbrev fra Miljøverndepartementet datert 19. februar 2010, og vil med dette komme med følgende innspill til høringen av Klimakur 2020.

Teknologirådet synes det er svært positivt at det nå har kommet en så bred vurdering av ulike klimatiltak innen så mange sektorer. Vi ønsker å knytte våre kommentarer til kapitlene om transport og industri.

Virkemiddelvurdering transport

Under kapittel 10.10 Virkemiddelvurdering transport heter det i Klimakur 2020 at "En større dreining i retning av kjøp av bensin- og dieselmotorer med lavere utslipp kan oppnås ved en ytterligere differensiering av engangsavgiften".

Teknologirådet deler vurderingen av at engangsavgiften kan være et effektivt virkemiddel for å redusere utslippene fra transportsektoren. Dette forutsetter imidlertid at virkemiddelet brukes slik at de biler som fases inn har vesentlig lavere utslipp enn de som fases ut. For å oppnå dette er det etter vår mening avgjørende at:

- Avgiftsforskjellen mellom biler med lavt og høyere utslipp stadig økes.
- Grensen for hva som vurderes som lavt og høyere utslipp stadig senkes.

Det heter videre i Klimakur2020 at "effektene av ytterligere differensiering av engangsavgiften blir mindre i årene fremover, fordi det blir mindre forskjell mellom bilenes utslipp når gjennomsnittsutslippet reduseres." Til dette vil vi bemerke at når gjennomsnittsutslippet går ned vil det være viktig å differensiere enda kraftigere mellom de mest energieffektive bilene og biler med høyere utslipp. Det vil gi konsumentene det sterkeste insentiver for å velge bilene med lavest utslipp.

For at vridningen av engangsavgiften skal bli mest mulig effektiv mener vi i tillegg at engangsavgiftens effektkomponent bør fjernes og erstattes med en tilsvarende økning av CO₂-komponenten. Engangsavgiften vil da ha en vekt-komponent som beskatter vegslitasje og risiko for andre ved kollisjon, og en CO₂-komponent som beskatter klima-

påvirkningen. Dette kan tydeliggjøre bilens klimabelastning og øke insentivene for å velge biler med lave utslipp.

De nærmeste årene forventes en rask utvikling av biler med ny og mer energieffektiv teknologi. Rammebetingelser og virkemidler bør justeres jevnlig for å oppnå størst mulig utslippsreduksjoner. For å øke muligheten for vellykket omstilling, og for å gi konsumenter og bilbransje størst mulig forutsigbarhet, bør det utarbeides en helhetlig plan for utslippsreduksjoner fra av den norske personbilparken. Planen bør forankres i Stortinget og dekke de tre stortingsperiodene frem til 2021.

Industri – omstilling til lavutslippsøkonomien

Klimakur 2020 har vurdert en rekke tiltak innen industrien, med utdypende analyser i rapporten "Tiltak og virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra norsk industri". Teknologirådet mener gjennomgangen er nyttig, men vi savner en bredere analyse av behovet for å endre norsk industri i retning av de krav en lavutslippsøkonomi vil stille.

Med lavutslippsøkonomien forstår vi en økonomi der:

- Konkurransforhold, forretningsmuligheter, kostnader og selskapers omdømme i stor grad påvirkes av hvordan selskapene tilpasser seg klimautfordringene.
- Det vil åpne seg betydelige muligheter for innovasjon og fremtidsrettet næringsutvikling.
- Selskaper kontinuerlig må arbeide for å redusere egne utslipp og karbonintensiteten til de verdikjeder selskapene inngår i.
- Selskaper må utvikle varer og tjenester som er produsert med små utslipp og tilpasset strenge krav til energieffektivitet.

Vi mener allerede nå å se klare tegn til at klimautfordringene i stadig sterkere grad synes å påvirke forretningsmuligheter, konkurransforhold og selskapers omdømme. Vi ser store internasjonale selskaper er i ferd med å orientere seg mot grønnere verdikjeder. Dette skaper en dynamikk der de virksomheter som tar del i utviklingen kan få klare forretningsmessige fortrinn, mens de som står på sidelinjen kan bli tapere.

Norske virksomheter bør tilpasse seg denne utviklingen, og for eksempel vil olje- og gassnæringen, materialproduksjon og ny fornybar energi være sentrale sektorer for en slik omstilling i Norge.

Utslippsreduserende tiltak innen industrien må sees i denne konteksten. Tiltak som kan synes kostnadskrevende på kort sikt, kan være forretningsmessig kloke på lengre sikt. For å stimulere slik omstilling vil bruk av statlig eierskap, konsesjoner og støtte til teknologiutvikling være særlig viktige. Disse tre virkemidlene kan stimulere ønsket omstilling i aktuelle virksomheter, samtidig som de kan stille krav som de samme virksomhetene vil måtte oppfylle. Det vil trolig også bidra til raskere, innenlands utslippsreduksjoner.

Industri – klimafond

Klimakur 2020 drøfter mulighetene for å etablere et klimafond, med eller uten en avtale med industrien om utslippsreduksjoner.

I industrirapporten pekes det på at et fond både kan ha til formål å bidra til utslippsreduksjoner og til å støtte utvikling og utprøving av ny teknologi for å oppnå større utslippsreduksjoner på sikt. Det pekes videre på at fondet enten kan finansieres av industrien selv, eller med bidrag fra det offentlige.

Teknologirådet mener ideen om etablering av et klimafond er interessant. Vi mener imidlertid at en vurdering av hvorvidt et fond er ønskelig eller ikke krever en grundigere analyse enn det Klimakur 2020 har utført. Det er for eksempel grunn til å tro at hvis hovedformål skal være teknologiutvikling, så vil forutsigbar og langsiktig statlig finansiering være langt viktigere enn om hovedformålet er utslippsreduksjoner. Og dersom målet er utslippsreduksjoner, hvilke sektorer skal da være med å finansiere fondet og hvilke sektorer skal kunne søke om støtte fra fondet?

I tillegg vil et fond kunne bidra til en grønn omstilling av norsk næringsliv, jf. kommentarene ovenfor. En helhetlig vurdering av et fond bør også inkludere en analyse av dette.

Teknologirådet gjennomfører for tiden et prosjekt om et norsk karbonfond. Vi vil komme tilbake til Miljøverndepartementet med våre konklusjoner når de foreligger til høsten.

Med vennlig hilsen

Tore Tennøe
Direktør

Jon Fixdal
Prosjektleder