

Samfunnsbedriftenes innspill til Klimautvalgets delrapport 2022



1b) Hvilke grep må gjøres nå, for å sikre at vi blir et lavutslippssamfunn i 2050? For eksempel: hvilke nye virkemidler og beslutningsverktøy må vi ta i bruk for å endre beslutningene som tas i dag?

En sirkulærøkonomi vil bidra stort til at Norge blir et lavutslippssamfunn. Følgende grep bør gjøres nå:

- En sterkere håndhevelse av forurensere betaler prinsippet (PPP). Da trengs det et velrettet produsentansvar som faktisk sørger for at forurenseren betaler og at produsenter/importører ikke slipper unna ansvaret.
- Strengere regler for produktdesign vil gjøre at produsenter må designe og produsere for miljøets beste.
- Stimulere til sirkulært forbruk ved å innføre en avgift på produkter som må forbrennes, eller deponeres, fordi produktene ikke kan gjenbrukes eller gjenvinnes.
- Virkemiddelapparatet må gi økonomisk støtte til alle som vil bidra til det grønne skiftet – uavhengig av sektor og eierskap. Dette burde gjelde både innovasjon og økt bruk av kjent teknologi.
- I transportpolitikken og transportplanleggingen benytter en i dag samfunnsøkonomiske modeller som ikke tar tilstrekkelig hensyn til at transportsektoren står for 60 prosent av klimautslippene i ikke-kvotepliktig sektor, redusert naturmangfold mv. Her er det et stort behov for å utvikle nye metoder og modeller som gjør at sektoren reelt sett bidrar til forbedringer. Det vises her også til en interessant svensk utredning fra 2022, [SOU 2022:21 Rätt för klimatet](#), som tar opp denne problematikken. Det må også bli en mer helhetlig planlegging, ikke sektorplanlegging (vei, kyst, bane, luft) som det i realiteten er i dag. Dette kan eksempelvis løses med et eget transportdirektorat el. som er løsrevet fra sektordirektoratene.



2

OMSTILLING

Klimapolitikken må fremme helhetlig omstilling, ikke begrenses til enkelttiltak

2a) Hvordan bør målene for norsk klimapolitikk utformes for 2050 og for mellomliggende år – både på overordnet nivå og delmål, for eksempel for enkeltsektorer – for å sikre både helhetlig omstilling og troverdighet i gjennomføring av politikken?

De ulike sektorene må ha tydelige klimamål, strategiske satsinger, konkrete planer med klar ansvarsfordeling og tidsplaner, samt vurdering av effekter av tiltakene. Klimamålene innenfor hver sektor må også systematisk vurderes i lys av andre samfunns mål, som f.eks. bevaring av natur, arbeidsplasser og mindre ulikheter mellom folk og landsdeler. For å kunne se ulike mål i sammenheng bør klimapolitikken utformes gjennom en helhetlig tilnærming der tiltak og virkemidler vurderes samlet, ikke enkeltvis. Dette er i tråd med EUs tilnærming til klimapolitikken under EUs grønne giv.

For eksempel innenfor transport, som står for 60 prosent av ikke-kvotepiktige utslipp, trengs snarest en tidsplan for mer effektiv transport der de ulike transportformene sees/vurderes i sammenheng og utfyller hverandre. Dette innebærer både transportformer på vei, bane og sjø, samt fornybare energiformer. Hvordan kan Norge elektrifisere transporten raskere? Hvilken miks av andre fornybare drivstoff som hydrogen, ammoniakk og avansert biodrivstoff (fra avfall, slam og andre restprodukter) skal inngå i en slik plan? Dette vil kunne redusere de store usikkerhetene som fins omkring fornybare drivstoff til langtransport og skip.

[Det svenske klimapolitiske rådet](#) har foreslått en systematisk vurdering av andre samfunns mål i lys av klimamålene, og en liknende vurdering kan være nyttig i Norge.

I likhet med virksomheter, må også regjeringen forankre bærekraft og klimamål gjennom aktiv politisk utøvelse. I tillegg bør regjeringens politikk gå igjennom en stresstesting, dvs. om vedtatte eller planlagte tiltak bidrar til at klimamålene kan nås.

2b) Hva er de viktigste elementene i en helhetlig strategi for omstilling, og hvordan bør arbeidet med sektorvise omstillingsplaner videreutvikles, slik at hensyn til helheten blir bedre ivare tatt enn i dag?

I dette arbeidet er det viktig at sirkulærøkonomien faktisk realiseres. At ressursene beholdes lenger i kretsløpet og at man reduserer uttaket av jomfruelige ressurser. Dette vil bidra til å kutte klimagassutslipp, samt bevare miljøet og biologisk mangfold. De viktigste elementene er:

- Økt tverrfaglig tilnærming
- Statsstøtteregulering må avklares med tanke på tilrettelegging for effektivt samarbeid privat-offentlig og offentlig-offentlig.
- Virkemiddelapparatet må gi støtte til alle som vil bidra til det grønne skiftet – uavhengig av sektor og eierskap, og må gjelde både innovasjon og økt bruk av kjent teknologi.
- Dagens særnorske skille mellom husholdningsavfall og næringsavfall som ligner (f.eks. plast, matavfall m.m.) bør fjernes og regelverket bør harmoniseres med EUs definisjon av municipal waste.

I dag stiller Norge konkrete krav til materialgjenvinning for bare 1/5 av avfallsmengdene (husholdningsavfallet), mens en harmonisering vil øke mengdene til 2/5 (husholdningsavfall + lignende avfall fra næringsliv). Dette vil gjøre Norge bedre i stand til å møte forpliktelser og nå målet om 65 % materialgjenvinning. Det øker også muligheten for effektive løsninger der vi i dag ser at det er for små mengder når regelverket hindrer samarbeid om samme type avfall.

2c) På hvilke måter kan klimapolitikken understøtte andre samfunns mål, og hvordan bør politikken organiseres for å sikre at andre mål støtter opp under omstillingen til et lavutslippssamfunn?

I dag styres politikken fortsatt etter en lineærøkonomisk tankegang. Vi er bare i starten av å endre til en sirkulærøkonomisk tenkning. Det vises eksempelvis gjennom en sektorvistilnærming til politikk. Regler for ett område står i veien for å utnytte ressurser noen tenker på som avfall inn i nye prosesser hvor andre ser det som en ressurs.

Et annet eksempel er krav til miljøledelse og styring av virksomheter. Implementering av ulike former for miljøledelse, gir flere effekter. Ved å stille krav til selskapene knyttet til miljø og klima, vil stadig flere se verdien av miljøledelsesverktøy. Disse verktøyene vil i neste omgang også gi virksomhetene en bedre oversikt over hvordan ressurser brukes i organisasjonene/selskapene, og er i seg selv med på å effektivisere bruk og tilgang til både kapital og materialer, og ikke minst hvordan arbeidsoppgaver kan effektiviseres i et samfunn som har behov for flere hender i tiden som kommer.



4

NATUR

Klimakrisen løses ikke hvis ikke også naturkrisen blir løst. Ytterligere nedbygging av natur og arealer må begrenses

4a) Hvordan brukes arealene i Norge i et lavutslippssamfunn?

I en åpen økonomi som den norske er havner viktig for at næringslivet skal utvikle seg og arbeidsplasser sikres og skapes. Men i fremtiden er det viktigere enn noen gang at industri og arbeidsplasser bidrar til et bærekraftig samfunn der fotavtrykkene i naturen blir minst mulig. Da er også bruk av arealer sentralt. Til mer areal vi bygger ned til større trussel er det for naturmangfoldet. Transportsektoren er en av de sektorene som tradisjonelt har beslaglagt betydelig arealer, spesielt i forbindelse med veiutbygging.

Derfor bør det legges til rette for at mest mulig gods kan reise kollektivt sjøveien. Sjøtransporten beslaglegger minimalt med arealer, men har behov for effektive havneterminaler for lasting og lossing. Havnene har derfor behov for en del arealer, men det totale arealbehovet for sjøtransport og havn er betydelig mindre enn på vei. Klarer vi å få overført større godsmengder fra vei til sjø vil det kunne avlaste veiinfrastrukturen, redusere veislitasje og redusere behovet for arealer til vei. Eksempelvis vil en sjørute direkte fra kontinentet til Vestlandet eller Nord-Norge redusere behovet for veitransport versus en rute som går til det sentrale Østlandet før videre distribusjon på vei.

Beslutninger som tas i dag innenfor transportsektoren vil påvirke utslipp og karbonopptak i mange tiår fremover, også etter 2050. Det haster derfor å få bygget inn mekanismer som kalkulerer inn kostnader på utslipp og natur før beslutningene tas.

Areal og grønn industri

En grønnere fremtid forutsetter produksjon, distribusjon og bruk av karbonfri energi. Flere steder i Norge er det nå på trappene å fremstille hydrogen og ammoniakk i eller i nærheten av havner og i tillegg kommer batteriproduksjon flere steder. En annen næring som vi vil se mer av er vindmøller, både på sjø og på land. Slike gigantiske turbiner vil trenge effektive havner for transport og montering, så vel som service og vedlikehold i årene fremover. Også fangst og lagring av karbon (CCS) blir viktig flere steder i landet. Mye av dette er også en del av regjeringens nye nærings- og industripolitikk

Havnene er en viktig brikke i denne utviklingen. Paradokset er at denne aktiviteten vil ha behov for større arealer, både på grunn av produksjon, men også fordi en del av disse drivstoffene vil trenge større sikkerhetssoner. Det er også betydelig usikkerhet med hensyn til hvilke drivstoff som blir dominerende i årene fremover og om havnene må ha en større "meny" av energitilbud. Uansett vil det være mer hensiktsmessig å ha mye av denne

aktiviteten langs kysten slik at mesteparten av transporten går på skip. Det vil både avlaste annen infrastruktur og redusere behovet for større arealinngrep andre steder.

4c) Er arealnøytralitet / naturnøytralitet et nyttig mål for styringen av arealpolitikken i overgangen til et lavutslippssamfunn? Hvordan bør det i så fall fungere i praksis, og på hvilket styringsnivå (kommune, fylke, nasjonalt) bør målet ligge?

Siden transportsektoren er så sentral i forhold til arealbruk, så bør arealbruken få en betydelig mer sentral plass i arbeidet med nasjonal transportplan (NTP) enn det den har i dag. Nå er arbeidet med neste transportplan, som skal komme i 2024, startet opp. Vår erfaring er at arealbruk og naturmangfold har hatt en perifer innvirkning på hvordan en planlegger transportinfrastrukturen for fremtiden. Å styrke dette fokuset i arbeidet med den neste transportplanen bør derfor være helt sentralt om en skal kunne ivareta naturmangfoldet i årene fremover. Det kan eksempelvis gjøres ved å a et eget arealregnskap kombinert med et krav om netto null arealforbruk, eventuelt også et krav om tilbakeføring av natur. Et slikt regnskap kan eventuelt også spesifiseres på ulike naturtyper, eksempelvis myr og gammelskog.

Vi viser til en interessant svensk utredning fra 2022, [SOU 2022:21 Rätt för klimatet](#). Denne utredningen tar et oppgjør med tradisjonell bruk av samfunnsøkonomiske modeller i transportplanlegging og mener at de i seg selv bidrar til økt transportvekst, noe som ikke er forenlig med kravene på klima og naturmangfold.

4d) Trengs det en tydeligere formulert statlig arealpolitikk for å gi rammer for beslutningstagere på lokalt nivå, slik at beslutningene i arealpolitikken tar hensyn til de samlede konsekvensene for klima og natur på nasjonalt og globalt nivå?

På samme måte som arealbruk er sentralt for nasjonal transportplan, vil det være viktig at arealdisposisjoner får en sentral plass i lokale infrastrukturprosjekter. Se også vårt svar på 4a og 4c.

4e) Arealpolitikken til havs hviler på systemet for forvaltningsplaner i tillegg til relevant sektorlovgivning. Er dette systemet tilstrekkelig for å ivareta samordning og prioritering mellom ulike interesser og hensyn i omstillingen til et lavutslippssamfunn, og i et lavutslippssamfunn?

I motsetning til transport på vei og bane, beslaglegger sjøtransporten så å si ingen arealer for å transportere gods mellom havner. En satsning på sjøveien vil derfor avlaste arealbeslag og utbygging av veinettet i natur, dyrka mark, kulturminner osv.

Noen tilpasninger av leder må likevel til på enkelte strekninger og rundt havner. Vi ser et stadig økende press på sjøarealene. Det kan medføre ulike interessekonflikter mellom miljøvern, fiske, energi, oppdrett og transport. Men pr i dag har ikke forvaltningsplaner og sektorlovgivning stor betydning på sjøtransporten. Vi ser derimot ikke bort fra at dette kan bli en problemstilling og da er det viktig at sjøtransportens viktige rolle både for miljø- og klima, transport, industri og næringsutvikling vektlegges.



5

RETTFERDIGHET

Rettferdig omstilling forutsetter grønn omfordeling

5a) Hvordan styrker vi best aksept for klimapolitikk og omstillingsevne og -vilje i samfunnet?

Norge står midt oppe i en krevende omstilling og samtidig en energikrise som går hardt utover de som tjener minst. Regjeringen har lansert en god strømstøtteordning som avlaster husholdningene i en ekstraordinær situasjon. Tiltak for å sikre husholdninger i en omstillingsfase og bygge opp under folks tillit til politikere og fornybar energi, er helt nødvendig for å styrke troen på en positiv omstilling av Norge til et lavutslippssamfunn.

Videre, skal vi lykkes med å omstille økonomien til å bli mer sirkulær kreves systematisk arbeid og målrettede virkemidler. En sterkere håndhevelse av forurensere betaler prinsippet vil styrke aksepten for klimapolitikk og viljen til å bidra. [På avfallsområdet betaler ikke forurenseren \(produsent/importør\) de fulle kostnadene for et produkt når det blir avfall.](#) Faktisk betaler husholdningene i norske kommuner for behandlingen av avfall to ganger – først ved kjøp av produktet og deretter gjennom avfallsgebyret. En sterkere håndhevelse av forurensere betaler prinsippet, i kombinasjon med nye virkemidler og politikk (se svar på spørsmål 9c og 9d), vil styrke evnen og viljen til omstilling i samfunnet gjennom en sirkulær økonomi. Løsningene må ligge på systemnivå og må være enkel for innbygger.

5b) Kan en mer målrettet virkemiddelbruk og/eller helhetlige politiske pakker bidra til å fremme aksept for klimapolitikk og mobilisere folk til å endre adferd?

Vi trenger et rettferdig organisert produsentansvar og/eller en materialavgift på produkter som ikke kan gjenbrukes eller gjenvinnes. Vi trenger tiltak som får bukt med overproduksjon. Videre kan det også stilles strengere krav til produktdesign som muliggjør mer ombruk, reparasjon og gjenvinning. Dette er tiltak som bør rettes mot produsenter og importører fordi det er de som designer og utvikler produktene. Det bør tvinge fram bedre produkter og tjenester, samt gjøre det enklere for norske forbrukere (innbyggere og næringsliv) å velge klima- og miljøvennlig.

Det må også bygges ut mye infrastruktur (f.eks. sorteringsanlegg). Dette krever investeringer i milliardklassen. [I følge Menon Economics sine beregninger](#) er det økte kostnader og behov for investeringer opp mot 2,2 milliarder hvert eneste år fram mot 2035. Derfor trengs det finansieringsordninger for avfallsinfrastruktur- og teknologi for både offentlige og private aktører. I dag gis bare støtte til kommersielle aktører. Dette blir feil når alle sektorer skal bidra, og en sterk økning i offentlig gebyrer svekker oppslutningen om grønn omstilling.

5c) På hvilken måte kan trepartssamarbeidet brukes mer aktivt i omstillingen av samfunnet?

Partene i arbeidslivet kan på flere måter bidra til å redusere klima- og miljøavtrykket. Dette understreker blant annet Hovedavtalen inngått mellom KS og fellessammenslutningene, hvor det presiseres at «partene er enige om at klima- og miljøtiltak som fremmer bærekraftsmålene inngår som en del av partssamarbeidet etter hovedavtalen».

Samfunnsbedriftene er positive til at partssamarbeidet kan brukes til å nå klimamålene. Et av de mest konkrete tiltakene vi mener dette kan gjøres på er gjennom kompetanseutvikling. Bransjeprogrammene er eksempler på hvordan man kan bruke trepartssamarbeidet for å finne løsninger som kan bidra til klimaomstilling, og der kompetanseutvikling er nøkkelordet.

Samfunnsbedriftene nominerte sammen med KS, LO, YS og Akademikerne avfalls- og gjenvinningsbransjen til et nytt bransjeprogram, som ble etablert våren 2021. Programmet vil bidra til at aktørene som har sentrale roller i å bidra til sirkulærøkonomi fra husholdnings- og næringsavfall får økt kompetanse til å gjøre nettopp dette. For å nå målet om sirkulær økonomi må både produksjon, forbruk og avfallshåndtering endres. Innovasjon og investeringer må gå hånd i hånd med at bedriftene må sikres den kompetansen de trenger for å ta i bruk de nye innovative løsningene, for eksempel for avfallshåndtering og gjenvinning av materialer. Dette er viktig for at Norge skal nå det ambisiøse målet om 65% materialgjenvinning i 2035.

Det er i dag 11 bransjeprogrammer for ulike bransjer. Elektro-, automasjon-, fornybar- og kraftnæringen er et bransjeprogram som er inne i sitt siste år. Det er et sterkt behov for at bransjeprogrammet videreføres og videreutvikles. Vi mener at egne tilpassede bransjeprogram kan få en viktig rolle i omstillingen, også for flere bransjer enn de som allerede har fått et dedikert opplegg.



6

ENERGI

Norge må gå gjennom en energiomstilling med mer effektiv bruk av all energi, økt bruk og produksjon av fornybar kraft og bærekraftig bruk av bioenergi

6a) Hvordan kan vi legge til rette for å utløse potensialet for energieffektivisering, både i næringer og i husholdninger?

Elektrifiseringen av samfunnet kombinert med knapphet på klimavennlige energiformer, gjør at effektiv utnyttelse av energien vil være helt sentralt i årene fremover. Energieffektivisering er viktig for både å redusere energiforbruket og kutte klimagassutslipp. Stortinget har vedtatt et mål om å kutte 10 TWh innen 2030. Flere tiltak må tas i bruk for å nå dette målet. Regjeringen har varslet at konkrete forslag til tiltak vil bli lagt frem i statsbudsjettet 2023.

Innen bygg finnes et potensial for energieffektivisering tilsvarende 10 prosent av Norges strømforbruk ifølge [NVE](#). En av hovedutfordringene for husholdningene, er de store investeringssummene som umiddelbart kreves for å iverksette større tiltak i hjemmet. En grønn låneordning som gir tilgang til kapital, kan bidra til å iverksette flere energieffektiviserende prosjekter i bygningsmassen til husholdninger. Samtidig oppfatter Samfunnsbedriftene at husholdningene ikke er fullt klar over de lønnsomme investeringene i energieffektivisering som eksisterer for deres hjem. Et viktig tiltak må derfor være informasjonsspredning og etablering av lavterskel investeringsstøtte for energieffektiviserende tiltak.

Næringslivet responderer i større grad på tydelige signaler fra myndigheter og marked. Det er derfor vesentlig at det legges tidlige og tydelige politiske føringer som får aktørene til å agere i ønsket retning. Samtidig må det tilrettelegges for verktøy som oppfordrer til energieffektivisering, omlegging av produksjon og kanalisering av energi i den retning som er mest mulig samfunnseffektiv. Samfunnsbedriftene viser her til at det offentlige Norge også har et stort ansvar knyttet til å utnytte sin påvirkningskraft i offentlige innkjøp. Ved å stille strengere krav til energieffektivisering hos leverandører i innkjøpsfasen, er potensialet for å redusere fremtidig energiforbruk stort.

Innenfor godstransport har sjøtransporten en overlegen posisjon i forhold til fraktmengde i forhold til bruk av energimengde. Hovedårsaken til dette er at i sjøtransporten reiser godset kollektivt. Dette reduserer mengden energi brukt pr tonn gods flyttet.

6b) Hva bør Norges rolle være i det europeiske kraftsystemet?

Norge er tett tilknyttet det europeiske kraftsystemet via en rekke kraftkabler til Sverige og flere andre europeiske land. Det gjør at Norge er eksponert for endringer i det europeiske

kraftsystemet. EU er en sterk pådriver for energi- og klimapolitikken som også legger føringer for Norge. Energiprosessene i Europa er på et hurtigspor og det er viktig at norske aktører og myndigheter tar en fremoverlent og mer aktiv rolle i utviklingen som pågår, for å sikre norske interesser.

De europeiske klimaambisjonene krever nye teknologiske og innovative løsninger som Norge kan bidra til å levere. Eksempelvis har Norge lenge vært et foregangsland for å ta i bruk elektriske biler. Vår erfaring og kunnskap om elektriske biler kan eksporteres og bidra til utslippskutt i andre land. Norge har også mye kunnskap om kraftkrevende industri og resten av energisektoren, som kan brukes til utvikling av nye industrier som havvind og hydrogen. Vår viktigste funksjon i dag er først og fremst å være en stabil leverandør av fossil energi. Fremover må det også være en ambisjon å bli en ledende teknologileverandør samt samarbeidspartner for fornybar energi når det gagnar begge parter.

6c) Hvordan kan verdiene i norske fornybarressurser best utnyttes gitt at det er mange planer for økt bruk av kraft, både elektrifisering av energibruk som i dag er dekket med fossil energi, ny næringsvirksomhet og kraft fra land som vil redusere utslippene fra petroleumsvirksomheten?

Storstilte planer for elektrifisering skaper utfordringer både for Norges mål om å ha overskudd av kraft, men også for kraftnettet. Samfunnsbedriftene Energis medlemmer opplever den virkeligheten Statnett nå rapporterer om – det er begrenset ledig kapasitet i kraftnettet og behov for å prioritere i flere områder. Prioriteringene kan utformes på ulik måte, enten det er antall arbeidsplasser, samfunnsøkonomiske gevinster eller CO₂-utslipp som vektes og balanseres opp mot forskjellige forhold. Hvordan en slik prioritering burde utformes og vektes forblir en politisk avgjørelse.

6d) I hvilken grad kan energiomstillingen gi mulighet for ny lønnsom næringsvirksomhet, for eksempel knyttet til grønt og blått hydrogen, batteriproduksjon og annen ny industrivirksomhet, og hvilke veivalg bør vi ta?

Ren energi er nøkkelen til grønn omstilling av samfunnet. Norge har store muligheter for å bygge en ny storstilt grønn næringsindustri ved bruk av fornybar energi. Samtidig finnes store teknologiske muligheter innen fornybarsektoren som Norge kan utvikle og eksportere. Norge har stor teknisk kompetanse – både på digitale verktøy og fornybar energi – som vi kan utvikle og levere som tjeneste. Likevel er tilgang til nok fornybar energi og kraftnett et helt avgjørende utgangspunkt for den elektrifiseringen som skal finne sted, og muliggjøre nye industrier som grønt hydrogen. I samsvar med større utbygning av fornybar energi, må det investeres mer i kraftnett for å sikre god overføring og utnyttelse av kraft fra sol, vind og vann.

Den norske kraftbransjen oppleves å være godt posisjonert for å utnytte ny teknologi og nye næringsmuligheter. Likevel trengs det sterkere insentiver for at aktørene skal ta kunne ta risiko og bygge videre på nye muligheter. Samtidig er det nødvendig med et sterkt samspill mellom bransje, akademia og myndigheter. Det vil bidra til innovasjon- og næringsmuligheter, samt sikre fremdrift på området. Dette samspillet fungerer ikke optimalt i dag, og må koordineres i sterkere grad for å høste gevinster.

6e) Er det mulig å nå klimamålene for 2030 uten en større utbygging av vindkraft på land?

Svaret på dette spørsmålet handler om politiske prioriteringer. Det er store politiske visjoner knyttet til nye fornybare arbeidsplasser, samtidig som transportsektoren og sokkelen skal ytterligere elektrifiseres og elektrisitet skal erstatte skadelige utslipp innen landindustri. Da trenger vi mer kraft. Utbygging av vindkraft på land er en «lavt hengende frukt» med tanke på kostnader og utbyggingstid. Samtidig kommer dette med større inngrep i norsk natur. Det gir grunn til å etterlyse en sterkere balansering av visjon og virkemidler i norsk energipolitikk med konkrete politiske flertallsvedtak som står seg over tid.

6f) Hvordan kan vi best håndtere målkonflikter mellom økt etterspørsel etter fornybar energi og andre interesser som næringsaktivitet, miljø og naturmangfold i et lavutslippssamfunn?

Kraftsektoren har mange interessekonflikter som må møtes og veies mot hverandre. I møte med slike konflikter trenger vi politisk forankrete avveininger som ender i tydelige prioriteringer. Samfunnsbedriftene mener at Norge trenger en kort- og langsiktig produksjonsplan som sier noe om konkrete tiltak for ny kraftproduksjon, og hvor mye produksjon som kreves for å møte de ulike politiske ambisjonene. Her kan man høste gode erfaringer fra nasjonal transportplan. Samtidig bør en del av planen omfatte hvor og hvordan vi skal bygge ny fornybar energi i det tempoet som kreves for å imøtekomme elektrifiseringsbehovene.

6g) Hvilken rolle bør bioenergi, både fast og flytende, spille i det norske energisystemet – både egenprodusert og importert, og hvilke avveininger er det viktig at vi gjør når det gjelder bruken av bioenergi, også sett opp mot annen bruk av biomasse?

Begrepet bioenergi brukes om ulike former for energi, også om biogass. For biogassbransjen er det en utfordring å bli satt i samme kategori som biodrivstoff fordi bærekraftig biogass representerer en egen sirkulær verdikjede som er forskjellig fra verdikjeden til biodrivstoff. Biodrivstoff benytter mer enn biologiske avfallsstoffer og representerer derfor andre utfordringer enn tilfellet er for biogass. Når vi snakker om bioenergi, forholder vi oss derfor i denne sammenheng til biogass.

Bærekraftig biogass er både klimasmart og sirkulær. Det er vanskelig å finne et bedre eksempel på fremtidens sirkulære økonomi. I dag benyttes matavfall, husdyrgjødsel og fisk i produksjonen av biogass og potensialet for økt biogassproduksjon er stort, men skal vi realisere potensialet så krever det regelutvikling, samt en bedre systematisering og organisering av avfallshåndteringen, uavhengig av hvilken sektor avfallet kommer fra. Biogass har et potensiale på 10 Twh i Norge innen 2035, og at biogass spiller en reell rolle i det norske energisystemet er det ingen tvil om. Den benyttes til tungtransport, industrivirksomhet og i maritim sektor. Flytende biogass (LBG) er konvertibelt med LNG. I biogassmarkedet i dag er det for lite biogass tilgjengelig i forhold til etterspørselen. Det er derfor viktig å legge til rette for økt produksjon og bruke det klimapotensiale som biogass representerer. Det er en lavt hengende frukt.

Biogass og areal

I Norge produseres biogass fra biologiske avfallsprodukter. Det er ingen nedbygging av natur og tap av mangfold pga. biogassproduksjon. Det eneste arealet som går med er til selve produksjonsanleggene, som må sies å være et svært moderat inngrep.

EUs handlingsplan et godt utgangspunkt for norsk vekst

EU har tatt innover seg at skal energipotensiale som biogass representerer bli en realitet må det gjennomføres konkrete tiltak i hvert av medlemslandene. EU sier de på kort sikt vil øke produksjonen av biogass til 17 BCM. Målet innen 2030 er 35 BCM (342 Twh). Det er en betydelig økning i produksjonen.

I handlingsplanen for biogass er det lagt opp til at hvert medlemsland skal:

1. Etablere tverrfaglige fora for biogassproduksjon (som Biogass Norge)
2. Utarbeide egne nasjonale strategier som angir hvordan de skal nå sine mål for biogassproduksjon
3. Revidere RED om nødvendig
4. Arrangere seminarer og kurs for å øke bevisstheten knyttet til potensiale biogass representerer
5. Koble det urbane og rurale sammen for å sikre at bioressursene utnyttes best mulig
6. Etablere nasjonale insentiver for oppgradering av biogass
7. Etablere nødvendig infrastruktur
8. Legge til rette for forskning og utvikling
9. Sikre tilstrekkelig finansering for å realisere satsingen

Norge har et godt utgangspunkt for å være med på denne satsingen. Vi har produsenter av biogass som allerede produserer flytende biogass og vi har en leverandørindustri som er godt posisjonert for å levere sine tjenester til det europeiske markedet.



7

TEKNOLOGI

For å komme til lavutslippssamfunnet trengs fortsatt teknologiutvikling og bedre spredning av teknologi som allerede finnes

7a) Hvilke teknologier er det Norge spesielt bør bidra til å utvikle, og hvordan kan vi best legge til rette for teknologiutviklingen og at den bidrar til lønnsom næringsutvikling og sysselsetting i Norge?

Det er et problem at støtteordninger for teknologiutvikling i Norge er overfokuset på innovasjon. Svært mye av den teknologien som finnes, kan settes sammen på nye måter for å skape store verdier, beredskap og behandling av eget avfall – som et eksempel. Hadde finansieringsstøtte i sterkere grad vært innrettet på miljø og sirkulærøkonomi, ville mange flere anlegg for dette vært realisert i Norge. I stedet ender vi opp med å sende råvaren (avfall) ut av landet for å kunne foredles til ressurs, der det får en mye høyere verdi og kan brukes inn i produksjon av nye produkter. Her må det endringer til i virkemiddelapparatet.

7b) Hvordan kan vi få til et godt samspill mellom virkemidler for teknologiutvikling i Norge og virkemidler i andre land, og at teknologien utviklet utenfor Norge tas i bruk i Norge?

Det må være en harmonisering av vilkår og virkemidler mellom Norge og EU. Mange av de teknologiene som kreves i overgangen til et lavutslippssamfunn, er allerede kjente. For kommunal avfallsbransje gjelder dette særlig avanserte sorteringsanlegg. Det er likevel krevende å sikre at de får stor nok utbredelse i et tilstrekkelig raskt tempo.

Harmonisering av vilkår og virkemidler gjelder også biogassområdet og relevant infrastruktur, slik som biogassanlegg, fyllestasjoner m.m. Sverige og Danmark har bedre offentlige støtteordninger for produksjon av biogass sammenlignet med Norge. Sverige har en kombinasjon av investeringsstøtte og produksjonsstøtte, mens Danmark har ren produksjonsstøtte med garantert minstepris for sin gass (Miljødirektoratet har utgitt rapport om temaet).

At våre naboland har bedre støtteordninger enn Norge er eksempel på vilkår og virkemidler som bør harmoniseres. Videre, EU satser på biogass for å redusere avhengigheten av russiske gass og for å kutte i utslipp. Det vil derfor komme nye og trolig EØS-relevante krav fra EU på biogassområdet.

Sjøtransporten og havnene er viktige bidragsytere til å utvikle de nye næringene i det grønne skiftet. Som en sentral sjøfartsnasjon med en betydelig maritim næringsklynge er Norge også viktig mht. utvikling av teknologi for sjøtransport, eksempelvis innen autonomi. En konkurransefordel er også at vi har myndigheter som ønsker å bidra til det grønne skiftet og legger til rette for utviklingen, eksempelvis med utvikling av regelverk.

7c) Hva er de viktigste barrierene utover kostnader for å ta i bruk eksisterende teknologi?

En av de viktigste barrierene for å ta i bruk ny teknologi er usikkerheten rundt hva som vil være den ledende teknologien fremover, ikke minst gjelder dette i forhold til hvilke energibærere som vil bli sentrale i årene fremover. For eksempel bygges et nytt skip gjerne i et 50 års perspektiv. Dersom usikkerheten blir for stor vil det å «safe» ved å bruke eksisterende drivstoff lett kunne bli resultatet.

For havnene gjør denne usikkerheten at en ikke vet hvilke energibærere en skal legge til rette for. Denne typen usikkerhet kan til en viss grad kunne kompenseres ved en statlig støtte som bidrar til en risikoavlastning, eksempelvis gjennom ENOVA. ENOVA-støtten til å bygge ut landstrøm er et godt eksempel på hva en kan oppnå ved å støtte etablering av alternativ infrastruktur på dette området. Regulatoriske krav og økte avgifter som legges på ulike utslippskilder kan også bidra til å utvikle ønskede energibærere. For havner kan en større grad av analyse og planlegging (Masterplan) fra myndighetene sin side være en idé slik at en får bygd ut riktig tilbud på riktig sted til riktig tid.

7e) Er de administrative og regulatoriske systemene rundt teknologien forberedt på omstillingen og i stand til å ta i bruk den nye teknologien som trengs?

Kraftbransjen er i motsetningen til mange andre bransjer, en gjennomregulert bransje. Eksisterende regelverk er meget detaljert, hvilket gir lite rom for innovasjon og nytenking. Spesielt kraftnettet er utsatt for meget stram regulering, som i liten grad gir insentiver til å ta i bruk nye teknologier eller investeringer for å møte klimaendringer. Paradoksalt nok er et robust og framtidsrettet kraftnett en forutsetning for at elektriseringen av Norge skal finne sted.

Samfunnsbedriftene mener det bør legges til rette for regulatoriske sandboksar som gir friere tøyler for aktører som ønsker å satse på teknologiske innovasjonsprosjekter, men uten at de er fullt bundet av de normalt stramme juridiske rammene. For nettselskap kan det bety at man tillattes å teste pilotprosjekter for batterier, men at man også får unntak fra visse reguleringer, eksempelvis reguleringen om kvalitetsjusterte inntektsrammer ved ikke-levert energi (KILE-regulering). Samfunnsbedriftene mener slike justeringer vil legge til rette for raskere og større innovasjonsomfang innen kraftsektoren, som er til gode for samfunnet i en krevende energiomstilling.



8 EUROPA

Norge bidrar best til klimamålene gjennom tett og forpliktende samarbeid med EU

8a) Klimapolitikken i EU går i retning av å bli stadig mer sektorovergripende. Hvordan kan Norge dra nytte av denne utviklingen på best mulig måte?

- Skape og videreutvikle gode arenaer for kunnskapsdeling og innspill til viktige prosesser, slik som EØS-referansegruppen til Klima- og miljødepartementet.
- Klima- og miljøpolitikken må innlemmes i alle politikkområder og bli sektorovergripende.
- Myndighetene burde innføre endringer som kommer fra EU i et raskere tempo – for å styrke sirkulærøkonomien.

8b) Bør Norge videreføre felles gjennomføring av klimamålene med EU etter 2030?

Det enkle svaret er Ja. Norge er tett forbundet med resten av Europa både politisk og økonomisk, samt EU opptrer som den politiske drivkraften for å få til en grønn økonomi (se også 8c og 8d). Vi tror derfor at Norge vil være best tjent med felles gjennomføring av klimamålene med EU også etter 2030.

8c) Hvilke konsekvenser kan forslagene fra EU i Fitfor55-pakken få for Norge?

EU-kommisjonens president, Ursula von der Leyen, lanserte i 2019 EUs Grønne giv (Green Deal). Hovedvisjonen er at EU skal bli det første klimanøytrale kontinentet innen 2050. I 2020 ble denne visjonen operasjonalisert ved "Fit for 55-pakken ". I mellomtiden har Europa og verden vært gjennom pandemi, krig og energikrise. Likevel har de ulike målsetningene ligget fast og nye initiativ som REPOWER EU har sett dagens lys. Den norske regjering har adoptert målsetningen om å redusere klimautslippene med 55% innen 2030. I disse tider forhandler EU institusjonene om forslag som AFIR, FuelEU Maritime og innlemmelsen av skipsfarten i kvotesystemet (ETS).

Samfunnsbedriftene mener at klimautvalget må følge de prosesser som pågår i realisering av de 14 tiltakspakkene som den grønne giv er. EU er den politiske kraften for å få til en grønn økonomi, og klimautvalget må legge dette til grunn i sitt arbeid.

Det er viktig at norske myndigheter innlemmer de ulike direktivene i «Fit for 55-pakken», uten opphold i norsk EØS-lovgivning. Hvis ikke vil Norge være i utakt med resten Europa innen klimapolitikken.

8d) Hvordan kan man sikre et godt samspill mellom nasjonale virkemidler og felleseuropeiske virkemidler som legger til rette for en forutsigbar og gradvis omstilling?

Særnorske ordninger står i veien for grønn omstilling. Vi er sene med å vurdere nasjonale tilpasninger knyttet til EU-direktiv. Norge må være mer proaktive når målene allerede er satt, for eksempel angående materialgjenvinningsmål.



9

ØKONOMISK VEKST

Økonomisk aktivitet basert på fossile energikilder eller overbruk av andre naturressurser er ikke bærekraftig

9a) Kan vi ha fortsatt økonomisk vekst uten klimagassutslipp og forringelse av naturen?

Norge står foran noen store utfordringer i tiden fremover. Vi skal redusere våre utslipp fra bruken av fossilt drivstoff med opptil 55 prosent innen 2030.

Mange mener ny teknologi vil løse dagens utfordringer i transportsektoren, og det er delvis riktig. Elektrifisering av transportsektoren vil redusere utslipp av klimagasser, men transportformenes avtrykk på samfunnet er mer enn bare klimagasser. Et bærekraftig transportsystem handler også om trafiksikkerhet, naturforurensning, naturmangfold, arealbeslag, investerings- og vedlikeholdskostnader og andre negative parametere som påvirker helsen, klimaet og samfunnet vårt.

Selv om ny teknologi er en viktig driver for en grønn omstilling av transportsektoren, vil det også i fremtiden være svært viktig hvordan vi utnytter teknologien til å optimalisere transportarbeidet og redusere de negative samfunnskostnadene.

Årets strømpriser har vært et forvarsel på hva som skjer når etterspørselen stiger raskere enn tilbudet. Når samfunnets fokus er mot å elektrifisere alt som elektrifisere kan, kommer spørsmålet om hvordan vi bruker energien som er tilgjengelig mest mulig effektivt (se spørsmål 6a).

Strategisk havneutvikling reduserer transportsektorens klima- og miljøavtrykk og legger til rette for grønn næringsutvikling. Men det krever at man satser på sjøveien som den naturlige fartsåren for landet med verdens nest lengste kystlinje.

9b) Er det mulig å bevare velferdsnivået og samtidig ha en bærekraftig økonomi?

9c) Hvilke virkemidler kan bidra til mer sirkulære forretningsmodeller i ulike sektorer og i ulike bransjer?

En viktig forutsetning for mer sirkulære forretningsmodeller er gode nok rammevilkår. For eksempel:

- Et velrettet produsentansvar som faktisk sørger for at forurenseren betaler. Slik er det ikke i dag.
- Strengere regler for produktdesign gjør at produsenter må designe og produsere for miljøets beste.

- Dagens særnorske skille mellom husholdningsavfall og næringsavfall som ligner bør fjernes og harmoniseres med EUs definisjon av municipal waste. Ved å slå dem sammen får man de store mengdene med f.eks. plast, matavfall og etter hvert tekstilavfall som trengs for å skape lønnsomhet i hele verdikjeden og nå mål om 65 % materialgjenvinning. Lønnsomhet i behandling av avfall krever mengder.

Av virkemidlene over tror vi særlig at produsentansvar er viktig i årene fram til 2050. Ordningen med produsentansvar flytter ansvar for produktets miljøavtrykk i hele dets levetid til produsenter og importører, også når det er avfall. Et rettferdig organisert produsentansvar internaliserer alle produktets kostnader og bidrar til at forbrukeren ved kjøpet betaler for hele livsløpet til produktet. Vi har produsentansvar for en rekke produktkategorier i dag, men kostnadene er ikke fordelt etter prinsippet om at forurenser skal betale. Dermed utnytter man ikke det store potensialet for klimakutt og en effektiv sirkulær økonomi, som en tydeligere produsentansvarsordning vil gi. Produsentansvar er et effektivt virkemiddel når det er rett utformet. Det er det ikke i dag, men det løser ikke alle utfordringer alene, og må brukes sammen med andre virkemidler som premierer gode klima- og miljøvalg. Eksempler på dette kan være ombruksløsninger, økodesign og krav om bruk av gjenvinnbare materialer, materialavgift og å blande inn resirkulerte ressurser i nye produkter.

9d) Hva kan gjøres av konkrete tiltak for å stimulere til et mer sirkulært forbruk, slik at det materielle forbruket dempes?

Foruten tiltakene som nevnes i svar på spørsmål 9c (f.eks. produsentansvar, produktdesign m.m.), kan en materialavgift stimulere til sirkulært forbruk. Det kan innføres en avgift på produkter som må forbrennes, eller deponeres, fordi produktene ikke kan gjenbrukes eller gjenvinnes. En avgift bør ilegges ved produksjon eller ved import, for å gi designere, produsenter og importører et insentiv til å lage og/eller importere mer bærekraftige produkter.

Merverdiavgift på reparasjon og firkantede regler for ombruk står i veien for sirkulære forbruksmønstre. Ikke minst må informasjon om produktet gis kjøper, for at hen skal kunne ta riktige valg i kjøpsøyeblikket.

Det blir mindre avfall og materielt forbruk av produkter som brukes lenge, ombrukes, kan repareres og til sist - egner seg til materialgjenvinning. En mer sirkulær økonomi kan gi verdiskaping, arbeidsplasser og sikrere materialtilgang, samtidig som det bidrar til å redusere klimagassutslippene og minsker behov for uttak av jomfruelige ressurser.

**10****BESLUTNINGSSYSTEM**

Beslutningssystemene i dag legger ikke til rette for den omstillingen vi skal gjennom

10. BESLUTNINGSSYSTEM

10b) Hvilken rolle kan kommuner og fylkeskommuner spille i omstillingen gjennom de ansvarsområdene de har (for eksempel avfallshåndtering og kollektivtransport)?

Norske kommuner har allerede en svært viktig rolle innen avfallshåndtering, særlig for norske husholdninger. Samfunnsbedriftene organiserer samtlige av landets kommunale avfallsselskaper- og aktører. Sammen med innbyggerne bidrar de allerede stort til omstillingen og de ønsker å ta en større rolle. Det får de til hvis man får på plass rammevilkår slik som et rettferdig organisert produsentansvar, finansiell støtte til infrastruktur og strengere krav til produktdesign (se svar på spørsmål 9 c og d).

Det er et problem at ved utsortering av avfall, som skal brukes om igjen som ressurs til ny produksjon, så er det bare kommuner som får konkrete krav. Næringsliv som har liknende avfall, slipper med å bare tilrettelegge for utsortering. Det er for eksempel positivt om mer av matavfallet fra næringslivet finner veien til en biogassreaktor. Slik kravet er utformet i dag har man ingen kontroll med hva som faktisk skjer med næringsavfallet, og i realiteten legges hovedansvaret på kommuner. Det er et ansvar vi tar, men vi får likevel ingen finansiell støtte til infrastruktur som må bygges. Vi ber derfor om at finansieringsmidler gjøres tilgjengelig for kommuner som investerer i utsorteringsanlegg for at Norge skal nå målene om økt materialgjenvinning.

Andre områder hvor kommunene kan bidra er for eksempel gjennom anskaffelser, som planmyndighet og forsøplingsmyndighet. Et annet punkt hvor både kommuner og fylkeskommunen kan bidra til omstillingen er utdanning. For eksempel innen fag- og yrkesretninger som trengs i omstillingen, f.eks. innen sirkulær økonomi.

Et annet grep som kan styrke rollen til kommunene er å gi mer ressurser til offentlig forvaltning, herunder Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet og Statsforvalterne. De mangler ressurser i arbeidet sitt med å innføre viktig regelverk fra EU, noe Miljødirektoratet har uttalt selv offentlig. Avfallsbransjen merker konsekvensene i form av treg innføring av viktige EU-direktiver og tiltak. Utilstrekkelige tilsyn skaper urettferdighet blant aktører. Det er uheldig med tanke på at rammevilkårene til kommunale avfallsselskaper baseres i stor grad på utviklingen i EU.

Våre medlemmer rapporterer også om kapasitetsutfordringer hos statsforvalterne i arbeidet deres med tillatelser og andre saker som omhandler viktige klima- og miljøtiltak. Det kan i

noen tilfeller ta mange år før noen saker er ferdig behandlet. Slik mister kommuner verdifull tid i sitt arbeid med omstillingen av Norge.

Samfunnsbedriftene gjennomfører for tiden en kartlegging av kommunale avfallsselskapers ansvar, muligheter og barrierer i overgangen til en sirkulær økonomi. Formålet med kartleggingen er å gi Samfunnsbedriftene og kommunale avfallsselskap en oversikt over krav og muligheter når det gjelder deres rolle og oppgaver i den sirkulære økonomien, samtidig med å synliggjøre de barrierene og begrensningene som foreligger. Vi vil dele kartleggingen med Klimautvalget når den er klar, i oktober/november.