



Rettferdig miljøpolitikk

Rødts plan for rettferdige
utslippskutt som monner

Rødts stortingsgruppe

Postadresse: Stortinget, Postboks 1700 Sentrum, 0026 Oslo

E-post: postmottak.rodt@stortinget.no

Telefon: 23 31 23 95

Rødt

Adresse: Dronningens gate 22, 0154 Oslo

E-post: roedt@roedt.no

Telefon: 22 98 90 50

Omslagsfoto : Lukas / Unsplash.

Utgitt februar 2021.



Foto: Ihne Pedersen.

Forord



Vi trenger handling for å få ned klimagassutslippene, på en måte som ikke rammer urettferdig, men som gir storselskapene, direktørene og den politiske eliten det ansvaret de har.

Etter flere tiår med miljø- og næringspolitisk handlingslammelse haster det mer enn noen gang å kutte utslipp, bevare naturmangfoldet og bygge ut norsk industri. Mange opplever at miljøpolitikken er mest for de som har god råd og bor i byene, og at regningen sendes til de som har minst, samtidig som de rike kan kjøpe seg ut av dugnaden.

Vi kan ikke ha en politikk som på den ene siden øker avgiftene for folk flest, og samtidig kutter skatt på formuer, selskapsoverskudd og høye inntekter for de på toppen. Vi kan ikke ha en politikk som hindrer liv i distriktene, og samtidig fortsette med luksusreise med høye klimagassutslipp i norske fjorder og fullt frislipp på *business class* for de som har råd.

Alt for lenge har klimapolitikken handlet for mye om mål og datoer mange år fram i tid. Mål som enten har vært for svake eller som Norge har vært tonnevis unna å nå. Og som har kommet istedenfor konkrete krav til de ansvarlige. Vi trenger handling for å få ned klimagassutslippene, på en måte som ikke rammer urettferdig, men som gir storselskapene, direktørene og den politiske eliten det ansvaret de har.

Rødt jobber for en *rettferdig miljøpolitikk*, som får ned både ulikheten, utslippene og stopper tap av natur, med tiltak som skiller mellom de som har mye og lite, mellom grunnleggende forbruk og luksusforbruk, og mellom by og bygd. Vi trenger en miljøpolitikk som prioriterer jernbane framfor motorvei, trygge veier fram for større veier, og naturmangfold framfor profitt. Vi må kutte utslippene, samtidig som ingen omstilles til arbeidsledighet. Vi trenger en aktiv næringspolitikk som bygger landet på ny, med arbeidsplasser i hele landet, basert på demokratisk eierskap og kontroll over ressursene, fornybare råvarer og verdensledende industri.

Rødts plan for rettferdige utslippskutt som monner viser hvordan vi kan få til å kutte ulikheter og utslipp samtidig. Der regjeringa bruker sine tidligere kutt i formuesskatten som eksempel på et grønt skatteutt, og har åpnet for å bruke økte klimaavgifter til ytterligere kutt i skatt på selskapsoverskudd, vil Rødt sikre at det ikke er vanlige folk som må ta støytene når utslippene skal kuttet.

Heldigvis kan vi forandre politikken som føres. I 2019 fremmet Rødt forslag på Stortinget om å utarbeide sektorvise handlingsplaner for utslippskutt fram mot 2030, og sørge for at utslippskuttene gjøres på en sosialt rettferdig måte, eksempelvis gjennom progressive miljøavgifter basert på økonomi, miljøbelastning og distriktshensyn. Dette forslaget ble nedstemt av høyrepartiene, men fikk støtte fra Ap, Sp, SV og MDG. Vi vil sikre at stortingsvalget i høst ikke bare gir et regjeringsskifte, men også et politisk retningskifte. Derfor vil vi jobbe for at et nytt flertall setter i gang arbeidet med rettferdige handlingsplaner for utslippskutt, som leverer på der regjeringa svikter.

Det haster med et vendepunkt i kampen mot Forskjells-Norge, og en rettferdig miljøpolitikk er en viktig del av det vendepunktet. Rødt viser vei for hvordan vi skal kutte utslipp og ulikheter. Fordi det er mulig.

Marie Sneve, nestleder i Rødt
Bjørnar Moxnes, leder i Rødt

Dette er en første versjon, med forslag som vi vil sende ut til diskusjon i Rødt, med fagbevegelse, miljøbevegelse og andre. Vi vil ta forslagene med i Stortingets behandling av klimameldingen framover, men er også åpne for alternative forslag, så lenge de både fører til handling i klimapolitikken og slår rettferdig ut, både økonomisk og geografisk.

Innhold

Forord	s. 3
En klimaplan som kutter utslipp og ulikhet samtidig	s. 5
En rettferdig miljøpolitikk	s. 6
Innledning	s. 6
Finansiering	s. 6
Norske klimagassutslipp i dag	s. 7
Rødts plan for utslippskutt som monner	s. 8
Stanse elitens luksusforbruk og refundere klimarabatt til folk flest	s. 10
Forbud mot privatfly	s. 10
Progressiv flyavgift	s. 10
Fjerne subsidier på luksus-elbiler	s. 10
En todelt strømregning	s. 11
Progressiv båtmotoravgift på fossile motorer	s. 11
Hytter til fellesskapet, ikke til de rike	s. 11
Forbud mot utslippscruise i norske farvann	s. 11
Det skal være billigere å velge miljøvennlig	s. 12
Progressiv CO ₂ -avgift og klimarabatt tilbake til folket	s. 12
Flytte kvoter fra trålerne til kystflåten	s. 13
Fra motorvei til kollektivtransport	s. 14
Veitrafikk	s. 14
Luftfart	s. 15
Sjøfart	s. 16
Utslippsfrie anleggsplasser	s. 16
Oppsummering transport	s. 16
Et landbruk som gir arbeidsplasser i Norge	s. 17
Landbrukets klimaavtale	s. 17
Kutt i importert kjøtt	s. 17
Reduksjon i matsvinn	s. 18
Kutt i olje- og gassektoren	s. 19
Elektrifisering og CCS i fastlandsindustrien	s. 20
Elektrifisering av industrien	s. 20
Andre tiltak for å kutte klimagassutslipp i industrien	s. 21
CCS	s. 21
Hydrogen	s. 21
Oppsummering industri	s. 22
Naturens karbonlager	s. 23
Noter	s. 24



En klimaplan som kutter utslipp og ulikhet samtidig

De siste 20 årene har de norske klimagassutslippene vært mer eller mindre konstante. Samtidig øker forskjellene, og klimakrisen og konsekvensene av den for folk og miljø blir større for hver dag som går. Regjeringas svar på dette er å øke avgiftene for folk flest, samtidig som de vil fortsette å kutte i formuesskatten for de rike. Samtidig vet vi at de aller rikeste husholdningene i Norge har dobbelt så høye utslipp som gjennomsnittet. Derfor er det god klimapolitikk å utjevne forskjellene. Rødt viser med dette hvordan en rettferdig miljøpolitikk, som kutter utslipp og ulikhet samtidig, ser ut, samtidig som vi kutter mer enn regjeringa.

Rødts viktigste grep for å kutte ulikheter og utslipp:

Stanse elitens luksusforbruk:

- Forbud mot privatfly
- En progressiv flyavgift målrettet mot sentrale strøk og business class
- Kutte subsidier på dyre elbiler
- En todelt strømregning
- En progressiv båtmotoravgift
- Hytter til fellesskapet, ikke til de rike
- Nullmoms på reparasjoner og norsk frukt og grønt
- Forbud mot forurensende cruise i norske farvann

CO₂-avgift og klimarabatt til folk flest:

- Øke CO₂-avgiften raskt for å sikre utslippskutt
- Gi tilbake til folk med middels eller lav inntekt gjennom en klimarabatt, og differensiere ut fra om man bor i by og har god tilgang på kollektivtrafikk, eller i distriktene
- De med dårlig råd skjermes for økt CO₂-avgift
- Klimarabatten utbetales månedlig sånn som f.eks barnetrygden
- Deler av avgiften betales inn fra industri og næringsliv, og skal brukes på omstillingstiltak der.

Sikre arbeidsplasser i distriktene:

- Flytte kvoter fra trål til kystflåten
- Redusere kjøttimport og heller bruke norske beiteressurser

Kutte i Norge, ikke bare kjøpe kvoter:

- Kutte forurensende motorveitbygginger og bygge ut kollektivtransporten istedet
- Færre biler i storbyene – men ikke urettferdige nullutslippssoner
- Redusere flytrafikken mellom de store byene der det går tog, og til utlandet, ikke mellom flyplassene i distriktene der det ikke finnes noe alternativ
- Finansierte nullutslippsferger i alle fylker
- Sørge for utslippsfrie anleggsplasser
- Ikke gi nye letetillatelser og ikke åpne nye olje- og gassfelt på norsk sokkel
- Sikre elektrifiseringstiltak i industrien
- Finansierte karbonfangst- og lagring på Klemetsrud
- Redusere matsvinn og sørge for at fellesskapet tar regninga når landbruket kutter utslipp
- Stanse nedbygging av myr og torvmark, og sikre at naturen kan lagre karbon



En rettferdig miljøpolitikk

Innledning

Formålet med denne planen er å vise hvordan det er mulig å kutte klimagassutslipp på en måte som både bidrar kraftfullt til å begrense klimaendringene, og som samtidig sørger for at de som har mest bidrar mest i klimadugnaden. Med andre ord; Rødt vil kutte utslipp og ulikhet samtidig, og her viser vi noen løsninger på hvordan det kan gjøres. Dette er ikke en utfyllende klimaplan for Norge, men viser hvordan Rødt vil begynne å kutte utslipp mer kraftfullt og mer rettferdig enn det regjeringa gjør. Vi ser fram til å få innspill fra folk, fagforeninger og organisasjoner på vårt forslag.

Regjeringas klimamål er å kutte med mellom 50 og 55 prosent av 1990-nivå innen 2030,¹ innenfor rammene av det europeiske kvotemarkedssystemet, hvor en kan velge å kjøpe kvoter i stedet for å kutte i egne klimagassutslipp. Dermed er den reelle kuttplanen fra regjeringa bare for den delen av utslippene som ikke er omfattet av kvotemarkedssystemet, det som kalles for ikke-kvotepliktig sektor. Her er målet til regjeringa å kutte 45 prosent av utslippene innen 2030. Ved å kutte her, samtidig som vi kjøper klimakvoter, ser det ut som om Norge overoppfyller sine forpliktelser overfor EU, men det skjer helt uten at norske selskaper, toppsjefer og politikere tar sin del av ansvaret.

Rødt mener derimot at om Norge skal gi et solid bidrag for å nå målene i Parisavtalen om å holde oss under 2, og aller helst 1,5 grader global oppvarming, må det kuttes både i ikke-kvotepliktig og kvotepliktig sektor. Vi mener det er prinsipielt feil at rike land kan kjøpe seg ut av utslippskutt. Dessuten bidrar kjøp av klimakvoter til at norsk industri blir hengende etter, og ikke gjør den nødvendige klimaomstillingen nå. Vi mener at kvotemarkedet ikke fungerer – det er fortsatt for mange kvoter og for lav pris på kvotene til at utslipp virkelig kuttes tilstrekkelig.

Rødt er **grunnleggende kritisk til den territorielle oppdelingen av utslipp**, som gjør at et produkt produsert med høye utslipp i et land, kan importeres og forbrukes i et annet uten å virke inn på klimaregnskapet der. Dette gjør at tiltak som tilsynelatende kan se gode ut på norske klimaregnskap, i virkeligheten kan bidra til utslippsøkninger globalt. Dette gjelder for eksempel tiltak som kutt i norsk kjøttproduksjon, om det erstattes med importert kjøtt. I stedet mener vi at alle tiltak bør vurderes med tanke på hvorvidt de bidrar til globale klimagassutslipp.

Noen av våre foreslåtte tiltak vil kunne ha ingen eller neglisjerbar innflytelse på det offisielle norske klimagassregnskapet, men likevel være viktige for å redusere utslipp globalt.

Finansiering

Regjeringas klimapolitikk er sterkt ideologisk, og som en konsekvens er tiltakene i hovedsak passive. Ved å øke avgifter, vil markedet «avgjøre om svaret er elektrifisering, hydrogen, biogass eller noko anna.»² Rødt har et annet utgangspunkt. For oss er det viktigste at vi oppnår tilstrekkelige kutt raskt nok, og at fellesskapet tar ansvar og styring over omstillingen. Da må vi ta i bruk hele statens virkemiddelapparat, og bruke betydelig mer penger enn det markedet er villig til. For å få til denne omstillinga er vi avhengige av store og langsiktige investeringer. Markedet allokterer ressurser etter kortsiktig avkastning. Det er ikke et system som fungerer.

Rødt mener Norge må bruke statens sterkeste finansielle muskler – noe av oljefondet – for å sikre finansieringa av klimaomstillingen. Regjeringa har i sin klimaplan ikke vurdert finansieringen av tiltakene i særlig grad. Rødt legger hvert år fram helhetlige alternative statsbudsjett, hvor vi årlig finansierer våre prioriteringer krone for krone, og viser at det er fullt mulig å gjennomføre kraftfulle satsinger og offensive reformer. Tiltakene i denne planen finansieres enten gjennom omdisponeringer – som i samferdselssektoren, der vi i våre alternative budsjetter viser hvordan vi tar pengene fra regjeringas store motorveisatsinger og bruker dem på jernbane, buss og ferge – eller avgifter på luksusforbruk, som vår progressive flyavgift. Vi vil følge opp tiltakene i planen mer i detalj i framtidige budsjett, og der det er nødvendig med finansiering, går vi inn med lang-siktig, statlig finansiering. Regjeringa viser ingen vilje til å hente de midlene som trengs. **Rødt ønsker å bruke det som trengs for å avverge den største eksistensielle krisen for menneskeheten.**

Det har vi også anledning til, ettersom den norske staten besitter over 10 000 milliarder kroner i utenlandske investeringer, deriblant engelske handlegater og fagforeningsknuserne i Wizz Air. Vi tror en del av disse pengene vil være bedre investert i ny industri og klimavennlig infrastruktur i Norge. Dessuten vil klimatilpasning og klimaødeleggelser som følge av at vi ikke når målsettingen om å begrense den globale oppvarmingen, uansett være



Foto: Brage Aronsen.

betydelig dyrere enn å forsøke å hindre den. Derfor tror vi at vår plan, der vi investerer i framtida og forebygger ødeleggelser, vil være et mer økonomisk rasjonelt alternativ enn regjeringas laissez faire/«skure og gå»-politikk som bare utsetter klimaregninga.

Det må også tas systemgrep som legger til rette for stortingsbehandling som gjør det mulig å føre en både kraftfull og rettferdig klimapolitikk. På samme måte som finansdepartementet svarer på budsjettspørsmål fra opposisjonspartiene og leverer økonomiske beregninger til alternative budsjett, mener Rødt at regjering og embetsverk må beregne klimaeffekten av tiltak for opposisjonen, og på samme måte som Statistisk Sentralbyrå tilbyr fordelingseffekten av helheten i partienes skatteopplegg, må det frembringes helhetlige beregninger av fordelings-effekten av klimapolitikken.

Norske klimagassutslipp i dag

Norges totale klimagassutslipp i 2019 var 50,3 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. I 1990, som er et viktig referanseår, var de totale norske utslippene på 51,5 mill. tonn. Faktisk har de norske utslippene gjennom skiftende regjeringer og stadig økt fokus vært mer eller mindre konstante de siste 30 årene: Dette illustrerer først og fremst hvor konstante de norske

utslippene har vært i hele denne perioden – og er slik et godt vitnesbyrd om den tverrpolitiske handlingslammelsen som preger klimafeltet i Norge.

Norske utslipp kan gjennom EU-systemet fordeles mellom kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. Med kvotepliktig sektor menes forurensere som typisk er få og store nok til at det er relativt enkelt å drive oppsyn med hver enkelt aktørs utslipp. I 2019 gjelder dette 142 ulike bedrifter i Norge som slipper ut totalt 25,7 mill. tonn CO₂-ekv.³ Disse utslippene kan fordeles på tre hovedkategorier:

- Olje- og gassutvinning (13,2 mill. tonn CO₂-ekv.)
- Fastlandsindustri (10,7 mill. tonn)
- Luftfart (1,1 mill. tonn)

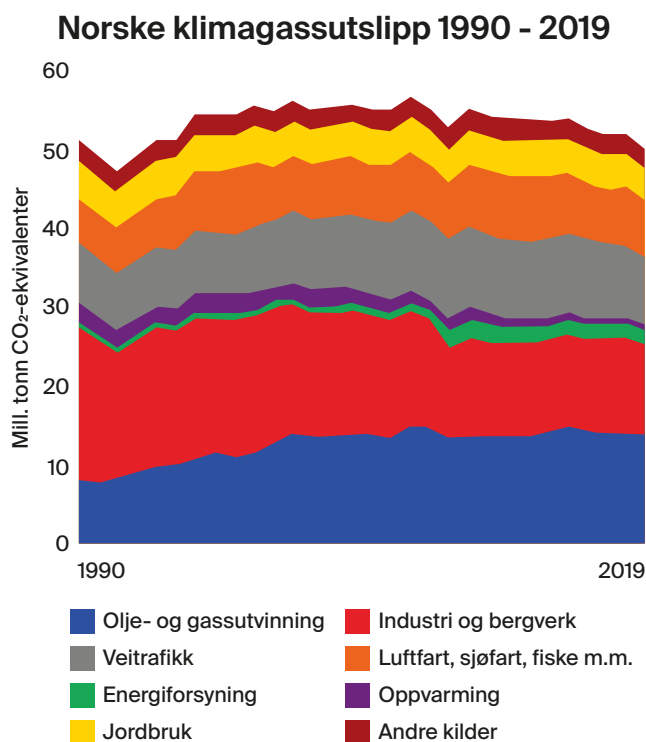
Med ikke-kvotepliktig sektor menes alle de andre aktørene som slipper ut klimagasser. Mindre bedrifter, men også du og jeg gjennom veitrafikk og lignende. Totalt tilsvarer dette 24,6 mill. tonn CO₂-ekv. De viktigste kan deles opp i følgende kategorier:

- Veitrafikk (8,5 mill. tonn)
- Annen transport (5,7 mill. tonn)⁴
- Landbruk (4,4 mill. tonn)
- Oppvarming i bygg (1 mill. tonn)

Rødts plan for utslippskutt som monner

I programforslaget som Rødts landsmøte skal behandle i mars ligger et mål om å **kutte 60% av norske utslipp sammenliknet med 1990-nivå innen 2030**. I FNs spesialrapport om veiene til å begrense den globale oppvarmingen til 1,5 grader (IPCC)⁵, bør de globale utslippene være kuttet med 45-50 prosent av 2010-nivå innen 2030. EU har som målsetning å kutte 55% av utslippene innen 2030 basert på 1990-nivå. At referanseår er ulikt for de ulike organisasjonene, gjør at en ikke eksakt kan sammenligne prosenter. Rødt ønsker å være sikre på at vi klarer å begrense oppvarmingen til 1,5 grader fordi konsekvensene av 2 graders oppvarming er enormt mye større. Vår målsetning vil overoppfylle både EU og IPCC sine målsetninger.

De norske utslippene i 1990 var på 51,5 mill. tonn CO₂-ekv. Med 60 prosent kutt, betyr det at vi må ligge på 20,6 mill. tonn i 2030. Dagens (2019) utslippsnivå er på 50,3 mill. tonn.



Figur 1. Norske utslipp fordelt på kilder 1990-2019 (mill. tonn CO₂-ekv.). Kilde: SSB

I praksis betyr dette at vårt mål er å kutte om lag 30 mill. tonn CO₂-ekv. i årlige utslipp innen 2030 fordelt på kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor.

EUs måte å beregne utslipp på, tar hensyn til hvilket år utslippet kommer. Det gir mening, for hvis du reduserer utslippene med en million tonn CO₂-ekv. fra 2021, framfor 2023, har du i mellomtiden sluppet ut 2 millioner tonn CO₂-ekv, og det er den *samlede mengden CO₂ i atmosfæren* som er avgjørende. Om vi kutter en million tonn CO₂-ekv. i 2021, så er det en million bedre enn om vi kutter denne millionen først fra 2022. Det betyr også at det er viktig å begynne å kutte så fort som mulig.

For at vår plan skal være sammenlignbar med regjeringas plan, viser vi her både kuttene vi foreslår i 2030, og det samla klimabudsjettet (kumulative utslipp) med våre tiltak. Forutsetningene for innfasing av tiltak er spesifisert under hvert punkt. Slik kommer vi frem til sammenlignbare tall for totale kutt i tiårsperioden mot 2030.

Om dagens årlige utslipp på om lag 50 mill. tonn CO₂-ekv. hadde stått konstant frem mot 2030, ville vi fått samlede utslipp på 500 mill. tonn i denne perioden, relativt likt fordelt på kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. Regjeringa har i sin klimaplan plan en referansebane for ikke-kvotepliktig sektor, som viser hvordan de utslippene med dagens politikk vil reduseres gradvis frem mot 2030, og tilsammen gi et totalt utslipp på 218,4 mill. tonn gjennom perioden. Tiltakene i regjeringas klimaplan føyer så ytterligere utslippskutt på 20 mill. tonn til dette.

Rødt er ikke enige i dagens klimapolitikk – som kutter for lite, for langsomt og for urettferdig. Vi baserer likevel våre tall på regjeringas referansebane som utgangspunkt for vår plan. Det må likevel ikke være tvil om at referansebanen hadde ført til betydelig større utslippskutt dersom vi hadde styrt dagens klimapolitikk. Våre forslag i denne planen er starten på et grunnlag for et rødgrønt samarbeid om en rettferdig miljøpolitikk.

Mens regjeringas klimaplan kutter 20 mill. tallfestede tonn oppå referansebanene, kutter Rødt ytterligere 60 mill. tonn og havner dermed på over 80 mill. tonn i samlede kutt. Denne tabellen viser Rødts årlige utslippskutt og samlede utslippskutt i perioden fram til 2030.

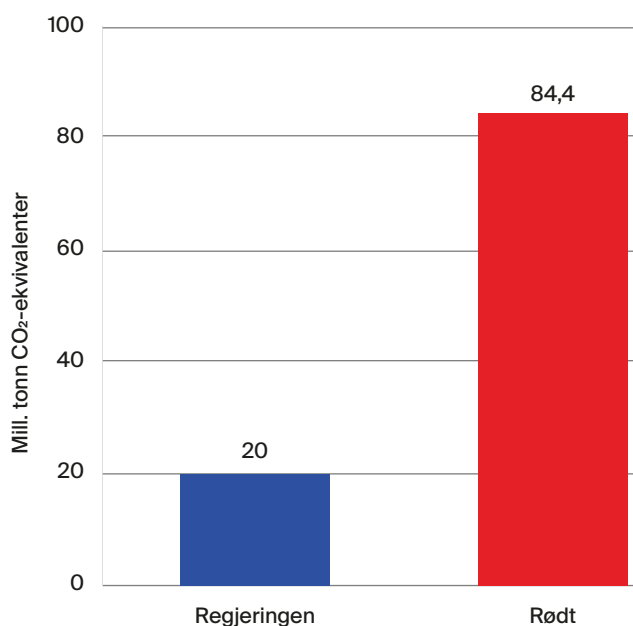
SEKTOR	ÅRLIGE UTSLIPPS- KUTT 2030 (MILL. TONN CO ₂ -EKV.)	SAMLEDE UTSLIPPS- KUTT 2021-2030 (MILL. TONN CO ₂ -EKV.)
Flytte kvoter fra trål til kystflåten	0,125	0,5
CO ₂ -avgift	0,7	4
Olje- og gass-virksomhet	7,4	32,1
Fastlandsindustri	3,6	24,6
Transport	3,1	17,7
Landbruk	1,0	5,5
Samlet	15,9	84,4

Tabell 1: Oversikt over Rødts samlede kutt 2021-2030, og hvordan tiltakene som er beskrevet i planen vil redusere utslipp i 2030.

tillegg til dette kommer den globale konsekvensen av at vi reduserer importen av kjøtt, som i 2030 betyr et utslippskutt på 200 000 tonn CO₂-ekv, og i perioden 2021-2030 et totalt utslippskutt på 2 mill. tonn CO₂-ekv. Konsekvensene av vår politikk for et redusert luksusforbruk, som færre utenlandsflygninger, forbud mot privatfly, færre store hytter og redusert luksusforbruk av strøm, er vanskelig å beregne og derfor ikke tatt med. Vår politikk for restaurering av natur og stopp i ødeleggelse av myr og torvmark vil også føre til økt karbonopptak i naturen. Alt dette vil selvfølgelig også ha betydning for det nasjonale og globale utslippet.

15,9 mill. tonn i årlige kutt i 2030 er bare omtrent halvparten av de 30 mill. som bør kuttes for å oppfylle Rødts egne vedtatte ambisjoner for 2030. Denne planen er bare begynnelsen på å nå målet om 30 mill. i årlige kutt i 2030, og viser noen utvalgte grep for å kutte utslipp og ulikheter samtidig – hvordan begynnelsen på en rettferdig miljøpolitikk kan se ut, og hvilke grep vi mener er de viktigste å begynne med.

Samlede utslippskutt i perioden 2021-2030



Figur 2: Regjeringas og Rødts tallfestede samlede utslippskutt i perioden 2021-2030. I tillegg kommer kutt fra regjeringas grep i kvotepliktig sektor, som de ikke har tallfestet, og Rødts grep for å kutte luksusforbruk og endringer i globale utslipp, som ikke går på Norges utslippsbudsjett.

Rødt foreslo på Stortinget i 2019 at det skulle utarbeides sektorvis handlingsplaner for utslippskutt fram mot 2030, og at utslippskuttene skulle gjøres på en sosialt rettferdig måte, eksempelvis gjennom progressive miljøavgifter basert på økonomi, miljøbelastning og distriktshensyn. Dette fikk støtte fra Ap, Sp, SV og MDG, men ble nedstemt av høyrepartiene. Regjeringa har ingen plan for hvordan hver enkelt sektor skal kutte, hvor mye og hvordan kuttene skal tas på en måte som ikke rammer urettferdig. Slike planer må utarbeides.



Stanse elitens luksusforbruk og refundere klimarabatt til folk flest

Den aller rikeste prosenten av verdens befolkning, står for mer enn dobbelt så store CO₂-utslipp som hele den fattigste halvdelen av verdens befolkning.⁶ Det er særlig høyutslipps-transport, som fly, som gjør at de aller rikeste står for så enorme utslipp.

Framtiden i våre hender har undersøkt utslippene fra norske husholdninger i sitt forbruksregnskap.⁷ De estimerer at de ti prosent rikeste husholdningene i snitt har et fotavtrykk som er nær dobbelt så høyt som det norske gjennomsnittet. Dette kommer særlig av spesielt store utslippsbidrag fra reiser og transport. Husholdninger i Oslo og Akershus hadde de høyeste utslippene. Forskjellene i de regionale utslippene kom hovedsakelig av ulikt inntektsnivå.

Dette vil Rødt endre. Vi vil få ned forskjellene, senke luksusforbruket og innfører en klimarabatt som gjør at de med middels og lavest inntekt og folk i distriktene får tilbake for den økte CO₂-avgiften.

Rødts grep for å senke det unødvendige luksusforbruket er å forby privatfly til transport som ikke er begrunnet i liv, helse og sikkerhet, innføre en progressiv flyavgift som gjør det dyrere jo mer du flyr mellom sentrale flyplasser i Sør-Norge eller til utlandet, og dyrere for de som krever stor plass og luksus i lufta på business class og first class. Vi vil begrense subsidier på dyre og store elbiler, innføre todelt strømregning og gjeninnføre en båtmotoravgift på fossile båtmotorer som beregnes som en kombinasjon av antall hestekrefter og drivstofforbruk. Istedenfor å tillate flere og større hyttefelt, med større og mer strømkrevende hytter og tilhørende strømforbruk,⁸ vil Rødt tilrettelegge for fellesskapsløsninger, inkludert et godt utbygd kollektivtrafikktilbud.

Forbud mot privatfly

Privatfly forurenser opp mot 15 ganger så mye per person som en vanlig tur med økonomiklasse. Og tilgangen på privatfly, gjør at det flys mer. Nettavisen har vist hvordan Petter Stordalen i april 2019 hadde like store utslipp fra sitt privatfly, som en vanlig nordmanns diesebil har på tilsammen 19 år.⁹ Reitan-familien kjøpte i 2017 sitt tredje privatfly. Rødt mener privatfly er unødvendig luksus med store utslipp, og vil derfor forby privatfly-transport som ikke er begrunnet i liv, helse eller sikkerhet. I Italia er det allerede innført en egen luksusavgift på privatfly, og Labour-partiet i Storbritannia har foreslått at privatfly med fossilt drivstoff ikke skal få lande på britiske flyplasser etter 2025.

Progressiv flyavgift

Rødt foreslår en progressiv flyavgift, som gjør at de som reiser mye mellom de store byene i Norge der det i dag er god togforbindelse, eller mer til utlandet enn en ferietur i året, betaler stadig mer i avgift for hver reise de tar. Der togforbindelsene er dårlige eller fraværende, og flyet er en del av det grunnleggende kollektivtilbudet, øker ikke flyavgiften. Vi har fått Samfunnsøkonomisk Analyse til å utarbeide en modell for oss, som viser hvordan vår avgift vil slå ut. Konkret er det kun fly mellom Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, og fly til utlandet, som får vår avgiften. Med denne modellen vil vi avgiftsbelegge dem som flyr mest og mest luksuriøst, fordi de har de største utslippene. Vår modell vil gi 2 milliarder i økte inntekter fra flyreiser, og redusere de utslippene fra flyreiser med 2,5 prosent. Dette vil være et viktig tiltak for å nå reduksjonsmålet for luftfarten, som er nærmere beskrevet i punktet om transport. Beregningene i vår modell viser at utslippene fra internasjonale businessclass-reiser er nesten det tredobbelte av en internasjonal økonomi-klasse-reise, og en business-billett til Europa har over dobbelt så stort utslipp som en økonomibillett. Derfor gjør vi avgiften på business-billetter høyere enn økonomibilletten. Slik vil vår flyavgift se ut:

REISE NR.	INNENRIKS		UTENRIKS, EUROPA		UTENRIKS, INTER.	
	ØKONOMI	BUSINESS	ØK.	BUS.	ØK.	BUS.
1	0	0	0	0	0	0
2	50	100	75	150	150	300
3	100	200	180	300	320	840
4	150	300	285	450	490	1380
5	200	400	390	600	660	1920
6+	300	600	600	900	1000	3000

Tabell 2: Oversikt over Rødts progressive flyavgift

Fjerne subsidier på luksus-elbiler

For klimaet er det positivt når fossilbiler erstattes med elbiler, men tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at nykjøp av elbil i stor grad er forbeholdt dem med høyest inntekt. I 2018 var det 27 ganger vanligere med elbil i husholdningene med høyest inntekt, enn i husholdningene med lavest inntekt. Fri-taket for merverdiavgift og engangsavgift ved kjøp av elbiler koster nå staten over 10 mrd. kroner årlig, og dette er penger som i stor grad kommer dem med høyest inntekter til gode.



Foto: Kevin Wolf / Uplash.

I tillegg kommer fritak og rabatter ved bruk (bompenger, ferjebilletter etc.).

64 prosent av husholdningene med elbil har også minst én diesel- eller bensinbil. De rikeste husholdningene har råd til å holde seg med både en fossilbil til «hyttebruk» og en elbil. For mange andre er ikke elbil et alternativ i det hele tatt, enten det er av geografiske eller økonomiske årsaker. Subsidiene til de dyreste og tyngste elbilene kommer utelukkende dem som har råd til å betale 600 000 kr. eller mer for en bil til gode. Rødt vil derfor redusere subsidiering av de største og dyreste elbilene, gjennom å kutte subsidieringen over en viss sum, som f.eks 600 000 kr.. Vi synes de som har råd til en dyr sports-elbil, godt kan betale for den selv, uten støtte fra staten. Vårt budsjettekniske grep i alternativt statsbudsjett har vært å fjerne fritak for engangsavgift på tunge elbiler, og redusere fritaket for engangsavgift for hybridbiler. Markedet for elbiler har utviklet seg veldig de siste årene, og med vårt forslag vil gode familie-elbiler med hengerfeste og plass til flere barn fortsatt få støtte. Subsidiene som i dag går til luksus-elbiler bør istedenfor brukes på miljøtiltak som kommer folk flest i hele landet til gode.

En todelt strømregning

Elektrifiseringa av samfunnet krever mer strøm, og en måte å skaffe den strømmen på, er å bruke mindre. Alle må bidra til å redusere strømforbruket, men noen kan bidra mer enn andre. Noen mener at strømprisen er for lav i Norge, og at en måte å redusere strømforbruket på, er å øke strømprisen. Rødt mener det er en usosial måte å spare strøm på, og vil heller ha en todelt strømregning til husholdningene, som gir vanlige folk en rimelig strømpris, samtidig som de som bruker strøm på å varme opp innkjørselen og utebassenget på hytta må betale mer. De automatiske strømmålerne bør ikke brukes til å gjøre det dyrt å bruke strøm samtidig som alle andre gjør det, men å gjøre det dyrt å bruke mer enn et normalt forbruk av strøm. Vi vil utrede modeller for å innføre todelt strømregning basert på antall personer i husholdningen, husets standard, geografi og inntekt. I tillegg vil vi øke ENØK-tilskuddene, slik at lavinntekts-husholdninger kan få mer i støtte for å gjennomføre ENØK-tiltak.

Progressiv båtmotoravgift på fossile motorer

Regjeringa fjernet i 2014 avgiften på nye båtmotorer, med begrunnelsen at fjerninga kunne bidra til raskere utskifting til

nyere, mer drivstoffgjerrige og miljøvennlige båtmotorer. Selv om utviklingen i retning av mer drivstoffgjerrige båtmotorer har blitt bedre, er utslippene fra den norske fritidsbåt-parken stor. De samla utslippene er omtrent 500 000 tonn CO₂-ekv i året. 17,9 prosent av de norske båtene går over 30 knop.¹⁰ I Klimakur er det utredet en gradvis utskiftning av nybåtsalget for fossilbåter med elektriske båter, med nysalg på 2000 elektriske båter i 2030, som tilsvarer 25 prosent av dagens import av fritidsbåter. Det vil føre til et samla redusert klimagassutslipp i perioden på 0,032 mill. tonn CO₂-ekv.¹¹ Rødt vil gjeninnføre en progressiv båtmotoravgift på fossile båtmotorer, som beregnes som en kombinasjon av antall hestekrefter og drivstofforbruk. På den måten vil avgiften være størst for de mest forurensende og mest luksuriøse båtene, som vil måtte betale mest for utslippene.

Hytter til fellesskapet, ikke til de rike

Den stadige utbyggingen av nye hyttefelt ødelegger naturen bit for bit. Det gjør at arter mister levestedene sine, og at naturens evne til å lagre karbon ødelegges. Store hytter krever mye strøm, og flere hytter krever større veier for at folk skal kunne reise på hyttene. Vi skal bruke naturen, men vi må ikke bruke den opp. Derfor vil Rødt forby bygging av nye fritidsboliger til privat bruk større enn 200 kvm. Når fritidsboliger større enn 200 kvadratmeter legges ut for salg, skal staten kjøpe dem og gjennom nasjonale eller lokale friluftslivforeninger tilby rimelig leie av hyttene. Det vil gjøre at hyttene som allerede finnes brukes mer og gjøre hyttelivet tilgjengelig for flere. Det skal lages en ordning for prissetting av de store hyttene som vil være en basert på innkjøpspris, konsumprisutvikling og et makstak per kvm. Dette tiltaket settes i verk fra 2024.

Forbud mot utslippscruise i norske farvann

Cruiseskip har store klimagassutslipp, og er en stor påkjenning for lokalbefolkningen, uten at de legger igjen særlig mye i form av overnattinger og lignende. Rødt vil derfor forby utslippscruise. Rødts forbud mot utslippscruise i norske farvann gjelder ikke skip i passasjertrafikk som f.eks Hurtigruten og Havilas trafikkering av kyststruten. Vi gir også et unntak for NOR-registrerte cruiseskip, som må være utslippsfrie i de fem norske verdensarvfjordene fra 2026, og utslippsfrie i hele Norges farvann fra 2030. Kommuner bør også få økt anledning til å innføre cruiseavgifter og kunne si helt nei til cruisetrafikk, også utslippsfri, om de ønsker det.

Det skal være billigere å velge miljøvennlig

Rødt vil fjerne momsen på norskprodusert frukt og grønt, for å gjøre det billigere å velge de grønne sakene i butikken for alle. Vi vil fjerne momsen på reparasjoner av klær, sko, husholdnings- og fritidsvarer og elektronikk, for å sikre at det skal bli lettere å reparere det vi allerede har. Vi vil redusere moms-satsen fra 12 til 6 prosent på overnatting, person-transport og kulturtilbud for at opplevelser skal bli billigere, og vi vil senke billettprisene på kollektivtransporten. Alt dette er grep vi allerede har gjort i våre alternative budsjetter.

Progressiv CO₂-avgift og klimarabatt tilbake til folket

Kutte 4 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom en progressiv innrettet, CO₂-avgift

Regjeringas foreslåtte økning i CO₂-avgiften fra om lag 590 til 2000 kroner, er gitt sammen med en garanti om at det samlede skatte- og avgiftsnivået ikke skal øke. Samtidig bruker regjeringa sine tidligere kutt i formuesskatten som eksempel på et grønt skatteuttak, og har åpnet for å bruke økte klimaavgifter til ytterligere kutt i skatt på selskaps-overskudd. Det viser at regjeringas klimapolitikk og avgifts-økninger vil bety fortsatt skatteuttak til de rike, og at vanlige folk må ta utgiftene. Regjeringa snakker om «grønne» skatteuttak og senking av avgifter, men samtidig har de økt mva-en på blant annet kollektivtransport, og gjort en rekke andre usosiale avgiftsøkninger. Basert på de siste syv årene, er det trolig at regjeringas opplegg vil innebære lavere formuesskatt og andre ting som de hevder vil kompensere næringslivet, og altså fort kommer de mest bemedlede til gode. Slik vil den CO₂-avgiftsøkningen regjeringa legger opp til, bli en trojansk hest for å øke ulikheten ytterligere.

Rødt vil øke CO₂-avgiften, slik vi har gjort i våre alternative statsbudsjett. Vi vil øke den fort, for å sikre maksimal klima-effekt, men det må skje i sammenheng med kompenserende progressive tiltak basert på økonomi, miljøbelastning og distriktshensyn, slik at dette ikke blir enda en usosial avgift. Økningen i CO₂-avgift må ikke brukes til lavere formuesskatt. Rødt vil innføre en klimarabatt, som gir tilbake inntekter fra økt CO₂-avgift til de med middels eller lav inntekt. Ordningen må differensieres ut fra om man bor i by og har god tilgang på kollektivtrafikk, eller i distriktene. En måte å gjøre det på, er å bruke det eksisterende kartet for soneinndeling for differensiert arbeidsgiveravgift,¹² og utarbeide ulike soner for by- og distriktsområder. De med dårlig råd må skjermes for økt

CO₂-avgift, og det gjør vi gjennom å gi tilbake klimarabatten til de med gjennomsnittlig inntekt og lavere. På denne måten vil økningen i CO₂-avgift bidra til en sosial utjevning, i motsetning til regjeringas skattepolitikk, som kutter for de som har mest fra før. Klimarabatten bør betales ut som et månedlig beløp, sånn som f.eks barnetrygden gis i dag. I tillegg bør deler av inntektene brukes på omstillingstiltak i industrien og næringslivet, siden deler av avgiften betales inn derfra.

Regjeringa kutter 7,5 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom den foreslåtte økningen i CO₂-avgift. Dette fordeler seg med om lag 3,5 mill. tonn fra transport og 4 mill. tonn fra resten av ikke-kvotepliktig sektor. Vi behandler transport i et eget kapittel senere i planen, men bruker CO₂-avgift og klimarabatt til å kutte like mye som regjeringa fra resten av ikke-kvotepliktig sektor. Vi tar for gitt en jevn økning i effekten av avgiften frem mot 2030.

For 2030 vil dette da tilsvare en årlig reduksjon i utslippene som følge av økt CO₂-avgift på 730 000 tonn CO₂-ekv. årlig. Da får vi samlede reduksjoner i utslippene frem mot 2030 på 4 mill. tonn CO₂-ekv.



Flytte kvoter fra trålerne til kystflåten

Kutte 0,5 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom å flytte kvoter for sei, torsk og hyse fra trålflåten til kystflåten. I 2030 betyr det en årlig reduksjon på 125 000 tonn CO₂-ekv.

Drivstoffbruket står for mer enn 80 prosent av utslippene fra fiskeriene.¹³ Kystflåten bruker betydelig mindre drivstoff enn trålflåten per kg. fanget fisk. En studie fra Sintef viser at kystflåten i snitt bruker 0,13 liter drivstoff per kg. levende fangst, mens trålflåten bruker 0,36 liter drivstoff per kg levende fangst. Rødt vil omfordele kvotene fra trålflåten og i stedet gi dem til kystflåten. Dette reduserer klimagassutslipp, og gir flere jobber både på fiskebåtene og på land langs kysten der fisken landes. Dessuten er fiske med passivt redskap fra kystfiskeflåten en mer skånsom måte å fiske på, som sikrer bedre bevaring av biologisk mangfold, mindre bifangst og sikrer bedre kvalitet på fisken. Når vi flytter kvoter fra trålflåten til kystflåten, gjør vi det med forutsetninger om at de gjenværende kvotene til trålflåten skal landes og bearbeides i Norge, ikke fryses og sendes ut av Norge for bearbeiding. Norsk sjømat gir i dag 20 000 arbeidsplasser i EU¹⁴ – vi vil flytte hjem mange av disse ved å foredle fisken her. Vår omlegging skal ta høyde for at det igjen må bygges opp en industri på land som kan bearbeide fisken, og gi jobber der folk bor. Fiskebestandene skal overvåkes nøye, slik at f.eks ikke kysttorskbestanden går ytterligere ned av omlegginga.

Regjeringa legger i sin klimaplan opp til nullutslippsløsninger som krever ny teknologi, samt CO₂-avgift som insentiv for å kutte utslipp i fiskeriene. Rødt satser på eksisterende løsninger hos den drivstoffeffektive kystflåten, samtidig som vi ønsker videre teknologisk utvikling innenfor batteriløsninger og andre drivstofftyper. Vår løsning er å flytte tilsammen 70 prosent av kvotene for torsk, hyse og sei fra trålflåten til kystflåten over 7 år, fra 2022 til 2028. Deretter skal videre omlegging vurderes. Når CO₂-avgiften økes, vil vi utvide kompensasjonsordningen for CO₂-avgift til alternative energibærere finnes, og vi vil utvide støtteordningene for

nullutslippsløsninger i fiskeriene.

I 2017 landet torsketrålere henholdsvis ca 35 prosent, 50 prosent og 49 prosent av torsk, hyse og sei fisket i norske farvann. Dersom 70 prosent av dette hadde vært fisket av kystflåten, hadde vi redusert utslippene med 125 000 tonn CO₂-ekv. årlig. Hvis vi bruker tallene fra 2017 for perioden 2022-2028, og overfører kvotene fra trålflåten til kystflåten gradvis, blir det kumulerende kuttet 0,5 mill. tonn CO₂-ekv. Tallet må tas med forbehold, da vi har brukt fangsttall for ett år og ekstrapolert for en tiårs periode. Dette har vi gjort fordi Sintef-studien som ligger til grunn har analysert fangst og utslipp dette året. Torskefisket er historisk høyt i perioden 2015-2019, mens hysekvoten ikke er på samme nivå som før 2000. Fisket etter sei i 2017 ligger mer på et historisk snitt. Vi har heller ikke tatt med utslipp fra å endre fiskeflåten, bygge nye sjarker og kondemnere trålere, de ytterligere utslippsreduksjonene fra teknologiutvikling som regjeringa legger til grunn, eller regnet med utslippsreduksjonene ved at færre fisk transporteres langt for bearbeiding med frysetrål med vårt forslag.



Fra motorvei til kollektivtransport

Kutte 17,7 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom reduksjons i veitrafikk og luftfart, spesielt i og mellom de store byene, elektrifisering av hele fergeflåten, forbud mot utslippscruise, og strengere krav til byggeplasser. I 2030 betyr det en årlig reduksjon på 3,1 mill. tonn CO₂-ekv.

Transport stod i 2019 for utslipp av 15,4 mill. tonn CO₂-ekv. Dette er 31% av de norske klimagassutslippene. Av disse kommer 8,5 mill. tonn fra veitrafikk, mens annen transport – deriblant jernbane, luftfart¹⁵, sjøfart og fiske – stod for 6,9 mill. tonn.

Rødt vil at folk skal kunne bo og leve i hele landet, og vi må derfor ha en grunnleggende god og trygg infrastruktur. Men god infrastruktur betyr ikke at vi må, som regjeringa legger til grunn, satse på dyre og klimafiendtlige motorveier. I stedet ønsker vi å legge til rette for å redusere behovet for transport, der dette er mulig, men også at mer av transporten skjer kollektivt.

Regjeringas målsetting er å halvere utslippene fra transport innen 2030, gjennom økt CO₂-avgift, elektrifisering og økt bruk av biodrivstoff.

Vi er ikke negative til elektrifisering, men regjeringas politikk gir ubegrenset med subsidier til rikfolk som kan kjøpe seg nye luksus-elbiler, mens det gir lite eller ingenting til vanlige folk rundt omkring i landet. Og selv om elektrifisering av bilparken gir reduserte utslipp, så vil det i kombinasjon med vekst i persontransporten med bil drive frem mer nedbygging av natur til fordel for veier og vindkraftverk. Reduksjon i unødvendig privatbilisme og overgang til kollektiv vil være både mer effektivt og mer rettferdig. I tillegg må vi sørge for at elektrifiseringen blir for alle, ved utbygging av ladenett og ladestasjoner over hele landet, både for privatbiler og for varetransport. Slik vender vi klimapolitikken fra å subsidiere rikfolks elbiler på Frogner til vanlige folk i Finnmark.

Regjeringas andre hovedsatsing, mer bruk av biodrivstoff, er en dårlig løsning. Produksjon av biodrivstoff fører mange steder til avskoging og konkurrerer i stor grad med produksjon av matvarer. Når biodrivstoff brukes, skal det være i form av avansert biodrivstoff, som lages på rester og avfall. Rødt legger derfor ikke til grunn regjeringas plan om økt bruk av biodrivstoff.

Rødt ønsker en høyere CO₂-avgift, som vi har foreslått i våre alternative statsbudsjetter. Men en økt CO₂-avgift må ikke slå ut i at folk med dårlig råd og som bor i distriktene får de økte utgiftene, mens regjeringa bruker statens økte inntekter på nye skattelett for de rike. Derfor er Rødts løsning en klimarabatt, som beskrevet overfor.¹⁶

De tiltakene som vil bli beskrevet i det følgende, kommer delvis i tillegg til regjeringas grep, og delvis som erstatning for dem. Både regjeringas og vår politikk vil føre til reduserte utslipp fra transportsektoren. Hadde virkemidlene fått virke sammen, ville utslippskuttene blitt enda større. Rødt vil stoppe de usosiale effektene av regjeringas politikk, og vi legger derfor til grunn at våre kutt innen transport i hovedsak erstatter en del av regjeringas tiltak, særlig innen biodrivstoff og subsidiering av luksus-elbiler.

I tillegg vil vi legge til rette for mer gods fra vei til sjø og bane gjennom miljøstøtteordninger, og utbygging av infrastruktur som dobbeltspor og forbedring av havneterminaler.

Veitrafikk

Veitrafikken står for utslipp på 8,5 mill. tonn årlig. Av disse kommer 4,3 fra personbiler.

Mens regjeringa legger til grunn en fortsatt økning i privatbilismen, og over mange år har slått stadig nye rekorder i motorveiutbygginger, samtidig som de legger til grunn en fortsatt økning i privatbilismen, er Rødt tydelige på at vi ønsker en annen retning for samferdselspolitikken som innebærer økt satsing på kollektiv og mindre på privatbilisme.

Regjeringa har i tillegg økt fartsgrensene betydelig, til 110 km/t på flere veistrekninger. Undersøkelser tyder på at en bil som kjører i 110 km/t slipper ut betydelig mer CO₂ per kilometer, enn en bil som kjører i for eksempel 70 eller 80 km/t. I tillegg vil de store motorveiene i seg selv, spesielt når jernbanen ikke bygges ut tilsvarende, gjøre at flere foretrekker egen bil fremfor kollektivtrafikk. Hovedformålet med å øke veikapasiteten med motorveier er jo også å gi rom for



Foto: Pixabay

økt veitrafikk. Ved å redusere høyeste fartsgrensen til 100 km/t som det var før Frp endret det i 2014, vil en slik også kutte utslipp.

En rapport til Samferdselsdepartementet har anslått at bare de nye utbyggingene som vurderes i kommende Nasjonal transportplan (NTP) vil kunne gi utslipp fra bygging og arealbruksendring på over 4 mill. tonn CO₂-ekv.¹⁶ Jernbaneprosjektene i rapporten bidrar til reduserte utslipp, mens Kystverkets prosjekter har små utslippseffekter. Rapporten viser at det er de store veiprosjektene, som fergefri E39, som gir stor utslippsøkning. Rødt vil sikre nullutslippsferger på alle samband og bygge ut jernbanen både for passasjerer og gods, men skrote de kapasitetsøkende motorveiprosjektene. Ved å fokusere på kollektive løsninger og trafikksikkerhets-oppgradering av eksisterende veier vil vi unngå en rekke framtidige utslipp.

Regjeringa har et nullvekstmål for persontransporten med bil i byområder, noe som vil gi gradvis reduserte klimagassutslipp fra veitrafikken ettersom bensin- og dieslbiler erstattes av elbiler. Men elbiler er ikke løsningen i de store byene. Også elbiler krever stor plass, sliter på veiene og slipper ut mikroplast. Trafikksikkerheten blir heller ikke bedre av om du blir påkjørt av en elbil istedenfor en fossilbil. I tillegg vil selve produksjonen av elbiler kreve energi, og også strømmen må produseres. 64 prosent av husholdningene med elbil, har også minst en diesel- eller bensinbil. Det viser at de med god råd kan holde seg med både en fossilbil til hyttebruk og en elbil til å kjøre billig bomringen. Dagens elbilpolitikk subsidierer de rike, samtidig som mye tyder på at den i praksis øker den samlede trafikken. Selv om elbil gir lavere klimagassutslipp enn dieslbiler, gir gange, sykkel og kollektiv enda bedre effekt, der dette er et alternativ. Rødt er mot de foreslåtte nullutslippsonene som regjeringa nå åpner for, ettersom det gir de som har råd til elbil muligheten til å kjøre, mens stenger andre ute. Vi er åpne for privatbilfrie soner.

Rødt ønsker derfor å erstatte nullvekstmålet i byene med et reduksjonsmål på 3,5 prosent årlig i persontransporten i byområdene frem mot 2030, og flytte reisene her over på gange, sykkel og kollektiv. Dette vil gi en total årlig utslippsreduksjon i byområdene i 2030 på 30 prosent. Vi baserer oss på anslag som viser at trafikken i byområdene med omland utgjør 50 prosent av antall kjørte kilometer.¹⁸

For 2030 vil dette da tilsvare en reduksjon i utslippene fra veitrafikken på 650 000 tonn CO₂-ekv. årlig. Da får vi samlede reduksjoner i utslippene frem mot 2030 på 3,8 mill. tonn CO₂-ekv.

Disse regnestykkene tar ikke hensyn til den fortsatte elektrifiseringen av bilparken, som vil virke sammen med selve reduksjonen i biltrafikken, og gjøre at de samlede reduksjonene i utslipp vil bli større.

Luftfart

Luftfarten slipper ifølge Miljødirektoratet ut om lag 1,2 mill. tonn CO₂-ekv. årlig. Dette tilsvarer omtrent 2,4 prosent av de totale norske utslippene. Dette gjelder imidlertid bare innenlandsk luftfart. Om vi tar med den luftfarten som går mellom Norge og andre land, er tallene høyere. Avinor anslår ytterligere 1,7 mil.l tonn CO₂-ekv., som altså er holdt utenfor det offisielle norske klimaregnskapet. Vi legger til grunn et samlet anslag for norsk luftfart på 2,9 mill. tonn CO₂-ekv. Avinor, som eies av staten, har en målsetning om 4 prosent årlig *økning* i flytrafikken. Det vil gi en økning på 1,4 mill. tonn CO₂-ekv. i årlige utslipp i 2030.

Koronakrisen har kraftig redusert flytrafikken i Norge i 2020, og satt både selskaper og arbeidsplasser i fare. Men Norge er et langstrakt land med store avstander og for dårlig utbygd jernbane. For noen er fly grunnleggende infrastruktur, og kortbanenettet nødvendig kollektivtransport. Rødt vil sikre et rimelig flytilbud for disse. Samtidig flyr andre mye mer enn nødvendig. Mellom 2005 og 2017 doblet Norge flytrafikken.

Rødt vil derfor sette et *reduksjonsmål* på luftfarten på 4 prosent basert på utslippene i normalåret 2019. Om dette innføres fra 2021, vil den samlede luftfarten være redusert med om lag 34 prosent i 2030. Rødt vil styrke bransje-program for kompetanseutvikling og omstilling for å sikre nye jobber til de som i dag har mistet dem i en kriserammet flybransje.

Flykuttene skal først og fremst tas mellom de store byene som har gode togforbindelser, og i utenlandsreiser, samt gjennom progressiv flyavgift og forbud mot privatfly. Dette er nærmere beskrevet tidligere i planen.. Rødt vil ikke bygge en tredje rullebane på Gardermoen, eller ny rullebane på Flesland, som legger til rette for vekst i luftfarten og nedbygging av natur. FOT-anbudsordningen er viktig for å sikre kollektivtilbudet i distriktene, der det ikke er et alternativ til fly.

Ordninga må framover legge til rette for at lav- og nullutslippssløsninger kan fases inn, og fylkeskommunene må få dekket merkostnadene ved dette når de tar over FOT-rutene i 2022. For 2030 vil dette tilsvare en reduksjon i utslippene fra luftfarten på 969 000 tonn CO₂-ekv. årlig.

Vi forutsetter også at reduksjonen skjer gradvis i perioden frem mot 2030, med like store årlige kutt på 4 prosent reduksjon av luftfarten.

Ved disse forutsetningene får vi samlede reduksjoner i utslippene frem mot 2030 på 5,7 mill. tonn CO₂-ekv. Sammenlignet med Avinor og regjeringas mål om 4 prosents årlig økning i luftfarten, er reduksjonen imidlertid på hele 12,8 mill. tonn CO₂-ekv.

Sjøfart

Utslipp fra sjøfart og fiske står for om lag 3 mill. tonn CO₂-ekv. per år. Skipstrafikk som går mellom norske og utenlandske havner inngår imidlertid ikke i det norske klimaregnskapet, så i praksis er tallene høyere.

Det er et stort potensial for å kutte utslipp i sjøfarten ved implementering av elektriske fartøy, hydrogen og ammoniakk. Elektriske løsninger egner seg for mindre fartøy som har regelmessige ruter og slik kan legge inn lading uten problemer. Hydrogen og ammoniakk er egnet for større fartøy med mer uregelmessige ruter. Hydrogen og ammoniakk er imidlertid avhengig av solid, statlig satsing i en overgangsperiode, og kutt basert på en slik omlegging vil ikke behandles i denne planen. Som del av Rødts industripolitikk tar vi nettopp til orde for langsiktig statlig investering og eierskap i utviklingen av teknologiske løsninger og infrastruktur for en klimavennlig maritim sektor.

Fergesektoren er allerede godt i gang med elektrifisering. Hver dieseldrevet ferge står i snitt for utslipp på 2572 tonn CO₂ årlig. En total elektrifisering av hele fergesektoren vil kunne gi en reduksjon på 600 000 tonn CO₂ i året.¹⁹

Hvor store de totale utslippene for perioden 2021-2030 blir, avhenger av når en får innfaset disse elektriske fergene. Her har forvaltningen laget prognoser som vil velger å følge.²⁰

Vi vil da kutte 1,36 mill. tonn CO₂-ekv. frem mot 2030.²¹

En rekke fylkeskommuner rapporterer om økonomiske utfordringer som følge av omlegging til nullutslippsfartøy, og sviktende kompensasjonsordninger fra regjeringa. Rødt vil fullfinansiere omleggingen, slik at det ikke bidrar til å ytterligere svekke fylkeskommunenes økonomi. Rødt vil sikre

at anbud som lyses ut for produksjon av nullutslippsferger legger til grunn at fergene skal bygges på norske verft, og slik gi arbeidsplasser i norsk verftsindustri.

DNV GL har estimert at cruiseskip i norske farvann slipper ut 300 000 tonn CO₂-ekv. årlig.²² Rødt ønsker å forby utslippscruise. Ettersom forbud kan gjennomføres relativt raskt, forutsetter vi at det kommer i stand allerede fra 2022. Det vil da gi 2,7 mill. tonn CO₂-ekv. i reduserte utslipp for perioden 2021-2030.

Rødts forbud mot utslippscruise i norske farvann gjelder ikke skip i passasjertrafikk som f.eks Hurtigruten og Havilas trafikkering av kysttruten. Vi gir også et unntak for NOR-registrerte cruiseskip, som må være utslippsfrie i de fem norske verdensarvfjordene fra 2026, og utslippsfrie i hele Norges farvann fra 2030. Kommuner bør også få økt anledning til å innføre cruiseavgifter og kunne si helt nei til cruisetrafikk, også utslippsfri, om de ønsker det.

Dette gir et årlig kutt fra sjøfarten på 900 000 tonn i 2030, og samlede reduksjoner på 4,1 mill. tonn CO₂-ekv. for 2021-2030.

Utslippsfrie anleggsplasser

Oslo kommune har gått foran med å stille krav om utslippsfrie byggeplasser. Her har regjeringa i liten grad fulgt opp i sin klimaplan. Ved å introdusere forbedret logistikk og økt effektivisering av maskiner på bygge- og anleggsplasser, krav om at 70 prosent av nye ikke-veigående maskiner og kjøretøy skal være elektriske innen 2030, og utfasing av mineralolje og gass til byggvarme på byggeplasser, kan vi kutte 560 000 tonn årlig i 2030, og 3,1 mill. tonn CO₂-ekv. for 2021-2030.²³

Oppsummering transport

Gjennom reduksjonsmål for veitrafikk og luftfart, stopp i bygging av naturødeleggende motorveier, fortsatt elektrifisering av fergeflåten, forbud mot utslippscruise og strengere krav til byggeplasser, vil vi i 2030 kunne ha redusert utslippene med 3,1 mill. CO₂-ekv. årlig, eller om lag 20 prosent av de totale utslippene.

Samlet vil Rødt sine tiltak for transportsektoren gi kutt på 17,7 mill. tonn CO₂-ekv. for perioden 2021-2030 sammenlignet med dagens nivå. Men sammenligner vi med regjeringas politikk, hvor Avinor skal fortsette å øke flytrafikken med 4 prosent årlig, og Nasjonal transportplan mest sannsynlig vil gå inn for en rekke store motorveiprosjekter, blir forskjellene enda større, og differansen nærmer seg 29 mill. tonn CO₂-ekv.



Et landbruk som gir arbeidsplasser i Norge

Kutte 5,5 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom å iverksette landbrukets klimaavtale og kutte matsvinn. I 2030 betyr det en årlig reduksjon på 1 mill. tonn. I tillegg kommer globale reduksjoner på 2 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom å redusere importen av kjøtt. I 2030 betyr det en årlig reduksjon på 200 000 tonn CO₂-ekv. (ikke medregnet i Norges offisielle klimaregnskap)

Landbrukets klimaavtale

Landbruk stod i 2019 for 8,8 prosent av Norges utslipp, tilsvarende 4,4 mill. CO₂-ekvivalenter.

Regjeringa har inngått en avtale med Norges Bondelag og Norges Bonde- og Småbrukarlag om å redusere klimagassutslippene og øke opptaket av karbon fra jordbruket i perioden 2021-2030. Landbrukets klimaplan, lagt fram av Bondelaget, viser hvordan landbruket skal redusere utslippene med 5 mill. tonn CO₂-ekv. gjennom hovedpunktene fôring og avl, fossilfri maskinpark, fossilfri oppvarming, gjødsel og god agronomi, industrielle biogassanlegg og karbonlagring. Noen av tiltakene i landbrukets klimaplan kan det være vanskelig å utslippsberegne. Vi legger derfor til grunn at landbruket kutter 4 mill. tonn i perioden.

Da Miljødirektoratet la fram Klimakur 2030, inneholdt den til dels andre tiltak for landbruket, blant annet et tiltak om redusert kjøttproduksjon som vil kutte 2,9 mill. tonn CO₂-ekv. Disse forslagene fikk hard kritikk fra jordbruket. Tiltaket om redusert kjøttproduksjon vil føre til en nedgang på over 5000 arbeidsplasser i jordbruket, samtidig som det fortsatt importeres kjøtt fra utlandet.

Rødt legger til grunn at landbruket leverer mange viktige tjenester til samfunnet. Det er ikke bare mat vi får fra bonden, men også biologisk mangfold, kulturlandskap, matsikkerhet og råstoffer til en lang verdikjede for mat. Norsk landbrukspolitikk er også distriktpolitikk, og landbruket skaper viktige arbeidsplasser i distrikts-Norge. Landbruket skal redusere sine klimagassutslipp, men matproduksjon er en biologisk

prosess som ikke kan bli utslippsfri. Når landbruket får økte utgifter på grunn av tiltak for å senke klimagassutslippene, må fellesskapet dele på regninga, både i form av at landbruket inkluderes i ordninger som Enova, og gjennom overføringene i jordbruksforhandlingene.

Rødt vil i tråd med landbrukets klimaavtale kutte 800 000 tonn CO₂-ekv. i 2030. I perioden 2021-2030 betyr dette totale reduksjoner på 4 mill. tonn CO₂-ekv.

Kutt i importert kjøtt

Kjøttforbruket har økt markant de siste 50 årene, og en omlegging til å redusere kjøttforbruket noe, vil ha stor innvirkning på klimautslippene og folkehelsen. Rødt mener at løsninga på dette ikke er å innføre en urettferdig kjøttavgift, som gjør at de rike kan fortsette å spise mye kjøtt, mens de med mindre penger må snu enda mer på krona for hver tur i butikken. Istedenfor vil vi redusere importen av kjøtt fra utlandet, særlig kjøtt med høyt klimagassutslipp, som storfekjøtt fra Namibia, Botswana og Uruguay, som i perioden 2012 til 2019 stod for hhv. 13, 9 og 6 prosent av det importerte storfekjøttet. En stopp i importen av dette kjøttet ville gitt en reduksjon i globale utslipp på om lag 200 000 tonn CO₂ per år, i grove anslag, dersom kjøttet ble erstattet med norsk storfekjøtt.²⁴ I perioden 2021-2030, tilsvarer det 2 mill. tonn CO₂-ekv.. Dette utslippet synliggjøres ikke i Norges offisielle utslippsregnskap, og illustrerer problemet med nasjonale regnskap som ikke inkluderer produksjon av det som forbrukes. Dersom Norge hadde sluttet å produsere eget kjøtt, men bare importerte kjøttet, hadde vi redusert våre offisielle klimautslipp enormt, men utslippene globalt ville ikke blitt borte – bare flyttet seg til et annet land.

Norge importerte i perioden 2012-2019 16 prosent av storfekjøttet vi konsumerte, både fra land med lavere og høyere utslipp fra kjøttproduksjonen enn Norge. Selv om produksjonen av storfekjøtt i f.eks Tyskland er litt lavere enn i Norge, vil det å legge ned all norsk storfekjøttproduksjon for å importere maten, både redusere vår matsikkerhet, gjøre at store beiteressurser i Norge ikke brukes, og være en trussel mot vårt beitebetingede biologiske mangfold.

Rødt vil ikke gjennomføre forslaget i Klimakur 2030 om redusert kjøttproduksjon i Norge, eller innføre en urettferdig kjøttavgift, men vi vil reforhandle handelsavtalene i EØS og WTO med mål om å senke kvotene for importert kjøtt. Dette vil både styrke norsk landbruk, sikre norske arbeidsplasser og kutte utslipp. I tillegg vil vi gjennomføre tiltak som sikrer økt bruk av norsk fôr og norske beiteressurser, som toll på importert soya til dyrefôr og todeling av kraftfôrprisen der forbruk utover førseddel tilpasset dyreslag og tilgjengelige beite- og fôrressurser har en høyere pris. Vi vil også kutte moms på norsk frukt og grønnsaker, for å styrke de norske varene i markedet og gjøre det rimeligere for forbrukerne å velge norsk. Økt bruk av utmarksbeite vil føre til noe lavere kjøttproduksjon i Norge. Vi har ikke utslippsberegninger for disse tiltakene.

Redusert kjøttimport vil gi et årlig kutt på 200 000 tonn CO₂, noe som betyr 2 mill. tonn CO₂ frem mot 2030. Dette kuttet føres ikke på Norges offisielle klimaregnskap, og er derfor ikke med i våre summeringer.

Reduksjon i matsvinn

I Norge kastes mer enn 390 000 tonn mat hvert år i alle ledd av verdikjeden fra jord til bord. Den økonomiske verdien av matsvinnet i «forbrukerleddet» var i 2016 beregnet til 14 milliarder kroner, og i matbransjen 7,5 milliarder kroner i 2018. Stortinget har bedt regjeringa om å legge fram en matkaste-lov, som sikrer at overskuddsmat doneres til trengende, og at matbransjen rapporterer på nøkkeltall om matsvinn. Rødt vil gjøre det forbudt for dagligvarebutikker og matvareprodusenter å kaste spiselig mat.

Beregninger fra Klimakur viser at det er mulig å redusere store utslipp gjennom å redusere matkastinga. Rødt mener det største ansvaret må plasseres de profesjonelle aktørene i dagligvarebransjen og næringsmiddelindustrien, og ikke kun hos forbrukerne. Dette tiltaket vil føre til et årlig kutt på 210 000 tonn CO₂-ekv. i 2030, og 1,5 mill. tonn CO₂-ekv. i perioden 2021-2030.

Kutt i olje- og gassektoren

Kutte 32,1 mill. tonn CO₂-ekv ved å ikke gi nye letetillatelser og ikke åpne nye felter på norsk sokkel. I 2030 gir det en årlig reduksjon på 7,42 mill. tonn CO₂-ekv.

Olje- og gassutvinning stod i 2019 for nesten 28 prosent av de totale norske utslippene, det vil si 14 mill. tonn CO₂-ekv. årlig. Da er det bare utslipp fra selve utvinningsprosessen som er regnet med. 98 prosent av utslippene knyttet til olje- og gassektoren kommer ved forbrenning når oljen eller gassen brukes i en bilmotor eller lignende.²⁵ Det er allerede funnet mer olje og gass enn vi kan forbrenne uten å øke den globale oppvarmingen enormt. Det internasjonale energibyrået mener at 2/3 av påviste fossile energikilder må bli liggende hvis vi skal ha sjanse til å begrense den globale oppvarmingen til 2 grader.²⁶ Fra et klimaperspektiv er det med andre ord ekstremt viktig å trappe ned den norske olje- og gassutvinningen.

Olje- og gassindustrien har gitt Norge stor rikdom i form av eksportinntekter, skatteinntekter, arbeidsplasser, teknologiutvikling og en enorm finansformue plassert i Oljefondet. Oljearbeidernes kunnskap, kompetanse og kampkraft har vært avgjørende for å bygge norsk industri. Når de globale klimagassutslippene skal reduseres ned mot null de neste 30 årene vil det påvirke vår viktigste næring og hele norsk økonomi, og spesielt lokalsamfunn som er bygd opp rundt aktiviteten på norsk sokkel. I 2017 var hele 225 000 arbeidsplasser direkte eller indirekte knyttet til petroleumssektoren i Norge.

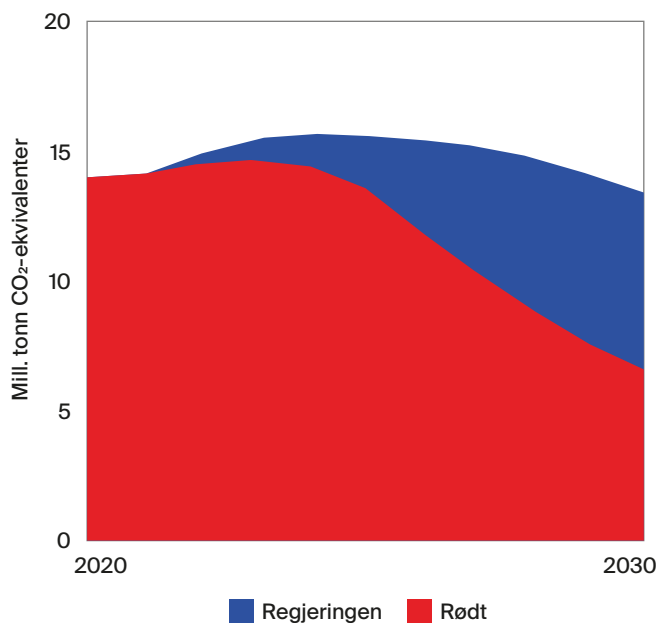
Uten en planmessig og rettferdig oppbygging av ny industri vil vi stå i fare for å miste både arbeidsplasser, kompetansemiljøer og kunnskap som fellesskapet er avhengig av. Alternativet er ikke å fortsette som før, men å vente på en markedsstyrt krasjlanding den dagen globale klimaavtaler og karbonavgifter virkelig får effekt. En slik kollaps tjener verken arbeidsfolk eller miljøet på, det så vi under oljenedturen i 2014 da aksjonærer og ledere fikk milliarder i utbytter og bonuser, mens folk mista jobben i tusentalls.

Rødt ønsker å bygge opp ny industri basert på disse kompetansemiljøene, og slik sikre at leverandørindustrien overlever og ekspanderer gjennom nye produkter. Dette kan du lese mer om i Rødts forslag til nytt arbeidsprogram hvor en helhetlig industripolitikk for rettferdig omstilling legges fram.

Dette betyr at Rødt sitt svar på å kutte utslipp fra norsk

sokkel frem mot 2030 er å ikke gi nye letetillatelser og ikke åpne nye felter på norsk sokkel. Da vil norsk oljeproduksjon gradvis bli mindre, og utslippene reduseres tilsvarende. Å starte en slik omstilling nå vil også frigjøre ressurser, kompetanse og investeringer som trengs for å bygge opp ny industri. Ved en slik strategi vil norsk oljeproduksjon være omtrent halvert i 2030, fra 226,6 mill. SM3 i 2020 til 107,3 mill. SM3 i 2030.

Utslipp fra norsk olje- og gassproduksjon 2021 - 2030



Figur 3: Utslipp fra norsk olje- og gassproduksjon om vi følger henholdsvis regjeringa eller Rødt.

Hvis vi antar at dette vil redusere utslippene fra oljeproduksjonen tilsvarende den prosentvise nedgangen i oljeproduksjon, betyr det reduserte norske utslipp på 7,4 mill. tonn CO₂-ekv. i 2030.²⁷ Dette gir en samlet nedgang i norske klimagassutslipp på 32,1 mill. tonn CO₂-ekv. i årene 2021-2030, fra 149,1 mill. tonn ved dagens utvinningstakt til 117 mill. tonn med Rødts alternative utvinningstakt.²⁸

Elektrifisering og CCS i fastlandsindustrien

Kutte 24,6 mill. tonn CO₂-ekv. ved å elektrifisere større industrianlegg, og iverksette karbonfangst- og lagring også i avfallshåndteringen. I 2030 gir det en årlig reduksjon på 3,6 mill. tonn CO₂-ekv.

Fastlandsindustrien stod for utslipp av 11,6 mill. tonn CO₂-ekv. i 2019. Dette er 23 prosent av de samlede norske klimagass-utslippene.

Rødt vil styrke dagens fastlandsindustri, og legge til rette for ny industri og arbeidsplasser for fremtiden. Men da må klimagassutslippene fra sektoren reduseres. Prosessindustrien, som står for en betydelig andel av disse utslippene, har i sitt Veikart en målsetning om å kombinere økt produksjon med nullutslipp i 2050.²⁹

Regjeringas foreslåtte økning i CO₂-avgiften vil kunne få store konsekvenser for norsk industri. Rødt ønsker at økningen i avgiften skjer sammen med et utvidet virkemiddelapparat, som sikrer at ingen arbeidsplasser i norsk industri flyttes til andre land.

Elektrifisering av industrien

I fastlandsindustrien, er det 30 industrianlegg som slipper ut mer enn 100 000 tonn CO₂-ekv. årlig. Disse anleggene slipper samlet ut 11,4 mill. tonn CO₂-ekv. Ifølge en rapport fra NVE er det mulig å elektrifisere syv av disse, som gir et samlet utslippskutt på 2,3 mill. tonn CO₂. Dette tilsvarer om

lag 5 prosent av Norges samlede utslipp.

Av disse syv anleggene vil fem av de kunne elektrifiseres med eksisterende teknologi, mens to krever utvikling av teknologi som ikke er tilgjengelig i dag. Rødt ønsker at alle syv anleggene blir elektrifisert raskt, og vil derfor sørge for både installasjon og utvikling av elektrifiseringsteknologi på anleggene.

En full elektrifisering av disse syv anleggene, vil kreve totalt 12 TWh, og slik gjøre beslag på betydelige kraftressurser. Derfor vil en slik elektrifisering også være avhengig av oppgraderinger i kraftnettet, og enten økt produksjon av kraft og/eller lavere forbruk av kraft i andre sektorer. Også en generell elektrifisering av andre deler av samfunnet, og tilrettelegging for mer industri vil øke Norges kraftbehov i fremtiden.

Rødt sin løsning på disse utfordringene er en kombinasjon av å ruste opp eksisterende vannkraftverk, legge til rette for energisparingstiltak, og kutte unødvendig luksusforbruk. De syv anleggene som kan elektrifiseres ifølge NVEs analyse er Yara Porsgrunn, Kårstø, Tjeldbergodden, Ineos Rafnes, Mongstad, Borregaard Sarpsborg og Kollsnes.

BEDRIFT	NÆRING	CO ₂ -UTSLIPP 2019 (MIL. TONN)	POT. REDUKSJON VED ELEKTRIFISERING (MILL. TONN)	MODENHET
Yara Herøya	Kjemisk industri	0,9	0,8-1,0	Kjent teknologi
Kårstø	Gassanlegg	1,1	0,75	Kjent teknologi
Equinor Metanol	Kjemisk industri	0,3	0,25-0,3	Ny teknologi
INEOS Rafnes	Kjemisk industri	0,4	0,1	Ny teknologi
Mongstad	Oljeraffineri	1,7	0,09	Kjent teknologi
Borregaard	Treprodukter	0,1	0,05-0,08	Kjent teknologi
Kollsnes	Gassanlegg	0,1	0,045	Kjent teknologi
SUM		4,6	Inntil 2,3	

Tabell 3: Elektrifiseringspotensiale på norske industrianlegg. Kilde: NVE-rapporten «Elektrifisering av landbaserte industrianlegg i Norge».



Rødt vil sikre finansiering og dermed sørge for at de fem anleggene som kan benytte seg av kjent teknologi, iverksetter elektrifisering umiddelbart, og sørge for teknologiutvikling også knyttet til de to siste anleggene. Rødt vil sørge for at statlig støtte til teknologiutvikling kommer alle til gode, for eksempel gjennom at staten etablerer eller øker sitt eierskap i virksomhetene.

Vi forutsetter en anleggsperiode på ca to år, og teknologiutviklingsperiode på tre år. Da vil de fem første være klare fra januar 2023, og de to som krever ny teknologi, stå klare i januar 2026.

Slik vil Rødt bidra til å kutte inntil 2,3 mill. tonn CO₂-ekv. fra landbasert industri årlig i 2030, og vi får samlede utslippsreduksjoner i tiårsperioden 2021-2030 på 16,7 mill. tonn CO₂-ekv.

Andre tiltak for å kutte klimagassutslipp i industrien

En utfordring med å kutte mange av utslippene fra industrien, er at produksjon av en rekke industriprodukter skaper store utslipp, fordi fremstillingen krever kjemisk utskilling av klimagasser fra det ferdige produktet. Dette kalles prosessutslipp, og lar seg ikke enkelt elektrifisere bort. Totalt er det 9 mill. tonn CO₂-ekv. som stammer fra slike prosessutslipp.

Et eksempel på et slikt produkt er sement, som typisk fremstilles av kalkstein ved å skille ut karbonet. Norcem sin sementfabrikk i Brevik skiller alene ut nesten 800 000 tonn CO₂-ekv. årlig. Globalt kan om lag fem prosent av de menneskeskapte CO₂-utslippene spores til sementproduksjon.

Skal en kutte slike utslipp som ved produksjon av sement, kreves det enten at en bruker alternative produkter – en kunne for eksempel tenke seg at vi i større grad skifter ut sement og betong med mer tre – eller at en endrer selve den kjemiske prosessen, for eksempel ved at en bruker råstoff uten karbon slik at en ikke danner CO₂. Den tredje muligheten hvor en hverken kan erstatte produktet med gode alternativer, eller bruke ikke-karbonbaserte råvarer, er å fange og lagre karbonet (CCS) eller bruke karbonet i utviklingen av nye produkter (CCUS). De fleste rapporter peker på at mens CCUS har stort potensial som grunnlag for fremtidige verdikjeder, så har det lite potensial som rent

klimatiltak. Rødt fokuserer derfor på CCS.

CCS

Regjeringa har gjennom prosjektet «Langskip» sikret finansiering for et karbonfangst- og lagringprosjekt hos sementprodusenten Norcem i Brevik. Dette vil kunne kutte anslagsvis 400 000 tonn CO₂ årlig av anleggets utslipp på 800 000 tonn. Rødt ønsker i tillegg å fullfinansiere avfallsforbrenningsanlegget til Fortum på Klemetsrud i Oslo, som vil kunne kutte ytterligere 400 000 tonn CO₂ årlig. Vi vil legge til rette for at det kan utvides til avfallsforbrenningsanleggene i Bergen (260 000 tonn), Trondheim (260 000 tonn) og utrede muligheter for det samme i Stavanger og Fredrikstad. Avfallsforbrenning utgjør om lag 2 prosent av de samlede utslippene i Norge.

CCS er imidlertid også en energikrevende prosess, kontroversielt, og i dag avhengig av store offentlige subsidier.

En vellykket innfasing av CCS vil i prinsippet muliggjøre en fortsatt stor produksjon av fossil energi, og er derfor typisk noe oljeselskapene vil ivre for. Men om CCS bare introduseres ved produksjon av for eksempel olje og gass, men ikke ved forbrenning, så vil det se bra ut på det offisielle norske klimaregnskapet, men kunne bidra til økte utslipp globalt. Derfor støtter Rødt teknologiutvikling og innfasing, men stiller klare krav om at det ikke kan bli en erstatning for andre nødvendige tiltak.

Innfasing av CCS både hos Norcem og i avfallshåndteringen i Oslo, Bergen og Trondheim vil kunne bidra til å kutte om lag 1,3 mill. tonn CO₂-ekv. årlig.

Regjeringa bestilte en kvalitetssikring av karbonfangstprosjektene før investeringsbeslutningen høsten 2020.³⁰ I denne forutsettes det at prosjektstart er i januar 2021, og at anleggene vil være operative høsten 2024. Vi forutsetter det samme, og ser for oss at alle de foreslåtte CCS-anleggene vil kunne være operative fra januar 2025.

Ved disse forutsetningene får vi kumulative reduksjoner i utslippene frem mot 2030 på 7,9 mill. tonn CO₂-ekv.

Hydrogen

Hydrogen kan ofte erstatte karbonbaserte råvarer i produksjonen av ulike industriprodukter, og kan slik spille en viktig rolle for å redusere utslipp fra særlig

prosessindustrien. Hydrogenet må imidlertid selv produseres, og vil, om det produseres gjennom reformering av naturgass (som er vanlig i dag), også gi utslipp. Løsningen på dette er å enten produsere det på anlegg med installert karbonfangst, eller å produsere det fra vann ved hjelp av fornybar kraft. Begge løsningene vil øke det norske energi-behovet kraftig.

Ved TiZirs titandioksidsmelteverk i Tyssedal kan en for eksempel erstatte kull med hydrogen, noe som vil kunne redusere utslippene med om lag 200 000 tonn CO₂-ekv. Vi har ikke detaljregnet på potensialet i alle verkene som kan ta i bruk slik eller lignende teknologi.

Vi har ikke tatt med potensielle utslippskutt ved innfasing av hydrogen i industrien i våre overordnede regnskaper, fordi de foreløpig fremstår nokså usikre og krever tildels mye teknologiutvikling. Om produksjon av hydrogen kan ansees som et klimatiltak avhenger også av hva det produseres av og under hvilke formål. Hvis hydrogen produseres av naturgass, vil produksjonen skape klimagassutslipp, og i føre til at en i praksis bare flytter på utslippene. Hydrogen produsert ved elektrolyse har derimot muligheten til å være nesten utslippsfritt. Rødt ønsker imidlertid at staten skal bidra økonomisk til teknologiutvikling og implementering av hydrogen-teknologi med tanke på utslippskutt fra industrien.

Oppsummering industri

Hydrogen og CCS er to eksempler på virkemidler som kan bidra til å kutte utslipp fra norsk industri ganske kraftig, men som er avhengig av statlige investeringer til teknologiutvikling og implementering. Det finnes også en rekke andre slike virkemidler, og prosessindustrien selv anslår at en ved en aktiv statlig politikk vil kunne nå nullutslipp i 2050, samtidig som en dobler produksjonen. Rødt ønsker en aktiv industripolitikk som tar i bruk oljefondet, statlig eierskap og demokratisk ressursforvaltning for å sikre arbeid og lokal videreforedling av fornybare råvarer i hele landet, og ønsker også å øke norsk, utslippsfri industriproduksjon.

Det er også et isolert poeng at en rekke industriprodukter som aluminium, globalt produseres med i gjennomsnitt fire-fem ganger større utslipp enn i Norge. Så lenge vi trenger slike produkter, er produksjon i Norge i seg selv et viktig klimatiltak, og Rødt ønsker å legge til rette for dette. Totalt vil Rødts forslag til elektrifisering, og utvidede satsing på CCS, kunne gi kutt på 3,6 mill. tonn CO₂-ekv. årlig fra land-basert industri. Dette vil i perioden frem mot 2030 gi totale kutt på 24,6 mill. tonn CO₂-ekv. I tillegg kommer potensielle kutt på andre tiltak, som ved introduksjon av hydrogen for kull.



Naturens karbonlager

Å ta vare på naturen er den billigste og mest effektive løsningen for å lagre karbon. Å ta vare på og øke de naturlige karbonlagrene er en av de sikreste måtene å motvirke ekstreme klimaendringer på, i følge IPCC.³¹ En rapport fra Norsk institutt for naturforskning at norsk natur lagrer mye karbon, særlig i jordsmonnet og vegetasjonen.³² Rapporten viste også at skogbruk reduserer karbonlagrene i skog. Globale estimer viser at jordsmonnet i boreal skog som er eldre enn 200 år, inneholder mer enn dobbelt så mye karbon per kvadratmeter enn skog som er 71–120 år. Før intensivering av skogbruket startet, var karbonlageret antakeligvis dobbelt så stort som i dag. Ødelagte myrer er også en stor kilde til utslipp av karbon fra naturen. Utslipet fra ødelagt myr i Norge er estimert til 5,55 mill. tonn CO₂-ekv. årlig.

Heller enn å gjødsle skog og dermed ødelegge for det biologiske mangfoldet, vil Rødt restaurere natur, særlig myr og våtmark. Stortinget har vedtatt at 15 prosent av de forringede økosystemene skal være restaurert innen 2025. Det vil vi sikre. Gevinsten av å restaurere natur, er i snitt 10 ganger kostnadene.³³ Den delen av skogen som skal hogges, må forvaltes på en måte som lagrer mer karbon, f.eks ved økt bruk av plukkhogst og forbud mot markberedning som fører til karbonutslipp fra jordsmonnet. Når regjeringa foreslår skogplanting på nye arealer, glemmer de at det ikke finnes noe som heter nye arealer. Drenering av myr og torvmark må stoppes. Rødt støtter miljøorganisasjonenes krav om en Naturkur, som viser hvordan vi kan lagre karbon ved å bevare natur.

Noter

1. <https://www.regjeringa.no/no/aktuelt/norge-forsterker-klimamalet-for-2030-til-minst-50-prosent-og-opp-mot-55-prosent/id2689679/>
2. Se regjeringas klimaplan side 14.
3. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-og-kvoteplikt/>
4. Kategorien "annen transport" hos Miljødirektoratet inkluderer den kvotepliktige luftfarten. Derfor opererer MD med 6,9 mill. tonn CO₂-ekv. for kategorien. Vi har imidlertid valgt å dele den opp her, ettersom en sentral kritikk av regjeringas klimaplan er de manglende tiltakene for kvotepliktig sektor.
5. <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>
6. <https://www.theguardian.com/environment/2020/sep/21/worlds-richest-1-cause-double-co2-emissions-of-poorest-50-says-oxfam>
7. Framtiden i våre hender (2021) Forbruksbasert klimaregnskap for Norge. K. Steen-Olsen, C. Solli, H. Nersund Hansen
8. <https://www.nrk.no/innlandet/elbiler-presser-stromnett-et-og-batterier-bli-losninga-i-hytteomrader-1.15179823>
9. <https://www.nettavisen.no/okonomi/klima-stordalen-sliter-med-flyskam-floy-privatflyet-33-timer-i-april/s/12-95-3423679837>
10. Båtlivsundersøkelsen 2018 <https://b-v.no/opplev-batlivet/ta-del-i-batlivet/dette-er-batlivet-i-norge/>
11. <https://www.miljodirektoratet.no/tjenester/klimatiltak/klimatiltak-for-ikke-kvotepliktige-utslipp-mot-2030/sjofart-fiske-og-havbruk/elektrifisering-av-fritidsbater/>
12. <https://www.regjeringa.no/no/tema/kommuner-og-regioner/regional--og-distriktpolitikk/det-distriktpolitiske-virkeomradet/distriktpolitisk-virkeomrade---kart/id2558701/>
13. Sintef: Greenhouse gas emissions of Norwegian seafood products in 2017
14. <https://www.industrienergi.no/nyhet/norsk-sjomat-bor-gi-flere-arbeidsplasser-norge/>
15. Her er ikke luftfart mellom Norge og andre land inkludert.
16. Regjeringa forventer at den foreslåtte økningen i CO₂-avgiften vil kunne gi kutt på 3,5 mill. tonn CO₂-ekv fra transportsektoren. Vi har valgt å ikke regne disse inn her, ettersom vi ser på økningen i avgiften som et virkemiddel som bidrar til å nå våre ulike reduksjonsmål, og ikke et tiltak som kommer i tillegg.
17. <https://www.regjeringen.no/contentassets/5a0bb3ce451a491f9648322a33f19bff/klimaeffekt-av-virksomhetenes-prioriterte-prosjekter-i-ntp-2022-2033-web.pdf>
18. Dette anslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, og baserer seg på tall fra desember 2014. Her er byområdene definert som ni områder (Oslo, Bergen, Nord-Jæren, Trondheim, Drammen, Kristiansand, Sarpsborg-Fredrikstad, Grenland og Tromsø), og dekker også deres nabokommuner. Naboområdet er definert nokså bredt – feks er Radøy en del av Bergensområdet – men samtidig er det mange andre byområder som ikke er med. Vi velger derfor å forholde oss til dette anslaget. Klimakur bruker 46 prosent, men skriver selv at det er konservativt.
19. Se https://www.regjeringa.no/contentassets/00f527e95d0c4dfd88db637f96ffe8b8/dnv-gl-underlagsrapport_endelig-versjon.pdf
20. Se Klimakur, <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf>
21. Se <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m1625/m1625.pdf>
22. Se https://www.regjeringa.no/contentassets/00f527e95d0c4dfd88db637f96ffe8b8/dnv-gl-underlagsrapport_endelig-versjon.pdf
23. Tallene er hentet fra Klimakur. Vi forutsetter lineær årlig økning i effekten.
24. Grunnlaget for utredningene er Landbruksdirektoratets markedsrapport, <https://www.landbruksdirektoratet.no/nb/industri-og-handel/marked-og-pris/markedsrapport>, og utslippsfaktorer fra FAO <http://www.fao.org/faostat/en/#data/EI/visualize>.
25. Tallene som vanligvis oppgis er at utvinning av ett tonn norsk olje slipper ut 60 kilo CO₂-ekv., mens oljen ved forbrenning slipper ut 3000 kilo CO₂-ekv.
26. Se <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2012>
27. Regjeringa og Equinor-direktørene har også en målsetning om å halvere utslippene fra norsk sokkel innen 2030 som de skriver i klimaplanen. Men hvordan det vil skje er ikke nærmere beskrevet, og det henvises til en kommende stortingsmelding. Det er sannsynlig at en stor del av disse eventuelle kuttene vil skje gjennom elektrifisering fra land, og altså være svært utfordrende for norsk kraftintensiv industri.

28. Beregningene er gjort ved å summere reservene i årene 2021-2030 og sammenligne det med det de samlede prognosene for reserver+ressurser, som er det vi kan anta blir utvunnet uten endring av norsk olje- og gasspolitikk, kan vi finne den kumulative reduksjonen i utslipp i 2021-2030, for å sammenligne med regjeringas klimaplan. Reserver er petroleumsmengder som det er besluttet at skal utvinnes. Ressurser er utvinnbare mengder hvor det ikke er tatt en slik beslutning, og kan igjen deles opp etter hvorvidt de er i felt, funn eller enda uoppdagede. Vi har her ikke tatt hensyn til hverken påbegynt eller kommende elektrifisering, eller at ulike plattformer kan ha ulikt utslipp, og ganske enkelt benyttet oss av et forholdstall basert på dagens utslipp. Vi har benyttet oss av tall og prognoser fra Norsk Petroleum, som en kan finne her: <https://www.norskpetroleum.no/produksjon-og-eksport/produksjonsprognoser/>
29. Se rapporten "Veikart for prosessindustrien" fra 2016. https://www.norskindustri.no/siteassets/dokumenter/rapporter-og-brosjyrer/veikart-for-prosessindustrien_web.pdf
30. Se <https://www.regjeringa.no/contentassets/9f8d6e401b4e4f2e9d48645323aa26c0/kvalitetssikring-ks2-av-tiltak-for-demonstrasjon-av-fullskala-co2-handtering.pdf>
31. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/08/4.-SPM_Approved_Microsite_FINAL.pdf
32. <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2655580>
33. <https://ipbes.net/assessment-reports/ldr>, se punkt A2 i "Summary for policymakers"



FORDI FELLESSKAP FUNGERER



RØDT.NO