

HØGSKOLEN I OSLO
OG AKERSHUS

Successful failure?

Klimapolitikken i transportsektoren

17.12.2013

Dagens innlegg

To sammenknytte tema

- Klima- og konkurransepolitikk i (person)transportsektoren
- Institusjonelle rammer for bytransportpolitikken





1990- 2013; to sterke krav rettet mot og fra politiske myndigheter innen OECD (og transportsektoren)

- Klimapolitikk; stabiliserings- og reduksjonsmål, tiltak, avtaler, overvåkning og kontroll
- Reduksjon i vekst offentlige utgifter, konkurransepolitikk og sterkere markedsorientering

Den formende perioden i norsk klimapolitikk

- Det politiske overbudet i 1989-valget
- Kostnadseffektivitet vs sektoransvarsprinsippet (Moe-utvalget, virkemiddelutvalget...)



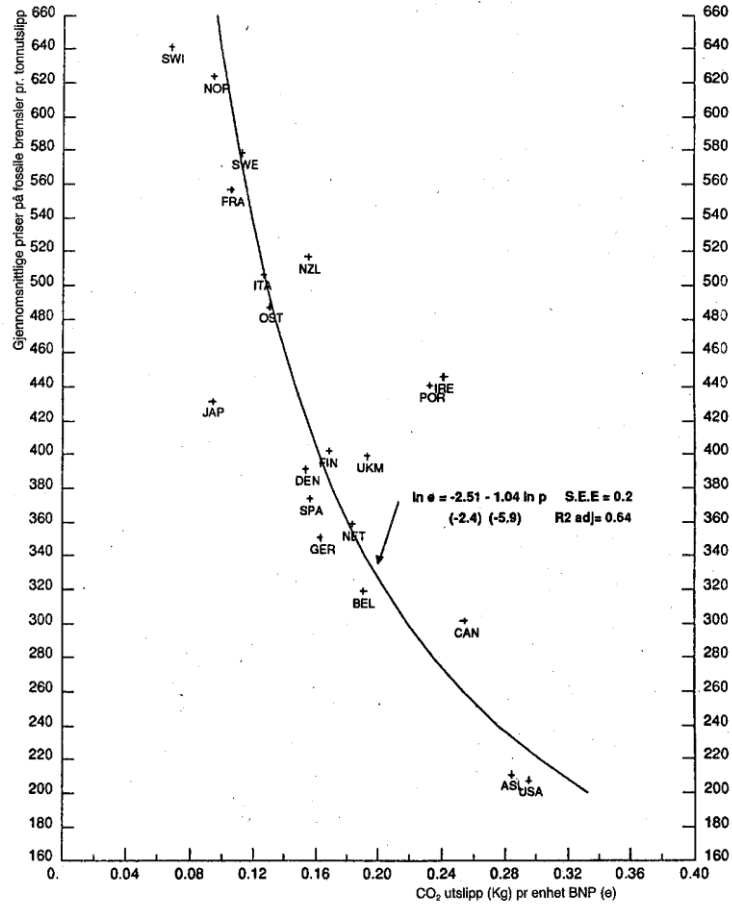
NOU

Mot en mer kostnadseffektiv miljøpolitikk i 1990-årene

Prinsipper og forslag til bedre prising av miljøet

NOU 1992: 3

Mot en mer kostnadseffektiv miljøpolitikk i 1990-årene



Figur 1.1 Priser pr. tonn utslipp og utslippsintensitet i OECD-landene (1988. US dollar)

Kilde: IEA (1990a and 1991b).

Utfallet: Kostnadseffektivitet som overordnet kriterium

- I nasjonal klimapolitikk: økonomiske virkemidler
- Internasjonal kostnadseffektivitet: Avtaler, kvoter
- Samfunnsøkonomisk rasjonelt
- Politisk sett avgjørende for Norge som olje-, gass- **og miljø**nasjon
- Men sektoransvaret vedlikeholdes som statistisk (og dermed) politisk kategori:

Utslipp av klimagasser. Foreløpige tall. Mill. tonn CO2-ekvivalenter ¹

	2012	Endring i prosent	
		Siden 1990	2011 - 2012
Utslipp fra norsk territorium	*52,9	*5,1	*-0,8
Olje- og gassutvinning	*13,7	*76,7	*0,5
Industri og bergverk	*11,8	*-38,2	*0,4
Energiforsyning	*1,6	*393,5	*-24,1
Oppvarming i andre næringer og husholdninger	*1,4	*-46,7	*-11,2
Veitrafikk	*10,1	*30,1	*0,4
Luftfart, sjøfart, fiske, motorredskaper m.m.	*7,4	*30,6	*0,9
Jordbruk	*4,5	*-10,3	*-0,2
Andre kilder	*2,5	*14,6	*1,1

¹ Omfatter ikke utenriks sjø- og luftfart.

[Statistikkbanken kildetabell 08940](#)

© Statistisk sentralbyrå

Utslipp til luft av klimagasser , etter næring. 1 000 tonn CO2-ekvivalenter ¹

	1990	2011	2012	Endring i prosent	
				1990 - 2012	2011 - 2012
Alle næringer og husholdninger	64 573	65 728	*65 402	*1,3	*-0,5
Alle næringer	58 432	60 191	*60 066	*2,8	*-0,2
Jordbruk, skogbruk og fiske	7 100	6 510	*6 583	*-7,3	*1,1
Bergverksdrift og utvinning av råolje og naturgass, inkl. tjenester	8 448	14 105	*14 129	*67,2	*0,2
Industri	19 426	12 250	*12 289	*-36,7	*0,3
Energi- og vannforsyning, avløp og renovasjon	2 083	3 713	*3 211	*54,2	*-13,5
Bygge- og anleggsvirksomhet	573	863	*818	*42,8	*-5,2
Varehandel, rep. av motorvogner, overnatting og servering	618	692	*656	*6,1	*-5,2
Tjenesteytende næringer	911	502	*494	*-45,8	*-1,6
Transport	18 317	20 897	*21 274	*16,1	*1,8
Undervisning, helse- og sosialtjenester	444	383	*334	*-24,8	*-12,8
Offentlig administrasjon og forsvar	513	276	*279	*-45,6	*1,1
Husholdninger	6 141	5 537	*5 336	*-13,1	*-3,6

¹ Utenriks sjø- og luftfart er inkludert.

Statistikkbanken kildetabell 09288

© Statistisk sentralbyrå

1990- 2013- konkurransepolitikk og - flater

- Liberalisering luftfart; lavere priser, bedre tilbud, økt etterspørsel, marked(sandel)
- Konkurranse buss, bedre tilbud/pris, liten endring markedsandel
- Liberalisering godstogtransport og nye styringsformer persontogtransport; fra svakt positive til ingen effekter
- (og personbilsalget var deregulert fra 1960)

Det store bildet.

- Konkurransen medført positiv eller nøytral virkning tilbud/pris
 - Sterk vekst biltrafikk og fly, ingen vesentlig endring konkurranseflater kollektiv/bil (unntak)
 - Klimavirkemiddel; avgifter og tekniske krav
- Resultat:
 - Delvis frakobling vekst i persontransportarbeidet og klimautslipp
 - Samlet vekst klimautslipp transportsektoren

Successful failure

- Mislykket:
 - Transportsektoren som klimaversting
 - Målsetting om å endre mobilitetsmønstre gjennom priser
 - Ingen ambisjoner om å endre praksis gjennom nye holdninger
- Vellykket
 - Transportsektoren som prügelnabe
 - Funksjon av økonomisk vekst (reduser heller olje og gassutvinning!)
 - Kostnadseffektivt?
 - Klimapolitikk som miljøpolitisk trekkvogn

Klimapolitikk som miljøpolitisk trekkvogn (politikkenes ironi)

- Lokal klimapolitikk: Litt klimapolitikk, men mest av alt miljøpolitikk
- Høydepunkt/lavmål:

Nyhet 11/6 2012: som del av **klimaforliket**:

«at belønningsordningen for kollektivtrafikk skal økes med 500 mill. kroner i 2013 og 2014, hvorav 250 mill. kroner bevilges i 2013 og 250 mill. i 2014.»

Institusjonelle barrierer mer miljøvennlig bytransport 1990-tallet – og tiltak

- **Barrierer:**
- Finansieringsordning
- Organisasjonsstruktur
- Kompetanse
- Legale hindringer
- Prosedurale hindringer
- Transportsystemet
- Velgergrunnlag
- **Tiltak/endringer**
- Belønningsordning
- Forsøk/ansvarsoverføring
- Planleggingskompetanse
- Åpning rushtidsavgift