



# Innst. 313 S

(2015–2016)

## Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:63 S (2015–2016)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken om et klimaforlik for transportsektoren med 49 forslag for 50 prosent klimakutt basert på Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling»**

Til Stortinget

### Sammendrag

I 2014 var de norske utslippene på 53,2 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter.

I klimaforliket la man opp til at Norges utslipp skal være maksimalt 47 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2020.

Gjennom behandlingen av Meld. St. 13 (2014–2015) har flertallet på Stortinget gitt sin tilslutning til forhandlinger med EU om å inngå en avtale om felles oppfyllelse av klimaforpliktelsen sammen med EU, med et klimamål på minst 40 prosent kutt i 2030 sammenlignet med nivået på utslippene i 1990. Det er grunn til å forvente at Norge blir pålagt å gjennomføre utslippsreduksjoner i ikke-kvotepliktig sektor på opp mot 40 prosent. Den største utslippssektoren i ikke-kvotepliktig sektor er transport, og de største utslippskuttene må derfor tas der.

Transport hadde utslipp på 17,1 millioner tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalenter i 2013. Om lag 1,1 millioner tonn av utslippene kommer fra kvotepliktig innenriks luftfart.

Det gjøres rede for innholdet i Miljødirektoratets rapport «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling», som

ble utgitt i 2015. Rapporten har utredet potensialet for reduksjoner i nasjonale klimagassutslipp fram mot 2030. Til sammen inneholder rapporten 17 klimatiltak for transportsektoren. Alle utslippsreduksjoner er regnet i forhold til forventede utslipp basert på framskrivninger gitt i nasjonalbudsjettet for 2015.

Det fremmes 49 forslag til tiltak.

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kjell-Idar Juvik, Sverre Myrli, Magne Rommetveit, Tone-Helen Toften og Karianne O. Tung, fra Høyre, lederen Nikolai Astrup, Torill Eidsheim, Nils Aage Jegstad og Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Hege Jensen, Åse Michaelsen og Morten Stordalen, fra Kristelig Folkeparti, Hans Fredrik Grøvan, fra Senterpartiet, Willfred Nordlund, og fra Venstre, Abid Q. Raja, viser til at representantforslaget omhandler 49 forslag til vedtak, der målet er å oppnå 50 pst. reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren. Komiteen viser også til statsrådens uttalelse til saken, datert 25. april 2016.

Komiteen viser til at Norge skal realisere lavutslippssamfunnet innen 2050. Komiteen legger til grunn en ambisjon om tilnærmet null utslipp fra transportsektoren på sikt. Komiteen viser til at Stortinget har bestemt at Norge skal slutte seg til EUs klimapolitikk frem til 2030, og komiteen deler forslagsstillernes vurdering av at de største kuttene i ikke-kvotepliktig sektor må tas i transportsektoren.

Komiteen mener Norge må føre en politikk for transportsektoren som gjør det mulig å nå målet om inntil 40 pst. reduksjon i utslippene i ikke-kvoteplik-

ting sektor innen 2030 sammenlignet med 1990. Komiteen viser til transportetatens ambisjon om å redusere utslippene med 50 pst. innen 2030 sammenlignet med dagens nivå, og mener regjeringen må følge opp denne ambisjonen, blant annet gjennom kommende statsbudsjetter, Nasjonal transportplan for 2018–2029 og på andre egnede måter.

Komiteen viser til at teknologisk utvikling innenfor fornybare drivstoff, motorteknologi, materialteknologi og intelligente transportsystemer vil være en avgjørende forutsetning for å nå 2030-målene. Komiteen legger til grunn at regjeringen vil fortsette arbeidet med å legge til rette for at ny teknologi utvikles og tas i bruk i alle deler av transportsektoren. Komiteen mener det er viktig at offentlig sektor bidrar til at ny teknologi fases inn ved utlysning av nye anbud i transportsektoren. Komiteen mener Norge har særlige forutsetninger for å bidra med ny teknologi innen grønn skipsfart, og mener dette feltet fortsatt må prioriteres i årene fremover. Komiteen viser til Grønn skattekomisjon, og legger til grunn at regjeringen fortsetter omleggingen til et grønt skatte- og avgiftssystem, og at denne omleggingen bidrar til at klimamålene for 2030 nås. Komiteen mener det er nødvendig å se hele avgiftssystemet i sammenheng, og viser til at dette skjer gjennom den årlige behandlingen av statsbudsjett.

Komiteen viser til at det fremste prioriteringsverktøyet for samferdselsinvesteringene er Nasjonal transportplan og at denne planen har flere mål, herunder særlig fremkommelighet, transportsikkerhet og miljø. Komiteen viser til at regjeringen vil legge frem et forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2018–2029 til behandling i vårsesjonen 2017.

Komiteen viser til at mange av forslagene som er fremmet i denne saken, bør sees i sammenheng med behandlingen av Nasjonal transportplan, og kommende statsbudsjetter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at det i stortingsesjonen 2015–2016 er fremmet en rekke representantforslag fra ulike partier som omhandler tiltak for å redusere klimagassutslippene i Norge. Dette er en konsekvens av at regjeringen Solberg ikke synes å ha ambisjoner om å utvikle ny politikk og nye tiltak før etter at en avtale med EU er på plass. Disse medlemmer mener det haster med å ta nye grep for å redusere klimagassutslippene. Regjeringens manglende initiativ gjør at Stortinget må gjøre det arbeidet som normalt bør være regjeringens oppgave. Disse medlemmer mener derfor representantforslaget er et prisverdig initiativ fra representantene Holmås og Lysbakken. Disse medlemmer støt-

ter intensjonen og formålet med representantforslaget.

Samtidig viser komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet til Representantforslag 51 S (2015–2016) Tiltak for å redusere klimautslipp fra Arbeiderpartiet, som er til behandling i energi- og miljøkomiteen.

Disse medlemmer viser til at mange av forslagene fra Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken er ivarettatt der.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser videre til at flere av forslagene i representantforslaget legger føringer for den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029. Disse medlemmer går i hovedsak ikke inn i de konkrete forringene, men forventer at regjeringen i NTP kommer med konkrete forslag på transportområdet for å nå klimamålene frem til 2030. Videre går det ikke inn i de forslag som er knyttet til skatte- og avgiftssystemet. Denne typen forslag er det naturlig at behandles i forbindelse med statsbudsjettprosessen.

Disse medlemmer er positive til at representantforslaget har stort fokus på tilrettelegging for landstrøm ved norske havner, og viser til nevnte Representantforslag 51 S (2015–2016).

Disse medlemmer mener det er viktig å stille strenge krav til utslipp fra cruisetrafikken i norske fjorder.

Disse medlemmer vil i tillegg, basert på representantforslaget, fremme følgende forslag til vedtak:

1. Stortinget ber regjeringen legge til grunn et langsiktig mål om nullutslipp fra transportsektoren.
2. Stortinget ber regjeringen i forbindelse med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 legge fram en samlet oversikt over mulige virkemidler og hvilke utslippsreduksjoner disse vil kunne gi i 2020, 2025 og 2030.
3. Stortinget ber regjeringen i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 komme med forslag til en forpliktende opptrapping av tilskuddsordning for bygging av sykkelveier på kommunale og fylkeskommunale veier, slik at målene for økt sykkelandel kan nås.
4. Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det innen person- og/eller godstransport på jernbane prøves ut hydrogentog på én av strekningene som ikke er elektrifisert.
5. Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2017 legge fram en plan for hvordan Stortingets vedtak nr. 388 (2014–2015) om at

kollektivtrafikk som hovedregel benytter null- eller lavutslippsteknologi eller klimanøytralt drivstoff, skal gjennomføres.

6. Stortinget ber regjeringen stille krav om landstrøm for alle fartøyer i neste anbud på kystruten Bergen–Kirkenes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at staten støtter store kollektivinvesteringer i de store byene med opptil 70 prosent av investeringsutgiftene for disse prosjektene mot at byene forplikter seg til nullvekstmålet innen persontrafikken og bidrar til en miljøvennlig byutvikling.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at samarbeidspartiene har tatt flere grep for å legge til rette for en grønnere transportsektor, og at det har vært et taktskifte i klimapolitikken etter regjeringsskiftet. Klimaforliket er overoppfylt på flere punkter.

Flertallet viser til at som følge av retningslinjene (R2) til transportetatene for grunnlagsdokumentet for Nasjonal transportplan, er det for første gang lagt frem en egen klimastrategi og at denne estimerer hvor store utslippsreduksjoner ulike tiltak kan gi. Denne forutsetter flertallet at regjeringen følger opp i fremleggelsen av Nasjonal transportplan for 2018–2029, med konkrete forslag.

Flertallet viser videre til at regjeringen og samarbeidspartiene gjennom behandlingen av statsbudsjettet for 2015 slo fast at staten gjennom bymiljøavtalene skal bidra med 50 pst. investeringsstøtte til store kollektivinvesteringer i de fire største byområdene. Flertallet viser til at det før regjeringsskiftet ikke fantes noen konkrete løfter for storbyområdene om størrelse på tilskudd, og at Bybanen i Bergen fikk kun 15 pst. støtte fra den rød-grønne regjeringen.

Flertallet viser til at satsingen på sykkel er økt kraftig gjennom flere budsjettforlik mellom samarbeidspartiene, og viser til at tilskuddsordningen for gang- og sykkelveier har sørget for 85 mill. kroner i 2015 og 162,5 mill. kroner i 2016 til slike tilskudd. Flertallet minner om at de rød-grønne partiene stemte ned forslag om en slik ordning da Nasjonal transportplan 2014–2023 ble behandlet i 2013, jf. Innst. 450 S (2012–2013). Videre viser flertallet til at bevilgningene til sykkelveibyggingen langs riksveinettet er økt med 60 pst. fra 2015 til 2016, og at mens det i perioden 2010 til 2013 ble bygget kun 73 pst. av planlagte kilometer sykkelvei, er det i 2014 og 2015 bygget mer enn planlagt. I 2016 er det planlagt bygget 49 km gang- og sykkelvei.

Flertallet viser til at samarbeidspartiene har sørget for en kraftig satsing på jernbane i sine budsjetter, og at oppfyllingsgraden av NTP er på over 80 pst. etter 3 av 4 år. Flertallet vil også konkurranseutsette driften av jernbane, og merker seg at regjeringen legger opp til at jernbanepakke nord omfatter de fleste dieseldrevne strekningene. Flertallet mener det er naturlig å stille strenge miljøkrav i disse anbudene, som på andre anbud som lyses ut.

Flertallet viser til at en omfattende styrking av Enova, gjennom en nær dobling av klimateknologifondet og sammenslåing av Transnova og Enova, har bidratt til langt raskere utbygging av miljøvennlige løsninger innen transportsektoren. Flertallet merker seg at Enova i 2015 lanserte sju ulike støtteprogram for en grønnere transportsektor, og at disse per mai 2016 har tildelt mer i støtte enn Transnova gjorde i hele sin levetid. Blant annet er det satt i gang et eget program for grønn skipsfart, produksjon av biodrivstoff og for utbygging av ladestasjoner i alle transportkorridorene på riksveinettet, som medfører at man innen 1. november 2017 vil kunne kjøre uten rekkeviddeangst på alle riksveier i Norge. Videre viser flertallet til at Enova 13. mai 2016 tildelte 82 mill. kroner til 13 ulike landstrømprosjekter over hele landet, og har tidligere tildelt Hordaland fylkeskommune 270 mill. kroner for utbygging av infrastruktur for elferger på fylkesveinettet.

Flertallet viser avslutningsvis til at flere av virkemidlene for en grønnere transportsektor handler om å innrette avgiftssystemet for å oppnå grønn omstilling. I denne sammenheng vises det til at avgiften på biodiesel, som ble innført av den rød-grønne regjeringen, er fjernet, samt at naturgass er avgiftsbelagt for å gjøre biogass til et konkurransedyktig alternativ. Flertallet merker seg at som en konsekvens av dette skapes det nye grønne arbeidsplasser landet over, blant annet på Skogn i Nord-Trøndelag, hvor Europas største biogassanlegg nå bygges.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til forslaget og minner om at klimaproblemene ikke er et byproblem, men et globalt problem der Norge må finne løsninger i hele landet. Vi har merket oss at regjeringen har små ambisjoner, og tiltakene uteblir. Det er derfor nødvendig for Stortinget å ta et utvidet ansvar i jobben med å redusere klimagassutslippene. Transportsektoren står for en stor del av de norske utslippene. Det offentlige er en stor transportkjøper, enten som stat, fylkeskommune eller kommune, og disse aktørene må settes i økonomisk stand til å i større grad etter spørre klimavennlige transportløsninger.

Komiteens medlem fra Venstre viser til det vedtatte målet om at persontransportveksten i

byområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, som i dag gjelder for de ni byområdene som er aktuelle for bymiljøavtaler.

Dette medlem viser videre til grunnlagsdokumentet for ny Nasjonal transportplan (2018–2029) der fagetatene Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen samt Avinor anbefaler at nullvekstmålet

«utvides til å omfatte alle byregioner der miljø- og kapasitetsutfordringene gjør det formålstjenlig å håndtere persontransporten med kollektivtransport, gåing og sykling. Nullvekstmålet bør som et minimum legges til grunn i alle byer der det er aktuelt med bypakker.»

Dette medlem viser til grunnlagsdokumentet for ny Nasjonal transportplan (2018–2029) utarbeidet av fagetatene Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen samt Avinor, der man foreslår å redusere utslippene i transportsektoren med 50 prosent innen 2030, og at transporten skal være utslippsfri innen 2050.

Dette medlem støtter målsettingene, og ber regjeringen legge disse til grunn for utviklingen av Nasjonal transportplan.

Dette medlem viser til at det ikke kan stemmes over forslag to ganger i én og samme stortings sesjon. Derfor vil dette medlem vise til at det i energi- og miljøkomiteen foreligger en rekke forslag som berører samme tema, som dette representantfor slaget tar opp, blant annet i Energimeldingen. Dette medlem vil derfor vise til disse sakene, hvor Venstre vil fremme en rekke forslag om redusert klimautslipp fra transportsektoren.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge til grunn et langsiktig mål om nullutslipp fra transportsektoren.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen i forbindelse med stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 legge fram en samlet oversikt over mulige virkemidler og hvilke utslippsreduksjoner disse vil kunne gi i 2020, 2025 og 2030.

#### Forslag 3

Stortinget ber regjeringen i den kommende stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–

2029 komme med forslag til en forpliktende opptrapping av tilskuddsordning for bygging av sykkelveier på kommunale og fylkeskommunale veier, slik at målene for økt sykkelandel kan nås.

#### Forslag 4

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at det innen person- og/eller godstransport på jernbane prøves ut hydrogentog på én av strekningene som ikke er elektrifisert.

#### Forslag 5

Stortinget ber regjeringen i forslaget til statsbudsjett for 2017 legge fram en plan for hvordan Stortingets vedtak nr. 388 (2014–2015) om at kollektivtrafikk som hovedregel benytter null- eller lavutslipps teknologi eller klimanøytralt drivstoff, skal gjennomføres.

#### Forslag 6

Stortinget ber regjeringen stille krav om landstrøm for alle fartøyer i neste anbud på kystruten Bergen–Kirkenes.

### Forslag fra Arbeiderpartiet:

#### Forslag 7

Stortinget ber regjeringen sikre at staten støtter store kollektivinvesteringer i de store byene med opptil 70 prosent av investeringsutgiftene for disse prosjektene mot at byene forplikter seg til nullvekstmålet innen persontrafikken og bidrar til en miljøvennlig byutvikling.

## Komiteens tilråding

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:63 S (2015–2016) – Representantfor slag fra stortingsrepresentantene Heikki Eidsvoll Holmås og Audun Lysbakken om et klimaforlik for transportsektoren med 49 forslag for 50 prosent klimakutt basert på Miljødirektoratets rapport: «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030. Kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling» – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. mai 2016

**Nikolai Astrup**  
leder og ordfører