

Innspill til Klimautvalget 2050 (15. februar 2022)

1. Innledning

Samfunnsbedriftene er en arbeidsgiver- og interesseorganisasjon for kommunalt eide virksomheter. De nærmere 600 medlemmene leverer grunnleggende og viktige tjenester til innbyggere og næringsliv over hele landet. Vi har energiselskaper i hele verdikjeden fra produksjon til distribusjon og salg av fornybar energi; havner som er avgjørende for miljøvennlig logistikk og næringsutvikling; avfallsselskaper som har en nøkkelrolle i overgangen til sirkulær økonomi og materialgjenvinning; vann- og avløpsselskap som fyller kritiske samfunnsfunksjoner, og mange flere.

Vi takker for muligheten til å gi innspill i dette viktige arbeidet. Vi fokuserer i hovedsak på tema og problemstillinger som vi mener er nyttige for utvalget å se nærmere på. Vi kommer tilbake til mer konkrete tiltak på bransjenivå i den neste innspillsrunden, slik utvalget sier de vil legge opp til.

Her er et utdrag av våre hovedpunkter:

- I omstillingen til et lavutslippssamfunn ligger det et stort potensial for å skape nye klimavennlige arbeidsplasser innenfor kommunal/offentlig sektor og bedrifter vi samarbeider med, men det vil kreve en aktiv politikk som har riktige insentiver og virkemidler.
- Elektrifisering er bærebjelken i den grønne omstillingen. Klimautvalget bør se nærmere på ulike kraftprioriteringer for størst klimaeffekt. For å imøtekomme den økende elektrifiseringen trengs det mer fornybar kraftproduksjon og økt tempo i nettutbygging.
- Klimautvalget må gå grundig gjennom Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) i lys av miljø- og klimautfordringene. Da sikrer vi at 1.205 milliarder kroner som skal brukes i transportsektoren, faktisk reduserer utslippene i tråd med Norges klimaforpliktelser.
- For å få fortgang på sirkulærøkonomien oppfordrer vi utvalget til å se på betydningen av strengere produsentansvarsordninger og avgifter på ikke-gjenvinnbare produkter/materialer. I tillegg må kommunale og private avfallsselskaper få tilgang til finansieringsmidler til grønn infrastruktur.
- Vi trenger økt samarbeid som kan bidra til bedre tjenester, mer innovasjon og styrkede kompetansemiljøer, som i sin tur kan føre til reduksjon av klima- og miljøutslipp. Dette gjelder særlig i vann- og avløpsbransjen.
- Utvalget må sørge for god samhandling mellom forskjellige utvalg og etater som overlapper på overordnende områder, for eksempel Strømnettutvalget, Energikommisjonen og ekspertutvalget for klimavennlige investeringer.
- Skal vi lykkes med omstillingen til et lavutslippssamfunn, blir det særdeles viktig å harmonisere rammevilkårene med Norden og EU.

2. Elektrifisering er avgjørende

Elektrifisering er Norges fremste våpen for å vinne klimakampen og gjøre oss til et lavutslippssamfunn i 2050. Samfunnsbedriftene vil derfor oppfordre Klimautvalget til å redegjøre for veivalg som fører til størst mulig klimagevinst ved elektrifisering.

For å imøtekomme den økende elektrifiseringen trengs det mer fornybar kraftproduksjon og økt tempo på nettutbygging. Bygging av nytt kraftnett og -produksjon krever langsiktig planlegging og gode rammevilkår som raskt må komme på plass for å bidra til hurtigere utbygging. For å understøtte klimamålene bør Klimautvalget derfor identifisere vesentlige drivere og barrierer for økt produksjon i Norge de nærmeste årene.

Det er store oppgaver som skal håndteres, og vi har begrenset med tid. Vi trenger derfor ikke flere store utredninger, men god koordinering og oppfølging av eksisterende og påtenkte utvalg, som f.eks. Strømnettutvalget og Energikommisjonen.

Dersom Norge skal nå sitt mål om å bli et lavutslippssamfunn innen 2050, må det iverksettes en rekke tiltak. Mange tiltak for å redusere klimagasser krever langsiktig planlegging, samt stabile rammeverk og investeringsvilkår. Eksempelvis kreves det lang planlegging og omfattende prosesser for å bygge nytt kraftnett og/eller ny fornybar kraftproduksjon. Utvalget burde derfor ta for seg ulike veivalg og prioriteringer for bruk av både eksisterende og ny kraft – med tanke på klimagassutslipp, bedre rammevilkår for ny kraftproduksjon, samt koordinere med andre utvalg og grupper for få en helhetlig tilnærming til de mange ulike utfordringene som gjelder kraftbransjen og klimautslipp.

1. Klimakutt og elektrifisering går hånd i hånd

Ryggraden i den norske elektrisitetssmixen er vannkraft, som er den viktigste fornybare energikilden i Norge. Norge har derfor andre forutsetninger for elektrifisering og klimagassreduksjon enn mange andre land, som i større grad først må fokusere på å fase ut fossile kilder i elektrisitetssmixen.

Elektrifisering basert på fornybar energi er et av de viktigste klimatiltakene Norge kan ta i bruk for å avkarbonisere sektorer som i dag bruker fossile brennstoffer (jmf. [Meld.St. 13 \(2020-2021\)](#)). I tillegg gir bruk av elektrisitet bedre utnyttelse av energi enn fossile brennstoffer. Elektrifisering ved bruk av fornybar energi bidrar derfor samtidig til bedre energitilnyttelse og klimautslippsreduksjon.

Norge har kommet langt med elektrifiseringen av samfunnet. Blant annet bruker vi elektrisitet til oppvarming/nedkjøling av bygg, og i økende grad i transportsektoren. Likevel har vi fortsatt store muligheter til å kutte utslipp ved direkte eller indirekte elektrifisering (eg. hydrogen, ammoniakk etc.) av sektorer som i dag bruker fossile energikilder. Men tilfanget av ren energi er begrenset, og det er flere aktører som ønsker å elektrifisere eksisterende industri eller bygge ny grønn industri basert på storforbruk av fornybar energi. Vi mener derfor at utvalget burde se nærmere på hvordan man kan prioritere bruken av kraft til ulike elektrifiseringsformål, og hvilke av disse formålene som bidrar til størst klimagassreduksjon.

2. Legge til rette for framtidens energisystem

Norge har i dag et kraftsystem med en svært høy andel av fornybar energi. I takt med at vi skal elektrifisere nye sektorer og bygge opp nye grønne verdikjeder, må vi sørge for at vi har tilstrekkelig kraft ved å legge til rette for ny fornybar kraftproduksjon. Å sikre gode rammevilkår for ny kraftproduksjon på norsk jord er derfor et helt nødvendig tiltak.

Det finnes flere hindringer i dag for både oppgraderinger av eksisterende produksjon og for tilrettelegging av ny kraftproduksjon – både til havs og på land.

Disse hindringene må identifiseres nærmere, slik at konkrete tiltak for å overkomme hindringene kan utformes og iverksettes. Dette arbeidet ser vi er en del av energikommisjonens mandat. Klimautvalget bør derfor samarbeide med relevante spesialutvalg, herunder utbygging av strømmettet. Flere steder i landet er strømmettet for dårlig til å håndtere utbygging av mer kraftproduksjon og ren energiforsyning til industrien. Kraftproduksjon må derfor ses i sammenheng med strømmettet, da et tilstrekkelig og robust strømmett er en klar nødvendighet for ny kraftproduksjon.

3. Samhandling med andre rapporter og utvalg

Samfunnsbedriftene oppfordrer til større koordinering og samarbeid på tvers av ulike NOUer. Det er vesentlig at det er en helhetlig tankegang i rapporter og utredninger som kommer fra de ulike utvalgene, slik at man ikke får separate bidrag som peker i ulike retninger. Videre vil vi påpeke at utredninger og kommisjoner ikke må bli bremseklosser for verken kortsiktige eller langsiktige tiltak. Myndighetene må sikre nødvendige ressurser for fremdrift, gjennomføre hurtige, parallelle og inkluderende høringsprosesser, samt iverksette løsninger og nye tiltak fortløpende så snart de tar form.

Samfunnsbedriftene mener Strømmettutvalget og Energikommisjonen er svært relevante samarbeidspartnere. Vi håper derfor at Klimautvalget går i dialog med disse utvalgene, og tar med seg deres konklusjoner i sine egne kommende rapporter, så langt det er mulig.

3. Havnenes rolle for klimakutt fra transportsektoren

I stortingsmeldingen (Meld. St. 20 (2020–2021)) om NTP 2022-2033 sier regjeringen at 60 prosent av klimagassutslippene i Norge i ikke-kvotepliktig sektor kommer fra transportsektoren. Det er derfor helt sentralt å redusere utslippene fra transportsektoren for at Norge skal nå sine klimaforpliktelser. Det er snaut åtte år til 2030. Tiden er knapp for å få til en nødvendig omstilling, som også skal bevare og skape nye og mer bærekraftige arbeidsplasser.

Kan teknologien gjøre jobben alene, eller må det andre tiltak til? Er det nok å elektrifisere privatbiler, lastebiler og å innføre landstrøm? Vil NTP 2022-2033 bidra til å oppfylle klimaforpliktelsene, eller har transportpolitikken vår behov for en «real makeover»? Dette er sentrale spørsmål som må besvares i Klimautvalgets arbeid.

3.1 Utvikling av transportpolitikken må under lupen

NTP er helt sentral i utviklingen av transportsektoren i Norge. Dette er primært en samlet investeringsplan for vei, jernbane og sjø, men omfatter også tilskuddsmidler til byutvikling. Planen som går fra 2022-2033 har en ramme på 1.205 milliarder kroner. Hvordan vi bruker disse midlene vil være avgjørende for hvordan transportsektoren klarer å svare ut sitt bidrag til klimaforpliktelsene.

mener [transportetatene](#) at planen ikke vil bidra vesentlig til å redusere utslipp. I tillegg er det forventet en betydelig godsvekst frem mot 2050. Denne effekten er det i liten grad tatt hensyn til. Med dagens teknologi betyr det betydelige økte utslipp. En studentoppgave Norske Havner fikk gjennomført i 2019 viste at transportveksten vil spise opp effekten av

utslippsreduksjonene som ville komme som følge av ny teknologi og nytt klimavennlig drivstoff.

Hvor lang tid vil det eksempelvis gå før lastebilen er klimanøytral? En tankerekke som kan hjelpe oss til å vurdere dette er følgende: Per i dag har vi et fåtall elektriske lastebiler. Er det mulig å tenke seg at alle lastebiler er elektriske eller nullutslipp om 10 år? La oss se hva som har skjedd på personbilområdet: For 10-12 år siden ble omtrent ingen elbiler registrert. I 2021 utgjorde el-biler vel 60 prosent av nybilsalget. Selv med sterke avgiftslettelser utgjør el-bilene likevel bare 15 prosent av den totale personbilparken. Det er selvfølgelig vesentlige forskjeller mellom personbilmarkedet og lastebilmarkedet, men det sier likevel noe om at det både tar tid å utvikle teknologi og få bilene ut i markedet. I tillegg skjer mye av transporten i Norge på bil med utenlandske firmaer (kabotasje), og her er det ikke sikkert endringene vil skje raskt. Mye vil avhenge av hva som skjer i EU med bl.a. Emission Tracking System (ETS) og Eurovignettdirektivet.

I tillegg er det viktig at Norge arbeider for en CO₂-prising i transportsektoren som er lik resten av Europa. I dag er det dessverre slik at mange kjøretøy unngår norske CO₂-avgifter. Dette uthuler ordningen og virker konkurransevridende. Paradoksalt nok

3.2 Forventer kraftig økning i godstransporten på vei

Ifølge grunnprognoser fra NTP 2018-2027 vil antall tunge lastebiler øke med hele 70 prosent de neste 30 årene. Det er viktig at utvalget ser på hvilke grep som kan tas for å vri denne utviklingen slik at det mest miljøvennlige alternativet til enhver tid velges.

Vi vet at sjø og jernbane har betydelig lavere utslipp enn vei allerede i dag. Skip og fartøy er også langt fremme i å ta i bruk ny teknologi, og autonome fartøy åpner for å bruk av skip og fartøy på nye måter. Det blir spennende å se hvordan kombinasjonen av ny teknologi og klimakrav skaper ny grønn maritim logistikk. Vi ser blant annet at vareiere nå stiller krav som gjør at skipene blir mer miljøvennlige, og at utslippsfrie skip brukes på kortere avstander enn det som har vært standard. Både ASKOs prosjekt over Oslofjorden og skipet Yara Birkeland er spennende eksempler i så måte. Felleskjøpet og Heidelberg har også et spennende prosjekt der de tilbyr 20 års kontrakt mot at kontraktør stiller med nullutslippsskip – et skip som skal gå mellom Oslo og Vestlandet. En politikk som bidrar til overføring av godstransport til disse transportformene er viktig for at Norge skal kunne nå sine klimamål.

3.3 Energieffektivitet blir bare viktigere

Energieffektivitet er et viktig moment i klimaarbeidet. Når vi skal omstille samfunnet til å bruke mer naturbaserte energikilder, vil vi kunne få både større knapphet og mer labil krafttilførsel enn det vi har hatt de siste tiårene. Energiprisene denne vinteren viser dette svært tydelig. Når flere land og aktører i Europa går over til mer fornybare energikilder basert på vær og vind, øker også sårbarheten. Dette aktualiserer energibruk ved de ulike transportmidlene. Generelt blir energiutnyttelsen betydelig bedre ved godstransport på skip og tog. Det elektriske skipet Yara Birkeland vil kunne flytte 120 containere per strekning, noe som tilsvarer rundt 60 lastebiler. Samtidig bruker det energi som bare tilsvarer 1,5 lastebiler. Slike forhold blir det tatt for lite hensyn til i dagens transportplanlegging, men det vil bli helt sentralt i årene fremover. Norske Havner, som er en del av Samfunnsbedriftene, håper derfor at Klimautvalget vil gå grundig til verks innenfor transportsektoren.

3.4 Forurensere betaler ikke

Prinsippet om at forurensere skal betaleer helt sentralt i norsk og europeisk klima- og miljøpolitikk, men i transportsektoren er dette viktige prinsippet ikke konsekvent gjennomført.

For eksempel står veisektoren for 40 prosent av plastforurensningen i Norge uten at noen blir stilt til ansvar. Noe av grunnen er trolig at det er krevende å kostnadsberegne mange av de eksterne effektene transportsektoren har på samfunnet. Dersom vi lykkes med modeller som kan kostnadsberegne tap av natur og naturmangfold, karbonutslipp ved fjerning av myr og våtmarker eller plastforsøpling, så kan kostnadene adresseres. Dette vil kunne gi insentiver for å minimere disse skadevirkningene i tråd med forurensner betaler prinsippet.

I dag er veipricing under utprøving for personbiler, men ikke for godstransport. 90 prosent av slitasjen på norske veier kommer fra vogntog. Ville det ikke da være mest hensiktsmessig å teste og iverksette veipricing på lastebiler og vogntog? Hovedpoenget er at utvalget må gå grundig inn i prinsipper og metodikk som legges til grunn for utvikling av transportpolitikken. Slike mekanismer er avgjørende for at vi kan styre transportutviklingen på en optimal måte i årene fremover. Disse systemene er imidlertid i liten grad utfordret, fordi de ofte er så kompliserte at enkeltpersoner eller organisasjoner ikke har mulighet til å gå de etter i sømmene.

3.5 Er organisering av transportsektoren god nok?

I forlengelsen av problemstillingene over stiller vi spørsmål om dagens transportplanlegging er god nok for å møte fremtidens utfordringer. Bidrar dagens organisering av transportsektoren til en helhetlig transportpolitikk, eller sementerer den tradisjonelle strukturer? Er dagens analysemodeller gode nok til å fange opp de eksterne kostnadene som vi påfører natur og klima? Eller er de ufullkomne slik at vi risikerer feilinvesteringer både for økonomi og klima? Sverige har en CO₂-pris i samfunnsplanlegging som er sju ganger høyere enn det som brukes i Norge. Det vil nødvendigvis gi utslag på modelleringer og prioriteringer.

Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur var i 2019 tydelig på at de ønsket en form for stresstesting av fremtidige investeringer. Så langt kan vi ikke se at det er en type øvelse som er gjennomført på den siste transportplanen som gjelder fra januar 2022. Kanskje har man ikke relevante verktøy til å gjøre slike stresstester? Er transportsektoren organisert slik at vi får de beste faglige rådene for transportpolitikken? Når det skal investeres 1.205 milliarder kroner i denne sektoren frem til 2033, bør dette være sentrale spørsmål for Klimautvalget.

4. Sirkulær økonomi og materialgjenvinning

En velfungerende sirkulærøkonomi er viktig for Norges vei til å bli et lavutslippssamfunn i 2050. Legger vi [Klimakur 2030](#) til grunn har avfallsbransjen et potensial for utslippskutt på 5,35 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Her spiller kommunale avfallsselskaper en viktig rolle som ansvarlig for håndtering av avfall fra alle husholdninger i Norge. De største klimakuttene må likevel skje tidligere i verdikjeden, før avfallsfasen. Når et produkt først er blitt avfall, bør det sorteres for å bli brukt om igjen i ny produksjon.

I følge the [Circularity Gap Report Norway](#) går kun 2,4 prosent av ressursene vi bruker tilbake til kretsløpet. Norge er også et stykke unna å nå våre nasjonale materialgjenvinningsmål for husholdningsavfall – som ligger på 55 prosent innen 2025, 60 prosent innen 2030, og 65 prosent innen 2035. Skal innsatsen monne, er det behov for større endringer i rammevilkår og virkemidler for avfallsbransjen. Tiltakene under vil bidra til at lavutslippssamfunnet følger prinsippet om at forurensner betaler. De øker mengden materialer som gjenvinnes og brukes om igjen, og de gir innbyggerne en mulighet til å bidra til klimakutt hver dag.

Jo tidligere vi gjennomfører endringer, desto mer konkurransedyktig vil et norsk næringsliv være i et europeisk marked der produktenes sirkulære egenskaper får stadig større oppmerksomhet.

4.1 Trenger tydeligere produsentansvar

Ordningen med produsentansvar flytter ansvar for produktets miljøavtrykk i hele dets levetid til produsenter og importører, også når det er avfall. Så mye som 80 prosent av et produkts egenskaper (levetid, gjenvinnbarhet, egnethet for reparasjon m.m.) avgjøres i design- og produksjonsfasen. I dag har ikke produsenter og importører nok insentiver til å endre produkters sammensetning, og dermed lager de produkter som ikke kan gjenbrukes, repareres eller gjenvinnes. Et rettferdig organisert produsentansvar internaliserer alle produktets kostnader og bidrar til at forbrukeren ved kjøpet betaler for hele livsløpet for produktet. Da blir det lettere å velge mer bærekraftige produkter.

Vi har produsentansvar for en rekke produktkategorier i dag, men Samfunnsbedriftene ser at kostnadene ikke er fordelt etter prinsippet om at forurensere betaler. Dermed utnytter man ikke det store potensialet for klimakutt og effektiv sirkulær økonomi, som en tydeligere produsentansvarsordning vil gi.

4.2 Materialavgift og forbrenningsavgift

Fram mot 2050 må markedene for materialgjenvinning bli større, og derfor må etterspørselen etter resirkulerte materialer stimuleres. Det kan innføres en avgift på produkter som må forbrennes eller deponeres, fordi de ikke kan gjenbrukes eller gjenvinnes. Samfunnsbedriftene mener at en slik avgift må ilegges ved produksjon eller ved import, for å gi designere, produsenter og importører et insentiv til å lage og importere mer bærekraftige produkter. Det blir mindre avfall av produkter som holder lenger, kan repareres og egner seg til materialgjenvinning.

Videre kan det også innføres et innblandingskrav av resirkulert materiale der det er mulig. I Sverige har svenske miljømyndigheter foreslått [strengt innblandingskrav for plast](#). I kombinasjon med flere og sterkere produsentansvarsordninger, kan disse tiltakene kutte utslipp fra avfallsforbrenningsanlegg i Norge hvor ikke-gjenvinnbar plast er blant hovedkilden til utslippene. Regjeringens innføring av en forbrenningsavgift er feilplassert, og må flyttes opp tidligere i verdikjeden dersom den skal være et insentiv til klimakutt og mindre mengder avfall til forbrenning.

4.3 Samle like typer avfall gir større volum

I Norge har vi en særlig utfordring ved at forurensningsloven i 2004 splittet like typer avfall basert på om de kom fra husholdninger eller næringslivet. Husholdningene står for 1/5 av alt avfallet som oppstår i Norge. Legger vi til avfall som ligner på husholdningsavfall, men som oppstår i næringslivet, så utgjør dette 2/5 av Norges avfall. Det er smart å se dette avfallet samlet, fordi de kan håndteres likt. Det skjer ikke i dag, blant annet fordi oppsplitting av ansvar gir mange ulike oppdragstakere. En bedre koordinert avfallshåndtering ville i mye større grad enn i dag kunne bidra til et lavutslippssamfunn.

Større volum på avfallsstrømmene gir også bedre muligheter til å investere i kompetanse og nye høyteknologiske anlegg, som utsorteringsanlegg og biogassproduksjon. Avfall sorteres stort sett ut fra produktkategori, slik som plastemballasje eller glass- og metallemballasje. Det er dette produsentansvarsordningene dekker i dag. Annen plast, glass, keramikk m.m. er ikke underlagt et produsentansvar. Derfor er det heller ikke mye utsortering og materialgjenvinning av dette. Fremtidig krav må baseres på økt utsortering av materialer

(som gir volumer) og ikke produktkategorier. Glass er glass og plast er plast. Det blir også lettere å forstå for den som skal kaste avfall, og vi trenger innbyggernes innsats for å lykkes.

4.4 Finansiering av grønn infrastruktur

De omfattende kravene som stilles til utsortering og materialgjenvinning vil kreve store investeringer i infrastruktur og nye løsninger. I dag får bare kommersielle aktører finansiell støtte. Vi mener at alle som bidrar til den sirkulære økonomien med ny infrastruktur, må få investeringsstøtte. [Menon Economics har regnet på kostnadene for å gjennomføre krav om økt materialgjenvinning og utsortering](#). Beregningene viser økte driftskostnader og investeringer på mellom 1,2 og 2,2 milliarder kroner hvert eneste år fram mot 2035. For investeringer alene, beregnes disse til 5,5 milliarder kroner hvert åttende år.

Vi ber derfor utvalget se på behovet for investeringer og muligheter for finansieringsordninger for kommunal infrastruktur, og samordne dette med [Ekspertutvalget for klimavennlige investeringer](#), som også skal resultere i en NOU.

5. Biogass er sirkulær og en del av løsningen for å nå klimamålene

Biogass er en viktig del av løsningen i vår tids viktigste kamp for å redusere klimautslipp, og bør likestilles med både elektrisitet og hydrogen. Biogass produseres av innsatsfaktorer som avløps slam, matavfall, avfall fra marin sektor, næringsavfall, samt husdyrgjødsel og biprodukter fra landbruket. Satt i system bidrar produksjonen av biogass, biogjødsel og CO₂-fangst til direkte og indirekte kutt i CO₂-utslipp fra avfallssektoren, landbruket og transportsektoren.

5.1 Viktig å se på hele verdikjeden

Skal man lykkes med å hente ut potensialet innen biogass, er det viktig å se på hele verdikjeden fra innsatsfaktorer og produsenter til forbrukere. Mens biogass er et viktig drivstoff, som blant annet brukes av kollektivselskap og tungtransport, er det produksjon og utnyttelse av næringsstoffene i biogjødsel og utnyttelsen av CO₂ som gjør biogassproduksjonen sirkulær. Klimaregnskapet bør omfatte hele verdikjeden fra levering av avfallsressurser, produksjon, bruk og utnyttelse av biogjødsel og CO₂-håndtering i anleggene.

5.2 Krever høye investeringskostnader og et fungerende marked

Kommunale og interkommunale selskap innen avfall- og avløpssektoren har gått i bresjen for å utvikle biogassbransjen i Norge. I en spørreundersøkelse til medlemmer i Samfunnsbedriftene fremgår det at 16 kommunale selskaper planlegger nye biogassanlegg eller en utvidelse av eksisterende anlegg. Produksjon av biogass innebærer høye investeringskostnader. Den totale rammen for investeringsstøtte bør derfor dimensjoneres slik at det kan realiseres flere prosjekter i hele landet. Med ny teknologi og flere næringer som bidrar med avfallsressurser til produksjon av biogass, er potensialet stort.

Samtidig som produksjonen øker opplever aktørene i biogassmarkedet at det ikke er en god nok sammenheng mellom myndighetenes ønske om økt produksjon av biogass og etterspørselen etter biogass. Biogass er foreløpig dyrere enn alternative energiformer og det er derfor behov for tiltak som stimulerer ulike sektorer til bruk av biogass for å løfte markedet.

Skal produsentene av biogass tørre å satse videre på nye anlegg, er det nødvendig å vite at det er økonomisk bærekraft i slike prosjekter gjennom hele verdikjeden. Vi viser også til innspill fra Biogass Norge for mer utdyping.

6. Vann- og avløps-bransjens plass i klimaarbeidet

Samfunnsbedriftene oppfordrer utvalget til å se nærmere på hvilken rolle vann- og avløpssektoren spiller i et klimaperspektiv. For å utnytte potensialet til denne sektoren kreves det en betydelig opprustning av systemene og en bedre organisering av tjenesten enn den vi ser i dag. Dette var også konklusjonen i "Mulighetsstudie for VA-sektoren med samfunnsøkonomiske analyser".

Studien viser at mindre enheter gjør tjenesten dyrere for innbyggerne, samtidig som man har mindre kontroll med klima- og miljøtiltak. Etablering av flere interkommunale samarbeid kan være en mer effektiv organisering. Økt samarbeid bidrar til bedre tjenester, innovasjon og kompetansemiljøer, som i sin tur kan føre til flere arbeidsplasser i distriktene.

6.1 Står for 10 prosent av utslippene i kommunesektoren

Lekkasjer fra rør, behandling av slam og bruk av kjemikalier i renseanleggene gjør at VA-sektoren står årlig for ti prosent av klimafotavtrykket for hele kommunesektoren (direkte utslipp, tall fra 2019). Oppgradering av ledningsnett er dyrt: Norsk Vann har estimert at det vil koste over 300 milliarder kroner å oppgradere infrastrukturen til et forsvarlig nivå i løpet av de neste 20 årene. Samarbeid mellom kommunene vil kunne bidra til mer effektive tjenester, men er trolig ikke nok for å hente inn det enorme etterslepet i infrastruktur. Den omfattende opprustningsjobben av rør og anlegg vil trolig øke gebyrene til innbyggerne drastisk, ettersom vann- og avløpstjenester skal tilbys til selvkost. For å hente inn etterslepet, som kreves for å kutte i klimagassutslippene og gjøre vannbransjen mer effektiv, vil vi utfordre Klimautvalget til å se på ulike modeller og vurdere statlig delfinansiering.

6.2 Klimakrav og oppgraderinger av renseanlegg

Grunnet nye miljøkrav jobber flere VA-selskaper med oppgraderinger av renseanlegg og opprustning av ledningsnett, og det er varslet betydelig byggevirkksomhet i årene som kommer. Byggevirkksomhet fører som kjent også til utslipp. Her vil det være avgjørende at eierne stiller krav til entreprenører om å ta hensyn til klima i byggeprosessen, for eksempel med tanke på materialbruk og utslippsfrie anleggsmaskiner.

Flertallet av FNs bærekraftsmål er avhengige av medvirkning fra regionalt og lokalt nivå. Kommunene, og bedriftene de eier, er derfor avhengige av å ha innbyggerne med seg når det skal gjøres endringer som kan bidra til å redusere klimagassutslipp og tilpasse seg klimarisiko. Vi håper Klimautvalget tar dette med seg når de skal vurdere tiltak som skal bidra til utslippsreduksjon på kommunalt, regionalt og nasjonalt nivå.

7. Hvordan skape klimavennlige arbeidsplasser?

Slik vi forstår mandatet til klimautvalget 2050, er hovedformålet å se på hvordan Norge kan redusere sine klimautslipp og nå klimamålene innen 2050. Samtidig skal det tas hensyn til andre viktige målsettinger for samfunnsutviklingen. Samfunnsbedriftene baserer sin virksomhet på den utvidede definisjonen av bærekraft, som innebærer miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft, noe som også er utgangspunktet for FNs bærekraftsmål. For Samfunnsbedriftene er det derfor viktig å understreke at selv om formålet med

Klimautvalgets arbeid er å finne en strategi for å redusere klimagassutslippene i tråd med klimamålsettingen innen 2050, mener vi at utvalgets arbeid vil stå sterkere om tiltakene også blir vurdert i en slik helhetlig tilnærming.

7.1 Se på havnene i en større sammenheng

En viktig del av arbeidet er å skape nye klimavennlige arbeidsplasser og grønne verdikjeder. Vi vil utfordre utvalget til å se havnenes rolle i en større sammenheng, som en sentral aktør og tilrettelegger i utviklingen av grønn industri. Havnene vil ha en sentral plass innenfor CCS, hydrogen- og amoniakkproduksjon, batterifabrikker og vindmølleutbygg- og service. En grønn og aktiv industri- og næringspolitikk forutsetter en god transportpolitikk. I tillegg har havnene en viktig rolle i elektrifiseringen av transportsektoren. Hvis havnene skal utøve sin rolle effektivt, må også rammevilkårene for havnene være gode. Ellers får man ikke utviklet havnene som en sentral infrastruktur for en grønn transportpolitikk.

7.2 Sirkulærøkonomi og biogass gir ringvirkninger

Det er gjort flere interessante undersøkelser av potensialet til sirkulærøkonomien i Norge. [Sintef har gjort en studie av potensialet for verdiskaping og sysselsetting i Norge. Sist ut er McKinsey](#), som viser til at sirkularitet er en av ti mulige fremtidsnæringer for Norge. Ifølge deres beregninger og bidrag kan det skapes opptil 14.000 årsverk innen sirkularitet.

Endringer i rammevilkårene til kommunal avfallsbransje kan også bidra til å skape flere sirkulærøkonomiske arbeidsplasser. Et skjerpet produsentansvar og innføring av en materialavgift som gir insentiv til produsenter og importører til å lage og importere mer bærekraftige produkter, samt bygging av infrastruktur for utsortering av avfall, vil bidra til flere arbeidsplasser innen sirkulærøkonomien. EU har også gjort [undersøkelser som viser at avfallsbransjen kan bidra med flere hundre tusen nye arbeidsplasser innen 2030](#).

En positiv effekt av å satse på produksjon av biogass, er utvikling av leverandørindustrien. En bedrift som Cambi AS i Asker har utviklet og solgt teknologi som også er eksportert til utlandet. På den måten har det bidratt til eksport av norsk kunnskap og økt verdiskaping i Norge. Denne type knoppskyting kan det bli mer av om markedet for biogassproduksjon øker i Norge. Det er fullt mulig å se for seg en vekst i arbeidsplasser knyttet til ulike biogassbedrifter dersom myndighetene tør å satse på å utvikle dette markedet.

Det finnes også et stort potensial knyttet til grønn energiutnyttelse fra slamproduksjon, gjennom etablering av biogass- eller pyrolyseanlegg. Som del av større enheter og sterkere økonomi, vil kommunene få anledning til å drive innovasjon og bygge gode produksjonsanlegg, samt skape nye arbeidsplasser.

8. Viktig å harmonisere rammevilkårene i Norden og EU

EU er i ferd med å utforme en offensiv klimapolitikk som gjennomsyrrer hele samfunnsutviklingen. Vi mener det er avgjørende at Norge harmoniserer sin klimapolitikk og sine klimatiltak med EU. Sentrale punkter er at transportsektoren må redusere sitt klimaavtrykk og at prinsippet om at forurensere betaler legges til grunn.

EU og de andre nordiske landene betrakter biogass som en viktig del av løsningen for å kutte CO₂-utslipp. De jobber med tiltakspakker som bidrar til å legge til rette for mer biogassproduksjon og samtidig stimulere markedet for bruk av biogass. Vi oppfordrer derfor utvalget til å se til EU både med hensyn til lover og regler som underbygger målene i EUs

«Green deal» og «Fit for 55», og se på behovet for å utforme norske virkemidler som står seg i konkurransen mot EU og de svenske og danske virkemidlene. Et eksempel på behov for harmonisering ligger i EUs mål om sirkularitet: 55 prosent av husholdningsavfall og avfall som ligner skal materialgjenvinnes innen 2025, og 60 prosent innen 2030. For å komme dit er man nødt til å regne med næringsavfall som ligner husholdningsavfall, og som kan behandles på samme måte. Som tidligere nevnt er ikke dette tilfellet i dag.

9. Veien videre

Våre medlemmer innen energi, havn og avfall vil være sterke bidragsytere til å få ned klimagassutslippene. Vi ser derfor frem til å følge Klimautvalgets arbeid og komme med mer spissede innspill på tiltakssiden. Det er bare til å ta kontakt om det er noe vi kan bidra med.

Med vennlig hilsen

Samfunnsbedriftene
v/bærekraftsansvarlig
Jill Johannessen

Kontaktperson: jill.johannessen@samfunnsbedriftene.no