

Norges klimapolitikk

Kostnader og ulemper

Rögnvaldur Hannesson

Professor emeritus

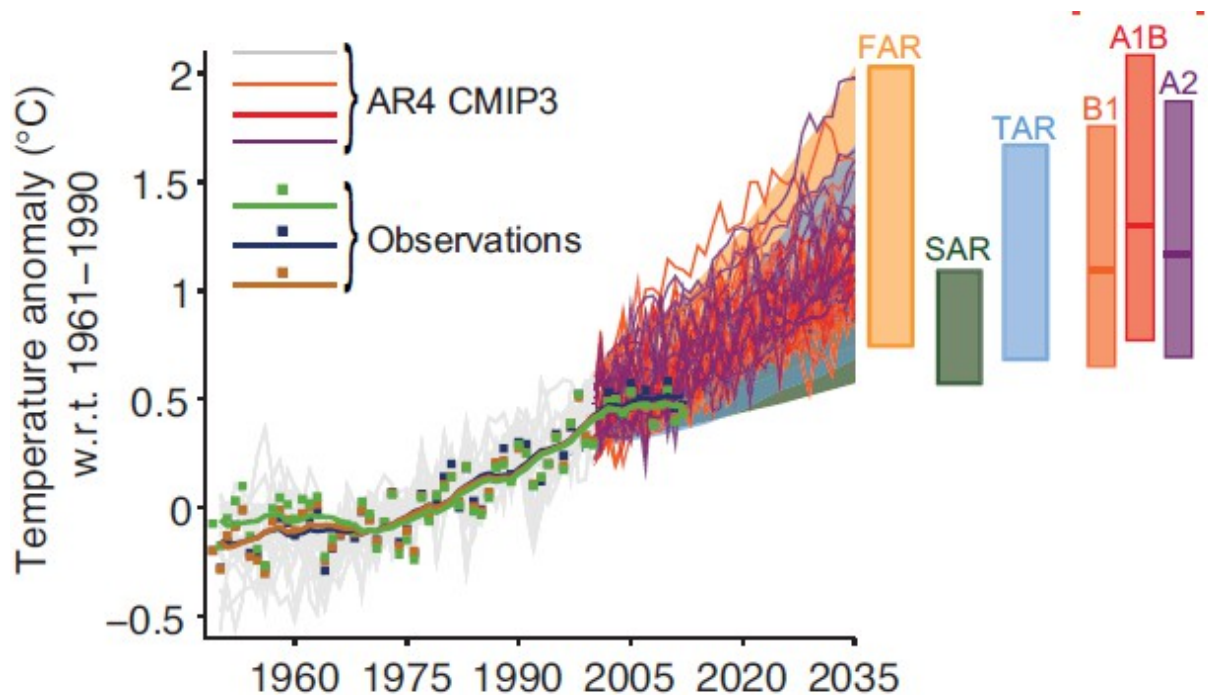
Norges Handelshöyskole

Februar 2017

Innledning – Norges forunderlige klimapolitikk

Et flertall av norske politikere og mediafolk later til å være overbevist om at verden har et klimaproblem. De synes å tro at utslipp av kulldioksyd fører til høyere temperatur og mer såkalt ekstremvær (nedbør, storm). Som konsekvens av høyere temperatur frykter man verdenshavene vil stige i akselererende fart. Disse forestillingene bunner i rapportene fra FN's klimapanel og utsagn fra engasjerte og profilerte klimaforskere som har det travelt med å overbevise makthavere og opinionsdannere om de strakstiltak som skulle være nødvendige for å redde kloden på lengre sikt.

Som FN's klimapanel selv påpeker, er det meget usikkert hva utslipp av såkalte klimagasser (hovedsakelig kulldioksyd) vil føre til av høyere temperatur og verre ekstremvær. Deres forutsigelser har også hatt et meget ublidt møte med virkeligheten. Til tross for at utslippene av klimagasser øker mer enn noen sinne og dermed også konsentrasjonen av kulldioksyd i atmosfæren, har den globale temperatur knapt nok økt de siste 20 årene; dens utviklingsbane har holdt seg nær den nedre grense av det intervall Klimapanelet predikerte i begynnelsen av dette årtusen (se figur 1).



Figur 1: Klimapanelets prognose for utviklingen i jordens middeltemperatur sammenlignet med faktisk utvikling. Kilde: FN's Klimapanel, Rapport fra Arbeidsgruppe I, 2013, s. 64.

Klimarealistene har gjentatte ganger påpekt både disse og andre svakheter ved de forutsigelser FN's Klimapanel har kommet med. De har påpekt at tropiske stormer slett ikke er blitt hyppigere, og de har vist til at det har vært like varmt eller varmere enn nu i flere perioder etter den siste istid, helt uten medvirkning av menneskeskapt klimagasser. Videre har de påpekt at oppvarmingseffekten av kulldioksyd i atmosfæren avtar med konsentrasjonen, slik at mye av dens oppvarmingspotensial kan alt være oppbrukt. De skrekkszenarier som noen klimaforskere ynder å fremstille skyldes tilbakevirkninger fra økt vanndamp i atmosfæren, som hevdes å styrke oppvarmingseffekten. Disse

forsterkende virkningene er imidlertid hypotetiske og dermed usikre. Andre svakheter ved klimavitenskapen slik den ofte fremstilles er blitt påpekt av Klimarealistene, men det er neppe nødvendig å gå nærmere inn på disse i denne sammenheng.

At klimaet kan endres, og da sannsynligvis meget moderat, er én ting, men noe annet er hvilken virkning det vil ha på menneskenes ve og vel. Menneskene har lyktes å tilpasse seg svært forskjellige klima; hadde de ikke evnet det, ville de ikke ha spredt seg over hele kloden. Man kan derfor spørre om det er noen som helst grunn til å bekymre seg over klimaendringer på en langt mindre skala enn man opplever om man bytter bosted over store avstander i geografisk utstrakte land. Dertil kommer at det meste av det som utføres av folk som bor i rike og endog middels rike land utføres innendørs, enten i oppvarmede eller avkjølte områder, og er således ganske uavhengig av vær og klima. Den eneste virksomhet som er kritisk avhengig av vær og klima er dyrking av planter, enten til mat eller annet bruk. Og vokser ikke hveten, risen og andre planter, kan vi bare glemme resten. Men det er ingenting som tyder på at kommende klimaendringer skulle ha entydig negativ virkning på markens grøde; noen steder kan den nok bli negativ men andre steder positiv. Så langt synes den moderate oppvarming som har funnet sted å ha hatt positiv virkning på plantevekst. Videre virker økt konsentrasjon av kulldioksyd som gjødsel på plantene, og noen mener den alt har bidradd til en grønnere og mer produktiv planet. I alle tilfeller har verdens matproduksjon fortsatt å øke.

De moderate klimaendringer vi har opplevd og antakelig kommer til å oppleve har imidlertid én sikker virkning; de gir seg ulike utslag for ulike land og regioner. I den grad man er i stand til å forutsi disse virkningene, skulle man således tro at ulike land hadde svært forskjellig syn på hvorvidt de forventede klimaendringer er til det bedre eller verre. Man skulle også tro at deres stillingstagende i internasjonale fora som beskjeftiger seg med klimapolitikk ville være meget forskjellig. At den også er forskjellig har vi fått erfare, men mest p.g.a. de negative konsekvenser for økonomisk vekst i fattige land som ville følge av et forbud mot ytterligere utslipp av kulldioksyd.

Så kan man da spørre hva Norge har å frykte ved et litt varmere og kanskje våtere klima. Man skal ikke lese lenge i norsk historie for å skjønne at Norges store trussel opp igjennom tidene har vært koldt og ufyselig vær; det er det som har ødelagt avlingene og ført til hungersnød. Nu er vi kommet så pass langt i økonomisk utvikling at vi slett ikke er avhengig av at det går bra i norsk jordbruk, men ikke desto mindre kan man våge den påstand at den lille oppvarming som har funnet sted siden den lille istid sluttet for over to hundre år siden har gitt oss et bedre klima. Litt varmere vintre og sjeldnere sprekulde synes ubetinget å være til det bedre. Litt våtere er det blitt de siste hundre årene, men det er til å stå ut med, og det gir oss også mer vann i kraftmagasinene.

Man skulle derfor tro at Norges standpunkt i klimaspørsmålet overhode ikke ville være den aktivistens som ivrer for å stoppe oppvarmingen og redusere utslippene av kulldioksyd og andre klimagasser mest mulig. Til dette kommer også det enkle faktum at Norges velstand i høy grad skyldes utvinning av olje og gass. Visst nok kommer den episoden til å slutte en gang i fremtiden, men det er ikke den ringeste grunn til å påskynde den avslutningen mer enn absolutt nødvendig. Norges stillingstagende som pådriver for mindre utslipp av kulldioksyd er derfor særdeles ille betenkt, og da ikke alene p.g.a. egeninteresse, men også fordi det for verden for øvrig sannsynligvis dreier seg om et mindre viktig og kanskje endog ikke-eksisterende problem.

Klimapolitikkenes kostnader og ulemper

Norges klimapolitikk går på tvers av nordmenns interesser på andre måter også. De tiltak som Norge har gjort har ikke vært uten kostnad og ulemper for landets innbyggere. Og verre er i vente. Frem til

2030 er det meningen å redusere utslipp av klimagasser med 40% av hva de var i 1990. Hva koster denne klimapolitikken og hvilke ulemper påfører den oss? Disse kostnadene er ikke lette å fastslå, så la det være sagt med én gang at ambisjonen med dette notatet er ikke å presentere et tall for dette som om det var hogget i stein. Det lar seg neppe gjøre, og ville i det minste kreve et meget omfattende arbeid av en arbeidsgruppe med variert ekspertise og ikke en enkelt person. Men det er uansett nyttig å samlet presentere informasjon som finnes spredt i mange forskjellige publikasjoner og rapporter.

Kostnadene for klimapolitikken er av forskjellige slag. Først og fremst har vi de kostnader som næringsliv og enkeltindivider blir påført ved å tvinges til å ta valg de finner uhensiktsmessige og mindre egnet enn hva de ville gjort ellers. Mange ganger, og især for næringslivet, er disse kostnadene direkte tallfestet i kroner og øre, som når bedrifter må betale for utslippskvoter eller for fremføring av elektrisitet til oljeplattformene istedenfor å bruke den gassen de har tilgang til der ute. Andre ganger kan det være at folk gjennom avgifter eller direkte reguleringer styres til å velge mindre foretrukne løsninger, som å reise kollektivt p.g.a. høye bompenger eller å bo i høyblokk heller enn rekkehus eller villa p.g.a. knapphet på regulert tomteland.

Den største kostnadspost for klimapolitikken, i hvert fall hvis vi ser i forhold til nytte, må være satsingen på karbonfangst og ditto lagring på Oljeraffineriet på Mongstad. Fjorten milliarder ble svidd av på den satsingen, ifølge Dagbladet (20 januar 2014), til liten eller ingen nytte; det kraftverket som skulle få sine utslipp av kulldioksyd fjernet ble aldri bygget i full skala. Mange vil huske at det ble omtalt som Norges månelanding. I stedet ble det en gedigen mageplask.

Man kan også se på statens egne utgifter for klimapolitikken slik den fremkommer i statsbudsjettet. Ett problem er at disse utgiftene ikke alltid lar seg identifisere; klimarelaterte tiltak er ofte sammenvevd med andre tiltak, og det lar seg vanskelig gjøre å skille dem ut. Et annet problem er at utgiftene til klimatiltak ikke nødvendigvis er noen reell kostnad men en overføring. Avgiftsfritak for elbiler, som jo ikke er noe direkte utlegg men en uteblitt inntekt, er et eksempel på dette, men medfører dog en reell kostnad i form av import av biler som er dyrere enn andre biler. Men utlegg for klimatiltak, eller avgiftsfritak av samme grunn, får konsekvenser for det offentliges prioriteringer; enten så skjer de på bekostning av andre oppgaver, eller så krever de økte skatter og avgifter, som jo har en viss om enn ikke lett identifiserbar kostnad (skatter og avgifter anses sjablonmessig å ha en reell kostnad på 20 prosent av beløpet). Endelig kan det tenkes at økte utlegg for klimatiltak betyr mindre avsetning i Oljefondet, eller direkte uttak fra det.

I det følgende skal vi diskutere utviklingen i Norges klimapolitikk, hva tiltak er anslått å koste, og hvor mye penger staten bruker på klimapolitikken. For å belyse det sistnevnte skal vi bruke tall på utgifter i 2015.

Utslipp og kvoter

I Kyotoavtalen påtok Norge seg å stabilisere utslippene av klimagasser på 1990 nivå. Senere ble dette ambisjonsnivået økt til en reduksjon på 10%. Slik gikk det ikke (se figur 2). Siden 1996 har utslippene vært ganske stabile; i 2012, det året Kyotoavtalen utløp, var de 5% høyere enn i 1990. Innfrielsen av Kyoto-avtalen og det ytterligere 10% ambisjonsnivå skjedde gjennom kjøp av utslippskvoter fra utlandet, dels fra EUs kvotehandelsystem og dels fra utviklingsland gjennom den såkalte «Green Development Mechanism.» Norge er ett av få land som benytter den sistnevnte.

Disse kvotene er selvsagt ikke gratis. Det finnes ingen offisiell statistikk på hvor meget næringslivet har måttet betale for de kvoter de har trengt for å innfri Kyoto-avtalen. Ifølge Klima- og miljødepartementets budsjettforslag for 2017 måtte næringslivet i årene 2008-2012 kjøpe kvoter fra EU for 4 millioner tonn karbon pr. år. Kvotepreisen i EU januar 2009 til januar 2011 var ca. 15 euro pr. tonn, så anslagsvis måtte næringslivet betale ca. 60 millioner euro pr. år, eller i underkant av en halv milliard kroner, for at Kyotoforpliktelsene skulle oppfylles.

Også staten har måttet betale for å holde seg innenfor Kyotoavtalens rammer; dette fordi kun ca. halvparten av alle norske utslipp omfattes av utslippskvoter. I Klima- og miljødepartementets budsjettforslag for 2017 finner vi at staten i 2015 betalte 116 millioner kroner for klimakvoter, og budsjettforslaget for 2017 er på 260 millioner. En liten del går til å betale kvotedekning for statsansattes flyreiser; i 2015 betalte staten i overkant av 400 tusen kroner for de avlatsbrevene.

Figur 2: Norske utslipp av klimagasser 1990-2015

Vi finner flere interessante tall for statens klimasatsing i Klima- og miljødepartementets budsjettforslag for 2017. Satsingen på bevaring av regnskog under fjerne himmelstrøk er velkjent. I 2015 ble det betalt nesten 3 milliarder for disse tiltakene. Brasil og Indonesia, begge blant verdens mest korruperte land, har fått 1 milliard hver for å bevare sin regnskog. Av andre land som har fått betydelige, om enn mindre beløp, er Tanzania, Colombia, Vietnam, Guyana, Peru, Mexico, Etiopia og Kongo. Norge har også lovet å bidra med i overkant av 1 milliard kroner til Verdensbankens Karbonfond. Dette er omtrent det dobbelte av hva Storbritannia og Tyskland bidrar med hver for seg. Fra starten og frem til utgangen av 2014 var det blitt utbetalt 14 milliarder til den internasjonale skogssatsingen. I tiden 2015-2020 er intensjonen å videreføre den satsingen med minst 3 milliarder i året, så i 2020 vil den være kommet over 30 milliarder om disse intensjonene følges.

Det er forresten et aldri så lite paradoks at det i Norge har funnet sted et påtakelig fall i nettutslipp av klimagasser hvis man tar med opptak i skog. I Nasjonalbudsjettet for 2017 (Tabell 3.14) rapporteres det binding av kulldioksyd i norsk skog på 10 millioner tonn i 1990 og 25 millioner tonn i 2004 og 2014. Trekket dette fra de ellers rapporterte utslipp, finner vi nettutslipp på 41 millioner tonn i 1990, 31 millioner tonn i 2004, og 28 millioner tonn i 2014. Ifølge dette skulle Norge ha mer enn overoppfylt sine forpliktelser og mål ved hjelp fra naturen og uten noen som helst kvotekjøp. Grunnen til at dette ikke er blitt tatt hensyn til er internasjonale regler som setter en grense på 3% av samlede utslipp for hva som kan godtas som binding i skog. Dette er ikke så lite forunderlig, all den stund en noe tvilsom og vanskelig verifiserbar satsing på regnskog under fjerne himmelstrøk ansees som viktige klimatiltak.

Det er på sin plass å nevne at Norges tiltak mot utslipp av klimagasser er uten betydelse i den store sammenheng. Utslipp av klimagasser er et globalt problem, i den grad det er noe problem i det hele tatt. Disse gassene blir raskt spredt i atmosfæren; det spiller ingen rolle hvor de kommer fra. Norges utslipp er kun 0,1% av verdens total utslipp og således ubetydelige fra et globalt perspektiv. At Norge gjør seg noen som helst umak med egne utslipp kunne, ut fra et rasjonelt ståsted, skyldes at landet ble tvunget til det av andre; det er absolutt ikke i Norges interesse å foreta seg noe som helst i den saken på eget initiativ og enda mindre å oppmuntre andre til å gjøre noe slikt. For det første har Norge lite å tape og ville antakelig tjene på en moderat oppvarming. For det annet er norsk velstand

til stor del skapt av olje- og gassindustrien, som alt nevnt. Det ligger ikke i Norges interesse å uthule de verdier denne industrien skaper. Nettopp det ville bli resultatet hvis verdens land gjorde alvor av å redusere sine utslipp av klimagasser til null og ingenting i overskuelig fremtid.

Statens utlegg for klimapolitikken

Hvor meget spanderer staten på klimapolitikken? La oss se på realiserte utgifter i 2015. Det er i første rekke Klima- og miljødepartementet, Olje- og energidepartementet, og Utenriksdepartementet som står for disse utgiftene. I tillegg er det mindre beløp fra Samferdselsdepartementet og Landbruksdepartementet. Samlet var disse utgiftene på 21,5 milliarder i 2015. En oversikt over hvilke poster som er identifisert som klimarelaterte utgifter er gitt i et vedlegg. En del av Klima- og miljødepartementets utgifter er utvilsomt relatert til både klima og miljøsaker; av disse har vi tilskrevet halvparten til klima. Vi finner at omtrent halvparten av Klima- og miljødepartementets utgifter er klimarelatert. Det er godt mulig at noe av de øvrige departementers utgifter som vi har tilskrevet klima kan inneholde utgifter til andre formål også, men det er også mulig at andre utgifter enn de vi har identifisert også inneholder klimarelaterte utgifter, så antakelig er ikke de nevnte 21,5 milliarder noen grov overdrivelse.

Til dette beløpet kunne vi føye 1,4 milliarder fra Energifondet (Enova). Dette fondet får bevilgninger over statsbudsjettet, men er en selvstendig institusjon med eget budsjett. I 2015 brukte Enova 1,4 milliarder (av 2,8 totalt) på «introduksjon og demonstrasjon av energi- og klimateknologi.» Vi kunne også føye til den særdeles klimarelevante subsidiering av elbilene gjennom uteblitt engangsavgift. Den kan anslås til 9 milliarder kroner (se avsnitt om transport nedenfor).

Tyve eller endog tredve milliarder er mye penger, men likevel ikke oppsiktsvekkende stor andel av statens samlede utgifter. Disse var hele 1635 milliarder i 2015, og de nevnte utgifter til klimapolitikk var under 2% av dette. Men statens virksomhet er mangslungen. Det gir kanskje mest mening å sammenligne klimautgiftene med andre utgifter av tilsvarende størrelsesorden; det sier noe om prioriteringer. I Samferdselsdepartementets budsjett finner vi at Statens Veivesen kostet 26,6 milliarder i 2015, omtrent det samme som klimapolitikken. Videre finner vi i disse budsjettokumentene at norske bilister betalte i underkant av 10 milliarder kroner i bompenger i 2015. Fjerning av subsidiene til elbiler kunne således erstatte bompengene som finansieringskilde for veibygging.

I Klima- og miljødepartementets budsjettforslag finner vi også mange andre ting av interesse. En slik er støtte til diverse miljøorganisasjoner, som oppgikk til nesten 60 millioner kroner i 2015. På listen over organisasjoner finner vi flere som neppe kan kalles annet enn påvirkningsagenter i diverse miljøsaker, og da ikke minst klimapolitikk, og som er godt kjent fra den politiske debatt; Natur og ungdom, Miljøagentene, Bellona, WWF Norge, og endog Folkeaksjonen oljefritt Lofoten, Vesterålen og Senja. Man kan spørre hvilket samfunns-gavnlig arbeid disse organisasjonene bedriver og som gjør dem berettiget til støtte av almene midler. Ikke minst skulle man tro at dette gjelder Folkeaksjonen oljefritt Lofoten; man kan jo spørre om det hadde gavnet det norske samfunn hvis det i 1960- og 70-årene hadde eksistert en Folkeaksjon for oljefri Nordsjø som hadde vunnet frem med sine synspunkter. At disse organisasjonene har full frihet til å agitere for sine synspunkter og å samle inn penger fra slike som støtter dem er en annen sak og en rettighet som tilkommer alle og enhver i et demokratisk samfunn.

Hvor og hvorfor øker utslippene av klimagasser?

Som vi ser av figur 2, er det to sektorer som er ansvarlige for økningen i klimagassutslipp, petroleumsutvinningen og transportsektoren. Utslippene har økt formidabelt siden 1990; i petroleumssektoren har de (pr. 2015) økt med over 80% og i transportsektoren med 25%. At de samlede utslipp likevel ikke har økt mer enn de har gjort skyldes en formidabel minskning i industrien, hele 40%.

Denne utviklingen er helt i tråd med det en skulle forvente ut fra den økonomiske vekst og velstandsøkning som har funnet sted over de drøyt 25 år siden 1990. Olje- og gassutvinningen har økt formidabelt og bidradd ikke bare til en tilsvarende formidabel vekst i nordmenns realinntekt, men også til en enestående vekst i statens formue (Oljefondet). Som vi har sett, har denne veksten skjedd på bekostning av annen industri, som er blitt til en viss grad bygget ned over samme periode. Veksten i nordmenns realinntekt har forårsaket en betydelig økning i transport, både varetransport og ikke minst persontransport med bil og fly. De fleste vil antakelig være enig i, om ikke alle like åpent, at dette har vært en gledelig og ønsket utvikling.

Men skulle man først stirre seg blind på reduksjon i utslipp av klimagasser og gitt at man ikke ble reddet av den tradisjonelle industris nedgang, måtte man gyve løs på vekstsektorene, d.v.s. offshorenæringen, privatbilismen og flytrafikken. Det har man så gjort til gagns. Det er lenge siden man begynte å utrede elektrifisering av oljeplattformene, og satsingen på el-biler er velkjent. Men det må sterkere lut til. De nyeste målene er en reduksjon i klimagassutslipp på 30% (fra 1990 nivå) i 2020 og 40% i 2030. Gitt den utvikling det har vært i norske utslipp frem til og med 2015 er det ikke lett å se hvordan man skal komme i mål, i alle fall med innenlandske reduksjoner, og skal det kjøpes kvoter i utlandet kommer betalingene til å bli formidable.

Elektrifisering av sokkelen

Alle de undersøkelser som er blitt foretatt viser en meget betydelig kostnad ved elektrifisering av driften av oljeplattformene. En rapport fra Oljedirektoratet fra januar 2008 (Kraft fra land til norsk sokkel) viste anslag på hva det ville koste å redusere utslippene av kulldioksyd. Disse tallene varierte mellom 1500 og 4750 kroner pr. tonn. Siden oljesektoren er underlagt kvoter som er en del av EUs kvotehandlingssystem, sammenlignet man disse tallene med prisen i EUs kvotesystem. Den gangen var denne prisen langt høyere enn i senere år, ca. 30 euro pr. tonn (ca. 250 kroner) og ble av mange forventet å bli enda høyere. Uansett var denne prisen langt lavere enn kostnaden for å redusere kulldioksydutslippene ved elektrifisering av plattformene. Dette har jo lagt en viss demper på entusiasmen for elektrifisering, og det er neppe noen overdrivelse å si at oljeselskapene ikke er særlig begeistret. De er imidlertid fra politisk hold pålagt å utrede omkostningene for elektrifisering. Dette tiltaket er som oftest en ulempe for selskapene, både m.h.t. kostnad og andre forhold (Troll A plattformen er sannsynligvis et unntak; den ble elektrifisert etter initiativ fra utbyggeren selv). Siste nytt i denne saken er elektrifisering av feltene på Utsirahøyden; selskapene har motvillig gått med på å gjennomføre den for Johan Sverdrup-feltet. Kostnaden for elektrifisering av Utsirahøyden er blitt anslått av Statoil til 12 milliarder kroner. Dette er i overkant av 10% av utbyggingskostnaden for Johan Sverdrup feltet, anslått til 99 milliarder.

Den høye kostnaden for elektrifisering av oljeplattformene er imidlertid ikke det viktigste argumentet mot dette tiltaket, selv om man aksepterer nødvendigheten av å redusere kulldioksydutslippene. Den viktigste kraftkilden på plattformene er gass. Den har man jo rikelig av på gassfeltene, men også på oljefeltene kommer det en del gass opp sammen med oljen. Utslippene av kulldioksyd kommer fra

forbrenning av gass, og den gassen som ikke blir forbrent ute på feltene blir pumpet til kjøperne på kontinentet eller tilbake ned i undergrunnen for å drive ut mer olje. Det kan i denne forbindelse nevnes at en av fordelene man i sin tid så med elektrifisering av Valhall-feltet var at man ville få mer gass til eksport. I klimasammenheng har erstatning av gass som kraftkilde ute på plattformene kun den hensikt å pynte på Norges hjemlige klimaregnskap; det som spares i Norge blir hovedsakelig brukt andre steder; virkningen på utslippene er praktisk tatt null. Utslipp av kulldioksyd er et globalt problem, om det i det hele tatt er noe problem. «Råflott» synes det mest dekkende uttrykk å bruke for elektrifisering av plattformene.

Det er på sin plass å påpeke at de som først og fremst betaler for denne råflottheten er nordmenn flest. Oljeskattesystemet er innrettet slik at oljeselskapene sparer 70-80 øre i skatt for hver krone de investerer. Merkostnaden ved elektrifiseringen betyr således mindre inntekt til staten og mindre avsetning i Oljefondet.

Transport

De seneste årene er bruk av elbiler blitt fremmet gjennom fritak for avgifter og tillatelse til kjøring i kollektivfelt og parkering på utvalgte plasser. Elbilene er i utgangspunktet betydelig dyrere i innkjøp enn bensin- og dieselmotorkjøretøyer, men avgiftsfritaket og andre fortrinn gjør dem mer attraktive for mange bilister. Elbilenes viktigste fordel måtte være at de ikke slipper ut kulldioksyd, mens deres ulemper for øvrig er helt på linje med bensin- og dieselmotorkjøretøyer; de hvirvler opp like meget svevestøv og forårsaker like lange køer og like mange ulykker som andre biler. Kulldioksydregnskapet blir til og med tvilsomt i tilfelle bilene lades opp med elektrisitet fra kullfyrte kraftverk, men i Norge er ikke dette noe stort problem (det hender at Norge må importere kullfyrte elektrisitet i tørrår).

Hovedulempen med elbilene i Norge er at de er dyrere i innkjøp enn andre biler. Norske bilister merker ikke dette direkte, fordi avgiftsfritaket gjør disse i utgangspunktet dyrere bilene like billige som eller billigere enn bensin- og dieselmotorkjøretøyer. Provenytapet av elbilsatsingen er betydelig. I 2012 var statens inntekter fra engangsvavgiften på biler 21 milliarder kroner, i 2015 hadde den sunket til 18 milliarder. Import av motorkjøretøyer til persontransport økte i samme tidsrom fra 31 milliarder til 40 milliarder. Noe av denne formidable økningen skyldes antakelig import av elbiler som er dyrere i innkjøp enn andre biler. Hvis engangsvavgiften i 2015 hadde vært samme prosent (69) av importverdien av biler som i 2012, ville den vært 27 mrd. Engangsvavgiften i 2015 var 18 mrd., så bortfallet av engangsvavgift kan anslås til 9 mrd. Til dette kommer så bortfalt moms på elbiler.

Provenytapet for elbiler er i utgangspunktet en overføring og ikke noen reell kostnad, men ikke uten interesse av den grunn. Går vi ut fra at statsbudsjettet må salderes uansett, vil dette provenytapet måtte dekkes inn av økning i andre skatter og avgifter, mindre utgifter til ting som utdanning og helsetjenester, eller mindre avsetning i (økte uttak fra) Oljefondet.

Kampanjen mot de konvensjonelle bilene stopper ikke ved promosjonen av elbiler. Folk skal i større grad tvinges til å bruke kollektiv transport. Dette krever ikke bare økt tilbud av slike tjenester, men også en endring i bosetningsmønsteret i byene for at kollektivtransport skal være et godt nok alternativ til egen bil. Derfor skal bosetningen i byene tettes, folk skal bo i blokk heller enn i rekkehus eller villa. Det sies ganske klart i Stortingsmelding 13 2014-15, side 24:

Vi må utvikle kompakte byer og tettsteder med korte avstander mellom ulike gjøremål. Dette vil redusere transportbehovet. Det vil styrke grunnlaget for kollektivtransport, sykkel og gange, og dermed gjøre det enklere å velge bort bilen.

Og en ytterligere tydeliggjøring:

Klimahensyn må tillegges vesentlig vekt i areal- og transportplanlegging, slik at utbyggingsmønster og transportsystem fremmer utvikling av kompakte byer og tettsteder, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Ved plassering av større bedrifter, institusjoner etc. må transportmulighetene vurderes og tillegges vekt. I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon.

Det er imidlertid ikke slik nordmenn flest ønsker å bo. En undersøkelse utført av Sparebanken Vest i Bergen viste at 80% av folk i alderen 30-44 ønsket å bo i villa eller rekkehus. Det er neppe overraskende; det er noe annet å kunne slippe ungene ut i egen hage enn å måtte oppbevare dem i menneskesiloer hvor de ikke kan slippes ut uten nøye oppsyn. I klimapolitikken navn skal folk imidlertid påtvinges denne boformen, selv om de fleste nordmenns levestandard heldigvis er høy nok til å muliggjøre boende i eget hus om de så vil. Den utviklingen boendeformen har tatt parallelt med høyere inntekt taler forøvrig sitt tydelige sprog.

Avslutning

Norsk klimapolitikk er et merkelig fenomen. Den er merkelig fordi Norge, av alle land, synes lite truet av en fortsatt moderat oppvarming. Tvert imot har Norge fått et mer behagelig klima ved den moderate oppvarming som har funnet sted siden den lille istid. Norges klimapolitikk er merkelig også fordi Norges velstand er til stor del skapt av olje- og gassindustrien og vil vise seg vanskelig eller umulig å opprettholde den stund denne industrien forsvinner. Å fremskynde slutten for denne industrien eller å uthule de verdier den skaper er intet mindre enn selvdestruktivt. Nettopp dette kunne bli konsekvensen av en verdensomfattende politikk som tok sikte på å fase ut fossile brensler. Likevel fortsetter norske myndigheter å promotere den slags politikk; den isolert sett totalt virkningsløse klimapolitikk som Norge bedriver forsvarer gjerne med at Norge bør gå foran med et godt eksempel. Men å sage av den greinen man sitter på har aldri vært noe eksempel til etterfølgelse; tvert imot har den slags adferd vært betraktet som det ultimate eksempel på dårskap. Når vi så legger til de omkostninger og ulemper klimapolitikken påfører det norske folk, må det sies å være på høy tid at den blir avviklet.

Vedlegg

Oversikt over statens utgifter til klimapolitikk i 2015 (regnskap 2015 iflg. St.prp. 1, 2016-17).

Kapite			Delvis	Helt
I	Post			
		Klima- og miljødepartementet		
1400	1	Drift	216.3	
1400	2	Spesielle driftsutgifter	51.8	
1400	70	Frivillige organisasjoner	57.7	
1400	71	Internasjonal organisasjoner	42.5	
1400	76	Internasjonale og nasjonale miljøtiltak	41.4	
1410	21	Miljøovervåking og miljødata	198.1	

1410	50	Basisbevilgning miljøinstitutter	167.5		
1410	51	Forskning	200.4		
1410	73	Infrastruktur, miljøinstitutter	12.4		
1420	1	Miljødirektoratet, drift	596.6		
1420	21	Miljødirektoratet, spes. driftskostnader	137.5		
1420	61	Tilskudd til klimatiltak		1.9	
1420	74	CO2 kompensasjon til industrien		402.5	
1422	21	Miljøvennlig skipsfart		5.2	
1481		Klimakvoter		127.8	
1482		Internasjonale klima- og utviklingstiltak		2906.9	
		Sum delvis	1722.2		
			50 %	861.1	861.1
		Sum totalt		4305.4	4305.4
		Utenriksdepartementet			
166		Klima, miljø og fornybar energi		1677.6	
117		EØS midler, 23%		971.75	
118	76	Internasjonale miljø- og klimatiltak		37.4	
		Sum		2686.75	2686.75
		Olje- og energidepartementet			
1825		Energi- og klimateknologi		10886.9	
1830	50	Forskning miljøvennlig energi (budsjett 2016)		185	
1840		CO2 håndtering		2114	
		Sum		13185.9	13185.9
		Samferdselsdepartementet			
1330	61	Belønningsordning for bedre kollektivtransport		1300.6	1300.6
		Landbruksdepartementet			
1149	73	Tilskudd til skog-, klima og energitiltak		10.7	10.7
Totalt					21489.35