

Stortingets energi- og miljøkomité
Stortingets finanskomité
Klima- og miljødepartementet
Statsministerens kontor

Vår dato: 25.03.2019
Deres dato:
Vår referanse:
Deres referanse:

Om arbeidet med CO2-fond for næringslivets transport

De 25 organisasjonene som står bak dette brevet har tatt et felles initiativ overfor myndighetene om å etablere en miljøavtale med tilhørende CO2-fond for næringslivets transport. Bakgrunnen er behovet for nye virkemidler i næringstransporten for å innfri regjeringens mål om å halvere transportutslippene innen 2030. 10 år med positiv erfaring fra NOx-fondet har vært en viktig inspirasjon i arbeidet. Vi beklager at regjeringen ikke ønsker å etablere et CO2-fond etter NOx-fond modellen, og at det ikke er grunnlag for noen miljøavtale om utslippsreduksjoner fra næringslivets transport i denne omgang.

Vi hadde ønsket et annet resultat av denne prosessen. Initiativet legges nå på is inntil videre, men vi er klare til å starte forhandlinger når det blir aktuelt. Vi har stor tro på at CO2-fondet vil bli en realitet i nær fremtid, ganske enkelt fordi vi trenger det. Vi merker oss at samtlige opposisjonspartier på Stortinget, og regjeringens eget ekspertutvalg for grønn konkurransekraft, har støttet etableringen av et slikt CO2-fond. Stortinget har ved flere anledninger vedtatt at regjeringen skal innlede forhandlinger med næringslivet med formål å få på plass en miljøavtale med tilhørende CO2-fond. Vår prosess med myndighetene ved Klima- og miljødepartementet har pågått i snart to år. Denne prosessen har dessverre ikke ført frem. Våre organisasjoner mener regjeringen med dette gir slipp på en historisk mulighet.

Et privat CO2-fond etter NOx-fond modellen vil ha større handlingsrom i utforming av støtteordninger og fastsetting av støttesatser enn et statlig forvaltningsorgan som er underlagt statsstøttereguleringen. Gjennom sonderingene har det vist seg ikke å være mulig å finne en enighet om en slik ambisiøs ordning. Regjeringens primære alternativ til CO2-fond er økte bevilgninger og en ny støtteordning i Enova. Statlige støtteordninger på dette området er nødvendig og velkommet i næringslivet. Men i dette tilfellet frykter vi at Enova ikke vil tilby den mobiliserende kraft og representere en utrullingsmekanisme som er sterk nok. Et CO2-fond vil etter vår mening gi større effekt på utslippene, større mobilisering i næringslivet, og bli langt mer forpliktende for bedriftene.

Et CO2-fond kunne derimot fått til svært mye kombinert med Enovas ordninger. Det viser erfaringene når det gjelder den pågående utrulling av nye null- og lavutslippsløsninger i fergemarkedet. Her har Enova og NOx-fondet stått side om side og sikret tilstrekkelig finansiering til at prosjektene blir realisert. Modellen for NOx-fondet med innbetalinger fra næringslivet er ikke underlagt de samme reglene for statsstøtte som statlige støtteordninger. Uten disse rammene vil ikke kraften i nye virkemidler være så sterke som ønsket og nødvendig.

CO2-fondet ville fungert slik at næringsorganisasjonene kunne påta seg konkrete forpliktelser til utslippskutt, mot at det opprettes et privat CO2-fond finansiert med fritak/refusjon av CO2-avgift til fondet i avtaleperioden. Fondsmidlene brukes til å oppfylle miljøavtalen gjennom å gi tilskudd til investering i klimavennlige transportmidler i bedriftene. CO2-fondet vil slik kunne bli et effektivt virkemiddel for utrulling av lav- og nullutslippsteknologi i næringstransporten. Et CO2-fond vil også virke sterkt

mobiliserende på næringslivet, slik NOx-fondet har gjort i 10 år. Som kjent er de nasjonale utslippene av NOx gått vesentlig ned som følge av dette.

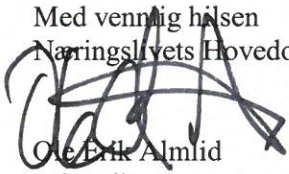
Det er et stort moment i næringslivet nå knyttet til grønn omstilling. Det foreligger svært ambisiøse klimamål som skal realiseres, og vi ønsker å bidra. Men det mangler gode og effektive virkemidler som kan sannsynliggjøre at målene kan nås. Et CO2-fond for næringstransporten ville vært et godt bidrag i riktig retning.

Siden 2017 er det gjennomført flere faglige utredninger i samarbeid med myndighetene som grunnlag for forhandlinger om en miljøavtale. Miljødirektoratet har i sin utredning vist at et CO2-fond kan kutte utslippene med 25-30 prosent fra omfattede virksomheter frem mot 2030. Det vil ta oss mange steg i riktig retning.

Regjeringen har i Granavolden-plattformen varslet en årlig økning i CO2-avgiften på fem prosent gjennom perioden. For å sikre konkurransekraft og legitimitet vil vi anbefale at regjeringen øremerker midlene til å redusere utslipp og sikre grønn konkurransekraft. En miljøavtale med CO2-fond ville innebære at noen av disse inntektene kom tilbake til bedriftene for gjennomføring av utslippsreducerende tiltak.

Våre organisasjoner ønsker å være en konstruktiv samarbeidspartner i arbeidet med å innfri Norges klimaforpliktelser. Næringstransporten står for 2/3 av transportutslippene. Det er med andre ord ikke mulig å halvere transportutslippene uten av næringstransporten er med og bidrar aktivt. Derfor må virkemidlene styrkes. Vi forventer nå at Regjeringen inviterer næringslivet inn til tett dialog og samarbeid om andre mulige tiltak og virkemidler for utslippsreduksjoner i transportsektoren.

Med vennlig hilsen
Næringslivets Hovedorganisasjon


Ole Erik Almlid
Adm. dir.

På vegne av:

