

Norges klimaplan sikter ikke like høyt som EUs



Master i Carbon Management
James Donald Rory Higham
Manager i Climate Change and Sustainability Services i EY



Master i astrofysikk
Ingrid Marie Kjelseth
Associate i Climate Change and Sustainability Services i EY

Den norske regjeringens 2021–2030 klimamelding¹ ble offentliggjort² fredag 8. januar og presenterte klimamålene som er satt for Norge over det neste tiåret. Noen næringer kan bli sterkt påvirket av planen, men for mange vil det sannsynligvis være liten umiddelbar endring.

Pressemeldingens høydepunkt var løftet om å kutte utslipp fra sektorer som havner utenfor EUs ordning for handel med klimavoter (EU ETS) med 45 % fra 2005-nivå innen 2030 (alle mål er fra 2005 til 2030 med mindre noe annet er spesifisert). Dette er høyere enn det tidligere målet om 40 % utslippskutt som Norge har avtalt med EU, men under EUs ambisjon om et 55 % kutt. Totale utslipp i Norge har endret seg lite over de siste 15 årene, som fører til at et kutt på 45 % avhenger av betydelige kutt de neste ti årene.

Hovedfokuset er på utslippskutt fra transportsektoren, som er ansvarlig for

om lag 60 % av ikke-EU ETS-utslipp. Det viktigste tiltaket som ble kunngjort for å oppnå dette, er en pris på utslipp på 2000 NOK pr. tonn CO₂ innen 2030 (i 2020 NOK) sammenlignet med dagens sats på 590 NOK. Dette tilsvarer ytterligere tre–fire kroner pr. liter drivstoff.

Planen kunngjør også noen nye mål og initiativer i sektorer som omfattes av EU ETS og arealbruk. Dette inkluderer økte utslippskostnader for olje- og gasssektoren og en avtale med oppdrettssektoren om at de vil kutte utslippene sine mot 2030.

Hva betyr klimaplanen for norsk næringsliv?

Regjeringen har sagt at de vil sette sammen en ekspertkomité for å finne ut hvordan man kan øke investeringene i teknologier med lite karbon – du leste rett, en annen komité bare to år etter at Idar Kreutzer leverte sitt veikart for en grønn og konkurransedyktig økonomi (grønnkonkurranseskraft.no/). Den norske regjeringen vil også følge med på hva som skjer i EU og finne ut av hvilke investorkrav som er knyttet til forståelse av klimarisiko. Dette inkluderer dialog med virksomheten om kravene til bedriftens klimarapportering. For å oppsummere planlegger de å innføre noen nye tiltak for klimarapportering, uten å oppgi konkrete detaljer og tidslinje for dette. Den siste endringen i Norge var i 2013, og EUs krav kom i 2014. Siden den gang har EU tilpasset og strammet inn kravene flere ganger, mens de har forblitt uendret i Norge.

Tung industri

Olje- og gassindustrien ser ut til å henge i en tynn tråd med en karbonavgift på 2000 NOK pr. tonn utslipp,

i praksis, selv om dette kun tilsvarer en gjennomsnittlig kostnad på 18 NOK pr. fat produserte oljeekvivalenter basert på gjennomsnittlig utslippsintensitet på norsk sokkel. Dette tilsvarer mindre enn 4 % av den totale salgsprisen pr. fat olje. Dette forutsatt at industrien ikke mottar dette gjennom motregninger mot andre skatter, noe som ofte er tilfelle i dag.

Aluminium-, metall- og kjemikalieindustrien blir igjen ignorert i den gjeldende planen. Håpet er tilsynelatende at kostbare utslippsreduksjoner gjennom CCS, eller banebrytende teknologier, på en eller annen måte vil skje av seg selv, på samme måte som det ikke har skjedd de siste to tiårene.

Transport

Det er lite nyheter angående tilnærmingen til karbonfri transport gjennom flere tilnærminger. ENOVA vil fremdeles være hovedansvarlig for å finansiere innovative måter for å redusere utslippene på, og fokuset på å øke bilutsalget med lave utslipp gjennom insentiver og regulering av forurensende biler vil fortsette. Ladingsinfrastruktur vil bli oppmuntret gjennom offentlig-privat partnerskap, inkludert krav til dette i nybygg og renovering.

Økningen til 2000 NOK pr. tonn CO₂ kan potensielt bety høyere kostnader for distribusjon og personlig transport. Planen er imidlertid å kompensere for dette med lavere avgifter i andre områder, og med tanke på fallende priser på elektriske kjøretøyer, bør ikke dette være et problem for mindre biler.

Mens datoen for et forbud mot salg av fossile kjøretøyer forblir 2025, må offentlige aktører kun kjøpe utslippsfrie lette kjøretøy fra 2022 og busser fra

¹ [regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-13-20202021/id2827405/)

² [regjeringen.no/no/aktuelt/klimaplan-2021-2030-blir-lagt-fram/id2827359/](https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/klimaplan-2021-2030-blir-lagt-fram/id2827359/)

Olje- og gassindustrien ser ut til å henge i en tynn tråd med en karbonavgift på 2000 NOK pr. tonn utslipp.



2025. På samme måte må alle nye fergekjøp være nullutslipp fra 2023 og nye hurtigbåter fra 2025. Det er også et mål å halvere utslipp fra skipsfart innen 2030, delvis gjennom innføring av lavutslippsfiskebåter fra 2024, økning i bruk av biodrivstoff og innføring av grønn teknologi i maritim sektor.

Luft- og kystfart vil også se en prisstigning på opptil 2000 kroner (avgift og EU ETS-kvotene). Dette vil bety en merkostnad på rundt 120 NOK for en flytur fra Bergen til Oslo eller vesentlig mer hvis du flyr fra Oslo til Nord-Norge.

Punktet som spiller den største klimarollen er biodrivstoff. Regjeringen har aggressivt presset kutt gjennom økt blanding av biodrivstoff og planlegger å fortsette denne tilnærmingen. I 2022 vil det være krav om en økt andel biodrivstoff i drivstoff til skip, i industri-diesel og for flydrivstoff. Det totale markedsvolumet av biodrivstoff må opprettholdes minst på det nåværende nivået, slik at den blandede prosentandelen sannsynligvis vil øke, siden drivstofforbruk vil avta i kommende år grunnet elektrifisering.

Mens økt bruk av biodrivstoff tilsynelatende kan virke som en god måte å redusere utslippene på, er disse utslippsreduksjonene ofte bare papirbaserte og kan faktisk øke de globale utslippene. For tiden kommer mye av Norges biodrivstoff fra produkter som avfallsfett og brukt matolje. Ettersom disse produktene er klassifisert som avfall, kan dette virke som en god løsning for

å lage biodrivstoff, men de er ofte allerede i bruk i kjemikalie- og legemiddelindustrien. Dette øker etterspørselen etter disse produktene og kan dermed øke globale landbruksbehov og tilhørende negative indirekte klima- og miljøpåvirkninger som avskoging.

Andre tiltak

Byene kan fortsatt se forbedring av luftkvalitet og støy, med et press for fossilfrie byggeplasser innen 2025 og potensiell etablering av lavutslippsområder i noen byer. I landlige områder er det fokus på å unngå karbonrike områder og øke bytettheten der det er mulig. Dette inkluderer utviklingen av en strategi for å redusere ødeleggelse av torvmyrer og utfasing av torvprodukter. Selv om det er fornuftig, er det ingen mål eller detaljer knyttet til hvordan dette skal oppnås eller hva ambisjonen er.

Det er ingen konkrete tiltak for landbruket, men en rekke indirekte forslag om mat. Her er fokuset på sunn, bærekraftig og klimavennlig mat (inkludert på skoler og i barnehager) og fortsette å prøve å kutte matsvinn. Dette er antagelig fordi kutt i rødt kjøttforbruk er den billigste måten å kutte utslipp på.³

Hva betyr dette for klimaet?

Samlet sett har klimameldingen noen gode og fornuftige mål, men mangler de aggressive handlingene som trengs for å oppnå et samfunn med lite karbon som kan holde oppvarmingen

under 1,5 grader. Ifølge Climate Action Tracker setter Norges nåværende forpliktelser verden på sporet for tre graders oppvarming,⁴ og det er vanskelig å se hvordan denne planen vil endre dette.

Norske utslipp er for tiden noe av det høyeste pr. innbygger i Europa, til tross for Norges naturlige vannkraftressurser med lite karbon. Den nye klimaplanen gjør Norge ledende innen lavutslippstransport, men inneholder ingen meningsfulle mål eller tiltak for å gjøre industrien mer bærekraftig. De enorme utslippene som er relatert til eksport og import er heller ikke tatt opp, og klimaplanen vil derfor ikke endre Norges største påvirkning på verdensklimate.

Dette er også nok en tapt sjanse til å sette nasjonale standarder for næringslivet for å opplyse om klimarisiko og muligheter som på lang sikt kan utsette norsk økonomi for potensielle sjokk, etter hvert som klimarisiko materialiserer seg.

Det største spørsmålet er imidlertid om Norge når sine nye mål. Uten at det er foreslått nye midler til å støtte investering i lavutslippsteknologi, og med tanke på hvordan Norge ikke har oppfylt sine tidligere klimaforpliktelser⁵ – hvor sannsynlig er det at regjeringen vil gjøre det bedre nå?

⁴ climateactiontracker.org/countries/norway

⁵ nrk.no/dokumentar/xl/derfor-har-norge-aldri-klart-a-na-klimamalene-1.14799366