



Rettferdig miljøpolitikk Rødts klimaplan

Marie Sneve Martinussen
Nestleder

Sofie Marhaug
Energi- og miljøpolitisk
talsperson

Bjørnar Moxnes
Leder

Geir Jørgensen
Næringspolitisk talsperson



Innhold

Kapittel 1: Innledning	4
Kapittel 2: Om norsk klimapolitikk, utslippstall og begreper	6
Kapittel 3: Stans elitens luksusforbruk og omfordel for et mer bærekraftig samfunn	10
Kapittel 4: Industri	12
Kapittel 5: Transport	18
Veitrafikk	18
Skipsfart og maritim næring	21
Luftfart	22
Kapittel 6: Jordbruk og mat	25
Kapittel 7: Bygg, anlegg og oppvarming	28
Kapittel 8: Avfallshåndtering	30
Kapittel 9: Internasjonalt ansvar	32
Kapittel 10: Natur og arealbruk	33
Kapittel 11: Fiskeri og havbruk	35
Kapittel 12: Olje og gass	36
Kapittel 13: Krafta må gå til foredling og klimagasskutt, ikke sløses bort	38
Kapittel 14: Behov for bioenergi	40
Arbeidsplasser i omstillingen	41
Sum av alle kutt	41

Rødts stortingsgruppe

Postadresse: Stortinget, Postboks 1700 Sentrum, 0026 Oslo

E-post: postmottak.rodts@stortinget.no

Telefon: 23 31 23 95

Rødt

Adresse: Dronningens gate 22, 0154 Oslo

E-post: roedt@roedt.no

Telefon: 22 98 90 50

Utgitt november 2022.

Klimapolitikken må være handlekraftig, rettferdig og på naturens premisser

Altfor lenge har norsk klimapolitikk kun dreid seg om målsetninger langt fram i tid, og for lite om konkret handling. Det haster å kutte i klimagassutslippene, for å stanse de verste utslagene av de menneskeskapte klimaendringene. Ifølge FNs siste anslag går verden mot 2,8 grader oppvarming hvis vi ikke handler raskt. Klimaendringene fører allerede til ekstremvær. 2,8 grader oppvarming vil bety global katastrofe.

Utslipp henger sammen med ulikhet. Det er de rikeste som forurenser mest. Det er store forskjeller mellom stater og verdensdeler. Men nye tall og data fra World Inequality Lab slår fast at ulikhet i utslipp, kalt karbonulikhet, er større internt i land enn mellom land.¹ Også i Norge står de rikeste for de største utslippene: Ifølge tall fra samme kilde hadde de 10 prosent som tjener mest et karbonavtrykk over dobbelt så stort som de 40 prosent i midtsjiktet av befolkningen.² Derfor må rettferdig klima- og miljøpolitikk være mer enn bare et slagord. Det er helt nødvendig at de rikeste kutter mest, om vi skal hindre de verste utslagene av de menneskeskapte klimaendringene. For å sikre folkelig oppslutning om en handlekraftig klimapolitikk må kostnadene fordeles rettferdig, slik at vi ikke sender regninga til folk med dårlig råd og distriktene, mens de som har mest og forurenser mest kan fortsette som før. Samtidig må et land som Norge, som er rikt sammenlignet med andre, ta et større ansvar for globale utslippskutt.

Klima- og miljøpolitikken må være rettferdig

Hvor mye du kan forbruke avhenger i dag av hvor mye penger du har. Rødt mener at også de rikeste skal redusere sine utslipp. Derfor vil vi blant annet forby luksusforbruk som privatjetfly og cruisetrafikk som ikke er utslippsfri, innføre progressive avgifter på yachter og flyreiser, og innføre en ekstraskatt for de som tjener over 1,5 millioner.

Rettferdig klima- og miljøpolitikk handler ikke bare om å ta fra

de rike. Vi må også bruke penger på miljøvennlige alternativer for folk flest. Derfor vil Rødt jobbe for bedre og billigere busstilbud i hele landet, og raskere jernbane mellom de store byene.

Rettferdig klima- og miljøpolitikk handler også om å sikre og skape arbeidsplasser. I Norge er mange arbeidsplasser knyttet til olje- og gassproduksjon. Derfor er det avgjørende å få til en rettferdig omstilling. I stedet for en markedsstyrt krasjlanding, når samfunnet skal bli mindre oljeavhengig, trenger vi politisk styring og en aktiv stat – med storstilt satsing på løsninger som kutter utslipp og skaper jobber samtidig.

Klima og natur går hånd i hånd

Løsninga på klimakrisa er ikke å bygge ned mer norsk natur, enten det dreier seg om vindturbiner i reinbeiteområder eller å gå løs på vernede vassdrag. Både klimagassutslippene og nedbygging av natur truer jordas tåleevne. De to krisene forsterker dessuten hverandre. Når naturen bygges ned forsvinner også jordas naturlige CO₂-lagre. Derfor må klimapolitikken være på naturens premisser.

I denne planen viser Rødt helt konkret hvordan vi skal kutte utslipp sektorvis på en rettferdig måte, uten å ødelegge mer natur.

Rødts viktigste grep for å kutte ulikheter og utslipp:

- Kutte store punktutslipp i industrien gjennom målrettede støtteordninger til utvikling og introduksjon av ny teknologi
- Gjøre det dyrere å forurense, men betale tilbake pengene til folk med dårlig råd med en klimarabatt, som særlig omfordeler til barnefamilier og folk i distriktene
- Forbud mot privatfly og en progressiv flyavgift for reiser mellom de store byene i Norge, der det er god togforbindelse, og utenlands utover én ferietur i året

1. World Inequality Lab: World Inequality Report 2022. Side 126. <https://wid.world/document/world-inequality-report-2022/>

2. World Inequality Lab: World Inequality Database. https://wid.world/share/#0/countrytimeseries/lpfghg_p99p100_z;lpfghg_p90p100_z;lpfghg_p50p90_z;lpfghg_p0p50_z/NO/2015/eu/k/p/yearly/l/false/0/175/curve/false



- Redusere luksusforbruk og øke finansiering av klimatiltak gjennom økt skatt på de høyeste inntektene
- Finansiere karbonfangst- og lagring på avfallsanlegg over hele landet
- Krav om omstillingsplaner for hele oljeindustrien som ikke sluker kraft fra land
- Strengere krav til materialvalg og gjenbruk i bygg
- Reduksjonsmål for flytrafikken innenlands og utenlands gjennom Avinor
- Finansiere utslippsfrie hurtigbåter og ferger over hele landet
- Stortilt satsing på kollektivtrafikk og økte CO₂-avgifter for å redusere veitrafikkens utslipp
- Satsing på økt karbonopptak gjennom blant annet krav til skogbruket og finansiering av tiltak i jordbruket
- Omstillingsprogram for yrkeskjøretøy og dato for stans i alt fossilt nybilsalg
- Flytting av gods fra vei til bane
- Krav og avgiftsendringer for å fjerne fossile fartøy i petroleums- og havbruksnæringene

Rødt vil kutte utslippene med 70 prosent innen 2030

Rødt mener at Norge innen 2030 må kutte tilsvarende 70 prosent av utslippene fra 1990-nivå. Da var norske utslipp på 51,4 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Siden 1990 har lite skjedd om vi ser på de samlede utslippene: Til nå har utslippene gått ned med 2,5 tonn,³ og de siste tallene fra SSB i november viser at utslippene i 2021 gikk ned med bare -0,7% fra året før.⁴

Det er behov for en ekstraordinær innsats framover, for å bøte på den feilede klimapolitikken fra vekslende stortingsflertall og regjeringer over flere tiår.

De aller fleste tiltakene vi presenterer i denne planen, gjør at vi kutter utslipp nasjonalt slik det regnes under Parisavtalen. Tiltakene vil kutte utslippene med 64,5% innenlands.

Samtidig fører norsk forbruk til en rekke utslipp som ikke regnes med i det norske utslippsregnskapet. Vi importerer både mat, råvarer og forbruksvarer, og transporter oss selv og varer over landegrenser. I tillegg tjener vi stort på å eksportere olje og gass til forbrenning i utlandet, noe som ikke kan fortsette for lenge. Vi må også ta ansvar for å kutte disse utslippene. Klimatiltak må i størst mulig grad føre til reelle utslippskutt globalt og dempe den globale etterspørselen etter fossil energi. Alle land må ta ansvar, og ikke bare skubbe utslipp over på andre lands regnskap.

Gjennom reduksjon i det norske avtrykket på internasjonale utslipp, spesielt fra flytrafikk mellom Norge og andre land og utslippsreduksjon fra importerte byggematerialer, foreslår vi tiltak som kutter utslippene tilsvarende ytterligere 8,5 prosent.

Rødts klimaplan vil samlet kutte utslipp tilsvarende 73 prosent, sammenlignet med 1990-nivå.

Vi diskuterer gjerne hvordan vi får den handlekraftige og rettferdige miljøpolitikken som trengs. Dette er vårt forslag, med en rekke tiltak som viser hvordan det kan gjøres. Det må være slutt på at milliardærene får alt de peker på. Vi må sette framtidens arbeidsplasser og en levelig klode foran storselskapenes profitt og de superrikes frihet til å forbruke mer enn alle andre. Det er tid for å ta tilbake kontrollen over klimapolitikken og naturressursene.

3. Nasjonalbudsjettet 2023, side 95

4. SSB Utslipp til luft <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/forurensning-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>

KAPITTEL 2:

Om norsk klimapolitikk, utslippstall og begreper

Norges klimamål

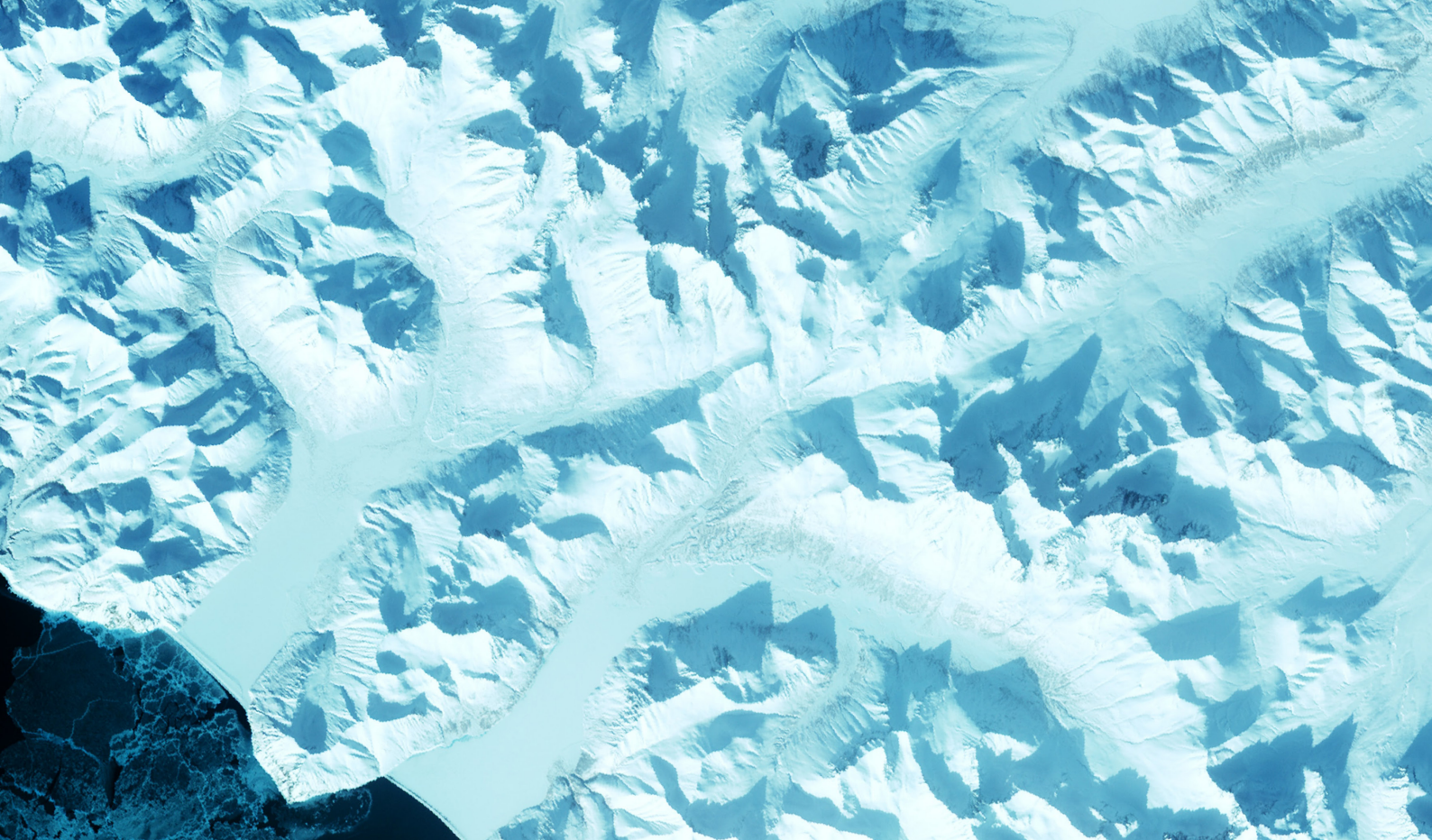
Norsk klimapolitikk kan fremstå uoversiktlig når dagens og tidligere regjeringer forholder seg til flere ulike mål, og vektlegger ulike mål i ulike sammenhenger etter hva som passer.

Norges klimaforpliktelser

Innmeldt i FN-systemet og til klimatoppmøtene Lovfestet i Klimaloven	Kutte minst 50%, opp mot 55% innen 2030, sammenlignet med 1990 Kutte 90 til 95 prosent innen 2050 sammenlignet med 1990 <i>I november 2022 sa regjeringen at de vil øke målet for 2030 til 55%</i>
Avtale med EU og Island	Landene skal kutte 40% fra 1990-nivå sammen. Norges ansvar er å kutte 40% fra 2005-nivå i ikke-kvotepliktig sektor og bidra til samlet kutt på 43% i kvotepliktig sektor, samt ikke senke CO ₂ -opptaket i skog og gjennom annen arealbruk <i>EU planlegger å oppjustere målet de skal nå sammen til 55%</i>
Hurdalsplattformen som Arbeiderpartiet og Senterpartiets regjering er basert på	Regjeringens eget 55% mål, som de inntil nylig ikke tenkte melde inn til EU

EUs inndeling av ulike kilder for utslipp

De ulike "sektorene" for utslippskilder i EU-systemet møter man ofte på, også noen ganger i denne planen. Her er en forklaring	
Kvotepliktig sektor	EUs klimapolitikk, som Norge er integrert i, legger opp til at en del store utslippskilder skal redusere sine utslipp gjennom kvotehandel. Det er blant annet olje- og gassproduksjon og større industribedrifter. Mye luftfart inkluderes også her.
Ikke-kvotepliktig sektor	Utslipp fra transport, jordbruk, avfall og mindre industribedrifter er viktige utslippskilder utenom kvotesystemet.
Skog og arealbruk	Opptak og utslipp fra hvordan vi forvalter skog og areal er den tredje sektoren, og omtales mer i kapittel 10



Regjeringa har i sitt forslag til Statsbudsjett for 2023 lagt fram en ny klimaplan som skal måle klimaeffekten av deres politikk og hvordan de ligger an til å nå målene. Når de sier at de omtrent ligger an til å nå dem er det basert på to forutsetninger: Det er for å nå det minst ambisiøse målet, målet om 40% kutt fra 2005. Og det er bare for ikke-kvotepliktig sektor.

For å klare dette lave målet må Norge maksimalt slippe ut 23,2 millioner tonn CO₂-ekv. i 2023. Dagens politikk legger opp til 23,9. Regjeringen mener å ha nye tiltak som kutter 500 000 tonn ovenpå det og jobber særlig med tiltak som skal kutte 200 000 tonn mer, særlig i jordbruket.⁵ Samtidig kutter regjeringa avgifter på fossilt drivstoff som øker utslippene med 165 000 tonn ifølge regjeringens egne tall.⁶ Dette mener Rødt er altfor svakt.

For de utslippene som gjennom EU-samarbeidet er sortert under kvotepliktig sektor må man kjøpe kvoter for å få slippe ut klimagasser. På den måten skal utslipp først kuttes der det koster minst. Det betyr at Norge ikke nødvendigvis må kutte i egne kvotepliktige sektorer, men bedriftene kan kjøpe utslippskvoter så lenge det finnes tilgjengelige kvoter i markedet. Særlig industrien har stått på stedet hvil i utslipp siden Norge ble en del av kvotemarkedet i 2005. Blant annet fordi en rekke kutt, særlig i andre klimagasser enn CO₂, allerede var tatt. Og fordi det har vært billigere å gjøre utslippskutt andre steder i Europa, hvor det å kutte utslipp fra energiforsyningen er viktig. I Norge har vi ikke store utslipp fra elektrisitetsproduksjon, fordi vi har et fornybart kraftsystem, og vi bruker ganske lite gass til oppvarming. Hvis vi framover kun lener oss på kvotesystemet uten å ta politiske grep risikerer vi å stå på stedet hvil når det kommer til å kutte utslipp fra kvotepliktig sektor.

Rødt mener vi må ha en plan for utslippskutt i alle sektorer. Å kjøpe kvoter kan gjøre at vi utsetter utslippskutt for lenge og ender opp med å slippe ut mer.

Norges utslipp

Endelige tall fra SSB, november 2021⁷ viser hvordan utslippene fordeler seg

Millioner tonn CO ₂ -ekv. i 2021	
Totalt utslipp av klimagasser	48,9
Olje- og gassutvinning	12,1
Industri og bergverk	11,7
Energiforsyning	1,7
Oppvarming i andre næringer og husholdninger	0,5
Veitrafikk	8,7
Luftfart, sjøfart, anleggsmaskiner m.m.	7,5
Jordbruk	4,6
Andre kilder	2,1

5. Regjeringas klimastatus og –plan. Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2022–2023). Side 91

6. Regjeringas klimastatus og –plan. Særskilt vedlegg til Prop. 1 S (2022–2023). Side 94

7. SSB Utslipp til luft. 3. november 2022. <https://www.ssb.no/natur-og-miljo/foreurensting-og-klima/statistikk/utslipp-til-luft>

Nasjonalbudsjettet, som legges fram av regjeringen sammen med statsbudsjettet, viser hvor store utslippskutt vi får med dagens politikk. Det vil si innførte virkemidler og tiltak som er vedtatt, ikke forslag og lovnader fra regjeringen. De tar utgangspunkt i dagens avgifter på klimagassutslipp, ikke en lovet økning, blant annet. Foreslåtte tiltak i forslaget til statsbudsjett er heller ikke med. Det tas ikke utgangspunkt i at teknologiutvikling skal gå raskere enn før, blant annet.

Slik ser framskrivningene i Nasjonalbudsjettet 2023 ut:

Tabell 3.15 Utslipp og opptak av klimagasser i Norge etter sektor. Mill. Tonn CO₂-ekvivalenter

	1990	2005	2021	2025	2030	2035
Utslipp av klimagasser	51,4	54,9	49,1	44,8	38,6	33,8
Kvotepliktig utslipp	23,2	27,7	23,8	22,2	19	16,6
– Olje- og gassproduksjon ¹	7,2	12,9	11,5	10,8	8	6,3
– Industri og bergverk ²	15,3	13,7	10,7	10,2	9,8	9,1
– Andre kilder ¹	0,7	1,1	1,5	1,2	1,2	1,2
Ikke-kvotepliktig utslipp	28,2	27,2	25,4	22,6	19,5	17,2
– Luftfart, sjøfart og fiske	4,6	5,5	6,7	6,1	5,6	5
– Veitrafikk	7,4	9,5	8,7	7,1	5,3	3,9
– Andre kilder ³	11,4	7,6	5,4	4,8	3,9	3,6
<i>Netto opptak i skog og andre landarealer⁴</i>	<i>-10,5</i>	<i>-20,3</i>	<i>-14</i>	<i>-15,9</i>	<i>-16,5</i>	<i>-13,6</i>
<i>Utslipp av klimagasser medregnet netto opptak i skog</i>	<i>40,9</i>	<i>34,6</i>	<i>35,1</i>	<i>28,9</i>	<i>22,1</i>	<i>20,2</i>

Memo:

Fastlands-Norge⁵ 43,2 40,9 37 33,3 30 27,1

1. Noe av utslippene i olje- og gassproduksjon er ikke-kvotepliktig. Disse er lagt til «andre kilder» under ikke-kvotepliktig utslipp. Inkluderer kvotepliktig energiforsyning og luftfart.
2. Noe av utslippene i industri og bergverk er ikke-kvotepliktig. Disse er lagt til «andre kilder» under ikke-kvotepliktig utslipp.
3. Inkluderer ikke-kvotepliktig utslipp fra industri, petroleumsvirksomhet og energiforsyning i tillegg til oppvarming og andre kilder.
4. Tallet for 2021 er fremskrevet netto opptak.
5. Totale utslipp utenom olje- og gassproduksjon og netto opptak i skog.

Kilder: Statistisk sentralbyrå, Miljødirektoratet, Norsk institutt for bioøkonomi og Finansdepartementet.

Det er en liten forbedring fra fjorårets framskrivning. Nasjonalbudsjettet for 2022 anslo et utslippsnivå på 41,2 i 2030. Nå er anslaget 38,6 i 2030. Tallene viser at de fleste sektorer forventes å stå relativt stille, foruten petroleum og veitrafikk.

Det ville innebært et kutt på knapt 25% fra 1990. Det er langt fra godt nok.

Metode

I vår klimaplan tar vi utgangspunkt i dagens nivå på utslippene for de ulike sektorene, og viser hvilken politikk som kan føre til at Norge tar de nødvendige utslippskuttene. Tiltakene er for det meste ikke lagt opp på en gitt referansebane, ettersom vi noen steder vil være uenige med dagens politikk – både fordi vi vil gjøre mer, og fordi vi enkelte steder har en annen innfallsvinkel. På samferdsel har vi regnet med framskrevne utslippskutt med dagens politikk. Vi har for enkelhets skyld valgt å holde oss til CO₂-ekvivalenter gjennomgående, istedenfor å ta for oss de ulike klimagassene hver for seg.

Klimaplanens kapitler tar for seg de ulike sektorene som har høye utslipp. I tillegg har vi egne kapitler om hvordan vi sørger for en klimapolitikk som ivaretar omfordeling, og hvordan vi sørger for nok kraft til å klare utslippskuttene.

Dette er Rødts andre klimaplan, og bygger videre på klimaplanen vi lanserte i februar 2021. Denne er mer omfattende, og viser hvordan vi kutter over 30 millioner tonn utslipp av CO₂-ekv. årlig innen 2030 fra vårt nasjonale utslippsregnskap, kutter enda mer på toppen. Vi kutter 64% av utslippene som telles på Norges klimaregnskap gjennom FN-systemet, og tar konkrete grep som reduserer det norske avtrykket på klimagassutslippene tilsvarende 73%.

Vi har valgt å fokusere på veien fram mot 2030. Planen tar ikke for seg hvordan vi sørger for tilstrekkelige kutt år for år. De tallfestede målene flere år fram i tid er viktig fordi de viser hvor vi må havne. Men utslippskuttene må begynne med en gang, og virke fram til de får full uttelling i 2030. Derfor setter Rødt av mye av midlene i vårt alternative statsbudsjett til å få i gang utslippskuttene raskt. I statsbudsjettet vil vi legge fram hvordan vi finansierer virkemidlene som skal utløse utslippskutt.



KAPITTEL 3:

Stans elitens luksusforbruk og omfordel for et mer bærekraftig samfunn

Det er velkjent at rike land forurensrer langt mer enn fattige land, men ikke bare det: Nye tall og data fra World Inequality Lab slår fast at ulikhet i utslipp, kalt karbonulikhet, internt i land er større enn mellom land.⁸ Også innad i de rike landene er forskjellene store. Utviklingen går dessuten feil vei. I Norge har folk med dårlig og vanlig råd redusert sine utslipp. Mens de 10 prosent rikeste i Norge har økt sine utslipp betraktelig, fra 25 tonn CO₂ i 1990 til 32,5 tonn i dag.⁹ Det er med andre ord helt nødvendig å stanse de superrikes luksusforbruk.

Klimaskatt for de rikeste

Den store karbonulikheten undergraver klimadugnaden. Hvis vi skal klare å skaffe oppslutning om klimakutt, må de rikeste bidra mest – og mye mer enn i dag. En politikk som får ned ulikheten er også bra for å få ned utslippene, siden de superrikes inntekter og formuer går til økt forbruk, som igjen bidrar til større klimagassutslipp. Rødts har en kraftig omfordelende skattepolitikk. På toppen foreslår vi å innføre en egen klimaskatt på inntekter over 1,5 millioner, som skal begrense luksusforbruk og investeres i utslippskutt.

Klimarabatt for folk med dårlig råd

Rødt ønsker å innføre en ordning hvor økninger i miljøavgifter betales tilbake til folk med dårlig råd.

Norge har i dag CO₂-avgift på fossile energiprodukter som bensin, diesel, flytende propangass og naturgass. Den omfatter

all bruk i veitrafikken, men også innenriks skipsfart og luftfart, jordbruk, fangst og fiske i nære farvann, bygg og anlegg og ikke-kvotepliktig industri (mindre industribedrifter). Kvotepiktig industri har ikke CO₂-avgift. Petroleumsindustrien har en egen CO₂-avgift, men denne går inn i oljefondet – og inntektene går ikke rett inn på statsbudsjettet.¹⁰

Høyre-regjeringens klimaplan sa at CO₂-avgiften skal økes til 2000 kr per tonn CO₂ i 2020-kroner i 2030. I Hurdalsplattformen gikk Ap/Sp-regjeringen Støre inn for det samme ¹¹.

For å sikre handlekraft må CO₂-avgiften raskere opp og til et høyere nivå. Det vil fremskynde utslippskutt i luftfart, vei- og sjøtransport og i industribedrifter som er omfattet av CO₂-avgift. En del klimatiltak vil lettere utløses med en CO₂-pris på 3 000 kr, som Rødt vil ha den på innen 2030 – justert for prisvekst.

Anslag fra regjeringen tilsier at å øke CO₂-avgiften til 3 000 kr i 2030 vil gi 2 millioner i årlige utslippskutt alene. I tillegg innfører vi en rekke virkemidler for å styrke effekten.¹²

Som følge at vi vil øke CO₂-prisen raskere og til et høyere nivå, vil vi betale de økte inntektene ut igjen til alle som tjener omtrent 500 000 kr eller mindre. Vi vil ha et tillegg til barnefamilier og en geografisk profil, hvor innbyggere i distriktskommuner får mer igjen.

8. World Inequality Lab: World Inequality Report 2022. Side 126. <https://wid.world/document/world-inequality-report-2022/>

9. Chancels arbeid om karbonulikhet, les mer om tallene for Norge her: <https://klassekampen.no/utgave/2022-07-09/formuene-som-forurensrer>

10. Meld st.13 (2020-2021) Klimaplan for 2021-2030, side 58

11. Hurdalsplattformen, side 8

12. Svar MDG200 ifbm Statsbudsjett 2023 <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2023/statsbudsjettet-2023-svar-pa-budsjettssporsmal/id2928128/?party=MDG&bq=CO2-avgift&expand=2942631>



Stans luksusforbruket

Privatfly. Luksusyachter. Enorme villaer. Nybygde hyttepalasser på fjellet og ved sjøen. De aller rikeste i Norge står for mange ganger så store utslipp som folk flest.¹³ Dette er unødvendig forbruk, som må kuttes først. Framtiden i våre hender har undersøkt utslippene fra norske husholdninger, og har funnet at de 10 prosent rikeste husholdningene i snitt har et klimaavtrykk som er nær dobbelt så høyt som snittet.¹⁴

Mye tyder på at utslippene til dem med høyest inntekter særlig kan knyttes til transport, nærmere bestemt fly, i en norsk sammenheng.¹⁵ Å reise med privatfly er noe av det aller mest forurensende en person kan gjøre. Rødt har stilt forslag i Stortinget om å forby slike reiser.

Rødt har stilt forslag i Stortinget om å innføre en progressiv flyavgift for de som reiser mellom de største byene, samt utenlandsreiser utover en årlig feriereise.

Rødt er for å fjerne momsritaket for de dyreste elbilene, og vi vil gjeninnføre en båtmotoravgift rettet mot de største og dyreste båtene

Samtidig må vi gjøre klimavennlige fellesskapsløsninger billigere. Vi må gjøre kollektivtransport langt billigere, mer tilgjengelig i større deler av landet og få ned reisetiden med jernbane mellom de store byene.

Rødt ønsker å innføre et toprissystem på strøm, som tar hensyn til forbruk, energistandard, husstandens størrelse og geografi, hvor normalforbruk er rimelig med makspris på ca. 35 øre og luksusforbruk er dyrt.

Rødt har foreslått å forby cruisetrafikk som ikke er utslippsfri fra 2026. Dette er turisme som generer store utslipp og gir lite tilbake til lokalsamfunnene i form av arbeidsplasser og til staten i form av skatteinntekter. Rødt er også for å stanse bygging av hytter på over 200 kvm.

13. Differanse mellom topp 1% (rød linje) og grønn linje (40% i midten). World Inequality Database. https://wid.world/share/#0/countrytimeseries/lpfgghg_p99p100_z;lpfgghg_p90p100_z;lpfgghg_p50p90_z;lpfgghg_p0p50_z/NO/2015/eu/k/p/yearly/l/false/0/175/curve/false

14. Framtiden I Våre Hender. Forbruksbasert Klimaregnskap for Norge. 2021. Side 29. <https://www.framtiden.no/aktuelle-rapporter/886-forbruksbasert-klimaregnskap-for-norge/file.html>

15. Regjeringens klimautvalg har fått sammenstilt ulike studier i denne rapporten, hvor denne sammenhengen pekes på. Menon-publikasjon nr. 122/2022: <https://files.nettsteder.regjeringen.no/wpuploads01/sites/479/2022/10/Klimagassutslipp-fordelt-pa%CC%8A-befolkningssegmenter.pdf>



KAPITTEL 4:

Industri

Norsk fastlandsindustri har utslipp på rundt 11-12 millioner tonn CO₂-ekv. i året. Det meste av dette er store industrianlegg, det som gjerne kalles den kraftforedlende industrien eller prosessindustrien. I tillegg er det en lang rekke aktører innenfor mindre industri som står for mange mindre punktutslipp.

Sysselsettingen innen prosessindustrien har ligget stabilt rundt 25 000 ansatte de siste årene, uten at betydelige ringvirkninger i andre sektorer er medregnet.¹⁶ Prosessindustrien står for store eksportinntekter: Etter Prosess 21s egne anslag sto de for 168 mrd¹⁷ av Norges eksportinntekter for fysiske varer på 915 mrd kroner. 40 prosent av dette sto oljeraffineriene for,¹⁸ men selv uten disse inntektene er bidraget på nivå med inntektene vi har fra fiskeri- og havbruksnæringa.

Et kjennetegn ved norsk industri er at den vokste fram parallelt med utbyggingen av norsk vannkraft. Tilgangen på rimelig kraft la grunnlaget for viktige aktører i dagens prosessindustri som Hydro, Yara og Elkem.¹⁹ Bedriftene er spredt fra kysten i nord, via Trøndelag og Vestlandet til viktige industriområder i Telemark og Østfold. Mange industribedrifter er kjøpt opp og eid av internasjonale konserner i dag.

Historisk har tilgangen på fornybar kraft til rimelige priser vært en fordel. Norge har et tilnærmet utslippsfritt kraftsystem, noe som skiller oss fra de fleste andre land. Rødt mener at god tilgang på rimelig, fornybar kraft må forbli en grunnstein i norsk politikk på veien mot nullutslippssamfunnet. For å få til dette, må vi regulere kraftmarkedet strengere. Prisen kan ikke fastsettes på den europeiske børsen, og eksporten må kontrolleres. Slik kan vi unngå utflagging til land som baserer industrien på fossilt brensel og billig arbeidskraft, og holde fast på industri som baserer seg på fornybar kraft og et organisert arbeidsliv.

Rødt legger vekt på at klimapolitikken ikke må føre til en slik form for «karbonlekkasje» at produksjonen flyttes ut av landet. Det vil i de fleste tilfeller ha en negativ klimaeffekt.

Produksjonen i Norge skjer stort sett med lavere eller like utslipp som i bedrifter i andre land. Vi har nært ingen utslipp til produksjon av elektrisk energi, noe som gjør effekten av elektrifiseringstiltak langt mer effektive med en gang. Av sektorer med betydelige utslipp i Norge er prosessindustrien den som har klart å redusere sine utslipp mest siden 1990,²⁰ med ca. 40 prosent. Noe skyldes nedleggelse, blant annet etter innføring av energiloven og utfasing av noen former for langsiktige kraftkontrakter.²¹ Men det er i stor grad omstillingsarbeid i industrien selv og endringer av prosesser som har ført til betydelige kutt.²²

Like fullt utgjør industriens utslipp rundt en fjerdedel av Norges utslipp. Derfor er det avgjørende å lykkes med ytterligere utslippsreduksjon her for å nå våre klimamål. Det er her flere av framtidens arbeidsplasser og inntekter til fellesskapet skal skapes. Derfor er det avgjørende i både et globalt og et nasjonalt perspektiv at vi klarer å omstille industrien.

Hvilke utslipp kan kuttes?

Prosessindustrien i Norge, og de store utslippskildene der, består blant annet av store anlegg innen:

- Metallindustri. Herunder produksjon av aluminium og ferrolegeringer.
- Kjemisk industri. Herunder raffinerier, petrokjemikalier, kunstgjødsel og treforedling.
- Sementproduksjon.

Utslippene fra industrien består av to typer utslipp; prosessutslipp og forbrenning av fossile brenslers.²³

Sistnevnte er det vi vet best hvordan vi løser. Der produseres varme til kjemiske prosesser, smelting av metaller eller til produksjon av damp. Her er det i utgangspunktet mulig å gå over til å lage varme fra strøm eller å gå over til elektrisk utstyr. Det avhenger av at teknologien er til stede for å lage godt nok utstyr og at det skapes nok varme, noe som ikke alltid lar seg gjøre med vanlig elektrisitet.

16. Prosess 21 Hovedrapport. Side 34. Januar 2021.

17. Prosess 21 Hovedrapport. Side 180. Januar 2021.

18. Prosess 21 Hovedrapport. Side 34. Januar 2021. Anslagene på eksportinntektene er usikre ettersom de sorteres på ulike koder i offisiell statistikk.

19. Prosess 21 Hovedrapport. Side 30. Januar 2021.

20. Prosess 21 Hovedrapport. Side 46. Januar 2021.

21. Prosess 21 Hovedrapport. Side 37.

22. Nasjonalbudsjettet 2023, side 90.

23. NVE Elektrifisering av landbaserte industrianlegg i Norge. Side 12. Juni 2020.



Prosessutslipp er vanskeligere, fordi det er produksjonsprosessen som fører til utslipp. Et eksempel her er betong, verdens vanligste byggemateriale. I produksjon av sement til betong, er prosessen med å brenne vekk CO₂ fra kalksteinen den største utslippskilden. For å kutte utslipp fra prosessene må den kjemiske prosessen endres; man må endre ingrediensene. Det kan være å gå over til råstoffer som ikke er karbonbaserte. I tillegg vil det være nødvendig å bruke karbonfangst.

SSBs utslippstall for 2020 viser at nesten 9 millioner tonn av Norges utslipp er slike prosessutslipp.²⁴

Under følger en gjennomgang av hvilke kutt Rødt vil få realisert innen 2030, før vi beskriver virkemidlene som trengs.

Tiltak 1: Elektrifisering av større industrianlegg

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 CO₂.²⁵ 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 mener det er nødvendig å sikre elektrifisering av disse anleggene så snart som mulig, og vil derfor sørge for virkemidler til 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 tilgang på mer kraft. Også en generell elektrifisering av andre deler av samfunnet, og tilrettelegging for mer industri vil øke Norges kraftbehov i fremtiden.

Rødts løsning på hvordan vi kan bruke mer enn 50 TWh mer i 2030, men ikke sløse med energien, finnes i slutten av denne planen.

De syv anleggene som kan elektrifiseres ifølge NVEs analyse er Yara Porsgrunn, Kårstø, Tjeldbergodden, Ineos Rafnes, Mongstad, Borregaard Sarpsborg og Kollsnes. Ineos er nevnt i et annet tiltak i kapitlet.

Rødt vil sikre finansiering og dermed sørge for at de fem anleggene som kan benytte seg av kjent teknologi, iverksetter elektrifisering umiddelbart, til tillegg til å sørge for teknologiutvikling knyttet til de to siste anleggene. Rødt vil sikre at statlig støtte til teknologiutvikling kommer alle til gode, for eksempel gjennom at staten etablerer eller øker sitt eierskap i virksomhetene. Dette gjør vi blant annet gjennom å øke tilskuddene til ordningene under Grønn Plattform, øke tilskuddet til Enova og utvide mandatet til å få implementert teknologi også i kvotepliktig sektor.

Samlet vil disse tiltakene føre til kutt på 2 millioner tonn CO₂-ekv. årlig

Bedrift	Næring	CO ₂ -utslipp 2019 (mill. tonn)	Potensiell reduksjon ved elektrifisering (mill. tonn)	Modenhhet
Yara Herøya, Grenland	Kjemisk industri	0,9	0,8	Kjent teknologi
Kårstø, Rogaland	Gassanlegg	1,1	0,75	Kjent teknologi
Equinor Metanol, Tjeldbergodden	Kjemisk industri	0,3	0,25-0,3	Ny teknologi
Mongstad, Hordaland	Oljeraffineri	1,7	0,09	Kjent teknologi
Borregaard, Østfold	Treprodukter	0,1	0,05-0,08	Kjent teknologi
Kollsnes, Hordaland	Gassanlegg	0,1	0,045	Kjent teknologi
SUM		4,6	2	

Tabell 4.1: Elektrifiseringspotensiale på norske industrianlegg. Kilde: NVE-rapporten «Elektrifisering av landbaserte industrianlegg i Norge»

24. SSB Utslipp til luft 08940

25. NVE Rapport nr. 18/2020 Elektrifisering av landbaserte industrianlegg i Norge.

Tiltak 2: Utfasing av fossil fyring i mindre industribedrifter, kutt i lystgassutslipp fra kunstgjødselproduksjon og gjenbruk i solcelleindustrien

Dette gjelder en rekke tiltak i mindre industribedrifter, asfaltindustri, vareproduksjon, næringsmiddelindustri, kunstgjødselproduksjon m.m. De har til felles at det er industri utenfor den kvotepliktige sektoren og er ilagt CO₂-avgift. Her må fossile brenslers byttes ut med noe annet, blant annet ved overgang til bruk av elektrisitet, biobrensel og biomasse, overgang til hydrogen og fjernvarme og energieffektivisering gjennom blant annet varmegjenvinning.

Ett av de konkrete utslippskuttene sortert under dette tiltaket dreier seg ikke om utfasing av fossil fyring: Ny teknologi i solcelleindustrien kan også kutte utslipp. Om REC Solar får rammevilkår til å drive videre vil de kunne ta i bruk en teknologi som kutter hvertfall **45 000 tonn årlig**.²⁶

Tilgang på rimelig elektrisitet bidrar til å utløse utfasing av fossil fyring. Men det har vært eksempler, som Vafos Pulp,²⁷ som ikke gjennomfører sin overgang til elektrisitet og elkjeler som følge av høye strømpriser – selv om det er installert.

Potensialet for utslippskutt fra utfasing av fossil fyring er oppjustert av Miljødirektoratet i 2022,²⁸ og anslås av ZERO til **650 000 tonn CO₂-ekv**.

Virkemidlene vi vil innføre for å nå målet er blant annet å varsle forbud mot fossil fyring innen 2030, opptrapping av CO₂-avgift til 3000 kr og krav om klimaledelse.²⁹

Dette kan kutte ca. **0,69 millioner tonn CO₂-ekv. årlig innen 2030**.

Tiltak 3: Karbonfangst og -lagring i Nordland

Prosessindustrien i Nordland har et samlet utslipp på 2,1 millioner tonn CO₂ i året.³⁰ De samarbeider om å få på plass CO₂-fangst og lagring fra sine anlegg, og om hvordan fangstanleggene kan bygges og drives. De mener de kan fange ¾ av CO₂-utslippene sine på sikt, og klare å kutte 1,2 millioner tonn CO₂ innen 2030 med riktige, kraftige virkemidler.³¹ Med et mer beskjedent anslag regner vi, i likhet med ZERO, med å kunne fange halvparten av utslippene innen 2030, dvs. kutte **800 000 tonn CO₂**.

Miljødirektoratet har vurdert at det blant annet finnes muligheter her til økte utslippskutt fra silisiumindustri og sementindustri.³²

Tiltak 4: Karbonfangst og -lagring i Brevik

Sementfabrikken Norcem i Brevik i Telemark har årlige utslipp på 800 000 tonn CO₂ årlig og har allerede planene og finansieringen, med statsstøtte, klare for å fange halvparten av

utslippene. Utslippene består 2/3 av prosessutslipp, resten er fossilt brensel til prosessvarme.

Dette innebærer et kutt på **400 000 tonn CO₂-ekv**.

Tiltak 5: Innføring av biokarbon i ferrolegeringsindustri

Dette tiltaket innebærer innføring av biokarbon for å kutte utslipp fra produksjonsprosessene.³³ Ferrolegeringsindustrien produserer silisium; herunder ferrosilisium og silikastøv, til elektronikk, solceller og batterier, og til silikoner som brukes i aluminium, stål og betong. De produserer også ferro- og silikomangan.

Silisium

Norge produserer 8 prosent av verdens silisium. Globalt er Kina den dominerende aktøren. Det ble produsert 700 000 tonn silisium i Norge i 2021. Utslippene var på 1,9 mill tonn fossil CO₂ og 0,4 mill tonn biogen CO₂.

Fossile utslipp kan reduseres ved å erstatte kull og koks med bærekraftig biokarbon, men krever dedikerte anlegg for metallurgisk trekull. Miljødirektoratet anslår at man med dagens virkemidler kan nå 280 000 tonn CO₂ med 30 prosent biokarbon, og ytterligere 430 000 med 50 prosent biokarbon. Til sammen utgjør dette 700 000 tonn CO₂. Det krever strengere virkemidler om teknologiutvikling og implementering skal realiseres.

Ferro- og silikomangan

Innenfor ferro- og silikomangan har Norge 3% av global produksjon. Norske bedrifter produserte i 2021 600 000 tonn og sto for ett utslipp på 800 000 tonn CO₂ ekv. I disse produksjonsprosessene kommer de fleste utslippene fra bruk av manganlegeringer, kull og koks som reduksjonsmidler i prosessene.

En måte å kutte disse utslippene på er å erstatte kull med biokarbon, og potensialet for dette er kartlagt av Miljødirektoratet, blant annet på bakgrunn av prosessindustriens eget arbeid gjennom Prosess 21.³⁴

Eramet er den største aktøren her, med flere anlegg. Planen deres er å fase inn de første volumene i 2023 og Miljødirektoratet viser til at om hele bransjen når deres mål om 40 prosent biokarbon i 2030 kan utslippene reduseres med 350 000 tonn CO₂.³⁵

Virkemidler:

Rødt vil styrke dagens virkemiddelbruk gjennom klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen, økte midler til forskning og utvikling gjennom Grønn Plattform, i tillegg til å gi Enova i oppgave å bidra til implementering av teknologi også i kvotepliktig sektor med virkemidler som differansekontrakter og klimapartnerskap.

26. Klimakur 2030 s 914, tiltak I00

27. Teknisk ukeblad, 26.9.22 <https://www.tu.no/artikler/investerte-millioner-i-elkjeler-som-star-ubrukt-a-starte-de-na-er-doden/522396>

28. Miljødirektoratet 2022 M-229 Klimatiltak under innsatsfordelingen

29. Flere av tiltakene er basert på Klimakur 2030 (Se tiltaksark: Industri, tiltak I01-I10) og ZERO 2030

30. ZERO 2030 side 45

31. Se ZERO 2030, Side 45-46

32. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling, 2022. Side 37 og 49

33. Se ZERO 2030, Side 46

34. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling, 2022. Side 33-44

35. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling, 2022. Side 42

I slutten av klimaplanen har vi et eget kapittel om behovet for kraft og bærekraftig biomasse, som jo disse tiltakene vil kreve.

Vi legger ikke til grunn at det samla potensialet Miljødirektoratet har utredet, over 1 million tonn utslippskutt, nås. Vi legger i stedet til grunn et utslippskutt på 800 000 tonn CO₂ i 2030, som er i tråd med klimastiftelsen Zero sitt anslag.³⁶

Tiltak 6: Hydrogen i industriell bruk³⁷

I dette tiltaket er det snakk om industriell bruk av hydrogen, som kan erstatte fossile brenslere som reduksjonsmidler eller til stasjonær forbrenning i produksjon av metaller.

Miljødirektoratet har sett på utslippspotensialet hos metallprodusentene Celsa og TiZir. Celsa produserer armeringsstål i Mo i Rana, og har fått Enova-støtte til bygging av en ny ovn som skal kunne bruke 100 prosent hydrogen. I 2030 kan utslippskuttene være kuttet med 2/3 til **60 000 tonn CO₂** med dette tiltaket.

TiZir produserer jern og titandioksid i Tyssedal. De er avhengige av å fortsette arbeidet sitt med å utvikle teknologi for å erstatte kull i hydrogen i sine prosesser, og skal snart i gang med å bygge et pilotanlegg, og ønsker å være gjennom demonstrasjon og over på omlegging før 2030. Vi ønsker å styrke ordningene for utvikling og implementering av grønn teknologi for å realisere dette og lignende prosjekter. Her kan man klare å oppnå kutt på **240 000 tonn CO₂**.

Samlet betyr dette kutt på **0,3 mill. tonn CO₂**.

Det tidligere nevnte tiltaket for utslippskutt fra produksjon av mineralgjødsel ved Yara Herøya krever også hydrogen, og krever et elektrolyseanlegg som kan produsere 71 000 tonn hydrogen årlig, og kreve 3,9 TWh.³⁸

Hydrogen

Hydrogen er en energibærer som kan brukes til flere formål. I dag snakker man mest om to typer hydrogenproduksjon:

Blått hydrogen, laget ved å reformere naturgass men med fangst og lagring av CO₂.

Grønt hydrogen, laget på elektrolyse av vann.

Sistnevnte har stort elektrisitetsbehov, og førstnevnte fører fortsatt til utslipp.

Hydrogen har en del utfordringer. Både ved fremstilling fra naturgass og basert på elektrisitet er det et høyt energitap. Likevel anses det som nødvendig, siden elektriske batterier fort blir for store til en del transportformer og fordi elektrisitet alene ikke er nok til å skape tilstrekkelig varme i noen industrielle prosesser.

Det er viktig at vi produserer nok hydrogen til de formålene der det er nødvendig, men ikke bruker det der elektriske muligheter er tilgjengelig. Det gjør for eksempel at hydrogen-drevne personbiler bør være uaktuelt.

Rødt mener det er grønn hydrogen vi må satse på til behovene vi har i Norge.

Tiltaket ved Celsa krever 2 500 tonn hydrogen, mens tiltaket ved TiZir krever 10 000 tonn. Til sammen vil dette kreve 0,7 TWh.³⁹

Tiltak 7: Tiltak i aluminiumsindustrien

Norge har syv aluminiumsverk, fordelt langs kysten fra Mosjøen i nord til Lista i sør som i 2021 produserte 1,4 millioner tonn primæraluminium. Industrien er basert på eksport og står for om lag fire prosent av verdensproduksjonen av aluminium og 1/4 av produksjonen i Europa.⁴⁰ Norsk aluminiumsindustri er miljøvennlig i verdenssammenheng fordi den er basert på fornybar energi, i tillegg til at det jobbes med økt resirkulering.

Likevel fører aluminiumsindustrien til utslipp, ca. 2,7 millioner tonn CO₂-ekv. i 2021⁴¹. Det meste av dette er prosessutslipp som følge av bruk av fossile karbonanoder, mens noe er andre klimagasser fra elektrolysen og noe som følge av stasjonær forbrenning.

Miljødirektoratets rapport «Grønn omstilling – klimatilaksanalyse for petroleum, industri og energiforsyning» peker på tiltak som kan kutte noen av disse utslippene, og sette industrien på sporet av å bli utslippsfri på sikt:

- Inerte anoder, en teknologisk umoden teknologi, tas i bruk ved ett ombygd demonstrasjonsanlegg med kapasitet til å produsere 100 000 tonn. Dette fjerner klimagassutslippene fra elektrolysen og kan eventuelt kutte **175 000 tonn årlig**.⁴²
- En ny form for aluminiumselektrolyse tas i bruk med gjenbruk av CO₂-en, og dermed fjerning av utslipp. Ved å flytte produksjon av 50 000 tonn til ett slikt demonstrasjonsanlegg, som Hydro har mål om å bygge, kuttet **80 000 tonn CO₂ årlig**.

Dette er to umodne teknologier som trenger sterkere virkemidler for å bli klare..

Vi trenger mer penger til forskning og utvikling gjennom ordninger som Grønn Plattform, klimakrav i CO₂-kompensasjonsordningen og andre ordninger for implementering, når det er klart, som differansekontrakter. Alt dette vil vi prioritere midler til.

Miljødirektoratet peker også på karbonfangst som en mulighet for utslippskutt, som blant annet er aktuelt ved CCS Hub Nordland.

Et siste tiltak som kan kutte utslipp fra aluminiumsindustrien er å kutte utslippene fra PFK-gass, en klimagass som fremstilles industrielt – gjennom å forbedre prosessene og oppgradere utstyr. Teknologien er klar, men tiltaket er ikke modent på markedet. Kutter man halvparten av disse utslippene kutter man **75 000 tonn CO₂-ekv**. Dette mener vi at nye krav i CO₂-kompensasjonsordningen kan være med å drive fram, blant annet.

Vi legger til grunn **0,3 mill. tonn kutt i aluminiumsindustrien**.

36. Zero 2030. Side 46

37. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 44

38. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 58

39. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 45

40. Norsk Industri: Om aluminiumsbransjen <https://www.norskindustri.no/bransjer/aluminium/om-aluminiumsbransjen/>

41. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 25.

42. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 28.

Tiltak 8: Ytterligere tiltak på Mongstad raffineri

Den kommende nedleggelsen av kraftvarmeverket vil fjerne 0,25 mill. tonn CO₂.⁴³

ZERO anslår at om Equinor jevnt over kutter utslippene sine med 50 % fører det til kutt på 1 mill. tonn CO₂. Vi legger til grunn et moderat anslag for hvilke utslippskutt som vil reduseres, og legger inn et kutt på 0,5 mill. tonn CO₂ som forutsetning for fornyet forurensningstillatelse.

Til sammen vil det gi et kutt på 0,75 millioner tonn CO₂.

Tiltak 9: Tiltak i petrokjemisk industri i Grenland

Den petrokjemiske industrien viderefører olje og gass til kjemiske produkter, og produserer blant annet plastråvarer, metanol og kunstgjødsel.

Under tiltak 1 omtaler vi de kvotepliktige utslippene til Yara sin fabrikk på Herøya. Men potensialet for utslippskutt er enda større der. Med ny renseteknologi på Yaras kunstgjødselproduksjon på Herøya, kan de kutte **80 000 tonn mer årlig**.⁴⁴

Men i samme region er det enda mer petrokjemisk industri med stort potensiale til utslippskutt. Aktørene det er snakk om her er INEOS og INOVYN. Fabrikken produserer varer som ender opp som plast. Dette er næringer hvor det å få til en mer sirkulær økonomi, og mer bærekraftige råvarer, er viktige tiltak. Men det bør også innføres tiltak som kutter utslipp direkte fra produksjonen.

Utslippskutt fra INEOS Rafnes er utredet sammen med de andre store punktutslippene i tiltak 1 i industri-kapittelet, hvor potensialet for utslippskutt er **100 000 tonn CO₂ per år**. For det trengs ny teknologi for overgang fra ovner som bruker gass til ovner som bruker elektrisitet. Miljødirektoratet har også utredet dette tiltaket i 2022 og det er blant virkemidlene direktoratet mener bør utløses med dagens virkemidler.⁴⁵

Men dette er bare starten. Med mer omfattende virkemidler mener Miljødirektoratet at utslippskutt på ytterligere **360 000 tonn CO₂** er mulig. Rødt vil styrke støtteordninger for teknologiutvikling og implementering for å få dette til. **170 000 tonn CO₂** er mulig å kutte gjennom blant annet mer omfattende elektrifiseringstiltak, mens karbonfangst- og lagring kan kutte **190 000 tonn CO₂**.

Eventuelle kutt som resultat av mer resirkulering av plast og mindre plastproduksjon vil komme i tillegg til eller i stedet for disse kuttene.

Til sammen utgjør dette 0,54 millioner tonn CO₂.

Sum, kutt fra industri	Millioner tonn CO ₂
1 Elektrifisering av større industrianlegg	2
2 Utfasing av fossil fyring i mindre industribedrifter mm	0,69
3 CCS i Nordland	0,8
4 CCS i Brevik	0,4

5 Biokarbon i ferrolegeringsindustri	0,8
6 Hydrogen i industriell bruk	0,3
7 Tiltak i aluminiumsindustrien	0,3
8 Tiltak på Mongstad	0,75
9 Tiltak i petrokjemisk industri i Grenland	0,54
SUM	6,58

De foreslåtte tiltakene gir et utslippskutt på ca. 60 prosent. I tillegg vil noen av utslippskuttene nevnt under kapittel 9 falle inn under industri.

Rødts tiltak for utslippskutt i industrien

- Varsle forbud mot fossil fyring i delene av industrien som omfattes av CO₂-avgift, og ikke kvoteplikt, fra 2030 for å få konvertering til el-kjeler/biobrensel/fjernvarme/hydrogen m.m. i gang.
- Opptrapping av CO₂-pris til 3000 kr, slik at flere tiltak blir lønnsomme raskere
- Krav om klimaledelse i bedriftene for å kutte utslipp
- Strengt krav i offentlige anbud, blant annet til fast biomasse i asfaltindustrien
- Mer statlig risikoavlastning, blant annet gjennom differansekontrakter
- Økt bevilgning til Enova og utvikling av nye støtteordninger for statlige klimainvesteringer og utrulling av klimavennlig teknologi
- Økt støtte til Forskningsrådet, Innovasjon Norge og SIVAS' programmer for grønn omstilling av næringslivet, og sørge for at disse også treffer prosessindustrien
- Sette av en andel av oljefondet til et statlig investeringsfond, som kan bygge opp strategisk offentlig eierskap og investere i teknologi som kutter utslipp
- Tilgang på rimelig, fornybar kraft

En jevn opptrapping av CO₂-avgiften til 3000 kr, fra foreslått nivå i 2023 fra regjeringen på ca. 950 kr, vil gjøre flere tiltak lønnsomme raskere og vi får utløst utslippskutt.

Ved i tillegg å varsle et forbud mot fossil fyring i ikke-kvotepliktig industri vil enda flere tiltak for elektrifisering utløses og bedriftene vil få et sterkt insentiv til å gå i gang med utviklingen.

Forsterkede Enova-ordninger kan bidra til at dette ikke skader bedriftene. I tillegg vil vi innføre krav om klimaledelse i tillatelser etter forurensningsloven med forskrift, for at bedriftene skal bli mer bevisste på muligheten for utslippskutt.

For større industri, som er svært utsatt for internasjonal konkurranse, er det mer komplisert å utløse kutt uten å miste norske industriarbeidsplasser – noe som vil ha en negativ klimateffekt i sum. Prosessindustrien slår selv fast at de fleste av løsningene de peker på som mulige er dyrere, mange vesentlig dyrere, enn kvoteprisen på CO₂. Det gjør at det er vanskelig å tiltrekke seg investeringer. Også når vi vet at bare en brøkdel av CO₂-en i verden i det hele tatt er prissatt.

Å få på plass utslippskutt skjer i en syklus; fra forskningsprogrammer, til utviklingsprogrammer og til sist

43. ZERO 2030 side 46 https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

44. Klimakur 2030 s 912, tiltak 110

45. Miljødirektoratet 2022. M-2346 Grønn omstilling. Side 64.



implementering. Forskingen må være vid og utforske flere muligheter på en gang, og for å få fart på dette må vi ha gode offentlig forskningsprogrammer. Utvikling handler om å sette i gang piloter for umoden teknologi. Her trengs risikoavlastning og støtte til investeringer, som vi vil ha ulike programmer for. Økte CO₂-avgifter dytter dette i gang for mindre industri, mens større bedrifter må ha mer individuell oppfølging. Implementering er det siste, men teknologi må gjerne være både moden økonomisk og teknologisk før de fleste bedrifter velger å gå i gang.

Prosessindustrien peker på behovet såkalt risikoavlastning, hvor staten overtar risikoen ved å fase inn teknologi. Her er det særlig behov for midler til kvotepliktig industri sin innfasing av teknologi som er teknologisk moden, men økonomisk umoden. Dette får ikke ENOVA-støtte i dag.

Risikoavlastning kan skje på flere måter. Med statlige tilskudd, kontrakter om anskaffelser, gode lån eller lånegarantier. Differansekontrakter er pekt på som et tiltak som kan utløse store utslippskutt gjennom skifte av teknologi. Det er aktuelt for både ny industri og eksisterende industri.⁴⁶

Enkelt forklart går det ut på at staten, for å få i bruk ny teknologi, betaler selskapene en sum de ville fått ved salg av sine klimakvoter – om CO₂-prisen var høyere. Om det trengs en pris på 2000 kr, og prisen er 500 kr, betaler staten selskapet differansen. Når CO₂-prisen øker vil de få mindre betalt. Og i de foreslåtte modellene får de ikke subsidier i forkant men etter at det tas i bruk. Det gjør også at de mest klimavennlige typene hydrogenerproduksjon får mest støtte.

Rødt støtter statlige risikoavlastningsprosjekter som kan utløse klimakutt, men er opptatt av å balansere hensynet til utslippskutt med å unngå å sprøyte inn mye offentlige midler inn i private selskaper.

Mange av utslippskuttene vi beskriver her er prosjekter som er tilstrekkelig modne og der lønnsomheten i stor grad påvirkes av karbonprisen. Derfor vil vi bruke differansekontrakter som et forhandlingsbasert virkemiddel mellom stat og selskap blant annet for å utløse CCS, overgang til ikke og elektrifisering. Vi vil ha et prinsipp for differansekontrakter om at når karbonprisen overskyter garantiprisen skal det overskytende

tilbake i statskassa, for å hindre privat berikelse på skattepenger.

En mer klimavennlig CO₂-kompensasjon

EU har, innenfor reglene deres for statsstøtte, gitt mulighet til at landene kan kompensere utvalgte næringer for økt kraftpris som følge av økt kvotepris. I Norge har den særlig gått til kraftforedlende industri, og vi har kompensert så langt EU tillater, 75 prosent av effekten av økt kvotepris. Fra 2013 til 2020 fikk industri i Norge til sammen sju milliarder kroner i CO₂-kompensasjon. Fra 2021 til 2030 anslår regjeringen at staten vil måtte ut med cirka 80 milliarder, etter å ha innført et kvoteprisgulv som svekker ordningen noe.

Når ordningen svekkes, bør vi forsterke og etablere nye støtteordninger for å utvikle industrien, som ved å utvide ENOVAs mandat og styrke ordninger for forskning og utvikling, slik at industrien kan videreutvikles i Norge. Det innebærer at også moden teknologi for energieffektivisering og utslippskutt på store anlegg kan støttes, slik Rødt ønsker. Vi vil også styrke ordninger som legger til rette for mer resirkulering og en sirkulær økonomi i industrien.

Vi er for en CO₂-kompensasjonsordning, fordi denne hindrer utflagging av industri som baserer seg på fornybar kraft til steder som har fossilt brensel og dårlige arbeidsvilkår som forretningsmodell. I overgangen fra et næringsliv som i for stor grad har basert seg på olje og gass, må vi ta vare på fastlandsindustrien som nyttiggjør seg av og videreforedler den verdifulle vannkrafta.

Ved så store statlige overføringer og kompensasjonsordninger bør det like fullt stilles klimakrav. Rødt vil kreve at bedriftene som mottar støtte gjennomfører energikartlegging (slik mange også allerede gjør), og at anbefalingene fra disse kartleggingene følges opp så lenge tiltakene er proporsjonale. Videre vil Rødt foreslå at en andel av summen som kompenseres må gå til tiltak som reduserer utslipp, og at denne andelen trappes gradvis opp til 50 prosent. Det kan bidra til å raskere utløse utslippskuttene blant annet i prosessindustrien, samtidig som vi forsterker støtteordningene. Finland har allerede gjort dette.⁴⁷

46. ZERO 2030 side 13

47. Anne Marit Post-Melbye. Statlige milliarder til CO₂-kompensasjon: Still klimakrav til industrien. 24.8.22. <https://energiogklima.no/meninger-og-analyse/debatt/statlige-milliarder-til-co2-kompensasjon-still-klimakrav-til-industrien/>



KAPITTEL 5:

Transport

Transportsektoren, inkludert maskiner, sto i 2021 for utslipp av 16,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Regjeringens mål er å halvere utslippene fra transport innen 2030 sammenliknet med 2005-nivå, hvor utslippene var på 15 millioner tonn CO₂-ekv. Det vil regjeringen oppnå med elektrifisering, biodrivstoff og økt CO₂-avgift. Men framskrivningene i Nasjonalbudsjettet for 2023 viser at Norge bare er halvveis i rute til dette målet med dagens politikk: Kuttene fra 2005 til 2030 blir bare på 4,1 mill. tonn med dagens politikk⁴⁸.

Rødt mener vesentlig større utslippskutt er mulig. I dette kapittelet viser vi tiltakene Rødt er for, som kommer på toppen. Rødt vil at folk skal kunne bo og leve i hele landet. Da trenger vi god og trygg infrastruktur. Men Rødt er imot den svært kostbare og klima- og naturfiendtlige satsingen på firefelts motorveier. I stedet ønsker Rødt å flytte investeringer til vedlikehold og utbedring av eksisterende veier og jernbanenett. Rødt ønsker også å flytte både investeringer og reising over til kollektivtransport. Da er billigere billettpriser et nøkkelspørsmål. Det er samtidig nødvendig å begynne å begrense flyreisningen for dem som flyr mest og der det finnes gode nok alternativer, fremfor å legge til rette for fortsatt økning. Rødts forslag til en progressiv flyavgift er en slik løsning. Også en gradvis økning i CO₂-avgiften, skissert i denne planen, vil bidra stort til utslippskutt i transportsektoren frem mot 2030. Økningen bidrar både til at overgang til nullutslippsløsninger skjer raskere og til mer effektiv drift og organisering i transportbransjen.

En ukritisk satsning på stadig mer bruk av biodrivstoff, mener Rødt at er en dårlig løsning. Nesten alt biodrivstoff vi bruker, er importert og det står ikke bra til med alt som produserer innenlands heller. Produksjon fører for ofte til avskoging og konkurrerer med produksjon av matvarer. Når biodrivstoff brukes, bør det i stedet være i form av avansert biodrivstoff,

som lages på ulike typer organiske rester og avfall, både fra husholdninger og næringsliv. Slike anlegg finnes allerede i Norge, men produksjonen er for liten. I en overgangsperiode kan det likevel bli nødvendig med bruk av biodrivstoff utover dette, for å redusere utslipp mest mulig. Da bør det prioriteres der det ikke er mulig å oppnå store nok utslippskutt raskt på andre måter. Innen transport betyr det spesielt luftfart og deler av maskinparken, primært innen jordbruk.

Veitrafikk

Veitrafikk utgjør majoriteten av transportutslippene. 8,7 mill. tonn i 2021, ifølge foreløpige tall.⁴⁹ Veitrafikkens utslipp er økt med 17 prosent siden 1990, men er redusert med 15 prosent siden 2015.⁵⁰

I senere år har den samlede veitrafikken økt. Effektene av lavere utslipp fra det enkelte kjøretøy har blitt delvis nullet ut av stadig mer trafikk. Det skyldes ikke minst den store satsingen på utbygging av større veier. Å gå bort ifra planene om et overdimensjonert stamveinett er et nøkkelspørsmål for å forhindre at veitrafikken fortsetter å øke. Det er også den eneste måten å frigjøre store nok pengebeløp til å både kunne satse på jernbane og samtidig ha penger igjen til å utbedre veinettet over hele landet, uten at stadig mer av regningen skal lempes over på bilister i form av bompenger. I dag bygger vi i stedet ned natur, kaster bort milliardsummer, krever inn rekordhøye bompenger, samtidig som vi legger til rette for økt bilbruk. Det er verken bærekraftig, effektivt eller rettferdig.

Kjøretøyparken er på vei til å bli elektrisk, og det er bra. Samtidig støtter ikke Rødt en politikk som gir ubegrenset med subsidier til de rikeste, samtidig som andre får lite eller ingenting. Rødt er for at de dyreste elbilene ikke lenger skal ha momsfritak.

48. Nasjonalbudsjettet 2023, side 95. Veitrafikk og luftfart, sjøfart og fiske samlet

49. SSB Utslipp fra luft

50. Nasjonalbudsjettet 2023, side 90-91



År for år har teknologiutviklingen og anslagene for blant annet elbilsalg, blitt undervurdert i statlige prognoser. Det er statlig politikk at alt nybilsalg fra 2025 av skal være elektrisk. Med en økning i CO₂-avgiften slik Rødt ønsker, vil det gjenværende antallet konvensjonelle kjøretøy på veiene være lavere i 2030 og at disse i snitt vil kjøre kortere enn forutsatt. Et offentlig utbygget ladenettverk og rimelig strøm i hele landet vil bidra til å få mange over.

Elektriske busser tas allerede i bruk i stor skala, og nå ruller i tillegg de første tunge elektriske lastebilene ut på veiene fra de store produsentene. Også her går teknologiutviklingen raskere enn antatt for bare noen få år siden. Med de riktige tiltakene kan utskiften for tunge kjøretøy bli minst like rask som den har vært for de lette.

Men ingen endring skjer av seg selv. Det trengs politikk for å komme i mål. Her er tiltak Rødt vil innføre for å kutte mer utslipp.

Tiltak 1: Krav om nullutslipp i offentlige innkjøp

Offentlig sektor, på alle nivåer, må stille krav om utslippsfrie kjøretøy og maskiner i offentlige anbud, kontrakter og leveranser så raskt som det er teknologisk og praktisk mulig. Det må også omfatte store statlige aktører som Statsbygg, Forsvaret og Posten. Det er ikke nok med enkeltprosjekter. Vellykkede pilotprosjekter, både på statlig og kommunalt nivå, er allerede gjennomført eller på gang.⁵¹ Offentlig sektor i stort utgjør en betydelig del av markedet for bygg og anlegg og for transport. Ved å stille krav om nullutslipp, bidrar tiltaket både til utslippskutt og til å vri resten av Norge i riktig retning.

I 2017 ble de samlede transportutslippene til og fra norske byggeplasser alene, altså anlegg holdt utenfor, anslått til 0,77 mill. tonn.⁵² Det tilsvarer 25 prosent av de samlede utslippene fra tungtransport dette året. I tillegg kommer kjøretøy- og maskinbruken innad på bygge- og anleggsplassene. Noe utslipp forsvinner innen 2030 gjennom en gradvis innføring av nullutslippsteknologi i lastebil- og maskinparken i Norge, men langt fra alt. Bygge- og anlegg er en sektor hvor det er mulig å knytte krav opp mot byggetillatelse eller legge det inn i forskrifter, og hvor noen store aktører dominerer. Den er dermed godt egnet for nullutslippskrav. Rødt støtter innføring av nullutslippskrav på store bygge- og anleggsplasser i privat sektor i 2030, varslet god tid i forveien. Et viktig mål er at alle nye maskiner som selges i 2030, er utslippsfrie.⁵³

Tiltak 2: Gå rett på elbuss

Fylkeskommuner må gå rett på elbuss når bussparken/anbud for kollektivtransporten fornyes, ikke velge biodrivstoff som mellomløsning. Rundt 500 bybusser i Oslo er i løpet av 2023 over på elektrisk drift og viser at det er mulig.⁵⁴ Hinderet er primært utbyggingen av ladekapasitet, som er en éngangsinvestering.⁵⁵ Det er nødvendig med en ekstraordinær støtte til fylkeskommuner for å få til utbygging raskt. En slik satsning vil redusere den samlede bruken av biodrivstoff, slik at biodrivstoff heller kan konsentreres der den trengs mer.

Det må settes datoer for når turbussmarkedet og langbussmarkedet skal være over på elektrisk drift. Ved å sette denne noen år frem i tid, for eksempel til 2030, har bransjen tid til å omstille seg. Rødt har stilt forslag i Stortinget om at den delen av turbussmarkedet som betjener cruisetrafikk, skal være over på elektrisk drift allerede i 2026. Det er rettferdig at

51. SINTEF 2022 Utslippsfrie byggeprosess i Oslo <https://www.sintefbok.no/book/download/1322>

52. Bygg21 2018 Bygg- og eiendomssektorens betydning for klimagassutslipp https://bygg21.no/wp-content/uploads/2021/03/33019_interaktiv_arb_gr_3_veileder-2.pdf

53. ZERO 2030 Side 50 https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

54. Ruter PM juli 2022 <https://www.mynewsdesk.com/no/ruter/pressreleases/all-kollektivtrafikk-utslippsfrie-i-oslo-i-2023-3192752>

55. TØI 1744/2019 360 graders analyse av potensialet for nullutslippskjøretøy <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52314>

den minst samfunnskritiske delen av markedet må elektrifisere driften først. Dette vil samtidig bidra til å vri hele sektoren i elektrisk retning.

Tiltak 3: Lademulighet over hele landet

Det trengs offentlige planer for å bygge ut et fungerende ladenettverk over hele landet i et raskt nok tempo, både i distriktskommuner, langs hovedveier og i byene. For personbilmarkedet blir det nødvendig for å få de siste bileierne over til elektrisk drift. For turbuss, for lange bussruter og ikke minst for tungtransport er det nødvendig for å få de første og deretter alle over.⁵⁶ Rimelig strøm er nødvendig for å gjøre det attraktivt å bruke. Det gjelder spesielt for de store kjøretøyene. Statens Vegvesen må raskt bygge ut ladekapasitet på raste- og døgnhvileplasser på tungtransport langs hovedveinettet, for å ligge i forkant av utviklingen fremfor å være en hemske.

Tiltak 4: Omstillingsprogram for veitransport

Myndighetene, sammen med de seriøse delene av transportbransjen, må legge en forpliktende plan for å få mest mulig av veitransporten over på utslippsfri drift. Her vil biodrivstoff spille en rolle som en mellomløsning, og også hydrogenrevne biler vil bli tatt i bruk. Men utvalget elektriske varebiler og lastebiler blir raskt større, og de første tunge lastebilene med elektrisk drift er i salg. Enova har støtteordninger i dag, men de er ikke gode nok. Lademulighet blir et nøkkelspørsmål, og de store, offentlige godsterminalene må gå foran. Men også andre tiltak er nødvendige å vurdere. Det gjør vi best i samarbeid med bransjen selv, gjennom at bransjen og staten lager en pakke med nødvendige tiltak. Å gi utslippsfri tungtransport tilgang til kollektivfelt på veiene de første årene, er et mulig tiltak Rødt er for. Reduserte bompengesatser er et annet. Det er også aktuelt å sette datoer, sammen med bransjen, for når for eksempel varebiler og deretter lastebiler brukt i byområdene må være utslippsfrie. Kommuner må også få anledning til å stille slike krav selv. Samtidig trengs det strengere regler for å begrense kabotasjekjøring, både med varer og passasjerer. Ved å stenge useriøse aktører ute fra det norske markedet, forsvinner også mange av de eldste og mest forurensende kjøretøyene.

Målet må være at alle solgte lastebiler og tunge varebiler i 2030 er utslippsfrie, og at opptrappingen skjer jevnt frem mot det. For lett varebil kan det settes en dato for overgang for nybilsalg til utslippsfritt i 2025, lik den for personbil. Det er viktig at omstillingen starter raskt. Levetiden med norske skilter er normalt 12-15 år for en lastebil og 6-9 år for trekkbilene for en semitrailer.⁵⁷ Med nødvendige tiltak og rask omstilling, kan dermed en betydelig del av kjøretøyparken være skiftet ut allerede i 2030 og utslippene reduseres tilsvarende.⁵⁸

Tiltak 5: Flytte gods fra vei til bane og sjø

Ett godstog på skinner kan tilsvare 24 fullastede vogntog på veiene.⁵⁹ Det er på lengre distanser og med store volumer gods at jernbanen er konkurransedyktig. Spesielt gjelder det de lange strekningene fra Oslo til henholdsvis Bergen, Stavanger, Trondheim, Bodø og Narvik. Allerede i dag er kapasiteten et hinder for videre veksten i gods på bane. Planlagte utbygginger for jernbanen samt utbygging av kryssningsspor og sidespor der det trengs, vil i seg selv kunne øke godsmengden mye. En beskjedne miljøstøtteordning for gods på jernbane har allerede klarte å snu utviklingen fra nedgang til god vekst. Den må også styrkes kraftig. Økningen i CO₂-avgift vil dessuten bidra til å flytte gods over.

Ett containerskip på sjøen kan tilsvare 200 til 400 vogntog på veiene. For skip som går på LNG, er reduksjonen i utslipp 54-80 prosent sammenliknet med veitransport. For marin diesellolje (MDO) er den noe lavere, og selv med tradisjonell tungolje er det en utslippsgevinst.⁶⁰ Bransjesamarbeidet Grønt skipsfartprogram mener det er mulig å forholdsvis enkelt flytte 2-3 mill. tonn vareimport til Norge fra vei til sjø. Det tilsvarer 100.000-150.000 vogntog.⁶¹ På sikt kan enda mer flyttes over. Transportbransjen har selv pekt på manglende samordning og ansvar hos det offentlige som et hovedproblem. Det trengs et spekter av mindre tiltak for å komme i mål. Det må fremover utvikles konkret politikk for å få det til. Der vil Rødt bidra. Byutvikling i de største byene må ikke skje på bekostning av godsmengden i havnedriften. Men utslippskutt fra dette er ikke lagt inn i denne planen, siden vi foreløpig mangler konkrete forslag til tiltak. Vi har ikke regnet med besparing ved å redusere forbruket av varer som driver transportbehovet, men som er strengt nødvendig.

Tiltak 6: Billigere kollektivtransport

Det er nødvendig med vesentlig lavere priser for å reise kollektivt, for å redusere biltrafikken og flytrafikken. Mange steder er kollektivtransporten god nok, det er primært et spørsmål om pris for å få reisende over. Erfaringene med kutt i månedskortprisen i Oslo i 2008 viser at det fungerer.⁶² Et tiår senere, i 2019, sto kollektivtransporten for 49 prosent av arbeidsreisene i hovedstaden.⁶³ I nyere tid har det vært svært vellykkede forsøk med gratis kollektivtransport blant annet i Fredrikstad. Der økte reisingen med 2/3, og av disse oppga 2/3 at de reiste kollektivt i stedet for med privatbil.⁶⁴ Men mange steder trengs det samtidig en utbygging av kapasiteten. En slik satsning har en innebygget bonus: Økt kollektivandel i trafikken vil effektivt redusere utslipp hvert eneste år frem mot 2030, ikke bare etter det. Rødt ønsker 20 prosent lavere kollektivpriser lokalt over hele landet som en start i 2023, og mener prisen gradvis bør reduseres hvert år etterpå. Selv om alt nybilsalg er utslippsfritt etter 2025, vil deler av bilparken

56. TØI 1744/2019 360 graders analyse av potensialet for nullutslippskjøretøy <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52314>

57. TØI 1888/2022 Kjøretøyenes demografi <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=72976>

58. ZERO 2030 https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

59. Bane Nor September 2021: Jernbanen er klimavinneren <https://www.banenor.no/Nyheter/Nyhetsarkiv/2021/jernbanen-er-klimavinneren-sa-enkelt-er-det/>

60. <https://brandcentral.dnvgl.com/download/DownloadGateway.dl?h=BE1B38BB718539CC0AB58A5FF2EA7A8378092E52D63A591F8B46DA2C2539A2344E69BBF0E32DAD2C9AA1A4B8F5A91DAB>

61. DNV GL 2016-460 Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø <https://grontskipsfartprogram.no/nyhet/100-000-vogntog-kan-flyttes-fra-vei-til-sjo/>

62. NRK Oslo og Viken 2008 I dag koster månedskort 550,- https://www.nrk.no/osloogviken/i-dag-koster-manedskort-550_-1.6160306

63. Urbanet Analyse Reisevaner og utviklingstrekk i de fire største byområdene 2020 <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/nasjonal-transportplan-ntp/reisevaner/28.08.2020-rvu-2019-byomrader-urbanet.pdf>

64. Fredrikstad Kommune 2020 Mange erstattet bil med gratis buss <https://www.fredrikstad.kommune.no/aktuelt/mange-erstattet-bil-med-gratis-buss/>

fortsette å gi utslipp i mange år etter det. Men også med en helt utslippsfri bilpark en gang ut på 2030-tallet er det et mål å redusere biltrafikken der gode alternativer finnes. Biltrafikken medfører blant annet støy, veistøv og utslipp av mikroplast fra dekk, og den gir et press for å bygge ut veiene, fremfor å satse på kollektivtransport.

Tiltak 7: Mindre veitrafikk og lavere fartsgrense

I byområdene har Stortinget vedtatt et såkalt nullvekstmål for persontransport. Rødt vil endre dette til et reduksjonsmål og et nullvekstmål utenfor byene. En nedgang på 3,75 prosent årlig frem mot 2030, vil gi en 30 prosent reduksjon i sum. Satsingen på mer og billigere kollektivtransport er det viktigste verktøyet for å få det til, mens en mer kompakt arealplanlegging som får ned transportbehovene trengs for å redusere utslipp og forbruk over tid. Økt CO₂-avgift reduserer også biltrafikken. Rødt vil trappe den opp til et høyere nivå enn regjeringen og Høyre vil: 3 000 kr heller enn 2 000 kr i 2030. I tillegg vil vi differensiere øvrige drivstoffavgifter geografisk.

En gradvis opptrapping av CO₂-avgiften til 3000 kr vil også gjøre fossilfrie alternativer mer attraktive.

Eksisterende anslag tilsier at trafikken i byområdene med omland utgjør halvparten av antall kjørte kilometer i Norge. Anslag laget til forrige Nasjonal Transportplan, viste i 2019 at personbil i byområdene dermed ville stå for utslipp på 1,3-1,7 mill. tonn i byområdene i 2030.⁶⁵ Det reelle tallet, gitt de siste årenes utskiftingstempo for bilparken, ligger nok i nedre del – eller under. Men poenget står seg: Også i 2030 er det nødvendig med mindre bilkjøring for å redusere utslipp.

Frem mot 2030 må et slikt reduksjonsmål også få forrang i annen planlegging. Utbygging som bidrar negativt, bortsett fra der hvor det er strengt nødvendig, bør ikke realiseres. Tilsvarende må staten gå bort ifra det politiske ønsket om å lage stadig større bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det gir et stort press for å bygge ut mest mulig vei, også på strekninger hvor raskere og større vei vil utkonkurrere kollektivtransport. Det må erstattes av et mål om å i større grad legge arbeidsplassene der folk bor eller kan reise kollektivt til.

I senere år har det også vært et politisk mål å øke fartsgrensene gjennom utbygging av stadig større veier. Det er en av Frps største seire fra de satt i regjering, og det må reverseres. Utbygging til 100- eller 110-sone krever store naturinngrep. Det gir også økt bruk av byggematerialer med utslipp under produksjon. Større veikapasitet vil alltid gi en økning i trafikkmengden over tid. På mange eksisterende hovedveier bør fartsgrensen reduseres, slik vi allerede gjør flere steder blant annet for å begrense svevestøv om vinteren. Det er reduksjonen i spennet fra 110 og ned til 80 som monner for utslipp.⁶⁶ Fartsreduksjon gir lavere drivstofforbruk og utslipp, og det gir mindre bruk av strøm i elbiler. Fartsreduksjon har ingenting å si for transportbransjens fremkommelighet. For lastebil er maksimalt tillatt fartsgrense 80 km/t.

Utslippskutt i veitrafikken	Millioner tonn CO ₂
100 % utslippsfritt nysalg av maskiner	0,75
100% utslippsfritt nysalg av lastebil	0,7
Holde biodieselbruken fast i volum, uten fast %	0,5
30% reduksjon i biltrafikk i byene, økt kollektivandel i distriktet	0,5
Utslippsfrie bygg- og anleggsplasser	0,5 (usikkert)
Elektrisk kollektivtransport og turbuss	0,37
Effekter av økt CO ₂ -avgift: Mer effektiv logistikk, bedre organisering, raskere omstilling til nullutslipp, mindre private utslipp	1 (usikkert)
Endelige datoer for slutt på salg av nye fossile privatbiler og varebiler	0,3
Overføre gods fra vei til bane og sjø	0,1
SUM	4,7

Skipsfart og maritim næring

Utslipp fra sjøfart og fiske står for om lag 3 mill. tonn CO₂-ekvivalenter pr. 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. Frem mot 2030 er elektrifisering det viktigste tiltaket. Det egner seg best for mindre fartøy som har regelmessige ruter. Fergesektoren er allerede godt i gang.

Norge må kutte i utslipp alle steder det er mulig. Cruisenæringen er den minst samfunnsnyttige delen av sjøfarten. Rødt ønsker derfor å forby cruisetrafikk som ikke er utslippsfri etter 2026. Samtidig må kommuner få anledning til å stille strengere klimakrav til skip som anløper. Det må gå hånd i hånd med at det bygges ut landstrøm alle steder det er hensiktsmessig.

Grønn hydrogen og ammoniakk er egnet for større fartøy med mer uregelmessige ruter. Det kommer til å bli svært viktig på sikt. Men det avhenger av stor statlig satsing i en overgangsperiode. Som del av Rødts industripolitikk tar partiet nettopp til orde for langsiktig statlig investering og eierskap i utviklingen av teknologiske løsninger og infrastruktur for en klimavennlig maritim sektor. Det vil gi noe utslippskutt frem mot 2030. Men mye av utslippsreduksjonen det vil gi, kommer senere.

Tiltak 1: Elektrifisering av ferger og hurtigbåter

Omlegging av riksveifergene til utslippsfri drift er gjeldende politikk allerede. Rødt vil at norske ferger som hovedregel skal være elektriske innen 2030. Staten må bidra til dekke ekstrakostnaden ved omleggingen sammenliknet med fortsatt forurensende drift, slik at overgangen ikke bidrar til å ytterligere svekke fylkeskommunenes økonomi. Høsten 2022 mangler det en slik støtteordning. Det gjør at ferger i Trøndelag som kunne blitt elektrifisert, i stedet lyses ut som anbud med fortsatt dieseldrift.

65. TØI rapport 1689/2019 Framskrivning av kjøretøyparken <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=50202>

66. Tiltakskatalog for transport og miljø 2014. Fartsgrenser og vegstandard. <https://www.tiltak.no/a-begrense-transportarbeidet/a-2-infrastruktur/a-2-7/>

Rødt vil i tillegg 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. Også deler av hurtigbåtflåten kan elektrifiseres frem mot 2030. Her er arbeidet så vidt startet. Den nye elektriske båten til Kolombus i Stavanger, som er først i verden, må gjøres til et statlig pilotprosjekt og modell for bransjen i hele landet.

Tiltak 2: Hydrogendrevne hurtigbåter

Gjennom prosjektet «Fremtidens hurtigbåt» ønsker fylkeskommunene Finnmark, Nordland, Trøndelag og Vestland å utvikle ny teknologi. Hovedmålet er å utvikle verdens første hydrogendrevne hurtigbåt.⁶⁷ Målet er at den skal være på sjøen allerede i 2025. Rødt mener at staten må inn som partner i prosjektet og stille nødvendige økonomiske garantier, ikke minst slik at det kan skaleres opp raskt etter gjennomføring av pilotprosjektet. Støtten til ulike hydrogensatsninger gjennom Enova må også styrkes. Innen 2030 kan hydrogen og ulike kombiløsninger, sammen med elektrisitet, ta over for konvensjonelt drivstoff i deler av hurtigbåtflåten. Innen 2030 bør alle nye hurtigbåter som bygges, være nullutslipp. Å kutte utslipp fra ferger og hurtigbåter er enkelttiltaket som både er gjennomførbart og monner mest innen skipsfarten frem mot 2030.⁶⁸

Tiltak 3: Forby cruisetrafikk som ikke er utslippsfri

Cruisenæringen er den minst samfunnsnyttige delen av sjøfarten. Skipene står for store klimagassutslipp pr. passasjer, men genererer få arbeidsplasser og lave skatteinntekter for Norge. Rødt ønsker derfor å stille de aller strengeste kravene til denne næringen, ved å forby cruisetrafikk som ikke er utslippsfri i norske farvann etter 2026. Norge er en av verdens største cruisedestinasjoner. Et slikt forbud vil dermed bidra til å fremskynde utvikling av skip med lav- og nullutslipp. Forbud skal ikke ramme skip i rutetrafikk, som Hurtigruten og Havilas trafikkering av kyststruten. Det må også gjøres unntak for NOR-registrerte cruiseskip. De må bare være utslippsfrie innen 2030. Slik kan arbeid for å bedre lønns- og arbeidsvilkår i norske farvann gå hånd i hånd med utslippskutt.

Tiltak 4: Progressiv båtmotoravgift og avgift på diesel til fritidsbåter

I 2014 ble avgiften på nye båtmotorer fjernet, med begrunnelse at det kunne bidra til raskere utskifting til mer miljøvennlige båtmotorer. Selv om utviklingen går i riktig retning, går det sakte. Utslippene fra den norske fritidsbåt-parken er relativt store. Det offisielle anslaget er 0,6 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i året, men tallet er omstridt.⁶⁹ Rødt vil gjeninnføre en progressiv båtmotoravgift på nye motorer på fossilt drivstoff, som beregnes utfra en kombinasjon av antall hestekrefter og forbruk. På den måten vil avgiften være størst for de største og dyreste båtene. Avgiften kan gradvis økes etter hvert som utslippsfrie

alternativer blir tilgjengelige, og frem mot 2030 bør salg av de største og mest forurensende motorene forbys helt. I dag betaler fritidsbåter på diesel ikke veibruksavgift på drivstoffet, mens fritidsbåter på bensin betaler. For fritidsbåter bør de to forurensende drivstofftypene likebehandles med samme avgift. Det vil gjøre det mindre attraktivt å kjøpe de største fritidsbåtene, og det vil redusere bruken av dem.

Tiltak i sjøfarten	Millioner tonn CO ₂
Landstrøm i norske havner	0,15
Utslippsfrie ferger og hurtigbåter	0,58
Tiltak for fritidsbåt	0,1
Forbud mot cruisetrafikk som ikke er utslippsfri	0,3
Sum	1,13

I tillegg har vi tiltak under petroleum og fiskeri og havbruk som vil kutte utslipp med ca 700 000 tonn CO₂-ekv., men som vi har ført under disse områdene.

Luftfart

Luftfarten slipper ut om lag 1,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter årlig. Da er imidlertid flytrafikken mellom Norge og andre land ikke regnet inn. Avinor anslår denne til om lag 1,5 mill. tonn. Det er et svært lavt anslag. Ny forskning peker på at den reelt sett kan være så stor som 4,9 mill.⁷⁰ Klimaeffekten av disse utslippene er dessuten større, siden deler av utenlandsflygningen går i svært stor høyde. Det er vanlig å multiplisere med 1,8 for å kompensere for dette.⁷¹

Fly er i utgangspunktet grunnleggende infrastruktur. Det gjelder geografisk i deler av landet, og det gjelder situasjonsbestemt for noen reiser folk tar. Norge er et langstrakt land med store avstander, spredt bosetting og dårlig utbygget jernbane. Kortbanenettet er dermed nødvendig kollektivtransport. Rødt vil sikre et rimelig flytilbud her. FOT-anbudsordningen er viktig for å sikre et godt nok tilbud der det ikke finnes reelle alternativer til fly.

Mens noen knapt har råd til flyreiser, flyr andre i Norge langt mer enn nødvendig. Antall flyreiser henger tett sammen med egen inntekt og formue. Fra 2005 til 2017 ble flytrafikken doblet, og Norge er på flytoppen i Europa. Utenlandstrafikken er siden midten av 1980-tallet økt med mer enn 5 prosent årlig i snitt. Fra 1990 til 2015 økte utslipp fra innenlands flytrafikk med 43 prosent, og utslippene fra utenriks flytrafikk ble mer enn doblet. To av Europas ti mest trafikkerte flyruter går fra norske flyplasser, og fire av de tyve mest trafikkerte gjør det.⁷² Det viser at vi må redusere transportbehovet, særlig i næringslivet og offentlig sektor.

67. Nordland Fylkeskommune. Fremtidens hurtigbåt - etablering av felles eierselskap for Troms og Finnmark -, Nordland-, Trøndelag og Vestland 2022 <https://www.nfk.no/politikk/fylkesting/program-for-fylkestinget/saker-2022/026-2022-fremtidens-hurtigbat-etablering-av-felles-eierselskap-for-troms-og-finnmark-nordland-trondelag-og-vestland-fylkeskommuner.50766.aspx>

68. ZERO 2030 https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

69. Dagens Næringsliv. Tallkrangel om fritidsbåter, 2019. <https://www.dn.no/statistisk-sentralbyra/norboat/stein-harald-jorgensen/tallkrangel-om-utslipp-fra-fritidsbater-det-er-harreisende-galt/2-1-633074>

70. Norsk institutt for luftforskning 2021. Forskere har funnet ut hvor mye CO₂ vi faktisk slipper ut når vi drar på ferie <https://www.nilu.no/publikasjon/1976396/>

71. Stakeholder for NHO Reiseliv 2019. Klimagassutslipp knyttet til norsk reiseliv <https://www.nhoreiseliv.no/contentassets/e630f86bfe2d4e028f6903d81bce6fd5/klimaregnskap-for-norsk-reiselivsbransje.pdf>

72. Framtiden I Våre Hender 2017: Norge på flytoppen <https://www.framtiden.no/aktuelle-rapporter/811-norge-pa-flytoppen-2/file.html>

Avinor, som eies av staten, arbeider utfra et underliggende mål om at flytrafikken stadig skal øke. Priskrisen og ettervirkninger av koronaen gjør bildet usikkert på kort sikt. Men framskrivninger har i mange år vist at flytrafikken vil fortsette å øke frem mot 2030 og 2050.⁷³ Spørsmålet er ikke om, bare hvor mye. Rødt vil sette et årlig reduksjonsmål for Avinor. De største kuttene skal tas mellom Oslo og de andre største byene, hvor det finnes god togforbindelse. Kuttene skal også tas i utenlandsreiser, hvor veksten i mange år har vært størst. For å få det til ønsker Rødt å innføre en progressiv flyavgift for reiser mellom de store byene i Norge, der det er god togforbindelse, og utenlands utover én ferietur i året. Rødt ønsker også som hovedregel å forby privatfly. Vi vil også avvike taxfree-ordningen

Tiltak 1: Forby privatfly

Å fly med privatfly er den i særklasse mest forurensende aktiviteten som enkeltpersoner kan utføre. Det er også forbeholdt de aller rikeste. Rødt mener privatfly er unødvendig luksus med store utslipp, og vil derfor forby privatfly-transport som ikke er begrunnet i liv, helse eller sikkerhet. Forbudet må gjøre unntak for amatør-, fallskjerm- og veteranflymiljøer organisert i klubber.

Tiltak 2: Tog som alternativ

Årlig flyr 1,9 millioner reisende mellom Bergen og Oslo. Det tilsvarer i snitt om lag 5200 daglig. Et fullt tog på Bergensbanen tar til sammenlikning 600 passasjerer. Fire ekstra togavganger daglig kan i teorien nær halvere flyreisingen. I dag bruker Bergensbanen seks og en halv time. Det er mulig å få dette ned i fem timer innen 2030. Da må vi bygge ut Oslo-Hønefoss og Bergen-Voss, og det må i tillegg bygges nye kryssningsspor underveis. For Oslo-Trondheim vil utbygging etter eksisterende planer fra Oslo til Lillehammer, samt utbedring av traseen og bygging av kryssningsspor lenger nord, ha samme effekt. Oslo-Kristiansand og Oslo-Stavanger kan reisetiden reduseres med én time ved å koble Vestfoldbanen og Sørlandsbanen sammen. Med slike reisetider mellom byene er det mulig og forsvarlig å redusere antall flyavganger vesentlig. Men skiftet må gjøres gradvis, og det må starte allerede i 2023. En start er å innføre langt bedre rabattordninger for dem som reiser minst tidskritisk: Unge, studenter og dem med honnørrabatt. Det trengs også fordelsprogrammer for dem som reiser mye. Gjennom flere år har jernbanen satset tungt på turister. Men nesten alle disse turistene ankommer Norge med fly først. Rødt mener at et hovedmål for jernbanen må være bidra mest mulig til utslippskutt, gjennom å erstatte godstransport og reiser som ellers ville gitt utslipp.

Tiltak 3: Planlagt reduksjon i trafikken

Flykuttene skal først og fremst gjøres i reiser mellom de største byene og utenlandsreiser. Da mener Rødt det er feil å utvide Gardermoen med en tredje rullebane eller bygge andre rullebane på Flesland. Flere andre steder i landet er det planer om bygge om eksisterende flyplasser eller utføre nødvendig rehabilitering. Det er i seg selv ikke et problem så lenge det ikke

bidrar til økt kapasitet.

Bak Avinors arbeid og planlegging ligger et premiss om at flytrafikken skal fortsette å øke. Rødt vil i stedet sette et årlig reduksjonsmål for Avinor på 5 prosent. Om dette innføres i 2023, vil den samlede luftfarten være redusert med 35 prosent innen 2030. Ved å gjøre nedtrappingen gradvis får bransjen nødvendig tid til omstilling. En slik reduksjon er mindre dramatisk enn den ser ut som. Selv etter reduksjonen vil den samlede flytrafikken i 2030 fortsatt være større enn den var i 2005.

Tiltak 4: Stans flytransport av sjømat

Flytransporten av sjømat, spesielt laks, er blitt så stor at den utgjør en egen problemstilling. Slik transport utgjør bare 12 prosent av totalen for sjømat, men står for en betydelig del av utslippene. Det er et Avinors viktigste satsningsområder, og den økte med mer enn 150 prosent fra 2010 til 2019 i Norge alene. Avinors analyser tilsier en vekst i sjømattransporten på 35 prosent fra 2019 til 2030, og en vekst på 22 prosent fra 2030 til 2040.⁷⁴

119 000 tonn sjømat ble i 2021 fraktet fra Norge direkte til utlandet. 146 000 tonn ble fraktet med trailer fra Norge til utenlandske flyplasser og videre med fly. Selv om mye av dette er utslipp som ikke teller med i den offisielle norske statistikken, så finnes de. Regjeringen antyder at dette gir utslipp et sted mellom 2000 og 4000 kilo pr. 1000 kilo sjømat.⁷⁵ Forskere ved Nofima har forsiktig anslått de samlede utslippene fra slik flyfrakt til 4000 kilo CO₂ pr. 1000 kilo sjømat.⁷⁶ Sistnevnte tilsvarer i så fall 1,06 mill. tonn utslipp.

Rødt er for å avvike flytransporten av sjømat gradvis frem mot 2030, så fremt den ikke går i lasterommet på ordinære ruteavganger. Alternativene er å foredle mer av fisken i Norge, samt å eksportere med skip og jernbane, slik vi stadig gjør med mesteparten av sjømaten.

Tiltak 5: Progressiv flyavgift

Rødt foreslår en progressiv flyavgift. Den vil gjøre at dem som reiser mye mellom de store byene i Norge der det i dag er god togforbindelse, eller mer til utlandet enn én ferietur i året, vil betale 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 derimot ikke flyavgiften.

Rødt har fått Samfunnsøkonomisk Analyse til å utarbeide en modell, som viser hvordan en slik avgift kan slå ut. Konkret er det kun fly mellom Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, samt fly til utlandet, som får avgift. Med modellen avgiftsbelegges dem som flyr mest og mest luksuriøst, fordi de har de største utslippene. En flyavgift av denne typen er antagelig nødvendig for å oppfylle et reduksjonsmål i luftfarten uten at det skal ramme urettferdig eller at kuttene løses ved at flyreiser bare blir dyrere for alle. Beregningene i Rødts modell viser at

73. TØI 1824/2021 Framskrivinger for persontransport 2018-2050 <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=55526>

74. Transportutvikling for Avinor januar 2021. SJØMATLOGISTIKK TIL MARKEDER UTEFOR EUROPA https://avinor.no/globalassets/_konsern/om-oss/rapporter/rapport-20003-sjomatlogistikk-til-markeder-utenfor-europa_final-1101212.pdf

75. Svar Rødt 69, statsbudsjettet 2022 <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2023/statsbudsjettet-2023-svar-pa-budsjettsporsmal/id2928128/?bq=sj%C3%B8mat&expand=2935560>

76. Intrafish 2021 Slik kan vi få mer klimavennlig transport av norsk laks <https://www.intrafish.no/kommentarer/slik-kan-vi-fa-mer-klimavennlig-transport-av-norsk-laks/2-1-973822>

utslippene fra internasjonale businessclass-reiser er nesten det tredobbelte av en internasjonal økonomi-klassereise, 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 kan en slik avgift se ut det første året:

Reise nr.	Innenriks		Utenriks, Europa		Utenriks, interkont.	
	Øko-nomi	Business	Øko-nomi	Business	Øko-nomi	Business
1	0	0	0	0	0	0
2	50	100	75	150	150	300
3	100	200	180	300	300	840
4	150	300	285	450	450	1380
5	200	400	390	600	600	1920
6+	300	600	600	900	900	3000

Tiltak 6: Elektriske småfly

Elektriske passasjerfly er i første omgang aktuelt på kortere strekninger i kortbanenettet, der de minste flyene går i dag. Widerøes plan er å ta i bruk de første el-flyene i ordinære ruter allerede i 2026.⁷⁷ I arbeidet med fornyelse av FOT-rutene for perioden 2024-2028 må staten stille krav om slike fly på enkelte ruter, som et pilotprosjekt. Staten må legges til rette for uttesting av dem. I perioden 2029-33 må de tas i bruk flere steder.⁷⁸

Tiltak 7: Økte innblandingskrav for biodrivstoff

I dag er det et innblandingskrav for luftfarten på 0,5 prosent for såkalt SAF-drivstoff. Det pågår diskusjoner i og med EU om det gradvis skal økes, men uten at det er laget en forpliktende opptrappingsplan. Norge kan og må på egen hånd stille krav om gradvis økt innblanding. Et flatt innblandingskrav på 30 prosent i 2030 kunne redusere utslippene fra luftfart med 32 prosent. Det vil samtidig påvirke billettprisene bare i begrenset grad.⁷⁹

Sum tiltak i luftfarten	Millioner tonn CO ₂
Utslippskutt, nasjonale utslipp	
Styrt reduksjon	0,42
Økt innblandingskrav for biodrivstoff	0,25
Elektriske fly og forbud mot privatfly	0,1
SUM	0,77

Utslippskutt internasjonale utslipp		
Styrt reduksjon	0,52 – 1,7 mill. Tonn. Vi regner med et kutt på 1,2	1,2
Økt bruk av biodrivstoff		0,3
Redusere sjømateksport		0,7
SUM		2,2

Sum tiltak i transport	Millioner tonn CO ₂
Veitrafikk	
Sjøfart	1,13
Luftfart, innenlands kutt	0,77
Utslippsreduksjon i framskrivningene til Nasjonalbudsjettet 2023	4,5
SUM	11,1
Ytterligere utslippskutt internasjonalt fra luftfart	2,2

77. NRK Nordland 2021 Dette elflyet fra Rolls-Royce kan være i lufta i Norge om fem år https://www.nrk.no/nordland/wideroe-satser-pa-elfly-fra-rolls-royce_-kan-vaere-i-lufta-pa-norske-flyplasser-i-2026-1.15413067

78. ZERO 2030 https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

79. TØI rapport 1878/2022 Effekter av klimatiltak i norsk luftfart <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=72731>



KAPITTEL 6:

Jordbruk og mat

Rødt vil ta vare på og videreutvikle distriktslandbruket i Norge. Jordbruket gir oss sunn og trygg mat, bidrar til biologisk mangfold og kulturlandskap, og gir arbeidsplasser og levende bygder over hele landet. Samtidig står landbruket for vesentlige klimagassutslipp i ikke-kvotepliktig sektor.

Rødt mener at landbruket også må 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 gjennom overføringer til Bionova og i jordbruksforhandlingene.

Utslipp i dag

Landbruket slapp i 2021 ut 4,5 mill. CO₂-ekvivalenter, tilsvarende 9,6 prosent av Norges utslipp. Av dette stammet 2,23 millioner tonn fra metan fra husdyr, 1,45 millioner tonn fra lystgass og metanutslipp i forbindelse med gjødsling og lagring av gjødsel, og 0,81 millioner tonn fra andre klimagassutslipp, blant annet maskinpark og arealendringer⁸⁰.

Husdyrhold og kjøttforbruk: kutt i importert kjøtt

Husdyrholdet står for de største utslippene i landbruket. Da Miljødirektoratet la fram Klimakur 2030, inneholdt den 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 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. Vi vil

redusere bruken av redusert eller ingen tollsats på utenlandsk kjøtt, som vil gjøre at vi importerer mindre kjøtt, og redusere nordmenns globale utslipp. 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.

Kjøttforbruket har økt markant de siste 50 årene, og en omlegging til å redusere kjøttforbruket noe, vil ha stor innvirkning på klimautslipp og folkehelse. Rødt mener at det er behov for å redusere kjøttforbruket i samfunnet. Til å begynne med vil et kutt i importert kjøtt bidra til dette. I tillegg vil vi utvikle støtte til kampanjer for mer kjøttspising, og redusere momsen på norskprodusert frukt og grønt.

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.

En del av kjøttet vi importerer i dag har høyt klimagassutslipp. Det gjelder særlig 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 240 000 tonn CO₂ per år, i grove anslag, dersom kjøttet ble erstattet med norskfanget torsk.⁸¹

80. Miljøstatus: Metan fra husdyr og lystgass fra gjødsel <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/klima/norske-utslipp-av-klimagasser/klimagassutslipp-fra-jordbruk>

81. Grunnlaget for utredningene er Landbruksdirektoratets markedsrapport, og utslippsfaktorer fra FAO <http://www.fao.org/faostat/en/#data/EI/>

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 kjøtt, hadde vi redusert våre offisielle klimautslipp enormt, men utslippene globalt ville ikke blitt borte – bare flyttet seg til et annet land. Et annet eksempel på utslipp Norge er ansvarlig for, men som skrives på andre lands utslippsregnskap, er soya til fiskefôr og klesproduksjon.

Gjødseltiltak

Ved bedre og mer effektiv gjødsling og drenering kan man både øke effektiviteten i landbruket og begrense utslippene av lystgasser til luft og utslipp av stoffer som nitrogen og ammoniakk i naturen.

Ved å utnytte husdyrgjødsel til biogass kan man både redusere utslipp gjennom at biogassen utnyttes til energi, og gjennom at gjødsla slipper ut mindre metan og lystgass til luft på grunn av kortere lagringstid. Biogass kan benyttes for å erstatte fossil energi for eksempel i tungtransport og skipsfart, men dette vil kreve betydelig teknologisk og politisk satsing.

Drenering og annen lagring av karbon i jorda

Godt drenert jord er en forutsetning for jordhelse og mengden og kvaliteten på avlinger. Godt drenert jord fører også til mindre utslipp av lystgasser. Drenering er også avgjørende for å istandsette og gjenoppta produksjon på matjord som tidligere har vært i bruk og er vesentlig for å styrke norsk sjølforsyning. Dreneringstiltak kan være kostbare for den enkelte bonde, derfor har Rødt flere ganger foreslått tilskuddsordninger for drenering.

Det er flere måter å styrke opptaket av klimagasser i jord. NIBIO har pekt på dyrking av fangvekster, og bruk av biokull til karbonlagring i jord, som lovende i norske forhold. Biokull er forkullede rester av biomasse, som gjennom en pyrolyseprosess danner uorganisk karbon som både binder karbon og kan bidra til å ytterligere redusere klimagassutslipp. Gjennom å tilsette biokull i landbruksjord, kan man øke jordas evne til å holde på vann og næringsstoffer, og det vil være bra for både klimaet og bonden. Det er fortsatt et stort behov for forskning og utvikling på bruk og fremstilling av biokull, men ved å bruke 5 % av identifisert potensial innen 2030, vil vi kunne ha kutt tilsvarende 150 000 tonn CO₂-ekvivalenter i 2030.

Bevaring og restaurering av myr

En tredjedel av alle norske myrer er i dag ødelagt. Norske myrer lagrer minst 950 millioner tonn karbon, og 1 kvadratkilometer myr kan binde så mye som 250 000 tonn CO₂.⁸² Å stoppe tapet av myrarealer er derfor svært viktig både for å kutte klimagassutslipp og å ivareta naturmangfoldet. Rødt vil stoppe videre drenering av myr og torvmark. Der hvor manglende mulighet til å drenere opp myr rammer jordbruket, må kommunene hjelpe bønder med å stille til rådighet andre jordbruksarealer. Klimakur 2030 legger til grunn at man gjennom stans i nydyrking av myr, kan kutte 20 000 tonn CO₂-

ekvivalenter i 2030.

Tidligere ødelagt myr kan også restaureres. Gjennom å plugge grøfter, kan vannstanden økes til tidligere nivåer, og man kan også gjøre tiltak for å få tilbake torv og biologisk mangfold. Det er derimot en del usikkerhet rundt klimaeffekten av slik restaurering, da myrland også kan føre til metanutslipp. Miljødirektoratet utfører overvåkning av restaurering av myrarealer for å sikre kunne si noe om klimagevinsten med et slikt tiltak, og resultatene er ventet i 2023. Rødt vil styrke Bionova for å få fortgang i dette arbeidet og støtter også miljøorganisasjonenes krav om Naturkur, slik at vi kan få mer kunnskap om hvordan vi kan lagre karbon gjennom å bevare natur.

Under kapittel 10 om natur skriver vi mer om naturlig karbonlagring. Blant annet om fangvekster, tiltak i skogbruket og torvuttak.

Fossilfri maskinpark

I dag går det meste av landbrukets maskinpark på fossile brenslers. Selv om mange maskiner, samt oppvarming, kan gå over på elektrisitet, finnes det i dag ingen tilfredsstillende el-løsninger for traktor. Selv om store produsenter som John Dere jobber med løsninger for elektriske traktorer. Men traktorer har lang levetid, og det er vanskelig å se for seg et stort volum i 2030 – selv om alle nye solgte traktorer da er elektriske. Økt CO₂-avgift bidrar til å fremme denne overgangen. Regjeringen har svart at en gradvis opptrapping til 3000 kr i 2030 vil kutte utslippene med nærmere 2 millioner tonn årlig innen 2030 i alle sektorer den gjelder, og deler av dette vil nok utløses i jordbruket om det kombineres med andre virkemidler.⁸³

Skal man kutte utslipp fra denne delen av maskinparken, vil biodrivstoff være en nødvendighet. Utvinning av biodrivstoff kan føre til avskoging i land i sør, og kan derfor ikke kjøres ut bredt som en løsning til alt som bruker forbrenningsmotorer i dag. Rødt mener at man i innkjøp av for eksempel busser skal hoppe over biodrivstoff som en «mellomstasjon», og heller bruke biodrivstoffet der hvor det i dag ikke er reelle elektriske alternativer.

Vi foreslår en høyere innblanding av avansert biodrivstoff i maskinparken i landbruket. Avansert biodrivstoff kan blant annet lages av matavfall og av avskjær fra skognæringa. Et ambisiøst krav om innblanding av avansert biodrivstoff, fulgt opp av økonomiske virkemidler, vil både være bra for klima og bane vei for en ny industrisatsing på biodrivstoff i Norge, selv om en del av det avanserte biodrivstoffet fortsatt vil måtte importeres en del år frem i tid.

Vi forutsetter at en opptrapping fra 20 % til 60 % innblanding av avansert biodrivstoff fra 2023 – 2030. **En slik opptrapping vil føre til et utslippskutt på ca. 200 000 CO₂-ekvivalenter i 2030.**⁸⁴ Det må inn i mandatet til Bionova å lage kompensasjonsordninger for overgangen til biodrivstoff for den enkelte bonde.

visualize.

82. Sabimas temaside om myr <https://www.sabima.no/trua-natur/myr/>

83. SVAR MDG200 2022 <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2023/statsbudsjettet-2023-svar-pa-budsjettssporsmal/id2928128/?page=30&expand=2942631>

84. Landbrukets Klimaplan 2020

Vi må også gjøre det mer attraktivt å velge elektriske alternativer, det kan økt CO₂-avgift bidra til. Regjeringen har svart at en gradvis opptrapping til 3000 kr i 2030 vil kutte utslippene med nærmere 10 millioner tonn årlig innen 2030 i alle sektorer den gjelder, mot regjeringens opptrapping som vil kutte med nærmere 6 millioner tonn ⁸⁵.

Reduksjon i matsvinn

I Norge kastes mer enn 420 000 tonn mat hvert år i alle ledd av verdikjeden fra jord til bord. Den økonomiske verdien av matsvinnet er beregnet til 12,5 milliarder kroner i husholdningene og 7 milliarder kroner i matbransjen i 2020⁸⁶. Stortinget har bedt regjeringa om å legge fram en matkastelov, 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 276 000 tonn CO₂-ekv. i 2030.

Sum tiltak i jordbruket	Millioner tonn CO ₂	
Økt kvalitet på grovfôr	0,047	Moderat anslag fra Jordbrukets klimaplan. Basert på tall fra NMBU.
Aviltak på storfe og svin	0,067	Moderat anslag fra NMBU på sannsynlig effekt av aviltak fremover for storfe og svin.
Halvering av matsvinn	0,28	
Drenering av dårlig jord	0,043	Fra Klimakur 2030.
Reduserte gjødselutslipp	0,053	Diverse gjødseltiltak fra Klimakur: Dekke av gjødsel fra svin, miljøvenlig spredning og spredetidspunkt på gjødsling.
Biogass av gjødsel	0,045	25 % av gjødsel utnyttes til biogassproduksjon. Fra Klimakur 2030.
Biodrivstoff i maskinpark / og el	0,2	Gradvis opptrapping fra 20 % -til 60% innblandet avansert biodrivstoff, samt elektrifisering av maskinpark. Tallgrunnlag sammensatt av bondelaget, ut ifra Klimakur 2030.
Fossilfri oppvarming på gårdsbruk	0,05	Forbud mot oljefyr fra 2025, og erstatning av fossil oppvarming i jordbruk og veksthusnæringa.
Stans i nydyrking av myr	0,02	Miljødirektoratet melder i oppdatert kunnskapsgrunnlag for Klimakur 2030 at dette potensialet er større, men det er ikke kvantifisert.
Karbonlagring i biokull i jord	0,15	
Kutt i kjøttimport	(0,24)	Utenlands kutt som ikke teller på Norges klimaregnskap
Totale kutt	0,91	(1,15) med kjøttkutt

85. SVAR MDG200 2022 <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2023/statsbudsjettet-2023-svar-pa-budsjettsporsmal/id2928128/?page=30&expand=2942631>

86. Norsk Institutt for Bærekraftsforskning. Kartleggingsrapport for matbransjen, undervisning- og omsorgssektoren og forbrukerleddet 2021. Side 4 og 82. <https://www.matvett.no/uploads/documents/OR.48.21-Kartleggingsrapport-for-matbransjen-undervisning-og-omsorgssektoren-og-forbrukerleddet.pdf>

Bygg, anlegg og oppvarming

I 2020 var utslippene fra anleggsbransjen på om lag 2,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter. Men dette er primært utslipp fra anleggsmaskiner og transport til og fra byggeplassen, som er dekket i kapittelet om transportsektoren.

De største utslippene i sektoren skjer imidlertid ikke på selve anleggsplassen. De er knyttet til produksjon av materialer og transport av disse. Siden en stor del av dette skjer i og fra utlandet, vises det ikke i det norske klimaregnskapet. Det er like fullt reelle utslipp som vi bør ta et ansvar for, generert av etterspørsel og aktivitet i Norge. Et anslag er at internasjonal materialproduksjon og import av dette står for mellom 5 og 6 mill. tonn utslipp årlig globalt. Nasjonal byggevareproduksjon utgjør til sammenlikning bare om lag 2 mill. tonn utslipp.⁸⁷

Byggeaktiviteten i offentlig sektor har det siste tiåret vært rekordhøyt, spesielt innen infrastruktur. Den kommende utbyggingen av E6-strekningen mellom Roterud og Storhøve i Innlandet, gjennom et naturreservat, kan stå som eksempel. Nye beregninger viser at de samlede utslippene fra kun selve byggingen av firefelts motorvei med krav om 110 km/t på denne 23 km lange strekningen, er på 0,2 mill. tonn totalt. Bare 6 prosent av dette skyldes utslipp fra anleggsmaskiner i byggeprosessen. Resten er produksjon av materialer og transport. Dette er ett enkelt anleggsprosjekt, med bare fire års byggetid.⁸⁸

Også i privat sektor er byggeaktiviteten stor over tid. Det skyldes blant annet en enorm hyttebygging. De siste 20 årene er antall hytter økt med 27 prosent. Det er bygget litt over 100.000 nye fritidsboliger.⁸⁹ Det betyr at mer enn hver syvende bolig som er bygget i Norge i perioden, er en fritidsbolig. Hyttene er dessuten blitt større, og de bygges med vei helt frem, og med innlagt vann og kloakk.

Langs de store motorveiene dukker bilbaserte «handelsbyer» opp, ved siden av de tradisjonelle kommunesentrene. Selv om det er slutt på bygging av nye kjøpesentre i de største byene, bygges det nye kjøpesentre i mange litt mindre kommuner.

Staten har på sin side prioriterer gigantiske enkeltprosjekter, som nytt regjeringskvartal og store, nybygde sykehus.

Både i offentlig og privat sektor rives eksisterende bygninger for å erstattes av nye, ofte med samme funksjon. For eksempel har Oslo kommune i løpet av noen få år revet fire sykehjem, og flere står for tur. Når sykehjem eller skoler må totalrehabiliteres, er det blitt vanlig å i stedet bygge nytt over hele landet. Det samme er tilfellet i privat sektor, hvor spesielt kontorbygninger rives og erstattes av nye kontorbygninger, framfor å oppgradere eller fornye.

Tiltak 1: Bygg mindre, gjenbruk mer

På noen få år har oppmerksomheten om dette problemet økt. Både Statsbygg, enkelte kommuner og noen av de store, private eiendomsutviklerne har begynt å se på rehabilitering med nye øyne. Men det stilles ingen krav på området.

Rødt er for å bygge mindre og gjenbruke mer. For staten og offentlig sektor er det enklest. Det må innføres en hovedregel om at bygninger ikke skal rives hvis de kan rehabiliteres. De store, utslippstunge motorveiprosjektene må velges helt bort. Men all utbygging krever reguleringsplaner og godkjenning, som gis av kommunene. Det må derfor innføres krav til fylker og kommunene om at arealplaner og utbyggingsplaner på ulike nivåer inneholder et mål om utslippsreduksjon gjennom mindre utbygging og mer gjenbruk. Ikke ved å begrense boligbygging og nødvendig næringsutvikling, men ved å begrense unødvendige prosjekter og hyttebygging, samt å rehabilitere i stedet for å rive.

Da må det parallelt innføres krav om at det for alle større utbygginger skal lages helhetlige utslippsanalyser, som synliggjør faktiske utslipp utbyggingen vil utløse, inkludert utslipp ved produksjon av materialer og innsatsfaktorer. Denne måten å tenke på er ikke helt ny. Slike analyser lages allerede, men bare for utslipp knyttet til veitrafikk (det såkalte nullvekstmålet for personbiltrafikk). Nå trenger vi dem også for utslipp knyttet til bygg og anlegg.

87. Asplan Viak for Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg, mars 2022 <https://www.eba.no/siteassets/dokumenter/rapporter-og-publikasjoner/rapport-bygg-og-anlegg-endelig.pdf>

88. Sak hos NRK februar 2022 https://www.nrk.no/klima/nye-motorveier_-vei-utslippene-mye-hoyere-enn-statsbudsjettet-forteller-1.15754552

89. Sak hos NRK april 2022 https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/xl/hvor-mange-hytter-skal-bygges-i-norge-i-framtiden_-1.15923600



Rødt vil at målet for mindre bygging og mer gjenbruk skal være å redusere de samlede utslippene i sektoren med minst 10 prosent, sammenliknet med 2022-nivå. Det vil redusere utslippene innenlands med 0,2 mill. tonn fra dagens nivå.

Tiltak 2: Krav om gradvis utslippsreduksjon

Sintef har gjort en stor gjennomgang av 120 byggeprosjekter det siste tiåret. De har alle hatt store miljø- og klimaambisjoner. I snitt klarte de å redusere utslippene knyttet til materialer med 22 prosent.⁹⁰ Bransjeforeningen EBA, som representerer entreprenører innen bygg og anlegg, mener det er mulig å redusere utslippene i sektoren med 50 prosent, men da inkludert anleggsmaskiner og innenlands transport.⁹¹

Det pågår en rekke ulike prosjekter for å få til slike utslippskutt. Selv om blant andre Statsbygg og Oslo kommune gjennomfører noen pilotprosjekter, skjer mye av arbeidet nå blant store aktører i privat sektor. Det er ikke ett enkelttiltak som monner, men summen av mange mindre. Det handler blant annet om å velge materialer med lavere utslipp, for eksempel lavkarbon eller karbonfri betong. Det handler om å velge kortreiste materialer, eller materialer hvor det kan dokumenteres lave utslipp i produksjon og transport (utenlands) og produksjon (innenlands). Bygg kan få lettere konstruksjoner, eller det kan ombrukes gamle materialer fra bygg som rives. Mye handler også om å begrense svinn. Ved at materialer til byggeplassen leveres ferdig kappet og bearbeidet fra fabrikk, og ved at det kildesorteres skikkelig allerede på byggeplassen, slik at avkapp kan gå rett til resirkulering. Flere bransjerepresentanter og seriøse aktører har bedt staten om å innføre slike krav. Nettopp det ønsker Rødt å gjøre. Det må selvsagt også gjelde for offentlige bygge- og anleggsprosjekter, gjennom anbudene. Det må lages klimaregnskap etter standardiserte metoder for byggeprosjekter, og det må stilles krav til utbyggere om en årlig reduksjon i utslipp knyttet til materialer på 4 prosent sammenliknet med dagens nivå. Det vil gi et samlet utslippskutt på 28 prosent innen 2030. Justert for lavere byggeaktivitet (tiltak 1) gir det en innenlands utslippsreduksjon på 0,5 mill. tonn.

Tiltak 3: Utslippsfri oppvarming

De direkte utslippene fra eksisterende bygg og anlegg ble kraftig redusert med forbudet mot oljefyring. Det er imidlertid mulig å redusere utslippene mer. Det gjør vi ved å forby fossile innslag i fjernvarmeproduksjon, utfase gass på byggeplasser og i landbruket. Kraftverket i Longyearbyen må dessuten over på fornybar energi. Ved å tillegg erstatte gamle vedovner, kan vi kutte ca 0,3 millioner tonn CO₂.⁹²

Da trenger vi særlig disse virkemidlene:

- Forby bruk av mineralolje og gass til byggvarme
- Avgift på flytende gass økes i tråd med andre CO₂-avgifter.
- Trinnvis utfasing av gass til bruk i oppvarming av landbruksbygg. Gjennomføres med opptopping av avgiften med særegen sats, og varslet forbud før 2030 i tillegg til krav om omsetting av biogass.
- Kommunale støtteordninger og reguleringer for utskifting av vedovner.
- Vurdere tilpasninger i nettleie for fjernvarmeproduksjon.
- Statlig finansiering av energiomstilling i Longyearbyen.

Utslippskutt innenlands	Millioner tonn CO ₂
Reduksjon i utslipp på grunn av 10% mindre nybygging	0,2
Gradvis reduksjon i materialutslipp som følge av krav til bransjen	0,5
Utslippsfri oppvarming	0,3
SUM	1
Utslippskutt utenlands	
Reduksjon i utslipp på grunn av 10% mindre nybygging	0,55
Gradvis reduksjon i materialutslipp som følge av krav til bransjen	1,4
SUM	1,95

90. Sintef 2020. <https://www.sintef.no/siste-nytt/2020/norge-bor-satse-pa-rehabilitering-framfor-nybygg/>

91. Sak hos Nettpartner med Entreprenørforeningen Bygg og anlegg, september 2022. <https://blogg.nettpartner.no/eba-vi-kan-halvere-utslipp-fra-bygg-og-anlegg-i-dag>

92. Basert på Klimakur, tiltak O03

KAPITTEL 8:

Avfallshåndtering

Gjennom gjenvinning, på avfallsplasser og ved forbrenning av avfall er det et betydelig potensial for utslippskutt.

Tiltak 1: Kutte 16 000 tonn CO₂ i året gjennom gjenvinning av tekstil

Klimakur 2030 viser til at det er et potensial for å kutte utslipp fra forbrenning av tekstiler, og at tiltak mot dette har flere ekstra positive miljøeffekter. Tekstilproduksjon forurenses jordsmonn og vannkilder og påvirker biologisk mangfold. Mengden tekstilavfall fra husholdningene har er doblet på 20 år.⁹³ Den største effekten av dette tiltaket skjer globalt, både til klimagassutslipp og vann- og energibruk.

Vi vil ha strenge krav til kildesortering for å sikre økt gjenbruk og ha gode produsentansvarsordninger. Redusert forbruk er en annen vei til samme mål. Å få ned forurensingen fra tekstilproduksjon vil være en viktig del av en mer sirkulær økonomi, noe vi trenger en ny nasjonal handlingsplan for. Vi trenger blant annet å videreutvikle bedre miljømerkeordninger som tar inn over seg hvor sirkulære varene er.

Ifølge Klimakur og en rapport fra Nordisk Ministerråd kan tiltaket kutte 16 000 tonn CO₂ nasjonalt, men at 90% av tiltakets klimaeffekt tas internasjonalt. Vi regner derfor med at tiltaket kan føre til i hvert fall kutt på 100 000 tonn CO₂ globalt i tillegg til de nasjonale kuttene.⁹⁴

Tiltak 2: Kutte 68 000 tonn CO₂-ekv i året gjennom økt plastgjenvinning

Klimakur 2030 slår fast at 68 000 tonn CO₂-ekvivalenter kan kuttet i året gjennom bedre plastgjenvinning.⁹⁵ Summen er hensyntatt karbonfangst- og lagring på anleggene i Bergen, Trondheim og Oslo og den vil bli lavere om flere av de store anleggene også fanger og lagrer utslipp.

I det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget fra Miljødirektoratet i 2022 slår de fast at tiltaket bør utløses med dagens virkemidler.⁹⁶ Vi ønsker i tillegg å utvide produsentansvarsordningen til all plastemballasje.

Tiltak 3: Kutte 80 000 tonn gjennom metanuttak på avfallsplasser

Avfallsdeponier i Norge slipper ut rundt 1 million tonn CO₂-ekvivalenter, og dette kan reduseres blant annet ved å ta ut mer metan. Metanen slippes ut fra deponianlegg med organisk avfall som er blitt deponert siden 50-tallet. Vi vil sørge for økt uttak gjennom å sørge for bedre vedlikehold av rørene som suger ut metan.

Klimakur peker på et potensial for å kutte ca 80 000 tonn årlig.⁹⁷

Vi vil ha strengere krav til vedlikehold, sørge for at Statsforvalteren følger det opp og gi Enova-støtte til å utnytte metanen for strømproduksjon.

93. Klimakur 2030 tiltak E06

94. Nordisk Ministerråd 2016. Gaining benefits from discarded textiles.

95. Klimakur 2030, tiltak E07

96. Miljødirektoratet 2022. M-2229 Klimatiltak under innsatsfordelingen. Side 24.

97. Klimakur 2030, tiltak A01



Tiltak 4: Gjennomføre karbonfangst og lagring på avfallsanlegg i Oslo

Rødt støtter karbonfangst- og lagringsprosjektet på Klemetsrud i Oslo, som er en del av å bygge opp en verdikjede for CCS gjennom prosjektet langskip. Prosjektet vil kutte 400 000 tonn CO₂ årlig.

Tiltak 5: Gjennomføre karbonfangst og lagring på avfallsanlegg og tilstøtende industri over hele landet

I tillegg til å gjennomføre det planlagte karbonfangst- og lagringsprosjektet på avfallsforbrenningsanlegget på Klemetsrud i Oslo, vil vi sikre gjennomføring av det samme på de øvrige store anleggene i Norge.

Miljødirektoratet har sett på potensialet for å gjennomføre karbonfangst- og lagring på flere av de andre større avfallsforbrenningsanleggene: i Trondheim, Bergen, Kristiansand og Stavanger. I tillegg er det sett på fangstanlegg i Fredrikstad/Sarpsborg, i tilknytning til både avfallsanlegg og papirindustri.

Samlet finner Miljødirektoratet et potensial for utslippskutt på nesten 1 million tonn CO₂ herfra ⁹⁸.

Disse avfallsanleggene samarbeider, og det pågår et utredningsarbeid gjennom forskningsprogrammet CLIMIT gjennom det statlige foretaket Gassnova. Rødt vil utvide dette til også Ålesund, Gjøvik og Tromsø og stille opp med statlige penger for å gjøre klar til pilot for karbonfangst og lagring, og gi Enova økte midler og mandat til å støtte implementering av tiltakene. Vi anslår å kunne kutte litt mer enn Miljødirektoratet

anslår (0,99 millioner tonn CO₂-ekv er deres anslag), siden vi utvider med tre ekstra avfallsanlegg og mål om å implementere karbonfangst- og lagring der innen 2030.

Samlet mener man dette gir kutt på over 1,05 millioner tonn årlig

	Millioner tonn CO ₂
Tekstilgjenvinning	0,016
Plastgjenvinning	0,068
Metanuttak	0,08
Karbonfangst- og lagring i Oslo	0,4
Karbonfangst- og lagring over hele landet	1,05
Sum	1,62

Foto: Sigmund / Unsplash

98. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 90.



KAPITTEL 9:

Internasjonalt ansvar

Norsk klimapolitikk skal ikke bare dreie seg om å kutte nasjonale utslipp. Vi skal også ta et internasjonalt ansvar, og vi må ta mål av at våre internasjonale bidrag gjenspeiler vår andel av den globale dugnaden ut fra økonomi og historiske utslipp.

Det internasjonale ansvaret må utøves på flere måter.

En måte er at vi tar ansvar for utslipp forbruket vårt fører til. I denne klimaplanen viser vi til noen av områdene hvor dette er tilfellet. Vi mener dette må gjøres enda bedre, og at det utarbeides et nasjonalt regnskap over utslipp forbruket vårt fører til globalt, i tillegg til dagens system for fordeling av utslipp. Framtiden i våre hender har utarbeidet et forbruksbasert klimaregnskap som viser utslipp som følge av norsk forbruk på 58 millioner tonn CO₂-ekv. og at de 10% med høyest inntekt har et forbruk som fører til over 4 ganger mer utslipp enn de med 10% minst, og nesten dobbelt så mye som snittet.

Tabell for klimafotavtrykk per husholdning for ulike inntektsnivåer i kg CO₂-ekv.

Desil 1 er de som tjener 10% minst, mens desil 10 er de 10% som tjener mest.

Hentet fra Framtiden I Våre Henders rapport Forbruksbasert Klimaregnskap⁹⁹

Snitt	Desil 1	Desil 2+3	Desil 4+5	Desil 6+7	Desil 8+9	Desil 10
15 700	6 600	10 200	12 000	16 600	21 300	30 000

Rødt ønsker at det etableres et nasjonalt regnskap for utslipp som er forårsaket i utlandet gjennom varer som importeres

til Norge og internasjonale flyreiser, og at det jobbes for utslippsreduksjoner også her.

Internasjonalt samarbeid

I klimatoppmøtet i Glasgow i 2021 lovet Norge en dobling av klimafinansiering fra 7 mrd. i 2020 til minst 14 mrd. i 2026 og å tredoble støtten til klimatilpasning innenfor målet om å doble klimafinansiering i løpet av 2026. Dette må vi oppfylle. Det er viktig at bidrag til klimatilpasning og miljøltiltak ikke øker gjeldsbyrden til land i sør.

Rødt mener både klimatilpasning og klima- og energitiltak må prioriteres i bistandspolitikken. Vi må øke innsatsen under klima- og skoginitiativet når den politiske viljen er tilstede i samarbeidslandene. I Brasil har takten i avskoging økt med rundt 75%, men politikken til Lula da Silva, som nylig ble valgt til president, kan redusere den med 90%. ifølge en analyse.¹⁰⁰

Norge må ta en lederrolle i utslippskutt fra sjøfart og luftfart internasjonalt gjennom FNs organisasjoner for dette. Sjøfartsorganisasjonens mål om å kutte 50% og Luftfartorganisasjonens mål om å ikke ha utslippsvekst er for dårlig.

Norge kan aldri bruke fleksible mekanismer og kvotekjøp som en unnskyldning for å ikke ta grep for klimaet her hjemme. Det er ansvarsfraskrivelse. Vi kan ikke kjøpe oss fri fra ansvaret når vi vet at alle land må ha nullutslipp etter hvert. Finansiering av tiltak som gjennomføres i utlandet skal alltid komme i tillegg til nasjonale kutt.

99. Framtiden i våre hender: Forbruksbasert Klimaregnskap. 2021. Side 31. <https://www.framtiden.no/aktuelle-rapporter/886-forbruksbasert-klimaregnskap-for-norge/file.html>

100. Carbon Brief. Analysis: Bolsonaro election loss could cut Brazilian Amazon deforestation by 89%. September 2022. https://www.carbonbrief.org/analysis-bolsonaro-election-loss-could-cut-brazilian-amazon-deforestation-by-89/?utm_term=635f722738cb08d453f38d17165904f2&utm_campaign=FirstEdition&utm_source=esp&utm_medium=Email&CMP=firstedition_email



KAPITTEL 10:

Natur og arealbruk

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, ifølge IPCC ¹⁰¹. En rapport fra Norsk institutt for naturforskning viser at norsk natur lagrer mye karbon, særlig i jordsmonnet og vegetasjonen¹⁰². Rapporten viser også at skogbruk reduserer karbonlagrene i skog. Globale estimater 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 skogbruken 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 ifølge en rapport fra NTNU.¹⁰³

Heller enn å gjødsle skog og dermed ødelegge for det biologiske mangfoldet, vil Rødt restaurere natur, særlig myr og våtmark. Drenering av myr og torvmark må stoppes. 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.¹⁰⁴ Den eldste skogen, som lagrer mest karbon, skal ikke hogges. 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. Skogsbilveier må bare bygges når det er reelle behov, ikke drives fram av uheldig innretning på subsidier.¹⁰⁵

Vi vet for lite om hvordan vi skal øke opptaket av CO₂ i naturen. Rødt støtter miljøorganisasjonenes krav om en Naturkur, som viser hvordan vi kan lagre karbon ved å bevare natur. Opprettelsen av Bionova kan bli en start på dette arbeidet.

Hvordan regnes utslipp og opptak i natur?

I det internasjonale klimasamarbeidet brukes uttrykket LULUCF om arealbruk, arealbruksendringer og skogbruk, og dets konsekvenser for klimagassutslipp og –opptak.

I klimasamarbeidet med EU er avtalen at vi skal gå i netto null, som betyr at økt utslipp fra sektoren skal kompenseres med økt opptak.

Effekten av skog og arealbruk er blant de mest omdiskuterte temaene i norsk klimapolitikk. Grunnen til dette er at Norge forholder seg til litt andre regler enn EU. I utgangspunktet telte verken EU eller Norge eksisterende opptak i skog i sine klimamål. Nå er det foreslått i EU å endre tellemåte, men fordi det vil kombineres med et økt klimamål vil det ikke bryte Parisavtalens bestemmelser om stadig økende ambisjoner. For Norge vil endret tellemåte svekke ambisjonene under Parisavtalen, også med økt klimamål.

Norsk skog binder mye CO₂, relativt mye mer enn EU-landene i snitt. Dersom Norge hadde endret hvordan vi regner CO₂-opptak i skog på samme måte som EU, ville det ha ført til at vi kunne ha regnet inn 10 millioner tonn CO₂ ekstra i reduksjon.

101. IPCC. Climate change and land. 2019. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/08/4-SPM_Approved_Microsite_FINAL.pdf

102. Carbon storage in Norwegian ecosystems (revised edition). NINA. 2020. <https://brage.nina.no/nina-xmlui/handle/11250/2655580>

103. Sabima viser til den her <https://www.sabima.no/et-enkelt-klimagrep/>

104. Assessment Report on Land Degradation and Restoration. IPBES. 2018. se punkt A2 i “Summary for policymakers”. <https://ipbes.net/assessment-reports/ldr>

105. Dette finnes det flere eksempler på, blant annet fra Suldal og Hjelmeland i Rogaland <https://www.rogaland-naturvern.no/nyheter/frykter-omfattende-vegbygging-i-uberort-natur/>

Det ville vært en alvorlig senking av Norges ambisjoner og dermed i strid med Paris-avtalen. Rødt mener det ikke er noen grunn til å senke våre klimaambisjoner, bare fordi vi har mye skog.

I denne planen teller vi tiltak for økt opptak i natur slik vi teller alle andre tiltak.

Status

I dag ligger vi langt unna målet om å gå i netto null i opptak fra skog og annen arealbruk.¹⁰⁶ Framover vil mer vern av rett skog og en bedre arealpolitikk være viktige klimatiltak.

Tiltak 1: Øke opptaket med 0,75 millioner tonn gjennom tiltak i skogbruket

I klimakur 2030 er det utredet flere tiltak i skogbruket som kan øke opptaket i skog. Det vil ha liten effekt de første årene, men ha stor effekt de neste tiårene. Klimakur lister opp tiltak som krav til plantetetthet, økt planting, optimalisert hogsttid og ungsogspleie. Det må utredes bedre hvilke tiltak som fungerer best, da den temporale skogen, som norsk skog er en del av, lagrer aller mest karbon i jorda. Tiltak som hvor lenge skogen får stå før hugst og hvordan man hogger, kan ha bedre virkning. I regjeringens klimastatus og -plan tallfestes potensialet til 0,9 millioner ton økt CO₂-opptak. Vi legger til grunn at en effektiv satsing bør oppnå mye av dette, og legger til grunn 0,75 millioner tonn økt CO₂-opptak, og vil fokusere på tiltak som sikrer karbonlagring i skogsjord.

Dette vil vi oppnå gjennom å omdisponere midler satt av til utviklingstiltak gjennom Landbruks- og matdepartementet til miljøsatsinger, og å gi støtte gjennom Bionova til reduksjon av utslipp og økt opptak fra arealsektoren.

Tiltak 2: Krav om kartlegging i kommunene

Vi vil pålegge kommunene å kartlegge omfanget av myr og annen våtmark i gamle arealplaner, for å forhindre økt nedbygging.

Tiltak 3: Forbud mot nye torvuttak og innfasing av torvfrie produkter

Stans i nydyrking av myr kan redusere utslipp med 70 000 tonn CO₂ i 2030 ¹⁰⁷. Rødt vil forby nye torvuttak.

Tiltak 4: Økt bruk av fangvekster i jordbruket

Et plantedekke som fortsatt vokser på høsten kan øke karbonbindingen ved kornåkre blant annet. 70 000 tonn CO₂ i 2030 er potensialet.¹⁰⁸

I tillegg vil vi restaurere myr og gjøre mer på natur: se kapittelet om jordbruk og mat.

Virkemidler

- For å forhindre nedbygging av myr vil vi blant annet stille krav til kommunene om kartlegging av arealplaner, for å stanse nedbygging av myr, og innskrenke retningslinjene for bygging i myrområder. Vi flytter virkemidler i land- og skogbrukstiltakene over til tiltak med positiv natur- og klimaeffekt,
- Vi styrker Bionova og flere tilskuddsordninger med positiv natur- og klimaeffekt.
- Vi kartlegger potensialet for økt opptak i natur med gjennomføring av Naturkur.
- Vi forsterker det frivillige skogvernet for å motvirke nedbygging.

Skogvern

Skogvern er et viktig naturtiltak, som også kan ha god klima-effekt. Skogen er hjem til over halvparten av artene på den norske rødlista og til mange tusen arter av sopp, planter og dyr som ikke kan bo noe annet sted.

Skogen er også et vern mot klimaendringer, og tar i mot vannet ved økt nedbør og fordeler det videre ut i naturen.

Nå er 5% av norsk skog vernet, men målet er 10%. Med regjeringens forslag til statsbudsjett og kutt i frivillig skogvern, hvor skogeiere får kompensert for å verne, vil det ta 80 år å nå Stortingets vedtatte mål om vern av 10 prosent av skogen.¹⁰⁹

Men det meste av skogen som blir verna gjennom frivillig skogvern er gammel barskog som har størst karbonlagre per enhet ¹¹⁰. Om du for omtrent 200 millioner kroner kan verne 100 km² slik skog kan du være sikret opptak på 2,8 mill tonn CO₂.¹¹¹

106. Regjeringens klimastatus og -plan. Særskilt vedlegg til Prop 1 S (2022-2023). Side 49.

107. Klimakur 2030 side 472

108. Klimakur 2030 side 472

109. Svar R 291, statsbudsjett 2023 <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2023/statsbudsjettet-2023-svar-pa-budsjettssporsmal/id2928128/?party=R%C3%B8dt&expand=2941448>

110. Skogvern som klimatiltak (NINA rapport 752)

111. Svar R 291, statsbudsjett 2023 <https://www.regjeringen.no/no/statsbudsjett/2023/statsbudsjettet-2023-svar-pa-budsjettssporsmal/id2928128/?party=R%C3%B8dt&expand=2941448>

Fiskeri og havbruk

Fiskeri- og havbruksnæringas utslipp handler for det meste om transport og energiforsyning til fôrflåtene. For båter som går over lengre avstander vil det kreves teknologiutvikling, og at teknologi blir mer konkurransedyktig, for å klare store utslipp. En del båter i havbruksnæringa går kortere avstander og har mulighet til å konvertere til elektrisitet.

I fiskerinæringa er det store forskjeller på utslipp fra ulike fartøygrupper. Der kan en omlegging til en fiskeripolitikk som er bedre for sysselsetting og havmiljøet også være klimavennlig. Fiskerinæringas praksis med bunntråling er sannsynligvis en kilde til store utslipp. Her er faktagrunnlaget for hvor store utslippene er, hvordan de skal telles og fordeling mellom landene for dårlig. Men det bidrar til global oppvarming. Her ønsker vi økt forskning for å kunne innføre politikk som regulerer og teller dette bedre.¹¹²

Tiltak 1: Flytte kvoter fra trålerne til kystflåten

Å flytte kvoter for sei, torsk og hyse fra trålflåten til kystflåten kan gi en årlig reduksjon på 125 000 tonn CO₂-ekv. Drivstofforbruket står for mer enn 80 prosent av utslippene fra fiskeriene.¹¹³ 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 EU¹¹⁴ – 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 til sammen 70 prosent av kvotene for torsk, hyse og sei fra trålflåten til kystflåten over de neste årene. Deretter skal videre omlegging vurderes. Når CO₂-avgiften økes, vil vi utvide kompensasjonsordningen for kystfiskeflåten, 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.

Tallet må tas med forbehold, da vi har brukt fangsttall for ett spesifikt år. 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.

Tiltak 2: Utfasing av fossil energi i oppdrettsnæringa

I Klimakur er det utredet hvordan man kan oppnå utslippskutt i oppdrettsnæringa. Her dreier det seg både om elektrifisering og konvertering til ammoniakk eller hydrogen i skipene, og å elektrifisere forflåtene.

Elektrifisering av fôrflåtene krever at det legges sjøkabler, og er avhengig av tilgang til og kapasitet på nett. I mange formål i havbruksnæringa bør det gå greit å konvertere til batteridrevne skip, ettersom de gjerne kjører korte avstander. Ammoniakkdrevne skip vil være nødvendig til enkelte formål. Klimakur anslår at disse tiltakene kan føre til kutt på 0,37 millioner tonn CO₂ i 2030. Viktige tiltak for å oppnå dette er økt CO₂-avgift, til 3000 kr i 2030 og jevn stigning fram til det, og å styrke Enova og deres mulighet til å støtte tiltak som kutter utslipp.

112. Blant annet omtalt av WWF her <https://www.wwf.no/dyr-og-natur/naturlig-karbonlagring>

113. Sintef: Greenhouse gas emissions of Norwegian seafood products in 2017

114. Industri Energi 2017: Norsk sjømat bør gi flere arbeidsplasser i Norge! <https://industrienergi.no/nyhet/norsk-sjomat-bor-gi-flere-arbeidsplasser-norge/>

Olje og gass

Det norske oljeeventyret er historien om hvordan et lite land tok kontroll over egne naturressurser, la dem under demokratisk kontroll og slo fast tydelige prinsipper om at inntektene skulle komme fellesskapet til gode.

I 2022 er det 50 år siden Statoil ble opprettet og vi må se på oljeindustrien med helt andre briller. Verden har funnet mer olje og gass enn det som kan brennes, og Rødt har ingen illusjoner om å delta i en konkurranse mellom land om hvem som skal pumpe opp den siste olje. Vi vil ha en kontrollert nedtrapping og sikre at investeringer går til å bygge opp ny industri. Det samme gjelder også bruken av ren, norsk kraft. Heller enn å sende fornybar kraft ut på sokkelen for å elektrifisere oljefeltene, ønsker vi en stor satsning på karbonfangst- og lagring som benytter kompetansen vi har i Norge og brønnene vi har utvunnet olje og gass fra.

Dagens situasjon

Petroleumsnæringen hadde i 2021 utslipp på 12,2 mill. tonn, det er nesten det samme som i 2005, og som Stortingets mål om 50% utslippskutt måles fra.

Utslippene her har økt med 49% siden 1990, men er redusert med 20% fra toppen i 2007. Fra 1990 er også produksjonen doblet i olje-ekvivalenter, og denne produksjonen forbrennes og fører til utslipp i andre land.¹¹⁵

Framskrivningene presentert i blant annet Nasjonalbudsjettet for 2022 viste at med dagens politikk vil olje- og gassproduksjonen øke fram mot 2024 for så å avta noe mot 2030. De regner med utslipp på 9,7 millioner tonn i 2030.

På oppdrag fra Rødt har Stortingets utredningsseksjon gått inn i tallene bak framskrivningene, og sett på hvilket omfang elektrifisering av sokkelen med kraft fra land spilte inn i framskrivningene: Det er bare elektrifiseringsprosjekter som hadde fått konsesjon før budsjettet ble lagt fram høsten 2021 som var med i framskrivningene, i tillegg til Melkøya LNG. Ettersom vi innfører et krav om prosentvis utslippskutt for selskapene legger vi ikke til grunn at noen kutt fra referansebanen.

Elektrifisering av sokkelen¹¹⁶

Offshore Norge viser til at elektrifisering av sokkelen vil øke kraftbruken fra rundt 10 TWh i 2023 og 2024 til over 13 TWh i 2026 og videre til mellom 20 og 26. Dette er en åpenbar bidragsyter til at vi vil få en strammere kraftsituasjon, kunne mangle kraft og effekt til industri på land og få høyere priser. Samtidig som den globale klimaeffekten er tvilsom og vi forlenger avhengigheten av fossil energi.

Rødt er mot å elektrifisere flere olje- og gassinstallasjoner med kraft fra land, og vil også stanse prosjekter som er under utbygging og planlegging. Vi vil prioritere kraften vi har til de næringene vi skal leve av i framtiden, ikke til å forlenge oljealderen, og vi vil sikre at vi ikke trenger så mye kraft at nedbyggingen av natur fortsetter å øke.

Rødts olje- og gasspolitikk

Det er ikke plass til nye olje- og gassfelt om verden skal nå sine klimamål. Derfor må vi omstille oss til annen energi- bruk og andre arbeidsplasser. Rødt ønsker en kontrollert nedtrapping av oljeaktiviteten, noe forslagene våre i denne planen er en start på.

Derfor trenger vi statlige investeringsprogrammer i nye næringer, blant annet karbonfangst og lagring. Equinor må tas av børs, utenlandssatsingen avvikles og selskapet må bli et nytt grønt industrilokomotiv.

Vi vil fase ut statlige bevilgninger til petroleumsforskning, seismikk eller annen letevirksomhet.

Rødt vil ha varig vern og petroleumsfrie områder utenfor Lofoten, Vesterålen og Senja, Mørebankene, Skagerrak, havområdene rundt Jan Mayen og polarfronten. Videre vil vistanse petroleumsaktiviteten ved Trænarevet.

Vi ønsker at ingen nye letetillatelser innvilges på norsk sokkel, heller ikke gjennom TFO-ordningen (tildeling i forhåndsdefinerte områder). 23., 24. og 25. konsesjonsrunde skal trekkes tilbake.

Rødt vil avvikle letefusjonsordningen og fjerne friintekten. Vi mener dessuten at oljeskattepakken som ble innført under pandemien har utspilt sin rolle, og potensielt kan føre til investeringer i utbygginger som ellers ville vært ulønnsomme som for eksempel Wisting-feltet i Barentshavet.

Wisting-feltet er et felt som nesten bare skal produsere olje, og det kan bli verdens nordligste oljefelt 300 km fra land. Feltet vil kreve kraft fra land, tappe kraftnettet i Finnmark og føre til økt utbygging i reindriftsområder. Det må være det enkleste feltet å legge bort om Norge skal ta klima- og miljøpolitikken alvorlig.

115. Nasjonalbudsjettet 2023, side 91

116. Tall fra Offshore Norge brukt i Konkrafts rapport Framtidens energinæring på norsk sokkel: Statusrapport 2022, side 24. https://konkraft.no/contentassets/96be6c19e787412ebff0db3680fd0f00/konkraft-statusrapport-2022_final.pdf

Vår plan for utslippskutt

I 2021 var det 58 kilder til CO₂-utslipp på norsk sokkel.¹¹⁷ Av disse er det 53 som ikke er tilknyttet kraft fra land.¹¹⁸ Deres samlede utslipp i 2021 var på 10,1 millioner tonn CO₂. Rødt vil også stanse kraft-fra-land-prosjektene som er under utbygging, blant annet Troll, Sleipner og Oseberg. Dette er prosjekter som forsyner seg av den knappe ressursen fornybar energi er, driver opp prisen og gjør det vanskeligere for andre å omstille seg og forhindrer omstilling i kraftforedlende industri, blant annet i Bergens-området.

Rødt stiller krav om utslippskutt i eksisterende utvinningstillatelser, og reforhandle de som eventuelt søkes fornyet før 2030. Her vil vi legge inn et krav om omstillingsplan, med krav om å redusere utslipp med ca. 70 % gjennom karbonfangst og -lagring samt oppgradering av gasskraftverk, og eventuelt redusert eller endret aktivitet, for eksempel prioritering av gassproduksjon. Det er 7 selskaper som opererer på de aktuelle feltene, og selskapene vil ha mulighet til å fordele utslippskuttene fritt på egne felt. Reelt sett vil dette tvinge selskapene til å lage en nedtrappingsplan som tar hensyn til lønnsomhet og energibehov.

Samlet vil en reduksjon på 70 % av utslippene fra disse feltene innebære et kutt på ca. 7,44 millioner tonn CO₂.

I tillegg vil vi:

- Avvise utvinningstillatelser, også søknader om fornyelse, som ikke er forenlige med 1,5 gradersmålet
- Si nei til ny leting
- Ha mye strengere begrensninger på fakling
- Kutte utslipp av metan og flyktige organiske forbindelser
- Stille nullutslippskrav til supplyskip

Det finnes muligheter for å bygge offshore gasskraftverk med CO₂-utskilling og injeksjon av gassene i eldre olje/gass-reservoarer eller i saltvannsreservoarer. Det er en anslått klimaeffekt som er betydelig lavere enn elektrifisering med kraft fra land, men ved krav om dette i kombinasjon med oppgradering til mer effektive gassturbiner mener vi store utslippskutt kan tas samtidig som man utvikler karbonfangst og -lagringsteknologien.

Eksempler på utslippsreducerende tiltak er andre karbonfangst- og lagringsprosjekter, energieffektivisering, mer effektive gassturbiner og brenselceller. Men dette krever teknologiutvikling som olje- og gasselskapene må sette i gang med nå, med staten som partner. Rødt vil sørge for å øke bevilgningene til forskning og utvikling på blant annet karbonfangst- og lagring. Men selskapene må finansiere det meste av dette selv.

Bellona har pekt på områdeelektrifisering med større

gasskraftverk som renser og lagrer CO₂ som et mulig tiltak.¹¹⁹

Av mindre tiltak kan det være mye å gå på ved oppgradering av gassturbiner. På Johan Castberg-feltet får man ved hjelp av blant annet varmegjenvinning hele 64 prosent virkningsgrad – langt mer enn mange andre felt på sokkelen.

Tekniske tiltak mot metanutslipp og utslipp fra flyktige organiske forbindelser kan kutte 0,2 millioner tonn. Dette handler om å kutte utslipp fra flyktige organiske forbindelser og metan offshore, på landanlegg og ved omlasting. Virkemidler for å oppnå dette er en avgift på disse utslippene, krav om klimaledelse i bedriftene og innstramminger i forurensningsloven.¹²⁰

ZERO har anslått at 40 % av dagens utslipp fra supplyskip på ca. 800 000 tonn CO₂ kan fjernes innen 2030 med krav til nullutslippsløsninger til supplyskip fra 2023. Vi fjerner også fritak for grunnavgift for petroleumsindustri. Det kan bli en driver for teknologiutvikling at en pengesterk næring investerer i nullutslippsløsninger, og skipene kan også bli viktige i nye næringer på sokkelen som karbonfangst og -lagring.¹²¹

Disse tiltakene til sammen vil kutte minst 4,25 millioner tonn CO₂, eventuelt mer om noen fornyelser av utvinningstillatelser ikke er forenlige med klimamålene. Utslippene fra olje- og gassindustrien vil da være nede på ca. 5,5 millioner tonn CO₂ i 2030 og næringen vil ha kuttet utslippene med nesten 60% fra 2005.

Utslippskutt fra oljeindustrien	Millioner tonn CO ₂
Krav om kutt gjennom krav om omstillingsplan	7,44
Metanutslipp og flyktige organiske forbindelser	0,2
Utslippskutt fra supplyskip	0,32
Sum kutt	7,96

Dette utgjør over 60 % utslippskutt fra 2005-nivå, også uten utslippskuttet fra skip som formelt sorterer under transport/sjøfart.

117. <https://www.norskeutslipp.no/no/Komponenter/Utslipp/Offshore-overstyring/>

Karbondioksid/?ComponentType=utslipp&ComponentPageID=1162&SectorID=700

118. Basert på denne oversikten <https://www.europower-energi.no/elektrifisering/oversikt-disse-oljefeltene-far-allerede-strom-fra-land/2-1-1053326>

119. Bellona, april 2022. Bellona-notat: Gass + CCS på norsk sokkel. <https://bellona.no/publication/bellona-notat-gass-ccs-pa-norsk-sokkel>

120. Klimakur 2030 Tiltak P01, P02, P03

121. ZERO 2030 Side 52 https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

Krafta må gå til foredling og klimagasskutt, ikke sløses bort

Økte klimakutt krever økt kraftforbruk, samtidig som vi ikke har uendelig tilgang på fornybar, miljøvennlig kraft. Rødt vil ikke bygge ut ny, naturødeleggende vindkraft eller legge vernede vassdrag i rør. I 2021 la Rødt fram en kraftplan som viste hvordan vi ville ha nok kraft i 2040, ved å prioritere hva vi bruker kraften til, energieffektivisere og gjøre en rekke mindre inngripende tiltak for å skaffe ny kraft fra blant annet sol, vann og biogass ¹²². Denne planen har vi nå delvis oppdatert og inkludert her.

Norge har i dag et kraftoverskudd: I 2021 brukte Norge omtrent 139,5 TWh elektrisk kraft ¹²³. Med normalårsproduksjonen av kraft i Norge gir det et overskudd på 15,3 TWh.¹²⁴

NVE anslår i sin langsiktige markedsanalyse fra desember 2021 at vi vil få et kraftforbruk på 174 TWh i 2040. Dette tallet er for lavt, og tar ikke for seg at vi skal nå klimamålene eller utvikle ny industri

Anslag fra både ZERO og LO og NHOs energi- og industriplattform anslår et ytterligere kraftbehov på rundt 55 TWh. innen 2030 for å nå klimamålene. Det inkluderer omtrent 10 TWh til ny industri og et kraftoverskudd på rundt 5 TWh, ca. 1/3 av i dag.

Kraftbehovet vil Rødt dekke på denne måten:

Hva	TWh
Dagens kraftoverskudd	15,3
Økt energisparing i bygg	13 ¹²⁵
Solkraft	10 ¹²⁶
Kraft allerede under utbygging	3,5 ¹²⁷
Oppgradering av allerede utbygd vannkraft	4 ¹²⁸
Økt utnyttelse av varmeressurser	5 ¹²⁹
Utnytte mer biogass til oppvarming	2 ¹³⁰
Sum	52,8

Ikke tappe strømmettet på oljeplattformene

Tabellen over gir noe mindre kraft enn det er lagt opp til at det er behov for i anslagene. Samtidig vil vi bruke mer kraft på dagens industri enn ZERO legger opp til. De setter av ca. 9 TWh, mens Miljødirektoratet sier tiltakene de har utredet - hvor vi legger de fleste til grunn, vil kreve 14 TWh. Det spiser opp mulig tilgjengelig kraftoverskudd, og vi vil sannsynligvis ikke gi mer enn 7 TWh til ny industri.

Derfor må vi legge bort elektrifisering av sokkelen, som ZERO har satt av flere TWh til i sine anslag, for å få et kraftoverskudd og ha enda mer kraft til ny industri.

Det finnes flere anslag på hvor mye kraft som vil brukes på elektrifisering av olje- og gassinstallasjoner på sokkelen de neste årene:

122. Rødt 2021. Rødts plan for krafttak som monner. <https://roedt.no/krafta-ma-foredles-ikke-sloses-bort-21>

123. SSB 2022 Rekordhøyt strømförbruk i fjor. <https://www.ssb.no/energi-og-industri/energi/statistikk/elektrisitet/artikler/rekordhoyt-stromforbruk-i-fjor>

124. NVE Kraftproduksjon 2022. <https://www.nve.no/energi/energisystem/kraftproduksjon/>

125. Anslag fra NVE på mulig lønnsomt potensiale, kun med tiltak i bygningskroppen. Krever støtteordninger og incentiver. Se blant annet https://www.nve.no/media/14401/202211846-2-besvarelse-paa-opdrag-fra-energikommissjonen-fra-nve-4099837_2_1.pdf

126. Rødt mener det bør settes inn en stor innsats for å nå en liten del av potensialet for solkraft på tak, helt inngrepsfritt innen 2030. Det er på 66 TWh. Vi støtter også utbygging av solparker, særlig på industrialiserte områder, og vil ha en nasjonal strategi som sørger for mindre konflikt

127. Tall fra NVE på kraftproduksjon som er under bygging, men ikke inkludert i normalårsproduksjonen. Se <https://www.nve.no/energi/energisystem/kraftproduksjon/>

128. I Rødt 2021. Rødts plan for krafttak som monner. side 4. <https://roedt.no/krafta-ma-foredles-ikke-sloses-bort-21> forklarer vi hvordan vi vil realisere mer vannkraft til 2040 med miljøhensyn. Vi har blant annet rundet en del ned for å ikke ta med økt tilsig fra klimaendringer. Vi mener noe under halvparten kan realiseres før 2030

129. Tall fra ZEROs rapport ZERO 2030 om bergvarme, overskuddsvarme og økt fjernvarme. Side 36. https://zero.no/wp-content/uploads/2022/04/Rapport_ZERO2030_3.pdf

130. Carbon Limits for Miljødirektoratet 2019. M-1533. Ressursgrunnlaget for produksjon av biogass i Norge i 2030 <https://www.carbonlimits.no/wp-content/uploads/2020/01/Rapport-biogasspotensial.pdf>



Ulike anslag for økt kraftbruk for elektrifisering av olje- og gassvirksomhet	Offshore Norge	Økning fra 2022 til 2027 med besluttede/planlagte prosjekter	8,5 TWh økning
	Offshore Norge	Økning fra 2022 til 2027 med omtalte prosjekter	12 TWh økning
	Offshore Norge	Økning fra 2022 til 2030 med andre identifiserte prosjekter	15 TWh økning
	NVE	Forventet økning fra 2021 til 2035. NVE er gjerne noe konservative i sine estimater	7 TWh økning
	ZERO	Behov fram til 2030 i deres rapport om å nå klimamålene	10-12 TWh økning
	Statnett	Økning fra 2017 til fullelektrisk med hydrogen, dvs. Fullt potensiale – mot 2050	Fra 3 til 30 TWh, men betyr over 20 TWh økning fra 2022

Kraftbehov for nullutslippssamfunnet nærmere 2040

Skal vi klare overgangen fra et lavutslippssamfunn til et nullutslippssamfunn trenger vi enda mer kraft. Statnetts rapport Elektrisk Norge anslår at full elektrifisering med hydrogen krever at forbruket økes fra dagens 138 TWh opp mot 220 TWh. Det er en økning på over 80 TWh

Hva	TWh
Dagens kraftoverskudd	15,3
Energieffektivisering	23 ¹³¹
Solkraft	20 ¹³²
Vannkraft	9 ¹³³
Varmeressurser	10 ¹³⁴
Biogass	8 ¹³⁵
sum	85,3

I dette scenariet, hvor vi trenger 80 TWh mer energi, brukes 30 TWh på olje- og gassutvinning¹³⁶. Dette vil Rødt heller frigjøre til ny industri og kraftoverskudd.

Prioritering av strømnnett

Mange steder i Norge er det ikke kraftoverskuddet det står på, men mangel på nok strømnnett. Det kan stå i veien for utslippskutt. Men om vi skal få brukt nettet og krafta vår på å kutte utslipp trenger vi å prioritere tilgangen på nett, og ikke bare ha førstemann til mølla. Kutt i klimagassutslipp fra eksisterende industri er et formål Rødt særlig vil prioritere.

131. Rødts kraftplan. Side 8.

132. Rødts kraftplan. Side 8.

133. Rødts kraftplan. Side 8.

134. Asplan Viak har blant annet anslått at geotermisk varme kan erstatte 33 TWh strøm som brukes til oppvarming, og vi mener det må kunne oppnås 10 TWh til 2040. <https://www.nrk.no/trondelag/grunnvarme-fra-jorda-kan-kutte-bade-stromregning-og-klimautslipp-og-spare-utbygging-av-stromnettet-1.15712862>

135. Rødts kraftplan side 9.

136. Statnett: Et elektrisk Norge. Side 12. <https://www.statnett.no/om-statnett/nyheter-og-pressemeldinger/nyhetsarkiv-2019/slik-kan-norge-bli-et-elektrisk-samfunn/>



KAPITTEL 14:

Behov for bioenergi

I denne planen er det tre områder hvor vi spesifikt satser på økt bruk av bioenergi, foruten biogass: Innblandingskrav i anleggsdiesel, innblandingskrav i flydrivstoff og biokarbon i industrien.

Bioenergi er kontroversielt fordi det iblant fører til lite bærekraftig nedhogging av verdifull skog og natur. Derfor er det viktig med streng regulering og at produksjon i størst mulig grad baserer seg på bruk av avfall og at dette legges godt til rette for. Tilgang på bærekraftig bioenergi vil være avgjørende for at vi kutter utslipp raskt. Ettersom vi vil være avhengig av import for å dekke behovet er det viktig at Norge bidrar til gode systemer for sertifisering og kvalitetssikring internasjonalt.

Til industriens behov baserer vi oss i stor grad på Miljødirektoratets utredede tiltak. Der anslås det et behov på 2 millioner fastkubikkmeter (fm³) skogsråstoff¹³⁷. I tillegg vil det være behov for fast og flytende biobrensel til en del av tiltakene i ikke-kvotepliktig industri, blant annet er dette veldig aktuelt for utslippskutt i asfaltindustrien.

Miljødirektoratet viser til Prosess21s ekspertgrupperapport om biobasert prosessindustri, hvor det kommer fram at ytterligere 3,5-5,5 mill fm³ lar seg produsere innenfor deres rammer for bærekraft, men først på lang sikt.

Rapporten viser at det på kort sikt er mulig å øke avvirkningen med 2 mill. fm³ men dette kan i hovedsak bare skje ved økt avvirkning av furu og bjørk.¹³⁸

Fram mot 2050 er det kanskje mulig med en ytterligere økning på 3 mill. fm³ av samtlige treslag. I tillegg er det mulig å hente ut rundt 2 mill. fm³ GROT (grener og topper) hvis det etableres et marked med teknologi og betalingsvilje for å ta dette

råstoffet i bruk. Rammene for utbygging av bioenergi for å klare utslippskutt må balanseres mot naturhensyn og karbonopptak i skog.

Prosess21s tall viser et større behov, over 14 fm³, for å utløse potensialet for kutt fra bioenergi i 2050. Det vil ikke la seg realisere bærekraftig i Norge.

I tillegg trenger vi mer til anleggsdiesel og flydrivstoff. Det har ikke vært mulig å anslå behovet for bioenergi ved økt innblandingskrav på anleggsdiesel og flydrivstoff. Det må uansett anslagsikres sterke rammer for bærekraft, og være krav om at det er avansert biodrivstoff som øker i bruk. Avansert biodrivstoff er laget av rester og avfall, og kommer ikke fra råstoff som kan brukes som mat eller dyrefôr. I dag er bare 1% av denne produsert i Norge. Vi må sikre at Norge tar ansvar for mer av produksjonen.

Det ble rapportert inn bruk av 2,6 millioner liter avansert biodrivstoff i luftfarten i Norge i 2021.¹³⁹ En økning på 60 ganger i innblandingskrav kan bety omtrent 150 millioner liter – selv om vi regner med en trafikk- og forbruksreduksjon.

Det ble solgt 952 mill liter anleggsdiesel i 2021.¹⁴⁰ Et innblandingskrav på 20% kan bety 190 millioner liter, med samme forbruk. På 60% i 2030 kan det bety nærmere 600 millioner liter.

Drivkraft Norge anslår at vi brukte litt over 500 millioner liter i 2021.¹⁴¹ Med andre ord kan vår satsing innebære en økning av bioenergi-andel på 150%. Det vil innebære en stor satsing på utvikling av mer avansert biodrivstoff.

137. Miljødirektoratet: M-2346 Grønn omstilling. 2022. Side 17.

138. Biobasert Prosessindustri Prosess21 Ekspertgrupperapport https://www.prosess21.no/contentassets/8fdf5202cb224ce0bb2cf1aa1a9a9384/prosess21_biobasert-prosessindustri_ekspertgrupperapport_def.pdf

139. <https://www.miljodirektoratet.no/aktuelt/nyheter/2022/juni-2022/avansert-biodrivstoff-oket-pa-norske-veier/>

140. <https://www.ssb.no/energi-og-industri/olje-og-gass/statistikk/sal-av-petroleumsprodukt>

141. <https://www.drivkraftnorge.no/nyheter/2022/biotallene-2021/>

Arbeidsplasser i omstillingen

Store deler av denne planen handler om hvordan vi kan kutte utslipp i bransjer mange i Norge i dag jobber i; prosessindustrien, transportbransjen og havbruksnæringa blant annet. Men Rødts planer og vår oljepolitikk vil føre til færre arbeidsplasser i olja og relaterte næringer. Vi må hindre at omstillingen fra petroleum til fornybar blir en markedsstyrt krasjlanding til arbeidsledighet. Det er helt avgjørende at vi sikrer arbeidsplasser innen verft- og leverandørindustrien.

Rødts Miljø- og næringspolitiske utvalg har tidligere i år utarbeidet en industriplan som anslår potensiale i ulike næringer. Blant annet:

- Verfts- og leverandørindustrien
- Energieffektiviseringstiltak
- Karbonfangst- og lagring
- Sirkulær økonomi

Du kan lese hva de har skrevet om potensialet og Rødts politikk for å få det til på: rødt.no/miljo

Sum av alle kutt

Sum alle kutt	35,13
Internasjonale utslipp	4,49
Reduksjon i utslipp på grunn av 10% mindre nybygging	0,55
Gradvis reduksjon i materialutslipp som følge av krav til byggebransjen	1,40
Reduksjon i kjøttimport	0,24
Økt tekstilgjenvinning	0,10
Reduksjon i utenlands flygninger	1,20
Utenlands effekt av økt biodrivstoff	0,30
Redusert sjømatfrakt	0,70
Kutt nasjonale utslipp	30,64
Industri og bergverk	6,58
Elektrifisere større industrianlegg	2,00
Utfasing av fossil fyring i mindre industribedrifter m.m	0,69
CCS i Nordland	0,80
CCS i Brevik	0,40
Biokarbon i ferrolegeringsindustri	0,80
Hydrogen i industriell bruk	0,30
Tiltak i aluminiumsindustrien	0,30
Legge ned varmekraftverk + CCS ved Mongstad	0,75
Tiltak i petrokjemisk industri i Grenland	0,54
Olje og gass	7,96
Omstillingsplaner med krav om 70% kutt	7,44
Krav til nullutslipp på supplyskip	0,32
Metanutslipp og flyktige organiske forbindelser	0,20
Bygg, anlegg og oppvarming	1,00
Reduksjon i utslipp på grunn av 10% mindre nybygging	0,20
Gradvis reduksjon i materialutslipp som følge av krav til bransjen	0,50

Fase ut fossil energi i fjernvarme, utfase gass til oppvarming og på byggeplasser, erstatte fossil energiforsyning i Longyearbyen og forsere utskifting av vedovner	0,30
Avfall	1,61
Tekstilgjenvinning	0,02
Plastgjenvinning	0,07
Metanuttak	0,08
Karbonfangst- og lagring i Oslo	0,40
Karbonfangst- og lagring over hele landet	1,05
Arealbruk	0,89
Økt bruk av fangvekster i jordbruket	0,07
Forby nye torvuttak	0,07
Tiltak i skogbruket: krav til plantetetthet, økt planting, optimalisert hogsttid, ungskogpleie	0,75
Fiskeri og havbruk	0,50
Flytte kvoter til mindre fartøy	0,13
Utfasing av fossil energi i havbruksnæringa	0,37
Jordbruk	0,98
Økt kvalitet på grovfôr	0,05
Aviltiltak på storfe og svin	0,07
Halvering av matsvinn	0,28
Drenering av dårlig jord	0,04
Reduserte gjødselutslipp	0,05
Biogass av gjødsel	0,06
Bruk av biodrivstoff og elektrifisering av maskinpark	0,21
Fossilfri oppvarming på gårdsbruk	0,05
Stans i nydyrking av myr	0,02
Karbonlagring i biokull i jord	0,15
Transport	11,12
Styrt reduksjon i luftfart	0,42
Økt innblandingskrav for biodrivstoff i luftfart	0,25
Elektriske fly og forbud mot privatfly	0,10
Landstrøm i norske havner	0,15
Utslippsfrie ferger og hurtigbåter	0,58
Tiltak for fritidsbåt	0,10
Forbud mot utslippscruise	0,30
100 % utslippsfritt nysalg av maskiner	0,75
100% utslippsfritt nysalg av lastebil	0,70
Holde biodieselbruken fast i volum, uten fast %	0,50
30% reduksjon i biltrafikk i byene, økt kollektivandel i distriktet	0,50
Utslippsfrie bygg- og anleggsplasser	0,50
Elektrisk kollektivtransport og turbuss	0,37
Effekter av økt CO2-avgift: Mer effektiv logistikk, bedre organisering, raskere omstilling m.m	1,00
Endelige datoer for slutt på salg av nye fossile privatbiler og varebiler	0,30
Overføre gods fra vei til bane og sjø	0,10
Utslippsreduksjon i framskrivningene	4,50
Utslippsnivå i Norge i 2030 med Rødts tiltak (Utslipp for 2021, minus foreslåtte tiltak)	18,3 millioner tonn CO2-ekvivalenter
Utslippsnivå i Norge i 2030 om vi regner med internasjonale tiltak som utslippskutt innenriks	13,8 millioner tonn CO2-ekvivalenter
Kutt fra 1990 – 2030, bare med innenlands kutt	64,5%
Kutt fra Norges utslippsnivå i 1990, med internasjonale tiltak inkludert	73,2%

Dagens utslipp, historisk utslippsnivå og ulike scenarier for utslipp

