

VEDLEGG



**DET KONGELEGE  
KLIMA- OG MILJØDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Energi og miljøkomiteen Stortinget  
Stortinget  
0026 OSLO

Dykkar ref  
MH/imv

Vår ref  
20/540-

Dato  
17. februar 2020

**Representantforslag 44 S (2019-2020) om tiltak for å få ned klimagassutsleppa**

Eg viser til representantforslag 44 S (2019-2020) frå stortingsrepresentantane Karin Andersen, Kari Elisabeth Kaski, Arne Nævra, Nicholas Wilkinson og Lars Haltbrekken om tiltak for å få ned klimagassutsleppa.

Forslaga er relevante for fleire departement, og svara er samordna med Olje- og energidepartementet, Finansdepartementet, Nærings- og fiskeridepartementet, Landbruks- og matdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Forslaga er vurdert og svar er lagt inn i same rekkefølge som i representantforslaget.

**1. Stortinget ber regjeringen sette de nasjonale målene for kutt i klimagassutslipp til 60 prosent for 2030 og melde dette inn til FN.**

Ifølgje Parisavtalen skal partane til avtalen melde inn nye eller oppdaterte utslippsmål kvart femte år. Året 2020 er første gong landa skal sende inn forsterka mål, og partane blei bedt om å gjere dette innan 9. februar 2020.

Den 7. februar 2020 meldte Noreg inn eit forsterka klimamål for 2030 under Parisavtalen. Det forsterka målet for 2030 er å redusere utsleppa med frå 50 prosent og opp mot 55 prosent samanlikna med 1990-nivå. Vi var det tredje landet i verda som meldte inn eit forsterka klimamål.

Noreg har allereie forplikta seg til å samarbeide med EU om å redusere utsleppa med minst 40 prosent innan 2030. Regjeringa ønsker òg å oppfylle det forsterka klimamålet saman med EU.

Dersom EU ikkje forsterkar sitt klimamål til tilsvarende nivå som Noreg, vil den delen av målet som går lenger vere under føresetnad om at det blir tilgang til samarbeid om utsleppsreduksjonar i andre land i tråd med reglane i Parisavtalen.

## **2. Stortinget ber regjeringa ta initiativ til et nytt klimaforlik basert på beregningene i "Klimakur 2030"-rapporten.**

Regjeringa har akkurat mottatt Klimakur 2030-rapporten og sendt den på ei brei høyring. Vi vil i løpet av året leggje fram ei stortingsmelding. Stortingsmeldinga vil innehalde ein plan for å oppfylle Noreg si klimaforpliking med EU og regjeringa sitt mål frå Granavolden-plattformen om 45 pst. reduksjon i innanlandske ikkje-kvotepliktige utslepp. Vi ønsker sjølvstøtt eit så breitt fleirtal som mogeleg om klimapolitikken.

## **3. Stortinget ber regjeringa legge fram forslag om at bygg- og anleggsplasser i alle byggeprosjekt som lyses ut på offentlig anbud, skal være utslippsfrie.**

Regjeringa vil, i samarbeid med bransjen, leggje til rette for at byggje- og anleggsplassar skal vere fossilfrie innan 2025. Det offentlege har eit spesielt ansvar for at byggjeplassar i offentleg regi går føre. Som varsla i Meld. St. 22 (2018-2019) *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser* arbeider regjeringa med å utarbeide ein handlingsplan for å auke andelen klima- og miljøvennlege offentlege anskaffingar og grøn innovasjon. Regjeringa vurderer at det er nokre prioriterte område der offentlege anskaffingar særleg er eigna som verkemiddel for å nå Noreg sine klima- og miljømål. Byggje- og anleggssektoren er eit av dei prioriterte områda som vil bli nærmare gjort greie for i handlingsplanen.

Som ein del av arbeidet med å redusere utslepp frå bygg er det no forbode å bruke mineralolje til oppvarming av bygningar. Forbodet tok til å gjelde 1. januar 2020. Regjeringa sendte i 2019 på høyring eit forslag om å endre forskrift om forbod mot bruk av mineralolje til oppvarming av bygningar. Forbodet er føreslått utvida til òg å gjelde bruk av mineralolje til bygtørk og byggvarme på byggeplassar frå 2022.

Regjeringa utarbeidar òg ein handlingsplan for fossilfrie byggje- og anleggsplassar i transportsektoren.

## **4. Stortinget ber regjeringa legge fram en plan for Stortinget for hvordan man skal redusere klimagassbelastningen fra byggematerialer.**

Regjeringa er opptatt av å redusere utslepp frå bruk av materialer i bygg. I Granavolden-plattformen står det at regjeringa vil stimulere byggebransjen til nyskaping og bruk av tre som byggematerialer. I Meld. St. 41 *Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk*

*samarbeid*, har regjeringa tilsvarande sagt at den vil bidra til auka bruk av tre i bygg, og vurdere tiltak som kan bidra til å auke lageret av karbon i langlevde produkt.

Klima- og miljødepartementet har nyleg fått utarbeidd ein barrierestudie for bruk av lågutsleppsmateriale, inkludert tre, i bygg. Departementet vil, saman med andre departement dette temaet angår, følgje opp denne rapporten.

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

Regjeringa har nyleg lagt fram Meld. St. 22 (2018-2019) *Smartere innkjøp – effektive og profesjonelle offentlige anskaffelser*, jf. Innst. 376 S (2018-2019). Som ei oppfølging av denne meldinga arbeider regjeringa no med ein handlingsplan for offentlege anskaffingar som blir ferdig innan utgangen av 2020. Handlingsplanen vil sjå på dei prioriterte klima- og miljøområda som er skildra i meldinga, mellom anna bygg og anlegg.

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

Eg viser til svar på punkt nr. 5 ovanfor.

**7. Stortinget ber regjeringa legge fram forslag til en forpliktende fremdriftsplan for investeringsbeslutning om en CO<sub>2</sub>-fangst og -lagringsløsning basert på optimal industriell fremdrift, slik at man muliggjør en investeringsbeslutning i forbindelse med statsbudsjettet for 2021.**

Fullskalaprojektet for fangst, transport og lagring av CO<sub>2</sub> arbeider etter ein stram tidsplan. Gassnova har mottatt forprosjektrapportar frå Norcem og Fortum Oslo Varme, samt Equinor, Shell og Total. No gjer ekstern kvalitetssikrar sine vurderingar. Saman vil dette inngå som ein del av underlaget for regjeringa si tilråding til Stortinget. Ein tek sikte på å ha eit grunnlag for investeringsavgjerd klart hausten 2020. Dette føreset mellom anna at leitebrønne som no blir bora viser at CO<sub>2</sub>-lageret er eigna. Som følgje av usikkerheita i dei prosessane vi har igjen, er det ikkje mogleg å gi ein meir forpliktande framdriftsplan for projektet. Både regjeringa og industrien er opptekne av at vi brukar tilstrekkeleg tid på planlegginga av projektet. Dette er òg eit tydeleg råd frå ekstern kvalitetssikrar. Som omtalt i Prop. 1 S (2019-2020) tek regjeringa derfor framleis sikte på at investeringsavgjerd kan fattast i 2020/21.

**8. Stortinget ber regjeringa sikre at staten bidrar med 70 prosent av finansieringen av store kollektivinvesteringer, mot at byene forplikter seg til tiltak for begrenning av biltrafikken gjennom byvekstavtaler.**

Iht. dei dåverande regjeringspartia sin bompengavtale frå 2019 har staten tilbydd å auke det statlege bidraget til store kollektivprosjekt i dei fire største byområda frå 50 til 66 pst. Dette er

øg følgt opp i statsbudsjettet for 2020. Det er knytt fleire krav til utbetaling av desse midla. Ein sentral føresetnad er at det skal vere nullvekst i persontransport med bil i byområdet ("nullvekstmålet").

I Nasjonal transportplan 2018-2029 er det lagt til grunn at bymiljø-/byvekstavgiftane er ei ordning som er avgrensa til dei ni største byområda. Det er fram til no inngått avtalar for Osloområdet, Bergen, Trondheimsområdet og Nord-Jæren. Nullvekstmålet ligg til grunn for desse avtalane.

Regjeringa arbeider no med å vidareutvikle nullvekstmålet. Når dette er fastsett, vil det bli tatt stilling til kor tid det skal inviterast til oppstart av forhandlingar om byvekstavgift i dei fem andre byområda. Dette omfattar Kristiansand, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Dersom byvekstavgiftane skal utvidast til ytterlegare byområde, må dette vurderast og eventuelt prioriterast i arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033.

Val av framdriftsteknologi og drivstoff for lokal kollektivtransport er eit fylkeskommunalt ansvar. Lokale myndigheiter har allereie fleire stadar sett eigne mål for fossilfri kollektivtransport, og arbeider mellom anna innanfor rammene for gjeldande avtalar og i tråd med nullvekstmålet. Gjennom byvekstavgiftane løyver staten betydelege beløp i tilskot til store kollektivprosjekt. Dette omfattar både bane- og bussløyser. I tillegg bidreg staten med belønningssmidde, som fylkeskommunane kan prioritere til drift av lokal kollektivtransport. Byvekstavgiftar er relativt nytt, og det er allereie svært mange omsyn og premisser som skal ivaretakast. Avgiftane må likevel sjåast i samheng med regjeringa sine prioriteringar og verkemiddel for fossilfri kollektivtransport innan 2025, og dei statlege bidraga gjennom byvekstavgiftane vil gjere det enklare for byområda å gjere ei slik omstilling.

**9. Stortinget ber regjeringa framskynde arbeidet med å utvide tilbudet om byvekstavgiftar til fleire byer.**

Eg viser til svar på punkt 8 ovanfor.

**10. Stortinget ber regjeringa om at arbeidet med byvekstavgiftane også støtter opp under målsettingen om fossilfri kollektivtrafikk og mål om nullutslipp, ikkje bare reduserte utslipp fra kollektivtransporten, slik målet er i regjeringens «Plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025».**

Eg viser til svar på punkt 8 ovanfor.

**11. Stortinget ber regjeringa legge fram forslag om hvordan offentlege anbud skal brukast til å fremme nullutslippsløsningar i kollektivtransporten, slik at all offentlig transport blir fossilfri senest innen 2025.**

Forskrift om energi- og miljøkrav ved anskaffing av køyretøy til vegtransport fastsett kva krav oppdragsgjevarar, operatørar og underleverandørar kan stille ved kjøp av køyretøy. Krava

gjeld òg for løyvehavarar i kollektivtransporten, når anskaffingane er over terskelen fastsett i forskrifta. Forskrifta gjennomfører direktiv 2009/33/EF om reinare køyretøy i norsk rett. EU vedtok 20. juni 2019 endringar i direktivet, i form av revidert direktiv 2019/1161/EU. Det reviderte direktivet vert no vurdert for innlemming i EØS-avtala. Det vil krevje endringar i norsk rett når det blir tatt inn i avtalen. Det vil vere naturleg å vurdere spørsmålet om korleis offentlege anbod skal brukast til å fremje nullutsleppsløysingar i kollektivtransport på veg i samband med gjennomføring av direktivet.

Eg viser òg til Meld. St. 22 (2018-2019), særleg siste punkt. Her vil regjeringa sjå på moglegeheitene for å utvikle verktøy for å identifisere effektar og kostnader av å stille miljøkrav i offentlege anskaffingar. I tillegg vil regjeringa utarbeide ein handlingsplan for å auke bruken av klima- og miljøvennlige anskaffingar og bidra til grøn innovasjon. Transportsektoren er ein prioritert sektor i denne handlingsplanen.

## **12. Stortinget ber regjeringa innføre virkemidler som ekskluderer biodrivstoff med høg avskogingsrisiko fra det avgiftsfrie biodrivstoffmarkedet.**

Per i dag er biodrivstoff som blir selt utover omsetningskravet ikkje omfatta av vegbruksavgifta. I statsbudsjettet for 2020 vart det bestemt at vegbruksavgifta frå 1. juli 2020 blir utvida til òg å omfatte biodrivstoff som blir seld utanfor omsetningskravet, og som i dag ikkje er omfatta av vegbruksavgifta.

Frå 1. juli 2020 blir også omsetningskravet auka for vegtransport. Dobbeltteljinga av avansert biodrivstoff i oppfyljing av omsetningskravet gir dei som omsett drivstoff eit insentiv til å selje meir av det avanserte biodrivstoffet som ikkje har risiko for avskoging.

Regjeringa er opptatt av at biodrivstoffet vi bruker i Noreg ikkje skal gi risiko for avskoging i andre land. I statsbudsjettet for 2020 svarte regjeringa ut oppmodingsvedtak nr. 86 (2018) om å *"utforma eit heilskapleg forslag til verkemiddel og avgifter i biodrivstoffpolitikken for å sjå bort frå biodrivstoff med høg avskogingsrisiko både utanfor og innanfor omsetningskravet"*. Å forby biodrivstoff med høg risiko for avskoging er handelsrettsleg, handelspolitisk og utanrikspolitisk utfordrande. Regjeringa vil derfor ikkje forby palmeolje eller anna biodrivstoff med høg risiko for avskoging.

Biodrivstoff som blir selt til ikkje-veggåande køyretøy er fritatt for vegbruksavgift og er heller ikkje ein del av omsetningskravet. Difi har utarbeidd ein rettleiar som gjer det enklare for både offentlege og private innkjøparar og forbrukarar å velje det mest klimavennelege biodrivstoffet med låg risiko for avskoging. I tillegg publiserer Miljødirektoratet frå 2019 informasjon om opphavslandet og type råstoff i biodrivstoff som blir selt per omsettar av biodrivstoff. Dette gjer forbrukarane i stand til å velje drivstoff med best mogleg klimaeffekt.

## **13. 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 skal benytte lav- eller nullutslippsteknologi når situasjonen tilsier at det er mulig.**

Regjeringa har lagt fram plan for fossilfri kollektivtrafikk i 2025. Her vil regjeringa vurdere krav til fossilfri kollektivtrafikk. I regjeringa sin handlingsplan for grøn skipsfart vil regjeringa "vurdere å stille krav om lav- og nullutsleppsløysingar i offentlige ferje- og hurtigbåtanbod, der det ligger til rette for dette." Eg viser og til pågåande prosessar med handlingsplan for å auke andelen klima- og miljøvennlige anskaffingar og grøn innovasjon, den kommande stortingmeldinga med ein klimaplan for 2021-2030 (oppfølging av Klimakur) og Nasjonal transportplan 2022-2033.

**14. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om å øke kompensasjonen til godsselskapene for økningene i baneavgifter for godstransport på jernbane, til minimum 200 mill. kroner, i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2020.**

Å få meir gods over på bane er ei prioritering for regjeringa. I RNB 2019 vart det oppretta ei tilskotsordning for godsoverføring frå veg til bane. Regjeringa vil gjere ei heilskapleg vurdering av løyvingsbehovet for jernbane i sitt arbeid med RNB 2020.

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

Vi ser at to ting skjer med luftfarten samstundes: Det er ein generell global trafikkvekst som isolert sett bidreg til større utslepp, og samstundes er det skapt kommersiell interesse for utvikling av ny miljøvenleg teknologi i form av drivstofftypar, elfly og energieffektive motorar og trafikkavvikling. Tidspunktet for ei eventuell tredje rullebane er ikkje bestemt. Det vil uansett ligge så langt fram i tid at ingen kan vite med sikkerheit korleis balanseringa mellom dei positive effektane av ny teknologi og dei negative effektane av trafikkvekst vil arte seg på det tidspunktet ein når kapasitetstaket for dei to eksisterande rullebanene på Gardemoen. Derfor vil det vere forhasta å stoppe planlegginga – slik at vi ikkje er i stand til å byggje ei tredje rullebane sjølv om ny teknologi gjer det forsvarleg.

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

Ei mogeleg avgift på all plast/plastemballasje basert på fossilt CO<sub>2</sub>-innhald vart vurdert i budsjettet for 2016, jf. Prop. 1 LS (2015-2016) *Skatter, avgifter og toll 2016*, side 151. Der vart det påpeika at dei fleste varer inneheld plast eller er pakka i plast. Ei ny avgift på all plast/plastemballasje ville innebere at det avgiftspliktige vareomfanget blir svært stort. Dette vil gje store økonomiske og administrative konsekvensar for både importørar, produsentar og avgiftsstyremaktene. Ei slik omfattande avgiftsplikt ville òg blitt svært vanskeleg å avgrense og kontrollere. Toll- og avgiftsdirektoratet si vurdering var at ei ny avgift på all plast/plastemballasje ikkje er mogleg å gjennomføre. Andre materiale kan òg vere skadelege for miljøet. Ei avgift på plast vil gi produsentar eit incentiv til å velje andre materiale i

produksjonen. Sjølv om desse i mindre grad bidreg til for eksempel varig forsøpling av havet, kan dei ha andre og like negative konsekvensar for klimaet og miljøet.

**17. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om krav til bruk av en viss andel resirkulerte og fossilfrie materialer for alle offentlige anskaffelser.**

Eg viser til svar på punkt nr 5.

**18. 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 anlegg og driftsfartøy for disse anleggene senest fra 2021.**

Det er ikkje føremålstenleg å kople krav om nullutslepp av klimagassar til akvakulturløyvingar som gir innehavaren rett til å ha ei gitt mengde tonn oppdrettsfisk i sjøen. Akvakulturløyvinga kan likevel nyttast på fleire ulike lokalitetar i samsvar med akvakulturregelverket og driftsplanar som oppdrettselskapa har fått godkjend av styresmaktene. Det vil dermed vere meir naturleg å eventuelt vurdere slike krav i samanheng med drifta på dei konkrete lokalitetane, altså gjennom akvakulturdriftsregelverket.

I rapporten "Klimakur 2030" vert det peikt på at Enova anslår at 60 prosent av dagens oppdrettslokalitetar allereie er kopla på straumnett. Kombinasjonen av dei to eksisterande tiltaka med ei generelt aukande CO<sub>2</sub>-avgift og støtte til energiltak gjennom Enova har dermed gitt gode resultat. Det blir vidare anslått at det vil vere meir kostbart å elektrifisere dei siste 40 prosentane som følgje av at desse ligg i større avstand frå eksisterande strauminfrastruktur. For å oppnå dette vil vidare støtte gjennom Enova vere viktig.

Absolutte nullutsleppskrav, som f.eks. elektrifisering, vil ikkje vere mogleg å kombinere med tilskot gjennom Enova då slik støtte berre skal bli gitt når den er utløysande for tiltaket. Eit krav om nullutslepp kan dermed medføre utilsikta konsekvensar som til dømes flytting og sentralisering av lokalitetar og oppdrettsproduksjon, at lokalitetar med gode miljøvilkår vert oppgidd til fordel for nærleik til straumnett og økonomiske konsekvensar for næringa og dei kommunane som vert råka.

Når det gjeld krav om null- og lågutsleppsfartøy i havbruksnæringa, dvs. fartøy med tett tilknytning til oppdrettslokalitetane, føl regjeringa opp tiltakspunkt på dette gjennom det vidare arbeidet med handlingsplanen for grøn skipsfart.

**19. 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 styringsavtala med Enova ligg det eit særleg vilkår om at Enova skal bidra til utvikling av drivstoffinfrastruktur for utsleppsfri land- og sjøtransport, mellom anna el og hydrogen. Enova lanserte i januar 2020 tre nye støttetilbod til landstrøm som inneber støtte til investeringar i

infrastruktur, støtte til forprosjekt, og støtte til ombygging av fartøy. Enova ynskjer gjennom satsinga å leggje til rette for varige marknadsendingar slik at det blir rutine å kople skip til straum når dei ligg i hamn.

Sidan Enova i 2016 først lanserte eit program for støtte til utbygging av landstraum har dei samla tildelt 558 millionar kroner til 78 landstraumprosjekt. Kystrutehamner som hittil har fått støtte til bygging av landstraumanlegg er Bergen, Trondheim, Ålesund, Molde og Tromsø. Bergen og Ålesund hamn har òg fått støtte til etablering av landstraum til cruiseskip. I tillegg har hamner i mellom anna Drammen, Kristiansund, Stavanger og Båtsfjord fått støtte til utbygging av landstraumanlegg. Det er viktig at landstraum blir ein del av ei breiare satsing på teknologi og løysingar som kan redusere utslepp frå maritim sektor generelt. Gjennom mellom anna Enova skal staten vere med å hjelpe innovative aktørar som er villege til å ta risiko for å utvikle ei meir klimavenleg næring.

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

Stortinget behandla forslag til ny havne- og farvannslov våren 2019. Lova tok til å gjelde 1.1.2020.

Det føl av havne- og farvannsloven § 36 at kommunane kan fastsette rabattordningar for farvatnsavgifta. Intensjonen med dette er å opne for differensiering, til dømes ut frå miljøkriterium. Det er med dette høve til å setje ei lågare avgift for meir miljøvenlege skip og ei høgare avgift for mindre miljøvenlege skip, så lenge dette skjer på objektive og saklege kriterium. Kommunane og andre hamneeigarar kan òg, innanfor generelle rammar for sakleg og ikkje-diskriminerande åtfærd, miljødifferensiere hamnevederlaga. Ei rekkje norske hamner har innført rabattar for miljøvenlege skip basert på miljøindeksen ESI (Environmental Shipping Index), og fleire hamner planlegg å innføre rabattordningar basert på EPI (Environmental Port Index). EPI er ein norskutvikla indeks som viser kor miljøvenlege skipa er når dei ligg til kai.

Regelverket opnar òg for at Kystverket sine avgifter, det vil seie sikkerheitsavgift og losavgift, kan miljødifferensierast. Det er allereie slik at fartøy som scorar høgt på miljøindeksen ESI (Environmental Ship Index) får rabatt på losavgifta.

**21. Stortinget ber regjeringen gi Miljødirektoratet i oppdrag å endre utslippstillatelsen til Kårstø-terminalen – med sikte på elektrifisering av terminalen med kraft fra nettet – og legge fram en egen sak for Stortinget om dette.**

Eg viser til svar på punkt 22 nedanfor.

**22. 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.**



Petroleumpolitikken til regjeringa, inklusive planane for å få til utsleppsreduksjonar frå verksemda, blei lagt fram for Stortinget i Prop. 80 S (2017-2018). Hovudmålet i petroleumpolitikken til regjeringa er å leggje til rette for lønsam produksjon av olje og gass i eit langsiktig perspektiv. Kvoteplikt og CO<sub>2</sub>-avgift er hovudverkemiddela for å redusere klimagassutslepp på norsk sokkel. Som følgje av verkemiddelbruken skjer olje- og gassproduksjonen på norsk sokkel med låge gjennomsnittlege CO<sub>2</sub>-utslepp. At politikken verkar ser ein ved at ei samla olje- og gassnæring nyleg har sett seg som mål å redusere klimagassutsleppa på norsk sokkel med 40 prosent i 2030 samanlikna med 2005, og vidare til nær null i 2050.

Norge har eit godt utgangspunkt for å ta i bruk den fornybare krafta vår til å redusere klimagassutsleppa. I åra som kjem ligg det an til eit stort kraftoverskot i Noreg, noko som inneber at det isolert sett er rom for å auke elektrisitetsbruken til nye formål. Samtidig må større bruk av elektrisitet skje innanfor rammene av god forsyningssikkerheit for straum, og i lys av moglegheitene og kostnadane i overføringsnettet. Tiltak i straumnettet inneber gjerne store investeringskostnadar, og har også verknader for natur, miljø og andre arealinteresser. Nokre stadar er det nok overføringskapasitet til nytt forbruk, mens det i andre område, eller over tid, er behov for å auke overføringskapasiteten for at nytt forbruk skal kunne knytast til.

Om Hammerfest LNG/Melkøya: Olje- og energidepartementet har gitt Oljedirektoratet i oppdrag å gjennomføre ei oppdatering av kraft frå land-studien frå 2008. Hammerfest LNG er ein del av dette arbeidet. Vidare har Statnett bedt Olje- og energidepartementet om å ta opp igjen klagehandsaminga av ein ny 420 kV-leidning mellom Skaidi og Hammerfest på bakgrunn av at Equinor vurderer ulike elektrifiseringsløyningar for LNG-anlegget på Melkøya.

Om Kårstø: Olje- og energidepartementet er i startfasen med å gjennomføre ein studie av dei største landbaserte anlegga, mellom anna Kårstø, som kan redusere klimagassutslepp som følgje av elektrifisering. På bakgrunn av utgreiingsavtalar med Gassco og Haugalandet Næringspark planlegg Statnett i løpet av våren å søke konsesjon for ein ny kraftleidning som vil auke overføringskapasiteten inn til Haugalandet.

I tillegg til studiane nemnde over, kjem dei konkrete prosjekta som ulike selskap vurderer, mellom anna på dei anlegga representantane spør om.

I lys av dette ønsker ikkje regjeringa å gi Miljødirektoratet i oppdrag å endre utslippsløyvet for utvalde utsleppspunkt.

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

Det meste av utslepp frå industri er underlagt kvotesystemet. Eit forbod er ikkje aktuelt for desse utsleppa. Om lag to tredelar av dei ikkje-kvotepfiktige utsleppa i industrien kjem frå

stasjonær forbrenning. Dette er hovudsakeleg bruk av olje og gass til varmeproduksjon i kjelar og til direktefyring i prosessar. Resten er prosessutslepp, som er utslepp som kjem direkte frå dei industrielle prosessane.

Klimakur omtalar fleire moglege verkemiddel for å redusere utslepp frå industrien. Regjeringa har akkurat mottatt Klimakur 2030-rapporten og sendt den på ei brei høyring. Regjeringa har ikkje vurdert tiltaka og verkemidla som er presentert i rapporten, men vil i løpet av året leggje fram ei stortingsmelding. Stortingsmeldinga vil omhandle ein plan for å oppfylle Noreg si klimaforplikting med EU og regjeringa sitt mål frå Granavolden-plattformen om 45 pst. reduksjon i innanlandske ikkje-kvotepliktige utslepp. Dette inkluderer også ikkje-kvotepliktige utslepp frå industrien.

**24. Stortinget ber regjeringa 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.**

Departementet si styring av Enova skjer i all hovudsak på eit overordna nivå gjennom fireårige styringsavtalar. Styringsmodellen gjev Enova moglegheit til å forvalte midla frå Klima- og energifondet på ein slik måte at pålagte oppgåver vert utført mest mogleg kostnadseffektivt. I inneverande styringsavtale har innovasjon og utvikling av ny energi- og climateknologi fått større plass enn før. Gjennom eit eige delmål i avtale skal Enova bidra til auka innovasjon innan energi- og climateknologi tilpassa lågutsleppssamfunnet.

Enova har i dag programtilbod retta mot forskjellige stadium i teknologiutviklinga, frå demonstrasjons- og forprosjektfasen til fullskala implementering og marknadsintroduksjon. Programma legg til rette for å støtte innovative teknologiprojekt innanfor alle dei største norske industrigreinene og styrkjer innsatsen som har medverka til realisering av Hydro sin pilot for aluminiumsproduksjon på Karmøy, TiZirs pilot for avansert smelteverksteknologi i Tyssedal, Glencores energieffektive elektrolyseanlegg i Kristiansand, og Arbas demonstrasjonsanlegg for produksjon av biokol i Follum.

**25. Stortinget ber regjeringa pålegge Enova å stimulere til økt bruk av hydrogen som reduksjonsmiddel gjennom risikoavlastning og støtte til industriskala demonstrasjonsanlegg og fullskala pilotprosjekt.**

Eg viser til svar på punkt nr. 24.

**26. Stortinget ber regjeringa utrede hvordan man i offentlige anskaffelser kan stille lavutslippskrav ved bruk av sement/betong slik at materialer produsert med CO<sub>2</sub>-fangst i større grad kan få et konkurransefortrinn, og legge saken fram for Stortinget.**

Eg viser til svar på punkt nr. 5.

**27. 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.**

Prosjektet Klimasmart Landbruk blei etablert i 2017 og har som føremål å redusere klimagassutsleppa frå norsk landbruk ved å sikre betre informasjon om og gode verktøy for klimasmart drift på norske gårdsbruk, m.a. gjennom rådgjeving på enkeltbruk. Prosjektet har vore finansiert over m.a. jordbruksavtala. Klimasmart Landbruk utviklar eit nytt system og verktøy for å berekne klimaavtrykk og registrere reduserte utslepp av klimagassar frå kvart einstilte bruk. Det er no utvikla klimakalkulatorar for dei fleste driftsformar. På sikt skal dataa bidra til betre berekningsmetodar for rapportering iht. Parisavtala. Vidare oppfølging blir ei sak i jordbruksoppgjæret 2020.

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

Landbruket er ein av dei sektorane som vil merke klimaendringane sterkast. Det er derfor svært viktig at landbruket er rusta godt for eit klima i endring. Regjeringa har derfor arbeida med dette i heile regjeringsperioden. Ei arbeidsgruppe nedsett av Landbruks- og matdepartementet leverte i 2016 ein rapport om landbruk og klimaendringar. Dette har òg blitt omtalt i Meld. St. 6 (2016-2017) *Verdier i vekst* og i Meld. St. 11 (2016-2017) *Endring og utvikling — En fremtidsrettet jordbruksproduksjon*. I 2020 har regjeringa mellom anna avsett 15 mill. kroner til forskning på klimatilpassa og lønsam matproduksjon, med særleg vekt på utvikling av ny teknologi og auka kunnskap om plante- og dyrehelse i eit endra klima. Over jordbruksavtala har vi over fleire år prioritert midlar til drenering av jordbruksjord og beredskapslagring av såkorn og engfrø. Dette er òg viktige tiltak for tilpassing av jordbruket i eit klima i endring. Det vert viktig for regjeringa å halde merksemda oppe på dette temaet òg framover.

Innanfor skogbruket arbeider regjeringa mellom anna med skogbrann- og stormberedskap. Landbruks- og matdepartementet har gjennom NIBIO eit program for skogskadeovervaking, slik at departement og næringa kan ha kontroll over helsetilstanden i skogen. Departementet arbeider òg saman med næringa knytt til beredskap på området.

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

Noreg vil gjennom avtala med EU om felles oppfyljing av utsleppsmålet for 2030 få eit utsleppsbudsjett for perioden 2021-2030 for de ikkje-kvotepliktige utsleppa. Regjeringa vil i løpet av 2020 leggje fram ei stortingsmelding med ein plan for å oppfylle Noreg si klimaforplikting med EU og regjeringa sitt mål frå Granavolden-plattformen om 45 pst. reduksjon i innanlandske ikkje-kvotepliktige utslepp.

### **30. Stortinget ber regjeringen utrede og stille krav til lavutslippsløsninger for offshore supply-skip fra 2025.**

Regjeringa la fram *Handlingsplan for grønn skipsfart* i juni 2019. I handlingsplanen vart det framheva at offshorerederia i samarbeid med oljeselskapa har vore tidleg ute med å drive fram meir energieffektive skip med batterihybridisering, ta i bruk LNG og prøve ut umoden teknologi. AIS-data indikerer at offshorefartøy stod for om lag 23 prosent av utslipp frå innanriks skipsfart i 2017. Klimakur 2030 har utreda tiltak på offshorefartøy (plug-in hybrid, hydrogen) med samla utslppsreduksjon på 1,02 mill. tonn innan 2030.

Vi ser allereie i dag at delar av petroleumsnæringa innfører låg- og nullutslippsteknologi. Equinor har som mål å halvere utslipp frå sine skip, med straum frå land, hybrid- og batteridrift, og setter krav om lågutsleppsløysingar i nye langtidskontraktar. Regjeringa vil vidareføre arbeidet med å utgreie korleis eventuelle krav til lågutsleppsløysingar for offshore supplyskip kan utformast, og innanfor kva tidshorisont. Dette vil òg vere ein del av arbeidet med planen for å gjennomføre Noreg sitt klimamål for 2030, og ambisjonen om 45% utslippsreduksjon i ikkje-kvotepiktig sektor, jf. svar på punkt 29 ovanfor. Regjeringa vil rapportere på oppfølging av handlingsplanen for grøn skipsfart til RNB 2020.

### **31. Stortinget ber regjeringen utrede en klimabelønningsordning for næringslivet.**

Det skjer mykje spennande i næringslivet. Dei har ideane, gjennomfører prosjekta og skal bringe nye teknologiar og løysingar ut til marknaden. Styresmaktene bidreg gjennom verkemiddel som prising av utslipp, reguleringar, offentlege anskaffingar og målretta støtteordningar. Over 80 prosent av klimagassutslappa våre er dekkja av avgift eller det europeiske kvotesystemet. Vi trappar opp CO<sub>2</sub>-avgifta og det blir stadig færre kvoter tilgjengeleg i EU sitt kvotesystem. EU har varsla at dei vil vere karbonnøytrale i 2050. Kappløpet om lågutsleppsteknologien er for lengst i gang.

Noreg må kunne hevde seg i konkurransen med andre land når det gjeld investeringar i energi- og klimateknologi. Ofte er det snakk om mange år frå ein idé oppstår til den er klar for marknaden. Då er det viktig å vere tidleg ute og dyrke fram mange nok nye teknologiar og løysingar. Derfor løyver regjeringa mykje pengar til støtteordningar som avlastar risikoen på vegen frå idé til kommersielt produkt gjennom til dømes Enova og Klimasats, Nullutslippsfondet for næringstransport, Noregs forskingsråd og Innovasjon Noreg. Regjeringa har nesten dobla løyvingane til Enova frå 2013 til 3,2 milliardar inneverande år.

### **32. Stortinget ber regjeringen sørge for at Olje- og energidepartementets miljøfaglige vurderinger av hørsingsinnspillene i forbindelse med tildelinger av utvinningstillatelser til petroleumsvirksomhet skal være offentlige.**

Før eit område er tilgjengeleg for tildeling av utvinningsløyver for petroleumsvirksomheit vert det gjennomført ein opningsprosess som inkluderer ein omfattande konsekvensutgreiingsprosess. Det er Stortinget som fattar vedtak om eventuelt å opne eit

område for petroleumsverksemd, eventuelt med avbøtande tiltak. Gjennom prosessane med forvaltningsplanar kan Stortinget, i allereie opna areal, fastsette arealmessige rammer for tildeling av utvinningsløyver i konsesjonsrundane om det vert vurdert som føremålstenleg. Miljøetatane og andre relevante etatar speler ei sentral rolle i utarbeidinga av det faglege grunnlaget for fastsetting av rammene for petroleumsverksemd både i opningsprosessar og forvaltningsplanar. Dei vilkår som Stortinget eventuelt har fastsett for eit gitt areal, vert skrivne inn i dei relevante konsesjonsdokumenta og gjort gjeldande for selskapa.

I forkant av utlysning av ei konsesjonsrunde er det ei høyring, jf. Meld. St. nr. 28 (2010-2011). I høringsrunda blir det bedt om innspel knytt til om i kva grad det har komme ny, vesentleg informasjon som ville vore relevant for avgjerda om arealmessige rammar for petroleumsaktivitet, etter at Stortinget sist fastsette slike. I denne prosessen vert alle relevante etatar, og andre som er råka, høyrte. Høyringsdokumenta og alle høyringsinnspel er offentlege, og finnst på OED sine heimesider.

Det er regjeringa som tek stilling til konkrete saker slik som utlysning av konsesjonsrundar og tildeling av løyver. Regjeringa vektar forskjellige samfunnsomsyn mot kvarandre og tek avgjerder basert på innspela frå alle rørte partar, mellom anna departement og etatar. Tildelingar av nye utvinningsløyve skjer, i tråd med petroleumsloven, av Kongen i Statsråd.

Stortinget behandla eit tilsvarande forslag i samband med handsaminga av Innst. 240 S (2018–2019) til Prop. 41 S (2018–2019). Dette forslaget falt i voteringa.

Med helsing



Sveinung Rotevatn