



STORTINGET

Innst. 138 S

(2018–2019)

Innstilling til Stortinget
fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:15 S (2018–2019)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra, Espen Barth Eide og Else May Botten om nye tiltak og virkemidler for kutt i norske klimagassutslipp fram til 2020

Til Stortinget

Bakgrunn

Følgende forslag fremmes i dokumentet:

- «1. Stortinget ber regjeringen sørge for at forbud mot fossil gass til oppvarming av bygninger gjeldende fra 2020 vedtas første halvdel av 2019, slik at bransjen kan forberede innføringen.
2. Stortinget ber regjeringen utvide forbudet mot fossil oppvarming fra 2020 til også å gjelde forbud mot oppvarming i midlertidige bygg og vedta denne endringen i løpet av 2018, slik at bransjen kan forberede innføringen.
3. Stortinget ber regjeringen innlemme innendørs byggvarme under byggefasen, inkludert betongherding og fasadetørk, som en del av forbudet mot fossil oppvarming fra 2020 og vedta denne endringen i løpet av 2018, slik at bransjen kan forberede innføringen.
4. Stortinget ber regjeringen i løpet av 2019 varsle forbud mot både fossil olje og gass i fjernvarmeanlegg fra senest 1. januar 2020.
5. Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser, slik at det i alle byggeprosjek-

ter som lyses ut på offentlig anbud, stilles krav om nullutslippskjøretøy og -maskiner der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det stilles krav om bærekraftig fornybar energi.

6. Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for Stortinget om hvordan man skal redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer, som grunnlag for neste revidering av byggteknisk forskrift (TEK).
7. Stortinget ber regjeringen vurdere et krav til bruk av en viss andel resirkulerte materialer i alle offentlige byggeprosjekter.
8. Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om hvordan det offentlige som leietaker kan stille krav om minst energiklasse A i alle nye leiekontrakter.
9. Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med 70 prosent av finansieringen av store kollektivinvesteringer, mot at byene forplikter seg til tiltak for begrensnng av biltrafikken gjennom byvekstavtaler.
10. Stortinget ber regjeringen framskynde arbeidet med å utvide tilbudet om byvekstavtaler til flere byer i tråd med fagetatenes anbefaling.
11. Stortinget ber regjeringen om at arbeidet med byvekstavtalene også støtter opp under målsettingene om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp fra bussene.
12. Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding om arbeidet med å kutte utslipp fra transportsektoren basert på transportetatenes klimamål for ulike kjøretøygrupper slik det framkommer gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan, som Stortinget har sluttet seg til. Meldingen må presentere en konkret opptrappingsplan for virkemid-

- delbruken for ulike kjøretøygrupper og framdriftsplaner for opptrappingen på kortere sikt, samt inneholde en plan for hvordan man skal gjennomføre infrastrukturinvesteringer for å nå målsettingene. Meldingen må særlig vektlegge hvordan en kan sikre tilstrekkelig framdrift for å nå 2025-målet om at nye privatbiler, bybusser og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy.
13. Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om hvordan offentlige anbud skal brukes til å fremme nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, slik at all offentlig transport blir fossilfri innen 2025.
 14. Stortinget ber regjeringen ekskludere biodrivstoff med høy avskogingsrisiko fra det avgiftsfrie biodrivstoffmarkedet.
 15. Stortinget ber regjeringen forhandle fram en forpliktende avtale med tilhørende CO₂-fond for næringstransporten, etter modell fra NO_x-fondet.
 16. Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.
 17. Stortinget ber regjeringen foreslå stans i planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane eller kompensere godsselskapene for de planlagte økningene i baneavgifter for godstransport på jernbane, for eksempel etter modell fra Danmark.
 18. Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på fossil plastemballasje, men med mulighet for å forhandle fram en forpliktende bransjeavtale for utslippsreduksjon med myndighetene.
 19. Stortinget ber regjeringen foreslå krav til eller miljøvekting av resirkulert og fossilfri (plast- og) materialbruk for alle offentlige anskaffelser der det er mulig.
 20. Stortinget ber regjeringen sørge for at man i tillatelsener for nye oppdrettsanlegg stiller krav om nullutslipp av klimagasser eller bruk av fornybart bærekraftig drivstoff for anlegget og driftsfartøy for disse anleggene senest fra 2020.
 21. Stortinget ber regjeringen innarbeide i Enovas mandat et mål om etablering av landstrøm/ladestrøm i de 20 havnene med størst utslipp, i 9 anløps- og havner for Kystruta og i sårbare fjorder med mye cruisetraffikk.
 22. Stortinget ber regjeringen stille krav til at cruiseskip, kystruteskip og øvrige skip som brukes i turistsammenheng i sårbare områder og viktige turistfjorder som f.eks. verdensarvfjordene og Trollfjorden, med umiddelbar virkning ikke kan operere på tungolje.
 23. Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere endret utslippstillatelse til Kårstø-terminalen – med sikte på elektrifisering av terminalen med kraft fra nettet – og legge fram en egen sak for Stortinget om dette.
 24. Stortinget ber regjeringen utrede ulike finansieringsmodeller for karbonfangst, i dialog med industrien og de involverte aktører, og våren 2019 legge fram forslag for Stortinget til prinsipper for finansieringsmodell for det/de første karbonfangstanlegg(ene).
 25. Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til forpliktende fremdriftsplan for investeringsbeslutning om CO₂-fangst og -lagringsløsning basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør investeringsbeslutning senest våren 2020. Forslaget skal legges fram for Stortinget til behandling våren 2019.
 26. Stortinget ber regjeringen utarbeide en forskrift som varsler et forbud mot bruk av fossil olje til varmeformål i industrien fra senest 2023. Forskriften må legges fram av regjeringen i stortingsperioden 2017–2021.
 27. Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av bærekraftig trekull i ferrolegeringsindustrien gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt for norsk produksjon av trekull.
 28. Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av hydrogen som reduksjonsmiddel gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt.
 29. Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan stille lavutslippskrav til sement/betong i offentlige anskaffelser slik at materialer produsert med CO₂-fangst i større grad kan få et konkurransefortrinn, og legge saken fram for Stortinget.
 30. Stortinget ber regjeringen styrke finansieringen av arbeidet med målrettet rådgivning på det enkelte gårdsbruk og viser til Landbrukets Klimaselskap SA, som er etablert for å legge til rette for mer klimaeffektiv norsk matproduksjon.
 31. Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med å øke karbonbindingen i jord vurdere å slutte seg til Frankrikes «4 per 1 000-initiativ» og komme tilbake til saken i forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2019.
 32. Stortinget ber regjeringen gjennomgå støtteordningene for grøfing og drenering slik at de er tilpasset målsettingene om klimakutt og klimatilpasning.
 33. Stortinget ber regjeringen starte forhandlinger om en avtale om klimakutt slik jordbrukets organisasjoner har tatt til orde for, og særlig vurdere utvidelse av oljefyringsforbud til også å gjelde landbrukets bygninger.
 34. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av konsekvensene av klimaendringene for landbruket.

35. Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise handlingsplaner med utslippsbudsjett for hvordan utslippene skal reduseres fram mot 2030.
36. Stortinget ber regjeringen inkludere kvotepliktig sektor i klimaplaner, rapporteringer og budsjetter.
37. Stortinget ber regjeringen utrede hva som trengs av virkemidler for å få en satsing på flytende solceller.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Else-May Botten, Espen Barth Eide, Hege Haukeland Liadal og Runar Sjøstad, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Stefan Heggelund, Aase Simonsen og Lene Westgaard-Halle, fra Fremskrittspartiet, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland, fra Senterpartiet, Sandra Borch og Ole André Myhrvold, fra Sosialistisk Venstreparti, Lars Haltbrekken, fra Venstre, lederen Ketil Kjenseth, fra Kristelig Folkeparti, Tore Storehaug, og fra Miljøpartiet De Grønne, Une Bastholm, er i likhet med forslagsstillerne opptatt av tiltak og virkemidler for kutt i norske klimagassutslipp. I representantforslaget fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra, Espen Barth Eide og Else-May Botten er det fremmet 37 forslag om tiltak og virkemidler på klimafeltet.

Komiteen viser til svarbrev (vedlagt) fra klima- og miljøminister Ola Elvestuen av 5. november 2018, hvor alle forslagene i representantforslaget er kommentert.

Komiteen viser for øvrig til behandlingen av Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid (Meld. St. 41 (2016–2017)) og Innst. 253 S (2017–2018) og merknader fra en samlet komité i den forbindelse:

«Komiteen viser til at Norges nasjonale bidrag etter Paris-avtalen er et innmeldt mål om å redusere utslippene med minst 40 pst. innen 2030, som vi vil gjennomføre sammen med EU. Samtidig har Norge lovfestet, gjennom klimaloven, at vi skal være et lavutslippssamfunn i 2050. Det er viktig at Norge arbeider både nasjonalt og internasjonalt for at verden skal lykkes med målsettingene i Paris-avtalen.

Komiteen mener Norge har et svært godt utgangspunkt for å være blant landene som går foran og viser at det er mulig å kombinere lavere klimagassutslipp med fortsatt vekst og velstand. Vi har kunnskapen, menneskene, den fornybare energien og en økonomi til å bære omstillingen. Skal vi lykkes, må vi likevel ha folk og næringslivet med oss, og vi må gjøre det både lønnsomt og enkelt å velge grønt i hverdagen.

Komiteen viser til at regjeringen i Meld. St. 41 (2016–2017) redegjør for hvordan Norge kan nå klimamålene for 2030 gjennom norsk omstilling i et europeisk samarbeid. Komiteen viser til at norske klimagass-

utslipp i 2016 var på 53,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter.

Komiteen viser til at Norge allerede samarbeider med EU om å redusere utslippene i kvotepliktig sektor. Med felles oppfyllelse av 2030-målet vil Norge i tillegg samarbeide med EU om å redusere de ikke-kvotepliktige utslippene under innsatsfordelingen. Norge vil trolig få et mål fra EU om reduksjoner i ikke-kvotepliktige utslipp på 40 pst. i 2030 sammenlignet med 2005. Denne utslippsforpliktelsen vil gjøres om til et utslippsbudsjett for ikke-kvotepliktige utslipp for perioden 2021–2030. Ikke-kvotepliktig sektor omfatter i hovedsak utslipp fra transport, jordbruk, bygg og avfall.»

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at Innst. 253 S (2017–2018), som ble vedtatt av Stortinget tidligere i år, inneholder en rekke tiltak og virkemidler som skal bidra til at Norge når vedtatte utslippsmål innen 2030, i tråd med europeiske og internasjonale forpliktelser. Flertallet viser til de respektive partiers merknader og forslag i den forbindelse.

Flertallet vil understreke at en helhetlig politikk for utslippskutt favner mange ulike sektorer, og at dette innebærer at tiltak og virkemidler må innarbeides og settes i system på en rekke områder. Dette fordrer etter flertallets syn at det ligger ryddige, grundige og forutsigbare politiske vedtak til grunn. Flertallet merker seg i den forbindelse at det i svarbrevet fra departementet pekes på at en rekke av tiltakene som foreslås i representantforslaget, allerede enten er vedtatt, iverksatt eller er under utredning.

Flertallet viser til den nye metodikken for behandlingen av klimapolitikken som klimaloven legger opp til.

Komiteen mener at det er riktigst at hovedlinjene i norsk klimapolitikk formes i de politiske prosessene som klimaloven legger opp til.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti viser til forslagene og merker seg at en rekke av dem allerede er ivarettatt gjennom de fire partienes politikk. Disse medlemmer ønsker ikke å stemme for forslag det allerede er igangsatt prosesser på, da det gir et feilaktig inntrykk av situasjonen på klimafeltet. Disse medlemmer advarer mot en slik politisk praksis fra opposisjonens side.

Disse medlemmer viser videre til at det i flere av forslagene er foreslått tidsfrister som gjør omstilling umulig for ulike næringer. Det er viktig med klimakrav for alle sektorer, og for første gang gjennomføres det nå en helhetlig politikk både for kvotepliktig og ikke-kvotepliktig sektor. I ikke-kvotepliktig sektor skal det innføres sektorvise ambisjoner. Disse medlemmer vi-

ser også til hvor viktig det er med tiltak for alle sektorer for at Norge skal nå sine ambisiøse klimamål.

Samtidig vil disse medlemmer understreke at god klimapolitikk skapes gjennom helhetlige og utredede tiltak gjennomført i samarbeid med dem som skal rette seg etter nye krav og reguleringer. Punktlisten bidrar ikke i så måte. Disse medlemmer påpeker også at representantforslaget heter: Representantforslag om nye tiltak og virkemidler for kutt i norske klimagassutslipp fram til 2020». Samtidig er det få, om noen, av forslagene som vil gi reelle klimakutt frem til 2020. Enkelte av forslagene har tidsfrister etter dette, og andre viser til større omstillinger som allerede er igangsatt av de fire samarbeidspartiene, men som vil gi klimakutt etter 2020. Disse medlemmer mener dette er en villedning klimapolitikken ikke trenger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at de oppdaterte prognosene for klimagassutslipp i Prop. 1 S (2018–2019) tyder på at Norge styrer mot å bryte Norges klimamål for 2020. Stortingets klimaforlik fra 2012 fastsetter hvor store klimagassutslipp Norge kan ha i 2020. For å følge opp målsettingene i klimaforliket skal de norske klimagassutslippene i 2020 være mellom 46,6 og 48,6 millioner tonn CO₂. I 2017 var utslippene på 52,4 millioner tonn CO₂. Selv om prognoser tilsier at utslippene skal noe ned fram mot 2020, har man ennå ikke tiltak og virkemidler på plass for å nå Stortingets klimamål for 2020. Nye tiltak og skjerpede virkemidler trengs derfor.

Disse medlemmer viser til at tiltak og virkemidler som settes i gang nå, vil ha økende virkning over tid og slik sett også virke positivt inn på muligheten til å kutte utslipp på lengre sikt, fram mot 2030 og 2050.

Disse medlemmer viser videre til at regjeringens Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid (Meld. St. 41 (2016–2017)) i liten grad presenterer konkrete skjerpede virkemidler for utslippskutt, og at behandlingen i Stortinget (Innst. 253 S (2017–2018)) heller ikke fikk på plass tilstrekkelige tiltak for å nå Stortingets klimamål for 2020. Dette er også bakgrunnen for at Stortinget må ta initiativ til å be regjeringen få på plass nye tiltak og virkemidler.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise handlingsplaner med utslippsbudsjett for hvordan utslippene skal reduseres fram mot 2030.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Stortingets klimaforlik fra 2012 fastsetter hvor store klimagassutslipp Norge kan ha i 2020. For å følge opp målsettingene i klimaforliket skal de norske klimagassutslippene i 2020 være mellom 46,6 og 48,6 millioner tonn CO₂. I 2017 var utslippene på 52,4 milli-

oner tonn CO₂. Selv om prognoser tilsier at utslippene skal noe ned fram mot 2020, har man ennå ikke tiltak og virkemidler på plass for å nå Stortingets klimamål for 2020. På denne bakgrunn mener forslagsstillerne at partene bak klimaforliket på nytt må forhandle om ny virkemiddelbruk som kan kutte utslipp i større grad enn det man nå gjør.

Forslagsstillerne fremmer 37 forslag om klimatiltak innenfor bygg og anlegg, samferdsel, industri og petroleum, plast og jordbruk.

Disse medlemmer viser til svarbrev fra klima- og miljøminister Ola Elvestuen av 5. november 2018, hvor alle forslagene i representantforslaget er kommentert eller besvart.

Disse medlemmer viser for øvrig til behandlingen av Klimastrategi for 2030 - norsk omstilling i europeisk samarbeid (Meld. St. 41 (2016–2017)) og Innst. 253 S (2017–2018), hvor flere av disse forslagene er behandlet og satt i gang.

Innst. 253 S (2017–2018) inneholder en rekke tiltak og virkemidler, ble vedtatt av Stortinget tidligere i år og skal bidra til at Norge når vedtatte utslippsmål innen 2030, i tråd med europeiske og internasjonale forpliktelser.

Disse medlemmer vil understreke at en helhetlig politikk for kutt favner mange ulike sektorer, og at dette innebærer at tiltak og virkemidler må innarbeides og settes i system på en rekke områder. Dette fordrer, etter disse medlemmers syn, at det ligger ryddige, grundige og forutsigbare politiske vedtak til grunn. Disse medlemmer viser til at i svarbrev fra departementet pekes det på at en rekke av tiltakene som foreslås i representantforslaget, allerede enten er vedtatt, iverksatt eller under utredning.

Disse medlemmer viser til at i et samarbeid med EU kan 2030-målet for ikke-kvotepiktige utslipp nås hovedsakelig gjennom innenlandske utslippsreduksjoner, i tillegg til bruk av EU-regelverkets fleksibilitetsmekanismer. Det vises til at det er betydelige muligheter for innenlandske utslippsreduksjoner, og at dette er en viktig prioritering som vil sørge for nødvendig omstilling i Norge på veien mot lavutslippssamfunnet. Samtidig er det viktig at utslippskuttene gjennomføres på mest mulig kostnadseffektiv måte, for å få mest mulig utslippskutt for pengene. Disse medlemmer viser til at dette har vært, og er, et viktig prinsipp i norsk klimapolitikk.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne ser positivt på at komiteen nå behandler en lang rekke tiltak og virkemidler som kan igangsettes før 2020 for å kutte norske klimagassutslipp, selv om tiltakslisten langt fra er uttømmende. Dette medlemmer ser også svarbrevet fra Klima- og miljødepartementet, der departementet viser til at regjeringen er i

gang med flere av tiltakene. Tiltakene er nødvendige og viktige for å styrke det grønne skiftet fra fossilt til fornybart i en avgjørende tid i menneskehetens historie, og dette medlem mener derfor at det er positivt i seg selv dersom Stortinget stiller seg bak også tiltak som er igangsatt, samt en styrking av allerede igangsatte tiltak.

Dette medlem merker seg imidlertid at forslaget kun omhandler norske utslipp og unngår å ta stilling til Norges største bidrag til de globale klimagassutslippene, nemlig utslipp i utlandet forårsaket av norsk petroleumsproduksjon.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at i perioden 1971 til 2015 utgjorde norske innenlandske utslipp ca. 1,7 gigatonn CO₂. I samme periode sto Norges olje- og gasssektor for 16 gigatonn klimagassutslipp. Dette gjør Norge til verdens 7. største eksportør av klimagassutslipp gjennom vår petroleumssektor, en eksport vi tjener store kortsiktige penger på. Ifølge CICERO Senter for klimaforskning kommer nye 16 gigatonn CO₂ til å bli sluppet ut dersom Norge holder fast ved å hente ut resten av våre olje- og gassressurser.

Disse medlemmer mener at Norge, i tillegg til å kutte egne utslipp, har et spesielt ansvar for å sørge for at den klimaskadelige fossile energien som vi har råderett over, blir liggende i bakken, og for at vår kunnskap, teknologi og industri heller bidrar til omstillingen til et fornybart Europa.

Bygg, anlegg og materialbruk

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener bygg og anlegg har mulighet til å fase ut all fossil olje og gass, få en mer klimavennlig materialbruk og bli mer energieffektiv. En skjerpet virkemiddelbruk vil hindre feilinvesteringer i årene som kommer. Dette er bakgrunnen for at disse medlemmer fremmer flere forslag om å utvide det vedtatte oljefyringsforbudet, som er en oppfølging av klimaforliket i 2012.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at flere av disse forslagene allerede er i prosess, under utredning eller vedtatt - som følge av behandlingen av Meld. St. 41 (2016–2017), jf. Innst 253 S (2017–2018). Disse medlemmer støtter målet om en mer klimavennlig ressursbruk i bygg- og anleggssektoren, men ser ikke at disse forslagene fører til annet enn at allerede igangsatte prosesser enten må startes på nytt, legges om eller endres. Dette bærer, etter disse medlemmers mening, ikke preg av å være god bruk av offentlige ressurser. Disse medlemmer er videre i tvil om den reelle effekten av å vedta samme tiltak på

ny, med en marginalt endret tidsfrist for gjennomføring.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at forbud mot fossil gass til oppvarming av bygninger blir gjeldende fra 2020.»

«Stortinget ber regjeringen innlemme innendørs byggvarme under byggefasen, inkludert betongherding og fasadetørk, som en del av forbudet mot fossil oppvarming fra 2020.»

«Stortinget ber regjeringen i løpet av 2019 varsle et forbud mot både fossil olje og gass i fjernvarmeanlegg fra senest 1. januar 2020.»

«Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser, slik at det i alle byggeprosjekter som lyses ut på offentlig anbud, stilles krav om nullutslippskjøretøy og -maskiner der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det stilles krav om bærekraftig fornybar energi.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for Stortinget om hvordan man skal redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer, som grunnlag for neste revidering av byggt teknisk forskrift (TEK).»

«Stortinget ber regjeringen vurdere et krav til bruk av en viss andel resirkulerte materialer i alle offentlige byggeprosjekter.»

«Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om hvordan det offentlige som leietaker kan stille krav om minst energiklasse A i alle nye leiekontrakter.»

Petroleum

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at i petroleumssektoren har utslippene økt betydelig siden klimaarbeidet startet i 1990, med en oppgang på 80 prosent, og prognosene anslår vekst i sektoren fram mot 2020. Dersom man ser bort fra tiltak for å begrense produksjonen, er arbeid for å fase ut fossile energikilder på plattformer og produksjonsanlegg det området der det største potensialet for utslippskutt ligger. Her trengs det konkrete pro-

sesser for å avklare mulige nye prosjekter. Dessuten finnes det potensial for å implementere ny teknologi i sektoren.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere endret utslippstillatelse til Kårstøterminalen – med sikte på elektrifisering av terminalen med kraft fra nettet – og legge fram en egen sak for Stortinget om dette.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at Haugalandet er et område med lite kraftproduksjon og stort kraftforbruk, hvorav industriforbruket utgjør en betydelig andel. I Statnetts konseptvalgutredning «Forsyning av økt kraftforbruk på Haugalandet» (2015) viser Statnett til at industriforbruket er særlig sårbart for strømavbrudd. Dagens nivå på forsyningssikkerhet innebærer at kraftforsyningen kan opprettholdes selv om en av ledningene inn til området er utkoblet, og Statnett mener at det minimum må være dagens nivå på forsyningssikkerhet i området.

Disse medlemmer viser til at det er i gang en prosess fra Statnett sin side om en ny kraftledning for å legge til rette for økt kraftforbruk på Haugalandet. Statnett skal etter planen søke om konsesjon for ledningen i 2020, og forventet byggetid er tre år. En ny ledning vil derfor ikke ferdigstilles innen 2020.

Disse medlemmer mener en ny ledning vil kunne legge til rette for de andre kjente forbruksplanene i regionen, men dagens nivå av forsyningssikkerhet vil ikke kunne garanteres dersom hele terminalen skal fornyes fra nettet i tillegg, og disse medlemmer støtter derfor ikke forslaget.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å endre utslippstillatelsen til Hammerfest LNG, slik at gasskraftverket erstattes med kraft fra nettet, og gi Statnett i oppdrag å forsterke kraftinfrastrukturen ut til Melkøya.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av minst 50 pst. hydrogen i oljeindustriens supplyflåte. Det skal lages en opptrappingsplan for å nå målet, og det skal stilles krav om at det første hydrogendrevne skipet i supplyflåten tas i bruk senest i 2022.»

Disse medlemmer viser til at olje og gass gir store utslipp av klimagasser, både under produksjonen og når de brennes for å gi energi. Disse medlemmer stiller seg positive til tiltak som kutter utslipp fra utvin-

ningen, men minner om at de største utslippene fra sektoren kommer når olje og gass forbrukes. Produksjon av olje og gass er den nest største kilden til klimagassutslipp i Norge, mens de totale utslippene fra norsk petroleumssektor er ti ganger Norges totale utslipp. Disse medlemmer mener Norge har et internasjonalt ansvar for å hindre utslippene fra forbrenning av norsk olje og gass.

Disse medlemmer viser til at petroleumsnæringen understøttes av minst tre gunstige skatteordninger; friinntekt, avskrivninger og leterefusjonsordningen. Bare gjennom petroleumsskatten ble petroleumsnæringen subsidiert med over 10 mrd. kroner i 2018. Dette inkluderer 1,5 mrd. kroner i raskere avskrivninger og 9,2 mrd. kroner i investeringsfradrag i særskatten. Disse medlemmer viser til at hensikten med å gi støtte og skattefordeler til norsk petroleumsindustri er å realisere prosjekter og investeringer som ikke ville ha funnet sted uten statlig støtte. Petroleumssubsidier bidrar dermed til ulønnsomme investeringer og mindre inntjening til oljefondet, og styrker samtidig konkurransekraften til fossil energi på bekostning av investeringer i fornybar energi og annen industri. Disse medlemmer mener dagens subsidiering av olje og gass er en økonomisk risikabel og lite konsistent politikk i en tid hvor fossil energi møter økende konkurranse fra fornybar energi, særlig i Europa, blant annet på grunn av økt internasjonal innsats for å stanse livstruende klimaendringer. Mange av de eventuelle funnene som gjøres de neste årene, vil ikke kunne komme i drift før omkring 2030. Det er sannsynlig at driftsfasen for nye funn vil strekke seg langt forbi år 2050. Da bør verden ha erstattet forbruket av fossil energi med fornybar energi.

Disse medlemmer mener at å fjerne subsidiene til petroleumsnæringen er et naturlig tiltak for å unngå ulønnsomme og risikable investeringer i petroleumsnæringen.

Industri og næring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at norsk industri de siste to tiårene har bevist at de kan kutte utslippene betydelig. I 2017 hadde norsk industri utslipp på 12,3 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, men utslippsnedgangen ser nå ut til å ha stoppet opp. Om lag 4 millioner tonn CO₂ av utslippene til industrien kommer fra fossil energi til varmeformål. Om lag 1 million tonn CO₂ av utslippene i industrien er ikke-kvotepliktige utslipp som man ikke har sterke virkemidler til å kutte i. Her har man potensial for forsterket innsats. Flertallet viser for eksempel til at en ny rapport fra DNV GL, utarbeidet på bestilling fra Energi Norge, viser at det finnes betydelige ikke-kvotepliktige utslipp fra industrien som kan fjernes ved hjelp av elektrifisering.

Flertallet viser videre til at størstedelen av utslippene i fastlandsindustrien kommer fra industriprosessene, ikke fossil energibruk. Prosessutslippene er teknologisk sett mer krevende å fjerne enn energiutslippene, og nullutslipp i industrien er derfor et langsiktig prosjekt som det haster å trappe opp.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en forskrift som varsler et forbud mot bruk av fossil olje til varmeformål i industrien fra senest 2023. Forskriften må legges fram av regjeringen i stortingsperioden 2017–2021.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede ulike finansieringsmodeller for karbonfangst, i dialog med industrien og de involverte aktører, og våren 2019 legge fram forslag for Stortinget til prinsipper for finansieringsmodell for det/de første karbonfangstanlegg(ene).»

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til forpliktende fremdriftsplan for investeringsbeslutning om CO₂-fangst og -lagringsløsning basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør investeringsbeslutning senest våren 2020. Forslaget skal legges fram for Stortinget til behandling våren 2019.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen innføre krav om CO₂-fri sement og betong i offentlige anbud fra 2025.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av bærekraftig trekull i ferrolegeringsindustrien gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt for norsk produksjon av trekull.»

«Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av hydrogen som reduksjonsmiddel gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt.»

«Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan stille lavutslippskrav til sement/betong i offentlige anskaffelser slik at materialer produsert med CO₂-fangst i større grad kan få et konkurransefortrinn, og legge saken fram for Stortinget.»

Oppdrett

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at fiskeoppdrettlokaliteter, inkludert båter tilknyttet lokalitetene, ifølge ABB og Bellona har et beregnet utslipp på 453 972 tonn CO₂ i året. Båtene alene har et totalt utslipp på 224 000 tonn CO₂ årlig. Oppdrettsnæringen er i gang med å elektrifisere lokaliteter. Det antas at om lag 50 prosent av anleggene i dag er tilknyttet landstrøm. Ifølge en studie av DNV GL kan en betydelig del av dagens lokaliteter elektrifiseres til en relativt lav kostnad når energibesparelser tas med i regnestykket. Det er altså et betydelig potensial i å elektrifisere flere av de lokalitetene som fremdeles ikke er elektrifisert, samt å elektrifisere båter tilknyttet fiskeoppdrettsanlegg. Alle båter tilknyttet oppdrettsanlegg kan i prinsippet elektrifiseres, men utslipp fra arbeidsbåter er ifølge studien den største utslippskilden.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at man i tillatelser for nye oppdrettsanlegg stiller krav om nullutslipp av klimagasser eller bruk av fornybart bærekraftig drivstoff for anlegget og driftsfartøy for disse anleggene senest fra 2020.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at det har vært en betydelig omlegging fra bruk av diesellaggregater til landstrøm for akvakulturnæringens produksjonslokaliteter. For flere av lokalitetene som ligger i distriktene og/eller langt fra land, innebærer dette betydelige investeringer. Forslaget om krav kan ha flere ulemper. Slike krav kan komplisere forvaltningen av havbruksnæringen, både ved klarering av lokaliteter og i driftsfasen. Videre kan slike krav bidra til å redusere næringens innsats for å redusere andre aktuelle miljøutfordringer.

Samferdsel

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at transportsektoren er en sektor som i svært stor grad er avhengig av fossil energi, og en av de sektorene i Norge som slipper ut mest klimagasser. For å klare å kutte utslippene nok trengs flere strategier, både reduksjon i transportbehovet og god arealpolitikk, infrastrukturinvesteringer i miljøvennlige transportformer som kollektivtrafikk,

virkemidler for overgang fra bil og fly til kollektivtransport, sykkel og gange, samt overføring av gods fra vei til sjø og bane og dessuten et teknologiskifte som faser ut den fossile energien.

Disse medlemmer mener erfaringen fra fergesatsingen gir Norge et unikt utgangspunkt for å videreføre og forsterke denne ledende posisjonen på utslippsfrie og hybride skipsløsninger globalt ved å få til en tilsvarende utvikling i øvrige deler av maritim sektor som den som har skjedd i fergesektoren til nå. Det er derfor viktig å få til tilsvarende tydelige og sterke politiske vedtak og virkemidler for øvrige deler av maritim sektor som for ferger.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener byvekstavtaler, bypakker og bymiljøavtaler skjevfordeler investeringsmidler, og at distriktene og mindre byer kommer dårlig ut av slike ordninger. Løsningen er ikke å øke omfanget av slike ordninger eller å øke den statlige andelen til 70 pst., men å øke overføringene til fylkeskommunene. Disse medlemmer mener dette gir bedre fordeling av midlene og styrker fylkeskommunenes rolle som ansvarlig for kollektivtransporten. Det vil trolig også gi en bedre kostnadskontroll i prosjektene. Disse medlemmer viser til at kollektivtransport i hovedsak er en fylkeskommunal oppgave. Det gjelder også vegbygging. Arealplanlegging er i hovedsak en kommunal oppgave som fylkeskommunen skal bidra til som regional utviklingsaktør. Disse medlemmer mener pengene må følge den som har ansvaret, og viser til Senterpartiets alternative statsbudsjett, hvor rammene til kommuner og fylker er økt. På bakgrunn av dette støttes ikke forslagene som omhandler endringer av byvekstavtalene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med inntil 70 pst. av finansieringen av store kollektivinvesteringer mot at byene forplikter seg til tiltak for begrensning av biltrafikken gjennom byvekstavtaler.»

«Stortinget ber regjeringen framskynde arbeidet med å utvide tilbudet om byvekstavtaler til flere byer, i tråd med fagetatenes anbefaling.»

«Stortinget ber regjeringen om at arbeidet med byvekstavtalene også støtter opp under målsettingene om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp fra busene.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk

Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om hvordan offentlige anbud skal brukes til å fremme nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, slik at all offentlig transport blir fossilfri innen 2025.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti støtter arbeidet med å etablere et CO₂-fond for næringslivets transport. Disse medlemmer mener kunnskapsgrunnlaget fra Miljødirektoratet viser at det er svært mange interessante muligheter for utslippskutt i næringen, som det er viktig å komme i gang med. Disse medlemmer vil likevel understreke at det ikke er hensiktsmessig å gi næringslivet fritak for eksisterende CO₂-avgift, siden en slik løsning i praksis vil gjøre det billigere å bruke fossil energi.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti mener oppbyggingen av et CO₂-fond for næringslivets transport isteden må gjøres ved å unnta næringen fra eventuelle nye avgiftsøkninger og heller la disse midlene inngå i fond. Dette medlem vil minne om at da man etablerte NO_x-fondet, gjaldt avgiftsfritaket nye avgifter, ikke reduksjon i eksisterende kostnader ved å forurense. Dette medlem stiller seg noe undrende til at regjeringen mener dette fondet skal ligge i Enova, og konkurrere med alle andre tiltak i Enova, da en slik ordning høres ut som omtrent samme løsning som det man har i dag.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen forhandle fram en forpliktende avtale med tilhørende CO₂-fond for næringstransporten etter modell av NO_x-fondet.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at forslaget kan påføre fylkeskommunene en betydelig usikkerhet rundt finansiering av investeringer knyttet til nullutslippsteknologi på ferger og rutebåter, og støtter derfor ikke forslaget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå stans i planlagte økninger i baneavgifter for godstransport på jernbane eller kompensere godsselskapene for de planlagte økningene i baneavgifter for godstransport på jernbane, for eksempel etter modell fra Danmark.»

«Stortinget ber regjeringen innarbeide i Enovas mandat et mål om etablering av landstrøm/ladestrøm i de 20 havnene med størst utslipp, i 9 anløpshavner for Kystruta og i sårbare fjorder med mye cruisetraffikk.»

«Stortinget ber regjeringen stille krav om at cruiseskip, kystruteskip og øvrige skip som brukes i turistsammenheng i sårbare områder og viktige turistfjorder som f.eks. verdensarvfjordene og Trollfjorden, med umiddelbar virkning ikke kan operere på tungolje.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre at elektriske varebiler gis fritak fra betaling for bom, ferje og parkering fram til 2025.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at alle brenselceller biler gis fritak fra betaling for bom, ferje og parkering fram til 2025.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen i strategien for alternative drivstoff komme med en opptrappingsplan for utbygging av minst 30 hydrogenfyllestasjoner innen 2025. Stasjonene skal betjene tungtransport, kollektivtrafikk, skipsfart, luftfart og personbil og sikre full mobilitet med hydrogenkjøretøy i Norge.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at ferje- og hurtigbåtrederi Nordled og leverandørindustrien nå har satt i gang arbeidet med en pilot på hydrogenferje på oppdrag fra Statens Vegvesen. For å få i gang videre teknologiutvikling og næringsutvikling er det viktig å få på plass et tidligmarked gjennom å utvikle et tilbud som stiller krav om bruk av hydrogen, og riksveifergene som trafikkerer Bodø–Værøy–Røst–Moskenes, er en god kandidat.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sikre bruk av hydrogen på ferjebudene på riksvegferjene som trafikkerer Bodø–Værøy–Røst–Moskenes.»

«Stortinget ber regjeringen utrede rushtidsavgift for flytrafikken på de fire største flyplassene i Norge.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme med forslag til endring av havneloven slik at kommuner kan begrense antall cruiseskip og størrelsen på disse samt kreve at de bruker landstrøm.»

«Stortinget ber regjeringen innføre miljødifferensiering av havneavgiftene og alle skipsrelaterte avgifter, slik at det blir lønnsomt å legge om til utslippsfrie løsninger.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen stoppe planleggingen av en tredje rullebane på Gardermoen.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding om arbeidet med å kutte utslipp fra transportsektoren basert på transportetatens klimamål for ulike kjøretøygrupper slik det framkommer gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan, som Stortinget har sluttet seg til. Meldingen må presentere en konkret opptrappingsplan for virkemiddelbruken for ulike kjøretøygrupper og framdriftsplaner for opptrappingen på kortere sikt, samt inneholde en plan for hvordan man skal gjennomføre infrastrukturinvesteringer for å nå målsettingene. Meldingen må særlig vektlegge hvordan en kan sikre tilstrekkelig framdrift for å nå 2025-målet om at nye privatbiler, bybusser og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå avgiftsregimet for havner og sjøtransport, slik at dette stimulerer til å få mer gods over fra vei til sjø.»

Plast

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til at fossil plast globalt står for omtrent like store klimagassutslipp som all flytrafikk. Det finnes ingen eksakte tall på bruken av plast eller utslipp fra den i Norge. Anslagsvis brukes det globalt nærmere 500 millioner kg plast årlig – tilsvarende ca. 100 kg per innbygger. Det gir et utslipp av klimagasser i hele verdikjeden på ca. 2,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Det finnes fullgode alternativer til plast laget av fossil olje med både resirkulert og fornybart råstoff, som har eksakt samme egenskaper som den fossile platen. Dette er plast som kan inngå i innsamlingssystemene for plast. Det er i dag ingen avgifter på bruk av fossil olje til plast eller andre virkemidler for å få til en overgang til mer miljøvennlig plast.

På denne bakgrunn fremmer komiteens medlemmer fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på fossil plastemballasje, men med mulighet for å forhandle fram en forpliktende bransjeavtale for utslippsreduksjon med myndighetene.»

«Stortinget ber regjeringen foreslå krav til eller miljøvekting av resirkulert og fossilfri (plast- og) materialbruk for alle offentlige anskaffelser der det er mulig.»

Jordbruk

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at klimagassutslippene fra jordbruket er på 4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter. Utslippene har en annen profil enn utslipp fra de fleste andre sektorer og kommer i hovedsak i form av prosessutslipp av metan fra husdyr og husdyrgjødsel, samt lystgass fra gjødsel og jord. Om lag 90 prosent av utslippene av klimagasser fra jordbruket er knyttet til før- og husdyrproduksjon. Arbeidet med en matkastelov er slik sett viktig for å bruke ressurser mer effektivt og dermed redusere miljøbelastningen. På samme måte som andre sektorer har dessuten landbruket utslipp knyttet til bruk av fossilt drivstoff, og forslagsstillerne mener det bør være en ambisjon at matproduksjonen i Norge skal være uten fossil energibruk. Utslippene i jordbruket er relativt stabile. Samtidig vil næringen framover måtte mestre mer krevende produksjonsfor-

hold som følge av klimaendringene. De siste årene har kunnskapsoppbyggingen om klimatilstand i jordbruket økt både hos myndigheter og hos næringen. Disse medlemmer ser det som positivt at Norges Bondelag og Norsk Bonde- og Småbrukarlag vil gå inn i forhandlinger med regjeringen om en frivillig klimaavtale for jordbruket.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at utslippene fra jordbruket er på 4,5 millioner tonn CO₂-ekvivalenter, og at klimagassutslippene fra jordbruket har gått ned med fire prosent siden 1990. Til sammenligning tilsvarer utslippene fra veitrafikk 7,02 millioner tonn CO₂-ekvivalenter og har økt med 23 pst. siden 1990. Disse medlemmer vil understreke at det er et grunnleggende viktig prinsipp i klimapolitikken at utslippskutt skjer i alle sektorer, og at utforming av klimapolitikken i samfunnet generelt og i hver sektor spesielt tar utgangspunkt i den klimaeffekten som ønskes oppnådd. Disse medlemmer mener at utslipp knyttet til matproduksjon og biologiske prosesser ikke er direkte sammenliknbare med utslipp knyttet til andre sektorer, fordi målet om utslippskutt i denne sektoren aldri kan bli null. Disse medlemmer vil i den sammenheng vise til behandlingen av jordbruksmeldingen, jf. Innst. 251 S (2016–2017), og følgende komitémerknad fra næringskomiteen:

«Komiteen understreker at jordbruket gir utslipp av klimagasser, men mener likevel at utslipp fra biologiske prosesser i jordbruket ikke kan likestilles med utslipp av klimagasser som har sitt utspring i bruk av fossile kilder.»

Vurderingen av hvilke virkemidler som er best egnet til å utløse tiltak på de ulike områdene, kan etter disse medlemmers syn ikke være upåvirket av andre politiske mål og samfunnshensyn. Disse medlemmer vil understreke hvor viktig det er at klimapolitikken utformes på en måte som sikrer fortsatt nasjonal matproduksjon, og som ikke ytterligere svekker landbrukets mulighet til å produsere mat til egen befolkning. Disse medlemmer vil påpeke at dette hensynet står i en særstilling for Norges del med hensyn til hvor sårbar norsk matproduksjon er, og det nasjonale ansvaret knyttet til selvforsyning.

Disse medlemmer viser til at tiltak som reduserer kjøttproduksjon innenfor landegrensene, slik regjeringen har tatt til orde for, men som med stor sannsynlighet fører til økt kjøttimport over landegrensen, er et eksempel på et slikt tiltak som disse medlemmer ikke kan stille seg bak.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til Innst. 8 S (2018–2019) og følgende flertallsmerknad:

«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i statsbudsjettet

vises til forhandlingene med jordbrukets organisasjoner der det overordnede målet er å inngå en politisk avtale om hvor mye jordbrukssektoren skal redusere sine utslipp fram mot 2030. Regjeringen varsler samtidig at det skal vurderes å innføre klimagassavgifter på jordbrukets utslipp som i dag ikke er ilagt avgifter. Disse medlemmer vil understreke at Stortinget tidligere har slått fast at de biologiske prosessene ikke skal avgiftsbellegges. Disse medlemmer ber regjeringen legge dette til grunn for klimaforhandlingene med jordbruket.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, påpeker at Stortinget i forbindelse med behandlingen av jordbruksmeldingen i Innst. 251 S (2016–2017) slo fast at klimakrav i jordbruket må gjennomføres på en slik måte at distriktspolitiske og landbrukspolitiske målsettinger ivaretas.

Dette flertallet advarer mot å peke på redusert norsk matproduksjon som en klimaløsning. Mindre matproduksjon basert på norske ressurser over hele landet gjør oss mer sårbare i møte med klimaendringene og er feil vei å gå. Dersom redusert matproduksjon i tillegg erstattes med import fra land med høyere klimagassutslipp per produsert enhet, vil et slikt tiltak føre til høyere utslipp fra matproduksjonen globalt og gi motsatt klimaeffekt.»

På denne bakgrunn fremmer komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen styrke finansieringen av arbeidet med målrettet rådgivning på det enkelte gårdsbruk og viser til Landbrukets Klimaselskap SA, som er etablert for å legge til rette for mer klimaeffektiv norsk matproduksjon.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå støtteordningene for grøfting og drenering slik at de er tilpasset målsettingene om klimakutt og klimatilpasning.»

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at godt drenert jord slipper ut mindre lystgass enn vannmettet jord og er derfor viktig i arbeidet for å redusere klimaavtrykket i matproduksjonen. Disse medlemmer viser videre til at god drenering er avgjørende for å kunne øke matproduksjonen i årene som kommer, og et viktig ledd i å tilpasse jordbruket til et endret klima med mer nedbør. Disse medlemmer vil understreke at god drenering reduserer faren for erosjon fra jordbruksarealer og bidrar på den måten til god vannkvalitet og et godt vannmiljø. Disse medlemmer forstår forslaget slik at når det er et stort behov for å øke innsatsen i arbeidet med grøfting og drenering, er det viktig at konkrete virkemidler som stimulerer til dette kommer på plass.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk

Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av konsekvensene av klimaendringene for landbruket.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med å øke karbonbindingen i jord vurdere å slutte seg til Frankrikes '4 per 1000-initiativ' og komme tilbake til saken i forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2019.»

«Stortinget ber regjeringen slutføre forhandlinger om en avtale om klimakutt slik jordbrukets organisasjoner har tatt til orde for, og særlig vurdere snarlig utvidelse av oljefyringsforbud til også å gjelde landbrukets bygninger.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at norske myrer er levesteder for en rekke arter, er en naturlig og gratis flomdemper og er et enormt karbonlager. Myr dekker 5 pst. av landarealet i Norge og lagrer minst 950 millioner tonn karbon. Disse medlemmer viser til at regjeringen nylig sendte på høring et forslag om et generelt forbud mot nydyrking av myr. Disse medlemmer hilser forslaget velkommen, men vil peke på at nydyrking av myr bare er en del av problemet knyttet til ødeleggelse av myr. Nedbygging av myr er også et stort problem.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et lovforslag om forbud mot nedbygging av myr.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at 90 pst. av utslippene av klimagasser fra jordbruket er knyttet til fôr- og husdyrproduksjon. I følge Norsk institutt for bioøkonomi, NIBIO, bidrar produksjonen av storfekjøtt til cirka 35 pst. av klimagasser fra norsk jordbruk, men bare 6 pst. av energien i norskprodusert mat. Dersom vi hadde redusert forbruket av storfekjøtt til det vi produserer i kombinasjon med melk, og økt forbruket av vegetabilsk mat, ville klimagassutslippene fra norsk landbruk blitt redusert med 14 pst. NIBIO viser også til at en betydelig del av den spesialiserte kjøttproduksjonen foregår på jord hvor det kan dyrkes korn. Hvis vi hadde produsert korn på disse arealene, i stedet

for gras til storfe, ville vi produsert langt mer mat i Norge. NIBIO konkluderer med at:

«Istedenfor å satse på kjøttproduksjon burde staten satse på større produksjon og forbruk av sunne, proteinrike og stadig mer populære matvarer som erter og bønner.»

Dette medlem mener at et viktig klima- og miljøtiltak er å gi norsk matjord sterkere vern og utnytte den beste matjorda bedre til å produsere korn, grønnsaker, poteter og plantebasert protein. Videre må norsk kjøttproduksjon baseres på norske beite- og grasressurser og bli mindre avhengig av importert protein som beslaglegger matjord i utlandet og bidrar til avskoging. En klimavennlig landbrukspolitikk fordrer en langt tydeligere prioritering av små og mellomstore bruk, mer penger til forskning og sterkere statlige incentiver til klimavennlig og klimatilpasset omlegging på det enkelte bruk, inkludert tiltak som øker organisk materiale i jorda og hindrer at jord ligger brakk.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomgå avgiftsregimet for havner og sjøtransport, slik at dette stimulerer til å få mer gods over fra vei til sjø.

Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise handlingsplaner med utslippsbudsjett for hvordan utslippene skal reduseres fram mot 2030.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at forbud mot fossil gass til oppvarming av bygninger blir gjeldende fra 2020.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen innlemme innendørs byggvarme under byggefasen, inkludert betongherding og fasadetørk, som en del av forbudet mot fossil oppvarming fra 2020.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen i løpet av 2019 varsle et forbud mot både fossil olje og gass i fjernvarmeanlegg fra senest 1. januar 2020.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser, slik at det i alle byggeprosjekter som lyses ut på offentlig anbud, stilles krav om nullutslippskjøretøy og -maskiner der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det stilles krav om bærekraftig fornybar energi.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere endret utslippstillatelse til Kårstøterminalen – med sikte på elektrifisering av terminalen med kraft fra nettet – og legge fram en egen sak for Stortinget om dette.

Forslag 8

Stortinget ber regjeringen utarbeide en forskrift som varsler et forbud mot bruk av fossil olje til varmemål i industrien fra senest 2023. Forskriften må legges fram av regjeringen i stortingsperioden 2017–2021.

Forslag 9

Stortinget ber regjeringen innføre krav om CO₂-fri sement og betong i offentlige anbud fra 2025.

Forslag 10

Stortinget ber regjeringen sørge for at man i tillatelser for nye oppdrettsanlegg stiller krav om nullutslipp av klimagasser eller bruk av fornybart bærekraftig drivstoff for anlegget og driftsfartøy for disse anleggene senest fra 2020.

Forslag 11

Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med inntil 70 pst. av finansieringen av store kollektivinvesteringer mot at byene forplikter seg til tiltak for begrenning av biltrafikken gjennom byvekstavtaler.

Forslag 12

Stortinget ber regjeringen framskynde arbeidet med å utvide tilbudet om byvekstavtaler til flere byer, i tråd med fagetatenes anbefaling.

Forslag 13

Stortinget ber regjeringen om at arbeidet med byvekstavtalene også støtter opp under målsettingene om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp fra busser.

Forslag 14

Stortinget ber regjeringen følge opp Stortingets vedtak om å utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.

Forslag 15

Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med å øke karbonbindingen i jord vurdere å slutte seg til Frankrikes «4 per 1000-initiativ» og komme tilbake til saken i forslag til revidert nasjonalbudsjett for 2019.

Forslag 16

Stortinget ber regjeringen slutføre forhandlinger om en avtale om klimakutt slik jordbrukets organisasjoner har tatt til orde for, og særlig vurdere snarlig utvidelse av oljefyringsforbud til også å gjelde landbrukets bygninger.

Forslag fra Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 17*

Stortinget ber regjeringen stoppe planleggingen av en tredje rullebane på Gardermoen.

Forslag 18

Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på fossil plastemballasje, men med mulighet for å forhandle fram en forpliktende bransjeavtale for utslippsreduksjon med myndighetene.

Forslag 19

Stortinget ber regjeringen foreslå krav til eller miljøvekting av resirkulert og fossilfri (plast- og) materialbruk for alle offentlige anskaffelser der det er mulig.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:*Forslag 20*

Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å endre utslippstillatelsen til Hammerfest LNG, slik at gasskraftverket erstattes med kraft fra nettet, og gi Statnett i oppdrag å forsterke kraftinfrastrukturen ut til Melkøya.

Forslag 21

Stortinget ber regjeringen stille krav om bruk av minst 50 pst. hydrogen i oljeindustriens supplyflåte. Det skal lages en opptrappingsplan for å nå målet, og det skal stilles krav om at det første hydrogendrevne skipet i supplyflåten tas i bruk senest i 2022.

Forslag 22

Stortinget ber regjeringen sikre at elektriske varebiler gis fritak fra betaling for bom, ferje og parkering fram til 2025.

Forslag 23

Stortinget ber regjeringen sikre at alle brenselceller gis fritak fra betaling for bom, ferje og parkering fram til 2025.

Forslag 24

Stortinget ber regjeringen sikre bruk av hydrogen på ferjeanbudene på riksvegferjene som trafikkerer Bodø–Værøy–Røst–Moskenes.

Forslag 25

Stortinget ber regjeringen utrede rushtidsavgift for flytrafikken på de fire største flyplassene i Norge.

Forslag 26

Stortinget ber regjeringen komme tilbake til Stortinget med et lovforslag om forbud mot nedbygging av myr.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne.

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

v e d t a k :

I

Stortinget ber regjeringen legge fram en plan for Stortinget om hvordan man skal redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer, som grunnlag for neste revidering av byggeteknisk forskrift (TEK).

II

Stortinget ber regjeringen vurdere et krav til bruk av en viss andel resirkulerte materialer i alle offentlige byggeprosjekter.

III

Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om hvordan det offentlige som leietaker kan stille krav om minst energiklasse A i alle nye leiekontrakter.

IV

Stortinget ber regjeringen utrede ulike finansieringsmodeller for karbonfangst, i dialog med industrien og de involverte aktører, og våren 2019 legge fram forslag for Stortinget til prinsipper for finansieringsmodell for det/de første karbonfangstanlegg(ene).

V

Stortinget ber regjeringen legge fram forslag til forpliktende fremdriftsplan for investeringsbeslutning om CO₂-fangst og -lagringsløsning basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør investeringsbeslutning senest våren 2020. Forslaget skal legges fram for Stortinget til behandling våren 2019.

XX

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av konsekvensene av klimaendringene for landbruket.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 17. januar 2019

Ketil Kjenseth

leder

Sandra Borch

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Klima- og miljødepartementet v/statsråd Ola Elvestuen til energi- og miljøkomiteen,
datert 5. november 2018****Representantforslag 15 S (2018-2019) om nye tiltak og virkemidler for kutt i norske klimagassutslipp fra til 2020**

Jeg viser til Energi- og miljøkomiteen oversendelse av representantforslag 15 S (2018—2019) fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Lars Haltbrekken, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra, Espen Barth Eide og Else-May Botten om nye tiltak og virkemidler for kutt i norske klimagassutslipp fram mot 2020.

Klima er et satsningsområde for regjeringen. I Jeløya-plattformen er klima fremhevet som en av seks store utfordringer Norge står overfor, og regjeringen har satt en rekke ambisiøse klimamål. I budsjettforslaget for 2019 prioriterer vi jernbane og byvekstvtaler høyt, med kraftige økninger på begge områder. Bevilgningen til Enova er foreslått styrket, og vi foreslår å bevilge mer til arbeidet med CO₂-håndtering. Ikke minst legger vi opp til et stort løft for klima og miljø over bistandsbudsjettet, og har i budsjettet for 2019 blant annet foreslått å bruke til sammen 3,2 mrd. kroner på regnskogsinitiativet.

I vurderingen av representantforslagene er det viktig å inkludere alle kostnadene som de ulike tiltakene innebærer. Mange av forslagene kan innebære at det må gjøres ytterligere investeringer i strømmettet. Dette er kostnader som blir belastet husholdninger, næringsliv og industri. I en situasjon med store omstillinger i energiinfrastrukturen i hele landet er det hensiktsmessig å beholde fleksibilitet av hensyn til omstillingskostnadene og forskjellene i forsyningssikkerheten for energi i ulike regioner. CO₂-avgiften og innsatsen gjennom Enova bidrar til dette.

Jeg viser til vedlagte tabell med svar på punktene 1-37 i representantforslaget.

UNDERVEDLEGG

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
1 Stortinget ber regjeringen sørge for at forbud mot fossil gass til oppvarming av bygninger gjeldende fra 2020, vedtas første halvdel av 2019, slik at bransjen kan forberede innføringen.	Naturgass og LPG er underlagt CO ₂ -avgift. Fra 2016 har det gjennom byggeteknisk forskrift vært forbud mot all installasjon av fossil energi, herunder fossil gass, i nye boliger og bygg. Som varslet i Meld. St. 41 (2016—2017) <i>Klimastrategi for 2030 — norsk omstilling i europeisk samarbeid</i> vil regjeringen i tillegg til dette utrede mulighetene for reduksjon av utslipp fra bruk av gass til oppvarming av bygninger. Det følger av utredningsinstruksen at nye regelverk må utredes før de kan vurderes innført. En utredning vil inneholde en beskrivelse av omfanget av bruken av gass til oppvarming og en vurdering av hensiktsmessige virkemidler. Hensynet til forsyningsikkerhet må også vektlegges. Vurderinger av nye virkemidler må ta hensyn til næringens mulighet til å tilpasse seg. Et forbud mot bruk av fossil gass til oppvarming allerede fra 2020, er ikke mulig hvis man skal gi byggeiere tilstrekkelig tid til å forberede og gjennomføre utskifting av energiløsning. Regjeringen vil orientere stortinget på egnet måte når utredningene er ferdigstilt.
2 Stortinget ber regjeringen utvide forbudet mot fossil oppvarming fra 2020 til å gjelde forbud mot oppvarming i midlertidige bygg, og at endringen vedtas i løpet av 2018, slik at bransjen kan forberede innføringen.	Et slikt forbud er allerede vedtatt. Regjeringen vedtok i sommer forskrift om forbud mot bruk av mineralolje til oppvarming av bygninger. Forskriften inkluderer også oppvarming i midlertidige bygninger.
3 Stortinget ber regjeringen innlemme innendørs byggvarme under byggefasen, inkludert betongherding og fasadetørk, som en del av forbudet mot fossil oppvarming fra 2020, og vedta denne endringen i løpet av 2018, slik at bransjen kan forberede innføringen.	Mineralolje, naturgass og LPG er underlagt CO ₂ -avgift. Det må være et mål at bygge- og anleggsplassene blir fossilfrie i fremtiden. Regjeringen har satt i gang utredninger knyttet til dette for å se hvilke tiltak som er hensiktsmessige for å redusere utslipp fra bygge- og anleggssektoren. Som varslet i Meld. St. 41 (2016—2017) <i>Klimastrategi for 2030 — norsk omstilling i europeisk samarbeid</i> har regjeringen satt i gang utredning av mulighetene for reduksjon av bruk av mineralolje til oppvarming og bygningstørking ved bygge- og anleggsplasser. Miljødirektoratet har levert et kunnskapsgrunnlag om utslipp og tilgjengeligheten av alternativ teknologi. Utredningen viser at det i de fleste tilfeller finnes gode alternativer til fossil byggvarme. Regjeringen arbeider også med en handlingsplan for fossilfrie bygge- og anleggsplasser innen transportsektoren, som varslet i NTP. Transportetatene, Nye Veier og Avinor har levert et kunnskapsgrunnlag, som nå er til vurdering i departementene. Regjeringen vil se disse to prosessene i sammenheng før det eventuelt foreslås nye virkemidler for bygge- og anleggssektoren. Det følger av utredningsinstruksen at nye tiltak/regelverk må utredes før de kan vurderes innført. Vurderinger av nye virkemidler må ta hensyn til næringens mulighet til å tilpasse seg. Et forbud mot bruk av mineralolje til byggvarme, allerede fra 2020, er ikke mulig hvis man skal gi byggeiere tilstrekkelig tid til å forberede og gjennomføre utskifting av energiløsning. Regjeringen vil orientere stortinget på egnet måte når utredningene er ferdigstilt.

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
4 Stortinget ber regjeringen i løpet av 2019 varsle forbud mot både fossil olje og gass i fjernvarmeanlegg fra senest 1. januar 2020.	<p>Det har over mange år vært benyttet sterke virkemidler for å fase ut fossile brenslere i fjernvarme. Det betales grunnavgift på mineralolje, og CO₂-avgift for gass og mineralolje. Enova har siden 2002 støttet utbygging av fjernvarme, herunder også konvertering fra mineralolje til biobrensel. Mineralolje i fjernvarmeanlegg framstår i dag som uaktuelt til grunnlast, og stadig mindre aktuelt til spisslast. I 2017 utgjorde mineralolje kun 0,9 prosent av brenselmiksen ifølge SSB. Naturgass brukes hovedsakelig som en spisslastkilde om vinteren, og utgjorde ifølge SSB 3,8 prosent i 2017. Fjernvarmeselskaper over hele landet jobber med å fase ut bruken av fossile kilder og erstatte dem med grønne alternativer.</p> <p>Olje- og energidepartementet redegjorde for virkemidler for å fase ut mineralolje i fjernvarme i Prop 1 S (2017-2018), jfr. anmodningsvedtak nr. 455, 17. mars 2015. Departementet vil komme tilbake til spørsmål om nye virkemidler for å fase ut mineralolje i fjernvarme. Utfasing av naturgass i fjernvarme er ikke utredet. Vurderinger av nye virkemidler må ta hensyn til næringens mulighet til å tilpasse seg. Et forbud mot bruk av fossil olje og gass i fjernvarmeanlegg fra 1. januar 2020 er ikke tilrådelig.</p>
5 Stortinget ber regjeringen endre regelverket for offentlige anskaffelser, slik at det i alle byggeprosjekter som lyses ut på offentlig anbud, stilles krav om nullutslippskjøretøy og -maskiner der dette er teknisk mulig. Dersom det ikke er mulig, skal det krav om bærekraftig fornybar energi.	<p>Regjeringen har, som redegjort for i punkt 3, satt i gang flere prosesser hvor det vurderes tiltak og virkemidler for å redusere utslipp fra bygge- og anleggssektoren, herunder utarbeidelse av en handlingsplan for fossilfrie bygge- og anleggsplasser i transportsektoren.</p> <p>I det nye anskaffelsesregelverket, som trådte i kraft 1.1.2017, er det innført miljøbestemmelser både i loven og tilhørende forskrifter. Oppdragsgiverne skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant. Dette stiller krav til at den enkelte oppdragsgiver gjennomgår sin anskaffelsespraksis, vurderer hvordan miljø- og klimahensyn skal ivaretas i sin organisasjon og at dette igjen reflekteres i de enkelte anskaffelsene.</p> <p>Hvordan miljøhensyn bør tas i de enkelte anskaffelsene vil variere. I regelverket gis derfor oppdragsgiverne nødvendig fleksibilitet til å vurdere på hvilken måte miljøkrav og -kriterier bør stilles for å ha best klima- og miljøeffekt til lavest mulig kostnad.</p> <p>Representantforslaget virker i overkant detaljert. I hvilket omfang og på hvilket nivå det er hensiktsmessig å stille krav til oppdragsgiverne om klima- og miljøvennlige anskaffelser i regelverket eller på annen måte, er tema i den kommende stortingsmeldingen om offentlige anskaffelser og vil bli drøftet der.</p> <p>Direktoratet for forvaltning og ikt (Difi) har utarbeidet grundig veiledning til hvordan oppdragsgiverne kan gjennomføre anskaffelser for utslippsfrie byggeplasser.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
6 Stortinget ber regjeringen legge frem en plan for Stortinget om hvordan man skal redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer, som grunnlag for neste revidering av byggt teknisk forskrift (TEK).	Byggt teknisk forskrift legger viktige føringer for oppføring av nye bygninger. Flere av forskriftens bestemmelser er relatert til områdene miljø og energibruk, og det er blant annet forbud mot installasjon av varmeinstallasjon med fossilt brensel. Produksjon, transport, bruk og avvikling av byggematerialer kan ha en klimagassbelastning, der deler av denne kan være knyttet til andre lands klimaregnskap, gjennom import av byggevarer. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vurderer løpende virkemiddelbruken ut fra hva som er hensiktsmessig. Ny byggt teknisk forskrift (TEK17) er fremdeles under innfasing, og obligatorisk fra 1. januar 2019. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har ikke besluttet hvordan neste utgave av TEK skal innrettes.
7 Stortinget ber regjeringen vurdere et krav til bruk av en viss andel resirkulerte materialer i alle offentlige byggeprosjekter.	Det stilles ikke generelle krav til offentlige byggeprosjekter (kommuner, fylkeskommuner og staten) på dette området. Når det gjelder statlige byggeprosjekter i regi av Statsbygg stilles det heller ikke spesifikke krav til andel resirkulerte materialer. Det vektlegges imidlertid at materialbruk ses i en helhetlig miljømessig sammenheng. Omfanget og mulighetene for miljøvennlige materialer vil variere fra prosjekt til prosjekt. Statlige byggeprosjekter har ulik karakter og skal dekke ulike behov (f.eks. sikkerhet). Det er på nåværende tidspunkt ikke hensiktsmessig med generelle krav til materialbruk.
8 Stortinget ber regjeringen legge fram en utredning om hvordan det offentlige som leietaker kan stille krav om minst energiklasse A i alle nye leiekontrakter.	Offentlige leietakere består av kommunale, fylkeskommunale og statlige virksomheter. For ordinære kontorlokaler skal statlige virksomheter leie dette i markedet forutsatt at det er et velfungerende marked på den aktuelle lokalitet. Krav om energiklasse A for eksisterende lokaler vil mange steder begrense markedet betydelig og redusere muligheten for en helhetlig vurdering av anskaffelsen. I tillegg er det grunn til å være varsom med å stille for detaljerte og spesifikke krav som generelle føringer.
9 Stortinget ber regjeringen sikre at staten bidrar med 70 prosent av finansieringen av store kollektivinvesteringer, mot at byene forplikter seg til tiltak for begrensning av biltrafikken gjennom byvekstavtaler.	I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt til grunn at staten skal dekke 50 pst. av investeringskostnadene for de viktigste kollektivtransportløsningene i de fire største byområdene. I NTP 2018-2029 er det lagt til grunn statlig delfinansiering av følgende fem prosjekter i neste planperiode; Fornebubanen, Metrotunnel, Bybane til Fyllingsdalen, Metrobuss trinn 1 og Bussveien på Nord-Jæren. Hvis staten skal dekke 70 prosent av kostnadene ved disse prosjektene, må det statlige bidraget økes med om lag 10 mrd. kr, gitt gjeldende kostnadsanslag. Ved å øke det statlige bidraget til 70 pst. i viktige kollektivprosjekter nedprioriteres andre infrastrukturtiltak og drift av kollektivtransport, gitt rammene i NTP. Regjeringen legger ikke opp til å øke det statlige bidraget til 70 pst. i viktige kollektivprosjekter.

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
10 Stortinget ber regjeringen framskynde arbeidet med å utvide tilbudet om byvekstavtaler til flere byer, i tråd med fagetatenes anbefaling.	<p>Rammeverket for byvekstavtalene er omtalt i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029. Her går det fram at ordningen er avgrenset til de ni største byområdene.</p> <p>Arbeidet med byvekstavtalene krever store administrative og økonomiske ressurser både fra staten og lokale myndigheter. I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt til grunn at en slik organisering bør avgrenses til de største byområdene, der miljø- og mobilitetsutfordringene er mest omfattende.</p> <p>En eventuell utvidelse til flere byer med utgangspunkt i de økonomiske rammene som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2018-2029, vil måtte gi en reduksjon i de statlige bidragene til de ni største byområdene, der utfordringene er størst. I tråd med Nasjonal transportplan 2018-2029 vil regjeringen rette hovedinnsatsen mot de ni største byområdene også fremover, og legger ikke nå opp til å utvide ordningen til å gjelde flere byområder. Om ordningen skal utvides til flere byområder kan være aktuelt å vurdere ved neste rullering av transportplanen.</p>
11 Stortinget ber regjeringen om at arbeidet med byvekstavtalene også støtter opp under målsetningene om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp på bussene.	<p>Byvekstavtalene er et viktig verktøy for å få flere til å reise kollektivt, sykle og gå i byområdene, og for å sørge for en målrettet arealbruk som reduserer transportbehovet og gir bedre utnyttelse av dagens kapasitet i transportsystemet. Det overordnede målet for avtalene er nullvekst i persontransport med bil i byområdene. Sammen med en satsing på null- og lavutslippskjøretøy, vil en slik utvikling redusere klimagassutslippene fra bytransporten. I byvekstavtalene vil staten bidra med 50 pst. av prosjektkostnadene i de viktigste fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter i de fire største byområdene.</p> <p>Fylkeskommunene er ansvarlige for valg av teknologi og drivstoff for lokal kollektivtransport. I de fire største byområdene, som er aktuelle for statlig delfinansiering av store kollektivtransportprosjekter, har lokale myndigheter og kollektivselskapene allerede satt seg ambisiøse mål. I Nasjonal transportplan 2018- 2029 har regjeringen satt mål om at nye busser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. Den statlige delfinansieringen av lokal kollektivtransport (50/50-ordningen) i byvekstavtalene vil bidra til at det bygges ut kollektivtransportløsninger som på en kostnadseffektiv måte reduserer klimagassutslipp og lokale miljøproblemer. Ved behov kan det ev. vurderes om retningslinjene for slik statlig delfinansiering må justeres hvis utviklingen i byområdene ikke går i ønsket retning, jf. handlingsplanen for kollektivtransport som utarbeides av regjeringen.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
<p>12 Stortinget ber regjeringen legge fram en stortingsmelding om arbeidet med å kutte utslipp fra transportsektoren basert på transportetatens klimamål for ulike kjøretøygrupper arbeidet med Nasjonal transportplan, som Stortinget har sluttet seg til. Meldingen må presentere en konkret opptrappingsplan for virkemiddelbruken for ulike kjøretøygrupper, framdriftsplaner for opptrappingen på kortere sikt, samt inneholde en plan for hvordan man skal gjennomføre infrastrukturinvesteringer for å nå målsetningene. Meldingen må særlig vektlegge hvordan sikre tilstrekkelig framdrift for å nå 2025-målet om at nye privatbiler, bybusser og lette varebiler være nullutslippskjøretøy.</p>	<p>I Jeløya-plattformen går regjeringen inn for å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Dette forutsetter forbedringer av teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren.</p> <p>De borgerlige partienes miljøomlegging av engangsavgiften, samt videreføringen av avgiftsfordelene for nullutslippsbiler, har ført til store utslippskutt. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for nye personbiler er redusert fra 123 gram/km i 2013 til 82 gram/km i 2017. Det betyr at Stortingets svært ambisiøse mål om 85 gram per kilometer innen 2020 ble nådd tre år før tiden. Gjennomsnittlig CO₂-utslipp for alle nye personbiler registrert fra januar til september i 2018 var 74 gram/km. Nye elbiler hadde en markedsandel på 28 prosent de tre første kvartalene i 2018 og inkluderer vi bruktimporten av elbiler, er andelen vel 31 prosent. Det er ingen tvil om at Norge er verdensledende på dette området.</p> <p>Regjeringen vil legge frem en handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff der fremtidig utvikling av infrastruktur for alternative drivstoff i transport vil omtales. Enova gjør en betydelig innsats for å fremme investeringer i infrastruktur for nullutslippskjøretøy, herunder vurderinger av behov og lønnsomhet. Regjeringen arbeider med en handlingsplan for fossilfri kollektivtrafikk innen 2025, og i Nasjonal transportplan 2018- 2029 har regjeringen satt mål om at nye busser skal være nullutslippskjøretøy eller bruke biogass i 2025. Regjeringen rapporterer årlig på utviklingen av andelen nullutslippskjøretøy ifht. måltallene og vil ifølge Klimastrategimeldingen vurdere behovet for endringer i virkemidler i lys av utslippsutviklingen. Samferdselsdepartementet er videre i gang med planleggingen av neste NTP, en stortingsmelding der oppfølging av utviklingen av nullutslippskjøretøy vil ha en naturlig plass.</p>
<p>13 Stortinget ber regjeringen legge fram forslag om hvordan offentlige anbud skal brukes til å fremme nullutslippsløsninger i kollektivtransporten, slik at all offentlig transport blir fossilfri innen 2025.</p>	<p>Regjeringen arbeider med en plan for å nå målet om en fossilfri kollektivtrafikk innen 2025. Også anmodningsvedtak 663, mai 2018 vil bli vurdert i arbeidet med planen:</p> <p><i>Stortinget ber regjeringen sikre, gjennom krav og/eller støtteordninger, at fergestrekninger og hurtigbåter på offentlig anbud benytter null- eller lavutslippsteknologi, der det ligger til rette for det.</i></p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
14 Stortinget ber regjeringen ekskludere biodrivstoff med høy avskogingsrisiko fra det avgiftsfrie biodrivstoffmarkedet.	<p>Ved behandlingen av Meld. St. 2 (2016 – 2017) Revidert nasjonalbudsjett 2017, jf. Innst. 401 S (2016–2017), fattet Stortinget følgende anmodningsvedtak (nr. 1104):</p> <p><i>«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for differensiert avgift på biodrivstoff utenfor omsetningskravet med sikte på å fremme bærekraftig biodrivstoff. EØS-rettslige konsekvenser må vurderes nærmere.»</i></p> <p>Oppfølgingen av anmodningsvedtaket er nærmere omtalt i Prop. 1 LS (2018-2019) Skatter, avgifter og toll 2019:</p> <p><i>«Biodrivstoff omsatt innenfor omsetningskravet er ilagt veibruksavgift med samme satser som tilsvarende fossile drivstoff. De siste årene har omsatt mengde biodrivstoff vært høyere enn omsetningskravet, og en betydelig andel av omsatt mengde biodrivstoff har derfor ikke blitt ilagt veibruksavgift.</i></p> <p>Omsetningskravet er fastsatt økt fra 12,0 pst. i 2019 til 20 pst. i 2020. Det forventes at omsetningskravet overoppfylles for 2019, men det er sannsynlig at det alt vesentligste av biodrivstoffet som omsettes i 2020, vil bli omsatt innenfor omsetningskravet. I 2020 vil derfor veibruksavgiften i praksis omfatte det alt vesentligste av omsatt biodrivstoff. Regjeringen vil arbeide videre med spørsmålet om å innføre veibruksavgift på biodrivstoff utenfor omsetningskravet og komme tilbake til saken i statsbudsjettet for 2020.»</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
15 Stortinget ber regjeringen forhandle fram en forpliktende avtale med tilhørende CO ₂ -fond for næringstransporten, etter modell fra NO _x -fondet.	<p>Arbeidet med CO₂-fond er omtalt i Prop. 1 S (2018-2019) Klima- og miljødepartementet:</p> <p>«I samband med Stortingets behandling av Nasjonalbudsjettet 2017 ba Stortinget regjeringen <i>«igangsette en prosess med berørte næringsorganisasjoner om etablering av en miljøavtale med tilhørende CO₂-fond»</i> (vedtak 108, punkt 1).</p> <p>I Revidert nasjonalbudsjett 2017 rapporterte regjeringa om prosess, innretning og mogleg tidsløp for eit CO₂-fond. Her vart det mellom anna uttrykt at eit eventuelt CO₂-fond finansierast gjennom ei løyving på utgiftssida til statsbudsjettet, og at det ikkje vert gjeve heilt eller delvis fritak for CO₂-avgift for verksemdar knytte til eit eventuelt CO₂-fond, slik næringslivet har ønskt.</p> <p>Ved Stortingets handsaming av Revidert nasjonalbudsjett 2017 ba Stortinget regjeringa i vedtak 1110 mellom anna om å:</p> <p><i>«...starte forhandlinger med berørte næringsorganisasjoner om etablering av en miljøavtale med tilhørende CO₂-fond for næringstransport, med sikte på oppstart i løpet av 2019. Forhandlingene skal ta utgangspunkt både i de argumenter og løsninger som fremføres i RNB og de forslag næringslivet har spilt inn om en modell basert på NO_x-fondet. Et privat fond skal vurderes, samtidig som det må foretas en grensedragnings mellom et CO₂-fond og eksisterende virkemidler, herunder Enova.»</i></p> <p>Klima- og miljødepartementet har, saman med næringslivet, hatt ein prosess med drøftingar om eit CO₂-fond for næringstransport og tilhøyrande miljøavtale. Drøftingane har pågått mellom Klima- og miljødepartementet og næringslivet ved NHO og fleire av dei transportrelaterte næringsorganisasjonane. Det er utarbeidd eit kunnskapsgrunnlag for eit mogleg CO₂-fond, og det har blitt utgreidd fleire ulike innretningar av eit CO₂-fond og ulike typar finansieringsmodellar. Miljødirektoratet har utvikla ein tiltaksmodell for å berekne kostnader og potensial for utsleppsreduksjonar som del av kunnskapsgrunnlaget. Kluge Advokatfirma har utgreidd statsstøtte- rettslege problemstillingar for ulike modellar av eit privat CO₂-fond. Thema Consulting har på oppdrag frå NHO med fleire, utarbeidd ein rapport om teknologiutvikling og insentiv for klimavennleg næringstransport.</p> <p>Regjeringa er oppteken av at klimapolitikken er basert på verkemiddel ut frå kriteriet om at forureinar skal betale og at klimamåla blir nådd til lågast mogleg kostnad og med størst mogleg sikkerheit. Hovudverkemidla i norsk klimapolitikk er sektorovergripande verkemiddel i form av klimagassavgifter og omsettbare kvoter. Regjeringa har derfor signalisert at det ikkje blir gitt redusert CO₂-avgift for verksemdar tilslutta eit eventuelt CO₂-fond, og at den har som utgangspunkt at eit eventuelt CO₂-fond blir finansiert over statsbudsjettet si utgiftsside og blir administrert av Enova.</p> <p>Å leggje ordninga til Enova har fleire fordelar. Transportsektoren er allerede i dag eit av dei største områda under Enova, og det er kompetanse og system på plass for å løyse oppgåva på ein effektiv måte. Ei miljøavtale med tilhøyrande CO₂-fond forvalta av Enova vil kunne komme raskt i gang med tanke på avklaringar med ESA. Støtte til investeringar i nullutsleppsteknologiar til køyretøy og fartøy må òg sjåast i samanheng med støtte til utbygging av lade- og fyllinfrastruktur for nullutsleppstransport, og Enova vil kunne koordinere dette godt. Ei ordning gjennom Enova vil kunne innrettast slik at den er svært enkel å bruke både for store og små transportselskap.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
	<p>Departementet har invitert næringslivet til å gi innspel på korleis dei kan ha ein føremålstenleg medverknad på utformingar av ordningar under Enova. Næringslivet har primært ønskt ein modell der det blir gitt avgiftsfritak frå CO₂-avgifta og oppretta eit privat CO₂-fond. Eit slikt privat fond vil kunne innebere høge administrasjonskostnader og utfordringar med omsyn til kontroll.</p> <p>Utgreiingane frå Kluge Advokatfirma viser òg at tildelingar frå eit privat fond truleg også vil utgjere statsstøtte og dermed bli avgrensa av statsstøtteregelverket på same måte som støtte frå Enova. Dersom all næringstransport på land og sjø skulle få fritak for CO₂-avgift, vil det årlege provenytapet kunne bli 4,5 mrd. kroner. Provenytapet må dekkast inn gjennom auka skatter på andre grunnlag og/eller reduserte løyvingar til andre føremål på statsbudsjettet.</p> <p>Drøftingane med næringslivet pågår framleis. Det er semje om behovet for å stimulere innfasinga av låg- og nullutslippsteknologi på nye område.</p> <p>Enova har frå og med 2015 gitt støtte til klimatiltak i transportsektoren. Støtta er trappa kraftig opp og i 2017 fikk 177 prosjekt i transportsektoren samla om lag 1,1 mrd. kroner i støtte frå Enova. I tillegg kjem støtte til andre sektorar. Regjeringa foreslår ei auka overføring til Enova gjennom Klima- og energifondet på 344,5 mill. kroner, samanlikna med saldert budsjett for 2018. Midlane skal prioriterast til tiltak som gir størst mulig utsleppsreduksjonar i ikkje-kvotepliktig sektor. Særleg innan transportsektoren er det mogleg å skalere opp innsatsen på å fase inn null- og lågutsleppsteknologi. Regjeringa ser denne satsinga i samanheng med drøftingane med næringslivet, og ønskjer å halde fram dialogen om gode samarbeidsløysingar mellom myndighetene og næringslivet.»</p>
<p>16 Stortinget ber regjeringa følge opp Stortingets vedtak om å utarbeide krav i forskrift til lov om offentlige anskaffelser om at alle nye ferger og rutebåter benytter lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.</p>	<p>I dag stiller staten krav til nullutslippsløysningar der det er mulig i riksveifergeanbud.</p> <p>"Stortingets vedtak" er en henvisning til anmodningsvedtak nr. 957 (2016-2017).</p> <p>Ved behandlingen av Klimastrategimeldingen vedtok Stortinget et nytt vedtak om samme tema (nr. 663 (2017-2018)): <i>Stortinget ber regjeringen sikre, gjennom krav og /eller støtteordninger, at fergestrekninger og hurtigbåter på offentlig anbud benytter null- eller lavutslippsteknologi, der det ligger til rette for det.</i></p> <p>Vedtaket vil bli behandlet i arbeidet med plan for fossilfri kollektivtrafikk innen 2025, jf. prop. 1 S (2018-2019) side 22, der også ferger og hurtigbåter omtales. Videre jobber regjeringen med en handlingsplan for grønn skipsfart.</p> <p>Representantforslaget går lenger enn dagens situasjon og Stortingets nylige vedtak ettersom det foreslår å pålegge null- og lavutslippskrav til fylkeskommunale ferger og hurtigbåter. Dette innebærer at støtte fra Enova og/eller NO_x-fondet trolig ikke vil være mulig da eventuell støtte ikke vil være utløsende for å realisere investeringen.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
17 Stortinget ber regjeringen stoppe planlagte økninger i baneavgifter for gods-transport på jernbane eller kompensere godsselskapene for de planlagte økningene i baneavgifter for godstransport på jernbane, for eksempel etter modell fra Danmark.	Infrastrukturavgiften for jernbanen er det etter reformen Bane NOR som krever inn. Avgiften utgjør en liten andel av godsselskapenes kostnader, og inntektene fra avgiften brukes blant annet på drift og vedlikehold av jernbanesporet, som kommer godstransporten til gode. Brukeravgift er også viktig for å gi optimal bruk av infrastrukturen. Begrunnelsen for å ta betalt for bruk av jernbanesporet er at togselskapene skal dekke slitasjen de selv påfører infrastrukturen. Dette er en viktig del av jernbanereformen hvor en ønsker å gi riktige insentiver med et mer forretningsmessig forhold mellom infrastrukturbruker (togselskapene) og infrastruktureier (Bane NOR). Det er nedsatt en arbeidsgruppe som ser på mulighetene for en eventuell støtteordning for godstransport på jernbanen.
18 Stortinget ber regjeringen utrede en avgift på fossil plastemballasje, men med mulighet å forhandle fram en forpliktende bransjeavtale for utslippsreduksjon med myndighetene.	En mulig avgift på plastemballasje basert på fossilt CO ₂ -innhold, ble vurdert i budsjettet for 2016, jf. Prop. 1 LS (2015-2016) Skatter, avgifter og toll 2016, side 151. Der ble det påpekt at de fleste varer er pakket i plast. En ny avgift på plastemballasje ville innebære at det avgiftspliktige vareomfanget blir meget stort. Dette vil gi store økonomiske og administrative konsekvenser for både importører, produsenter og avgiftsmyndighetene. En slik omfattende avgiftsplikt ville også blitt svært vanskelig å avgrense og kontrollere. Toll- og avgiftsdirektoratets vurdering var at en ny avgift på plastemballasje ikke er gjennomførbar. Regjeringen konkluderte derfor med at det ikke bør innføres en slik avgift. Finanskomiteens flertall sluttet seg til regjeringens forslag.
19 Stortinget ber regjeringen foreslå krav til eller miljøvekting av resirkulert og fossilfri (plast- og) materialbruk for alle offentlige anskaffelser der det er mulig.	Reduksjon av miljøkonsekvenser som følge av bruk av plastprodukter er et område regjeringen prioriterer høyt. Regjeringen har gitt Difi i oppdrag å utarbeide veiledning til hvordan offentlig sektor kan kutte unødvendig plastbruk i sine anskaffelser. Veiledningen skal være tilgjengelig på nett innen 31.12.2018. Difi planlegger også å komme med veiledning om sirkulære anskaffelser neste år. Da vil det bli innarbeidet hvordan oppdragsgiverne kan stille krav eller vekte resirkulerbart materiale i alle kriteriesettene der det vil være relevant. Eksempelvis vil gjenbruk av byggematerialer være relevant å legge inn i miljøkriteriesettene for byggeanskaffelser. Fossilfri plast kan være både resirkulert plast og bioplast. Å bruke mer resirkulert plast til å produsere plastemballasje kan gi reduserte klimagassutslipp og energibruk sammenlignet med bruk av jomfruelig råvare. I et lavutslippssamfunn bør biologiske råvarer erstatte fossile råvarer så langt det er praktisk og økonomisk forsvarlig. Gitt en begrenset tilgang, bør imidlertid biomasse brukes på områder der det totalt sett gir størst positive klima- og miljøeffekter. For å sikre at de klima- og miljømessige konsekvensene av å stimulere til økt bruk av biobasert plast er bedre samlet sett, vil det være behov for økt kunnskap om alle klima- og miljøeffekter over hele livsløpet. Klima- og miljødepartementet har bedt Miljødirektoratet utarbeide en rapport hvor det redegjøres for dagens status for produksjon og bruk av plast basert på biologisk materiale. Rapporten skal redegjøre overordnet for produksjon og bruk av slik plast nasjonalt og globalt, herunder beskrive aktuelle råvarer og bruksområder. Konsekvenser av slike typer plast for avfallsbehandling, inkludert materialgjenvinning av plast, skal beskrives overordnet med vekt på norske forhold. Miljødirektoratet leverer sin rapport i løpet av høsten 2018.

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
20 Stortinget ber regjeringen sørge for at man i tillatelser for nye oppdrettsanlegg stiller krav om nullutslipp av klimagasser eller bruk av fornybart bærekraftig drivstoff for anlegget og driftsfartøy for disse anleggene senest fra 2020.	<p>All bruk av mineralske produkter i oppdrettsnæringen, både i fartøy og i aggregater, er omfattet av den generelle satsen i CO₂-avgiften som i 2018 tilsvarer 500 kroner per tonn CO₂. Avgiftssatsene foreslås prisjustert i 2019. I Jeløya-plattformen varsles det at regjeringen vil trappe CO₂-avgiften gradvis opp i perioden. Økt CO₂-avgift vil forsterke insentivene til å ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger i alle sektorer, også i oppdrettsnæringen.</p> <p>Videre gir Enova støtte til energi- og klimatiltak i næringslivet, herunder i oppdrettsnæringen. Enova gir støtte til å erstatte diesellaggregater på oppdrettsanlegg med landstrøm. Siden 2014 har Enova støttet 36 prosjekter som omfatter 82 lokaliteter. De samlede merkostnadene ved tiltakene har vært på vel 211 mill. kroner og Enova har støttet prosjektene med 44,4 millioner kroner – i snitt 21 prosent av merkostnadene. Prosjektene har bidratt til å redusere dieselforbruket i oppdrettsnæringen med nær 6 mill. liter og CO₂-utslippene med om lag 16 000 tonn. Enova har også gitt støtte til energi- og klimatiltak i skip, herunder oppdrettsnæringens arbeidsbåter og brønnbåter. Verdens første batterihybrid arbeidsbåt til bruk i oppdrettsanlegg ble sjøsatt og tatt i bruk i 2017 og en batterihybrid slaktebåt er planlagt satt i drift høsten 2018. Begge fartøyene har mottatt støtte fra Enova. Regjeringen foreslår i statsbudsjettet for 2019 å øke overføringene til Enova med 344 mill. kroner. Enova skal også spisses som klimavirkemiddel i neste styringsavtale med staten.</p> <p>Kombinasjonen av CO₂-avgift og støtte fra Enova til energi- og klimatiltak gir allerede oppdrettsnæringen insentiver til å utvikle og ta i bruk lav- og nullutslippsløsninger. En videre opptrapping av CO₂-avgiften, slik som varslet i Jeløya-plattformen, og en styrking av Enova, vil forsterke disse insentivene.</p> <p>Forslaget fra Stortinget om krav kan ha flere ulemper. Slike krav kan komplisere forvaltningen av havbruksnæringen, både ved klarering av lokaliteter og i driftsfasen. Videre kan slike krav bidra til å redusere næringens innsats for å redusere andre aktuelle miljøutfordringer, slik som lakselus. Dagens lokalitetsstruktur må anses som en medvirkende årsak til de lakselusutfordringene næringen nå opplever, og etablering av nye lokaliteter eller anlegg med ny teknologi som bidrar til å bedre strukturen eller redusere utslipp av lakselus er i den sammenheng viktig. Det vises i den forbindelse til at flere aktører nå arbeider med å flytte produksjonen lenger til havs eller inn i lukkede anlegg, og det er viktig at disse aktørene ikke skal oppleve det som mindre attraktivt å investere i slike tiltak.</p> <p>I forbindelse med Stortingets behandling av Klimastrategimeldingen (Meld. St. 41 (2016-2017) 3. mai 2018 fattet Stortinget følgende vedtak: <i>"Stortinget ber regjeringen utrede virkemidler for at oppdrettsnæringen kan kutte sine klimagassutslipp, og komme tilbake til Stortinget med det."</i> Regjeringen arbeider med oppfølging av anmodningsvedtaket av 3. mai 2018, og vil foreta en helhetlig vurdering i tråd med Stortingets vedtak. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget på egnet tidspunkt.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
21 Stortinget ber regjeringen innarbeide i Enovas mandat et mål om etablering av landstrøm/ladestrøm i de 20 havnene med størst utslipp, i 9 anløpshavner for Kystruta og i sårbare fjorder med mye cruisetraffikk.	I styringsavtalen med Enova for perioden 2017-2020 ligger det et særlig vilkår om at Enova skal bidra til utvikling av drivstoffinfrastruktur for utslippsfri land- og sjøtransport, herunder el og hydrogen. Siden Enova i 2016 lanserte sitt program for støtte til utbygging av landstrøm har de til sammen tildelt over 415 millioner kroner til 66 landstrømprosjekter. Enova ønsker gjennom satsingen å legge til rette for varige markedsendringer slik at det blir rutine å koble skip til strøm når de ligger i havn. Hurtigrutehavner som hittil har fått støtte til bygging av landstrømanlegg er Bergen, Trondheim, Ålesund og Tromsø. I tillegg har havner i blant annet Drammen, Kristiansund, Stavanger og Båtsfjord fått støtte til utbygging av landstrømanlegg. Det er viktig at landstrøm blir en del av en bredere satsing på teknologi og løsninger som kan redusere utslipp fra maritim sektor generelt. Gjennom blant annet Enova skal staten være med å hjelpe innovative aktører som er villige til å ta risiko for å utvikle en mer klimavennlig næring.
22 Stortinget ber regjeringen stille krav til at cruiseskip, kystruteskip og øvrige skip som brukes i turistsammenheng i sårbare områder og viktige turistfjorder som f.eks. verdensarvfjordene og Trollfjorden, med umiddelbar virkning ikke kan operere på tungolje.	Sjøfartsdirektoratet har på oppdrag fra KLD utredet og foreslått strengere krav til utslipp til luft og sjø fra skip som seiler i verdensarvfjordene. Som en del av dette arbeidet har direktoratet foreslått nye krav som i praksis vil bety et forbud mot bruk av tungolje som drivstoff i verdensarvfjordene fra 1.1. 2019. Forslaget er nå på høring med høringsfrist 7. desember 2018. Som et neste skritt vil det være aktuelt å vurdere tilsvarende krav for skip også i andre fjorder.

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
<p>23 Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å vurdere endret utslippstillatelse til Kårstø-terminalen – med sikte på elektrifisering av terminalen med kraft fra nettet, og legge fram en egen sak til Stortinget om dette.</p>	<p>Eksisterende rammeverk gir sterke insentiver til at selskapene velger energiløsninger med så lave utslipp som mulig, herunder at de vurderer spørsmål om forsyning med kraft fra nettet. Tiltaket "Delelektrifisering av Kårstø prosesseringsanlegg" ble utredet i Klimakur 2020. Basert på tiltakets redusjonspotensial og kostnad, ble ikke dette tiltaket inkludert i Miljødirektoratets rapport fra 2015 (Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030 M-386).</p> <p>Haugalandet er et område med lite kraftproduksjon og stort kraftforbruk, hvorav industriforbruket utgjør en betydelig andel. I Statnetts konseptvalgutredning "Forsyning av økt kraftforbruk på Haugalandet" (2015) viser Statnett til at industriforbruket er særlig sårbart for strømavbrudd. Dagens nivå på forsyningssikkerhet innebærer at kraftforsyningen kan opprettholdes selv om en av ledningene inn til området er utkoblet, og Statnett mener at det minimum må være dagens nivå på forsyningssikkerhet i området.</p> <p>Ifølge Statnetts nettutviklingsplan (2017) vil en forbruksvekst på mer enn ca. 400 MW på Haugalandet innebære at dagens forsyningssikkerhet ikke kan opprettholdes. Deler av Kårstø-terminalen forsynes med kraft fra nettet i dag. Ifølge Gassco vil fullelektrifisering innebære at kraftbehovet til prosesseringsanlegget på Kårstø øker med en god del mer enn 400 MW.</p> <p>Det er derfor vanskelig å pålegge Kårstø prosessanlegg å elektrifisere terminalen ytterligere med kraft fra nettet, jf. besvarelsen på representantforslag 16 S (2017-2018) av november 2017.</p> <p>I tillegg er det flere planer om forbruksvekst i kraftintensiv industri på Haugalandet. Olje- og energidepartementet har til behandling Equinors konsesjonssøknad for å forsyne Johan Sverdrup-prosjektets fase 2 med kraft fra land, noe som vil øke Utsirahøydens kraftuttak fra land med 200 MW.</p> <p>Hydro er i tillegg i gang med å teste ny produksjonsteknologi på Karmøy. Dersom Hydro utvider pilotanlegget til et nytt fullskala aluminiumsverk, vil det innebære en ytterligere forbruksøkning på 385 MW. Videre er det planer om økt forbruk fra annen næringsvirksomhet på Haugalandet.</p> <p>I august 2017 sendte Statnett melding til Norges vassdrags- og energidirektorat om en ny kraftledning for å legge til rette for økt kraftforbruk på Haugalandet. En ny ledning har en anslått kostnad på 1150 – 1350 millioner kroner. Statnett skal etter planen søke om konsesjon for ledningen i 2020 og forventet byggetid er tre år. En ny ledning vil derfor ikke ferdigstilles innen 2020.</p> <p>En eventuell ny ledning vil kunne legge til rette for alle de andre kjente forbruksplanene i regionen, men dagens nivå av forsyningssikkerhet vil ikke kunne garanteres dersom hele terminalen skal forsynes fra nettet i tillegg.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
24 Stortinget ber regjeringen utrede ulike finansieringsmodeller for karbonfangst, i dialog med industrien og de involverte aktører, og våren 2019 legge frem forslag for Stortinget til prinsipper for finansieringsmodell av det/de første karbonfangstanlegg(ene).	I Stortingsvedtak nr. 1007, 15. juni 2018 står det: "Stortinget ber regjeringen ferdigstille kvalitetssikringen knyttet til CO ₂ -fangstprosjektet til Fortum Oslo Varme, gitt at den kvalitetssikrede informasjonen tilsier forprosjektering av Fortums anlegg som omtalt i Prop. 85 S (2017-2018). Stortinget ber regjeringen på egnet måte i løpet av våren 2019 legge fram en orientering om aktuelle finansieringsmodeller for fullskala fangst, lagring og transport av CO ₂ ". Olje- og energidepartementet vil komme tilbake til Stortinget på egnet måte i løpet av våren 2019 med en orientering om aktuelle finansieringsmodeller for fullskala CO ₂ -håndtering.
25 Stortinget ber regjeringen legge frem forslag til forpliktende fremdriftsplan for investeringsbeslutning om CO ₂ -fangst og -lagringsløsning basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør investeringsbeslutningsenest våren 2020. Forslaget skal legges fram for Stortinget til behandling våren 2019.	Regjeringen har en ambisjon om å realisere en kostnadseffektiv løsning for fullskala CO ₂ -håndtering, gitt at dette gir teknologiutvikling i et internasjonalt perspektiv. Det gjennomføres nå forprosjektering av CO ₂ fangst ved Norcem og Fortum Oslo Varmes anlegg. Videre skal Equinor, i samarbeid med Shell og Total, gjennomføre forprosjektering av transport og lagring av CO ₂ . Når forprosjektering er fullført og ekstern kvalitetssikring er gjennomført, vil regjeringen vurdere om et demonstrasjonsprosjekt bør realiseres. Regjeringens vurdering vil legges fram for Stortinget. En investeringsbeslutning kan fattes i 2020/2021. Både staten og industriaktørene er opptatt av å følge et godt industrielt prosjektløp for demonstrasjonsprosjektet. Det innebærer at vi må bruke nødvendig tid på planleggingen av prosjektet. Regjeringen ønsker ikke å øke risikoen i prosjektet ved å forsere tidsplanen. Regjeringen ønsker at industriaktørene og staten får tilstrekkelig tid til å gjennomføre nødvendig planlegging før en beslutning fattes.
26 Stortinget ber regjeringen utarbeide en forskrift som varsler et forbud mot bruk av fossil olje til varmemål i industrien fra senest 2023. Forskriften må legges fram av regjeringen i stortingsperioden 2017–2021.	Det er allerede på plass virkemidler for å redusere klimagassutslipp fra industrien, både prosessutslipp og utslipp fra oppvarming av bygninger. Prosessutslipp fra industrien omfattes av EUs kvotesystem. Kvotesystemet vil tvinge fram betydelige utslippsreduksjoner på felleseuropeisk nivå. Det betyr at også norske kvotepliktige virksomheter må omstille seg. En omstilling av kvotepliktig virksomhet til produksjon med betydelig lavere utslipp enn i dag forutsetter langsiktige teknologiutviklingsløp. Videre har norsk prosessindustri i sitt veikart satt seg en visjon om å øke verdiskapingen betydelig gjennom økt produksjon og utvikling av nye prosesser og produkter, samtidig som at klimagassutslippene skal reduseres til null. Dette skal skje blant annet ved å fase ut fossile brenslere med fornybare brenslere. I tillegg er utslippene fra bruk av fossil olje til oppvarming av bygninger omfattet av det nylig vedtatte oljefyrforbudet. Dette gjelder også industribygninger hvor hovedformålet med forbrenningsanlegget er oppvarming av bygningen.

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
27 Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av bærekraftig trekull i ferrolegeringsindustrien gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt for norsk produksjon av trekull.	<p>Departementets styring av Enova skjer i all hovedsak på et overordnet nivå gjennom fireårige styringsavtaler. Styringsmodellen gir Enova muligheten til å forvalte midlene fra Klima og energifondet på en slik måte at pålagte oppgaver utføres mest mulig kostnadseffektivt. Det er i styringsavtalen med Enova lagt til grunn at Enova skal bidra på regjeringens prioriterte innsatsområder i klimapolitikken, blant annet utvikling av lavutslippsteknologi i industrien og ren produksjonsteknologi. I inneværende styringsavtale har innovasjon og utvikling av ny energi- og klimateknologi fått større plass enn før. Gjennom et eget delmål i avtalen skal Enova bidra til økt innovasjon innen energi- og klimateknologi tilpasset lavutslippssamfunnet. Etter at den avtalen trådte i kraft 1. januar 2017 har Enova lansert nye programmer som bidrar til utvikling av ny innovativ energi- og klimateknologi. Enova har fire forskjellige programmer rettet mot forskjellige stadier i teknologiutviklingen, fra demonstrasjons- og forprosjektfasen, gjennom pilotfasen, til fullskala implementering og markedsintroduksjon. Programmene legger til rette for å støtte innovative teknologiprojekter innenfor alle de største norske industrigrenene.</p> <p>Programtilbudet rettet mot industrien styrker innsatsen som tidligere har bidratt til realisering av Hydros pilot for aluminiumsproduksjon på Karmøy, TiZirs pilot for avansert smelteverksteknologi i Tyssedal, Glencores energieffektive elektrolyseanlegg i Kristiansand, og Arbas demonstrasjonsanlegg for produksjon av biokull i Follum.</p>
28 Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å stimulere til økt bruk av hydrogen som reduksjonsmiddel gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt.	Se svar på punkt 27.
29 Stortinget ber regjeringen utrede hvordan man kan stille lavutslippskrav til sement/betong i offentlige anskaffelser slik at materialer produsert med CO ₂ -fangst i større grad kan få et konkurransefortrinn og legge saken fram for Stortinget.	<p>Difi har utarbeidet veiledning med krav- og kriteriesett til hvordan oppdragsgiverne kan stille miljøkrav i sine byggeanskaffelser. Materialbruk i bygg er sentralt og det gis konkret veiledning på hvordan oppdragsgiverne kan stille lavutslippskrav til flere ulike typer byggematerialer, herunder sement/betong, og til hvordan leverandørene kan dokumentere miljøegenskapene til materialene.</p> <p>Difi jobber også med å utarbeide krav- og kriteriesett på anleggsanskaffelser der lavutslippskrav til byggematerialene også vil være sentralt.</p>
30 Stortinget ber regjeringen styrke finansiering av arbeidet med målrettet rådgivning på det enkelte gårdsbruk, og viser til Landbrukets Klimaselskap SA som er etablert for å legge til rette for mer klimaeffektiv norsk matproduksjon.	<p>Det ble satt av 20 mill. kroner til Klimasmart Landbruk over statsbudsjettet for 2017. I Jordbruksoppgjøret 2018 ble det videre avsatt 20 mill. kroner til arbeidet for 2019. Klimasmart landbruk skal legge frem en plan for avtalepartene i jordbruksoppgjøret for overgangen fra utviklingsfase til driftsfase, fremtidig finansiering skal gå frem av planen.</p>

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
31 Stortinget ber regjeringen som ledd i arbeidet med å øke karbonbindingen i jord vurdere å slutte seg til Frankrikes «4 per 1000-initiativ» og komme tilbake til saken i revidert nasjonalbudsjett 2019.101	Karbonbinding i jord er gunstig både for klima og for matproduksjonen. Økt opptak av karbon inngår allerede blant målene i landbrukspolitikken. Per i dag er kunnskapen om karboninnhold i norsk jordsmonn og om mulighetene til å øke karboninnholdet for liten. Derfor har regjeringen prioritert arbeidet med å utvikle nødvendig kunnskapsgrunnlag. Det pågår allerede omfattende kunnskapsutvikling om status og muligheter for karbon i jord, og gjennom strategi for økologisk jordbruk har regjeringen igangsatt arbeid med et jordprogram.
32 Stortinget ber regjeringen gjennomgå støtteordningene for grøfting og drenering slik at de er tilpasset målsetningene om klimakutt og klimatilpasning.	Godt drenert jord er et viktig ledd for å tilpasse jordbruket til et endret klima med mer nedbør. God dreneringstilstand i jorda motvirker jordpakking, gir lavere risiko for utslipp av lystgass og gir høyere avlingsnivå. Dreneringsordningen er gjenstand for vurdering til de årlige jordbruksoppgjørene. I jordbruksoppgjøret 2017 ble satsene for å gjennomføre tiltak doblet for å stimulere til økt oppslutning om ordningen, noe som har hatt god virkning.
33 Stortinget ber regjeringen starte forhandlinger om en avtale om klimakutt slik jordbrukets organisasjoner har tatt til orde for og særlig vurdere utvidelse av oljefyringsforbud til også å gjelde landbrukets bygninger.	Regjeringen er i dialog med jordbrukets organisasjoner om en gjensidig avtale om reduserte klimagassutslipp fra jordbruket. Det tas sikte på å inngå en avtale innen 1.4.2019. Regjeringen har allerede vedtatt at oljefyringsforbudet skal omfatte driftsbygninger i landbruket. Ifølge forskriften som ble fastsatt 28.6. 2018 har driftsbygninger et tidsbegrenset unntak fra forbudet frem til 1.1.2025.
34 Stortinget ber regjeringen gjennomføre en utredning av konsekvensene for landbruket av klimaendringene.	I rapporten Landbruk og klimaendringer avgitt i februar 2016, ble det gjort en vurdering av konsekvenser for landbruket av klimaendringene.
35 Stortinget ber regjeringen utarbeide sektorvise handlingsplaner med utslippsbudsjett for hvordan utslippene skal reduseres fram mot 2030.	I rapporteringen etter klimaloven i årets budsjett (Prop 1 S (2018-2019)) redegjøres det for det anslåtte utslippsbudsjettet Norge kan få over perioden 2021-2030 for ikke-kvotepliktige utslipp ved felles oppfyllelse av 2030-målet med EU. Det redegjøres videre for det anslåtte utslippsgapet, dvs. avstanden mellom framskrevne utslipp basert på dagens politikk, og utslippsbudsjettet. Dette anslåtte gapet er med ny framskriving redusert til 18,8 mill. tonn. Anslagene er usikre. I Jeløya-plattformen fremgår det at regjeringen vil utarbeide en plan for å oppfylle Norges klimaforpliktelser i ikke-kvotepliktig sektor når en avtale med EU om felles oppfyllelse er på plass. Videre fremgår det at regjeringen vil ha sektorvise ambisjoner for kutt i klimagassutslippene i ikke-kvotepliktig sektor, herunder å halvere utslippene fra transportsektoren innen 2030. Disse måltallene er basert på forbedringer av teknologisk modenhet i ulike deler av transportsektoren.
36 Stortinget ber regjeringen inkludere kvotepliktig sektor i klimaplaner, rapporter og budsjetter.	Kvotepliktige utslipp inngår i klimamålene og rapportering. I rapporteringen etter klimaloven i årets budsjett (Prop 1 S (2018-2019)) redegjøres det for utviklingen i historiske og framskrevne kvotepliktige utslipp. Det redegjøres videre for virkemidler som gir insentiver til reduksjoner i kvotepliktige utslipp, herunder kvotesystemet EU ETS. Gjennom deltakelsen i EUs kvotesystem sikres det at norske bedrifter er med på den utslippsreduksjonen alle bedrifter i Europa skal gjennomføre for å oppfylle utslippsmålet for 2030, ved at kvotemengden i kvotesystemet reduseres gradvis over tid. Til 2030 vil kvotemengden reduseres med 43 pst. sammenlignet med utslippene i 2005.

Representantforslag 15 S (2018-2019)	Vurdering
37 Stortinget ber regjeringen utrede hva som trengs av virkemidler for å få en satsing på flytende solceller.	<p>Norge har i dag et omfattende offentlig virkemiddelapparat som støtter opp under satsinger på nye energiteknologier. De viktigste aktørene er Norges forskningsråd, Enova og Innovasjon Norge. Disse har virkemidler som kan gi støtte til prosjekter i alle faser i innovasjonskjeden – fra idé og fram til teknologien tas i bruk. I ENERGIX-programmet til Norges Forskningsråd er det en betydelig portefølje av prosjekter innen solenergi på flere forskjellige områder – fra materialer i solceller til drift av store anlegg. Norge har også et eget forskningssenter for miljøvennlig energi (FME) innen solcelleteknologi, FME Susoltech, med Institutt for Energiteknikk som vertsinstitusjon. Flytende solcelleanlegg representerer ett relativt nytt område innen solenergi. Norges forskningsråd har allerede mottatt søknader knyttet til slike prosjekter og det er mulig å søke støtte til utvikling av flytende solceller gjennom det eksisterende virkemiddelapparatet.</p> <p>Enova skal rette innsatsen mot de siste fasene av innovasjonskjeden. Det omfatter løsninger der den viktigste forskningsaktiviteten er avsluttet slik at de er modne for å utprøves i større skala. Enova kan bidra til markedsmodning fram til teknologiene eventuelt blir konkurranse-dyktige i markedet. Enovas programmer for teknologiutvikling er åpne for et bredt spekter av søknader om innovative energiteknologier, herunder også innovative flytende solceller.</p>
